



La gestion de la voirie communale et intercommunale

Aménagement de voirie – Éléments sur la mobilité

Benoît HIRON, Chef du groupe, sécurité des usagers et déplacements DTTV CEREMA

Nos espaces publics sont-ils prêts pour les défis du vieillissement ? Nous voyons sur cette photo trois personnes âgées qui sont dans l'espace public de voirie en train de discuter, elles ont des équipements qui s'appellent des rolateurs qui leur permettent de pouvoir continuer à vivre en autonomie le plus longtemps possible. Cette scène se voit peu dans nos villages et c'est une chose sur laquelle il faut que l'on travaille ensemble pour leur permettre de conserver cette autonomie.

Le village tel que nous rêvons tous, c'est une pièce d'eau, c'est une église, quelque chose qui donne envie au niveau touristique, on la voit souvent sur les cartes postales, mais lorsqu'on regarde l'intérieur, bien souvent, nous avons laissé les centres de nos villages se transformer en parking à ciel ouvert où personne n'a vraiment envie de déambuler et d'aller de commerce en commerce. C'est un élément très important pour leur revitalisation que de repenser toute cette voirie. Pourtant dans le passé, ces lieux ont été des lieux riches en liens sociaux. Il faut non pas revenir sur le passé, mais réussir à créer un modèle qui permette de rétablir certaines fonctions sociales qui, malheureusement, ont tendance à disparaître.

Si l'on regarde les déplacements en France, la voiture a pris une part prépondérante, mais la marche reste avec un quart des déplacements, quelque chose d'assez important. Si on prend les plus petites communes pour les déplacements courts de moins de 1 km, on arrive à 40 % des déplacements. Cette marche, il ne faut pas l'oublier, c'est quelque chose d'important et avec le vieillissement ou dans le jeune âge, c'est un des éléments centraux. Pour autant, si on regarde les tués, c'est d'abord en voiture que l'on se tue, ensuite en deux roues motorisés et beaucoup moins à pied. Les tués sont essentiellement hors agglomération pour les deux tiers ; en agglomération, c'est seulement un tiers, mais lorsque je regarde les tués en agglomération, un tiers ont lieu dans les petites communes, souvent dans des traversées.

Si on regarde quand ont lieu ces accidents, c'est souvent le jour, ce qui est normal, mais la nuit qui ne représente que 10 % du trafic va focaliser un grand nombre d'accidents, ce qui s'explique déjà par la fatigue, mais surtout par la présence de

vitesse. Le soir ou la nuit, il y a moins de monde et on a tendance à accélérer et aussi par la présence de l'alcool. Pour autant, les accidents, on ne va pas les trouver sur toutes les rues, ils vont être seulement concentrés sur certaines, sur lesquelles il va falloir mettre tous nos moyens pour essayer de réduire ces accidents. Il existe des zones d'accumulation à traiter en priorité : la connaissance des accidents est une des bases pour une politique de sécurité routière en lien avec la voirie.

Si je regarde la gravité, elle est inférieure en agglomération, tout simplement parce que, globalement, les vitesses sont plus basses. Pour autant, les vitesses tout en étant plus basses, c'est la limitation à 50 km/h, elles ne sont pas forcément appropriées à ce que les usagers peuvent supporter. Un piéton ne supporte pas un choc à une vitesse supérieure à 30 km/h d'où l'intérêt de réfléchir sur la vitesse adéquate par rapport à la vie locale qui existe. À 30 km/h, en 13 mètres, j'ai la possibilité d'arrêter mon véhicule ; lorsque je roule à 50, il m'en faut 28. On voit que ceci est à moduler en fonction du véhicule utilisé : en effet, un poids lourd aura plus de difficulté, vu sa masse, à freiner, il demandera des distances d'arrêt beaucoup plus importantes. Il est important de savoir que sur les 60 % de piétons tués, en 2014, c'est-à-dire trois accidents sur cinq, le conducteur n'a eu aucune mesure pour essayer de freiner au moment où il a cogné le piéton, d'où l'intérêt d'être à une vitesse permanente faible en milieu urbain, là où il y a des piétons parce que la possibilité de ralentir n'existe visiblement pas dans tous les cas.

Si on prend les vitesses auxquelles ont lieu les chocs, les courbes qui nous sont montrées indiquent très clairement que dès que je dépasse le 30 km/h, le risque de décès augmente radicalement pour le piéton et ceci est variable en fonction de l'âge. Effectivement, le corps est beaucoup plus élastique entre 0 et 14 ans que lorsque j'atteins 75 ans. À 75 ans, un choc au-delà de 50 km/h, la personne risque réellement de décéder, par contre une personne beaucoup plus jeune a des chances de sortir fortement handicapée jusqu'à 70 km/h. Pour cela, on invite les villes à modérer fortement les vitesses, jusqu'à 30 km/h en zone résidentielle. Ce qu'il faut retenir, pour les petits dépassements, au-delà de 50 km/h, un véhicule qui roule à 60 km/h au lieu d'un véhicule qui roule à 50 km/h, c'est une prise de risque qui est multipliée par 3,4 ; entre 50 et 40 km/h, on est à 2,9 et entre 40 et 30 km/h 2,2. On voit bien que toute augmentation de la vitesse par rapport aux 30 km/h se traduit fortement par une augmentation du risque, d'où l'intérêt de diminuer cette vitesse.

En 2008, un programme appelé Code de la rue a introduit dans le Code de la route une notion importante : tout conducteur doit à tout moment adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation, il doit, notamment, faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. Certains vont peut-être penser que ça déresponsabilise ceux qui n'ont pas de protection notamment les piétons. Il faut bien entendu penser que ceux qui « payent l'addition » en cas d'accident, ce sont les piétons, autrement dit, ils ont une sensibilité au fait que la prise de risque, lorsqu'il y a un accident contre une voiture, c'est eux d'abord qui risquent pour leur propre vie et pour leur propre santé. La volonté est donc de responsabiliser les mieux protégées. Les évolutions techniques des voitures et des poids lourds font que, grâce aux airbags, aux ceintures de sécurité, le risque pour les usagers à l'intérieur du véhicule diminue, il n'en est pas de même pour les autres usagers vulnérables. Or nous devons vivre tous ensemble et dans les villages et les villes notamment, les piétons et les cyclistes sont nombreux sans aucune protection, il faut donc en tenir compte.

En 2010, un deuxième décret de la démarche Code de la rue a renforcé la priorité du piéton en traversée en précisant que dès que celui-ci manifeste son intention de traverser, du moment où le véhicule est en capacité de s'arrêter, que le conducteur a la possibilité de voir au loin le piéton, le conducteur doit anticiper et prendre les mesures nécessaires pour pouvoir s'arrêter et le laisser passer. Cela veut dire, par exemple, lorsque j'ai une file de véhicules qui se suivent et qu'il y a un passage piéton, les véhicules ne doivent pas forcer le passage par rapport aux piétons, mais doivent prendre l'initiative de s'arrêter pour laisser cette traversée du piéton. C'est une question de vivre ensemble.