

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 mars 2015

NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA RÉPUBLIQUE - (N° 2553)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2143

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 37, insérer l'article suivant:

La section 1 du chapitre VIII du titre I^{er} du code de la voirie routière est complété par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 118-5-1.* – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons et des cyclistes en établissant une meilleure covisibilité entre les véhicules situés sur la chaussée et les piétons, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé, sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles, cyclomoteurs, motocyclettes ou tricycles.

« Les dispositions du présent article sont applicables dès la réalisation de travaux de réaménagement, de réhabilitation et de réfection des voies ouvertes à la circulation publique, et au plus tard dans un délai de dix ans à compter de la promulgation de la loi n° du portant nouvelle organisation territoriale de la République. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour améliorer la visibilité entre les piétons et les conducteurs, le présent amendement prévoit que les emplacements de stationnement situés cinq mètres en amont des passages piétons, c'est-à-dire sur la longueur d'une place de stationnement environ, soient réservés aux véhicules à deux ou trois roues ou supprimés.

Cela permettra de donner à chacun, conducteur et piéton, quelques secondes supplémentaires pour anticiper. En effet, les véhicules à deux ou trois roues ne masquent pas la visibilité à la différence

des voitures et des véhicules utilitaires, aux gabarits plus hauts. Cette mesure facilitera par ailleurs le stationnement des deux roues (cycles, ...).

La sécurité des piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables de la voie publique, constitue une des priorités du Gouvernement en vue de réduire l'accidentalité, notamment en agglomération. C'est un des axes importants du plan de lutte contre l'insécurité routière présenté par Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur, le 26 janvier dernier.

En effet, les premières données de l'accidentalité routières communiquées à cette occasion font état d'une hausse de la mortalité des piétons de 8% en 2014 par rapport à 2013.

Ce sont ainsi plus de 500 piétons qui, selon de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, sont décédés sur la totalité du réseau routier français en 2014.

En moyenne ces dernières années, plus de deux piétons sur trois ont été tués en agglomération. Plus de 50% l'ont été sur un passage piéton ou sur la chaussée à moins de cinquante mètres d'un passage piéton.

Sur la base d'études françaises et internationales, le Cerema, organisme technique du ministère des transports, estime que les accidents piétons ayant parmi leurs facteurs le stationnement ou l'arrêt de véhicules motorisés, provoquant un masque à la visibilité en amont du passage piéton, représentent à minima près de 12 % des accidents de piétons en milieu urbain, soit près de 15 piétons tués par an, 170 blessés hospitalisés, dont 20 garderont des séquelles graves, et 240 piétons non hospitalisés. En termes économiques, le coût est estimé à près de 113 millions d'euros conformément aux valeurs du rapport Quinet, reprises pour le bilan de la sécurité routière de 2013.

En termes de coût d'aménagement, la prise en compte de cette obligation lors d'un aménagement neuf ou d'un réaménagement important, entrera dans le coût global de l'opération, sachant qu'il existe des techniques peu coûteuses comme la pose d'arceaux à vélos ou le marquage au sol.

Les gestionnaires devront procéder à la suppression ou à la transformation de ces places lors de travaux d'aménagement de voirie et au plus tard dans un délai de dix ans à compter de la promulgation de la présente loi.