



● Recommandation politique

## Optimiser les usages de la voirie en faveur du développement durable

Devant la raréfaction des espaces publics en ville, la France et l'Allemagne doivent en optimiser les usages. Or, la part d'espaces publics occupée par la circulation automobile est aujourd'hui **disproportionnée** ; avec une empreinte spatiale par personne largement inférieure, les transports en commun, la marche et le vélo permettent un usage plus efficace de la voirie.

Réaffecter la voirie en faveur de mobilités moins consommatrices d'espace est un levier important, à la fois pour libérer des espaces et pour soutenir la transition écologique en milieu urbain dense.

La capacité d'action des collectivités territoriales françaises et allemandes est cependant **contrainte** par le contexte légal et réglementaire existant. Le Forum pour l'avenir franco-allemand recommande donc aux deux pays de revoir le cadre légal pour permettre aux collectivités de réorganiser leur offre de mobilités et d'accélérer la réallocation de leurs voiries au profit d'un urbanisme durable.



## Inscrire les objectifs de développement durable dans la législation routière

En s'inspirant du « [Code la rue](#) » et de la « [Loi d'orientation des mobilités](#) » (LOM) de 2019 en France, le gouvernement allemand devrait s'engager à supprimer les **obstacles juridiques** au réaménagement des voiries urbaines en faveur des mobilités durables au niveau local.

La prise en compte de la protection du climat, de l'environnement et de la santé, prévue dans la loi sur la circulation routière allemande (*Straßenverkehrsgesetz - StVG*) et le code de la route allemand (*Straßenverkehrsordnung - StVO*) devrait être mise en œuvre de manière plus conséquente.

La priorité accordée à la sécurité et à la fluidité du trafic automobile dans le règlement actuel devrait être remplacée par une **priorisation** des mobilités durables. En particulier, l'article 45, paragraphe 9, du code de la route devrait être supprimé afin d'accroître la marge de manœuvre des collectivités souhaitant réallouer leurs voiries dans un souci de développement durable (ce qui actuellement n'est possible que si on apporte la preuve d'un danger avéré).



## Inverser la norme : établir la limitation de la vitesse à 30 km/h

En Allemagne, la révision du code de la route que nous proposons doit servir de point de départ pour supprimer les obstacles à la mise en œuvre d'une mobilité durable. La démarche « Ville 30 » constitue un élément central afin de garantir un usage de la voirie plus équitable et sûr pour les modes actifs (marche et vélo). Le gouvernement allemand devrait établir la limitation de la vitesse à 30 km/h comme norme sur la majorité du périmètre urbain. Les collectivités devraient cependant garder la liberté d'établir la limitation à 50 km/h comme exception sur certaines routes ou certains tronçons. Si cette mesure a déjà été instaurée dans un grand [nombre de villes françaises](#) depuis les modifications introduites dans le Code de la route à partir de 2008 dans le cadre de l'initiative du Code de la rue, il conviendra de veiller à sa meilleure application.



## Permettre aux collectivités de contribuer aux transports de proximité

Depuis la promulgation de la Loi d'orientation des mobilités en 2019, de nombreuses petites communes françaises ont, en raison de leurs capacités restreintes, cédé à la Région la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ce choix freine souvent le développement de nouvelles offres de mobilité adaptées aux besoins locaux, comme les **innovations** autour du covoiturage, le transport à la demande ou les vélos en libre-service. C'est pourquoi le gouvernement français devrait élargir le périmètre d'action des Régions cheffes de file en matière de mobilité lorsqu'elles agissent en tant qu'AOM, afin de leur ouvrir l'éligibilité au versement mobilité. Le gouvernement devrait par ailleurs rouvrir la possibilité aux intercommunalités de se saisir de la compétence mobilité et réévaluer le degré de la responsabilité administrative et d'action entre régions et collectivités selon une logique de subsidiarité.

© Forum pour l'avenir franco-allemand



Réallocation de l'espace routier en faveur des mobilités actives, ici à proximité de Marbourg.

## Essais de circulation à Marbourg

À Marbourg, l'une des deux voies de circulation d'une route hors agglomération a été transformée en bande cyclable. Comme le code de la route n'autorisait pas jusqu'à présent de telles voies en dehors des agglomérations, cette mesure n'a pu être mise en œuvre que temporairement et à grands frais par le biais d'un *Verkehrsversuch* (une expérimentation routière). Il n'est pas certain que cette mesure puisse être pérennisée.

Autre exemple : sur le Marbacher Weg à Marbourg, une limitation à 30 km/h a été introduite sur une section de route trop étroite pour envisager la construction d'une piste cyclable. Grâce à l'interdiction pour les voitures de dépasser, le trafic cycliste peut désormais utiliser la voie en toute sécurité. Mais dans ce cas également, la mesure n'a pu être mise en œuvre que par le biais d'une expérience temporaire en matière de circulation.



Réaménagée pour les cyclistes et les piétons – la Bergmannstraße à Berlin.



Pour en savoir plus sur notre travail :

[forumpourlavenir.eu](https://forumpourlavenir.eu)  
[info@df-zukunftswerk.eu](mailto:info@df-zukunftswerk.eu)



Mis en œuvre par



SPONSORISÉ PAR LE



Ministère fédéral  
de l'Éducation  
et de la Recherche



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*