

# Conseil national de la sécurité routière

## Commission Usagers Vulnérables

### Création de l'observatoire des modes de déplacement « doux » (OMDD)\*

\*qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre

séance plénière du 9 juillet 2019

#### Eléments de contexte et enjeux

La montée en puissance de la mobilité active (piétons, cyclistes) et des modes de déplacement « doux » en lien avec l'essor important des aires piétonnes, des zones de rencontre, des pistes cyclables, des engins de déplacement personnel toujours plus innovants, pose un certain nombre de questions, notamment liées au ressenti des interactions entre ces différents types d'usagers.

Ces déplacements « doux » ne sont pas uniquement un moyen de réduire la pollution, ils ont également vocation à améliorer la sécurité routière en diminuant le nombre de véhicules thermiques en zone urbaine.

Face à cette situation, il est indispensable de renforcer la connaissance scientifique et statistique de ces modes de déplacement, leur évolution et leur implication dans l'accidentalité au cœur des zones concernées. Il convient notamment d'être en capacité d'y mesurer l'exposition au risque des piétons dans le cadre des interactions avec les autres usagers (automobilistes, motocyclistes, cyclistes, usagers d'engins de déplacement personnel(EDP), motorisés ou non.

Tout phénomène nouveau nécessite d'organiser la compréhension de son ampleur et de son impact sur l'existant afin d'assurer au mieux la sécurisation des risques inhérents à l'évolution des usages, en lien avec celle de la société (besoin de mobilité versus lutte contre la pollution).

#### Recommandation

**La commission recommande la création d'un observatoire à caractère scientifique destiné à objectiver la pratique des modes de déplacement « doux ». (Observatoire des modes de déplacements « doux »: OMDD).**

Sur la base d'une étude annuelle à la fois quantitative et qualitative, confier à un organisme de recherche le soin de réaliser un état des lieux des déplacements en modes doux. L'objectif recherché vise à mesurer ces pratiques et les réalités comportementales qu'elles induisent, notamment dans l'utilisation de l'espace public, puis à croiser ces données avec l'accidentalité routière.

L'OMDD permettra d'identifier les zones de risques et de conflits entre les piétons, les cyclistes et les usagers d'e-EDP afin d'aménager différemment les espaces partagés et de mener de nouvelles actions de sensibilisation (campagne de communication + action de terrain).

L'étude du comportement des usagers, du respect de la réglementation (zones partagées, zones 20 km/h, pistes cyclables...), des pratiques et de tous les aspects liés à ces mobilités devront entrer dans le champ de l'OMDD pour déboucher sur d'éventuelles propositions d'adaptations des règles du Code de la route et du Code de l'assurance.

L'OMDD devra s'appuyer sur les données détenues par les collectivités locales (notamment agglomérations et gestionnaires de voirie) qui seront associées à la démarche. L'agrégation nationale des différentes données locales sera prépondérante dans la réussite des travaux de l'OMDD.

Si une vision exhaustive au plan national doit rester la cible, dans un premier temps et par souci de pragmatisme, l'OMDD pourrait travailler sur des échantillons représentatifs de territoires à sélectionner et à observer en vue de pouvoir disposer de données fiables dans des délais raisonnables.

La mesure de l'efficacité de la mise en place de l'OMDD se fera en deux temps:

1- capacité à délivrer chaque année des informations chiffrées sur l'évolution des pratiques et des comportements liés à ces nouvelles mobilités

2- mise en oeuvre d'actions de sensibilisation débouchant sur des modifications d'infrastructures, des évolutions réglementaires ou législatives visant à corriger les dérives observées et mesurées par l'OMDD