

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Synthèse et propositions

Le thème "Une voirie pour tous" ne doit pas être considéré comme une incantation, mais comme un objectif partagé d'apporter une contribution utile pour résoudre un certain nombre de problèmes et pour répondre à de fortes attentes des élus, du public et des usagers qui vivent les villes d'aujourd'hui.

Le sous-titre "Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage" reflète plus particulièrement une demande permanente des collectivités territoriales.

Le présent document est une restitution des travaux s'appuyant sur les connaissances de terrain vastes, diverses et contrastées des membres du groupe, sur la France mais aussi sur d'autres pays.

Pourquoi cette volumineuse restitution ?

En préalable à cette question se posent en fait trois autres questions : Pourquoi ces travaux ? Dans quel but ? Et pour qui ?

L'utilité de travaux sur le thème "Une voirie pour tous" n'apparaît pas évidente au premier abord au vu des nombreuses publications d'ouvrages et d'articles sur la voirie, des nombreux colloques et journées organisés sur les thèmes de l'accessibilité et de la mobilité.

En effet, **de nombreuses politiques ont été initiées, évaluées et ont donné de bons résultats** : "villes plus sûres, quartiers sans accidents", "vivre et circuler en ville", politiques de transports en commun en ville et en site propre, politiques pour le vélo, itinéraires cyclables, villes piétonnes, zones 30, quartiers calmes, entrées de ville, Plans de Déplacements Urbains, ergonomie urbaine, "Ville Accessible à Tous", "Interface Urbanisme Déplacements" et bien d'autres réflexions, opérations et expérimentations riches d'enseignements et de progrès potentiel.

Mais il faut bien reconnaître aussi que **ces avancées se heurtent sur le terrain à des obstacles** solides et durables comme par exemple le refus d'une maîtrise plus restrictive du stationnement sur la voie publique, ou la poursuite d'un étalement urbain accessible uniquement par l'automobile, ou encore la peur d'adopter une politique de large réduction des vitesses, etc. L'évocation de la complexité croissante des choses (le droit, les conflits d'usage, les nouveaux usages ou services, les petits engins motorisés individuels, ...) sert de prétexte pour ne pas vouloir surmonter ces obstacles, ce qui, on le sait, signifie la loi de la jungle au détriment des usagers les moins mobiles et les plus vulnérables.

En France, comme dans les autres pays d'Europe depuis plusieurs décennies, **on constate une très nette amélioration de la qualité de l'espace public urbain**, un essor des réflexions et réalisations d'aménagement, **mais aussi, de nombreuses erreurs et lacunes tenant au manque d'approche globale** en termes de publics, d'usagers et d'usages, ainsi qu'aux insuffisances en termes de savoir-faire et de concertation.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

On relève aussi que **de nombreuses autres villes d'Europe**, villes d'Europe du Nord dans les années 80, puis d'Europe du Sud dans les années 90, puis d'Europe de l'Est en ce début de millénaire **ont fait et font preuve d'innovations majeures**.

Quant aux villes petites et moyennes, aux secteurs périurbains, le manque de compétences, d'assistance à la Maîtrise d'Ouvrage, à la conception et à la Maîtrise d'Œuvre est parfois si criant qu'il conduit encore en 2004 à des scénarios absurdes et catastrophiques tels que celui bien réel de la ville d'A-C présenté au début de l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies".

Les travaux effectués par le groupe depuis 2003 ont montré que **des méthodologies permettent de surmonter ces obstacles et de mettre en œuvre des politiques de sécurité et de cohabitation** sur la voie publique au-delà de ces conflits d'usage et pouvant profiter à tous. Mais montrer cela nécessite de l'illustrer par des exemples concrets, d'en tirer les facteurs de réussite et d'échec, de préciser le rôle des pouvoirs publics et des nombreux acteurs.

Comment et pour qui restituer la richesse, la multiplicité et la mise en cohérence des travaux, des réflexions, des échanges et des apports de tous ceux qui ont participé à "Une voirie pour tous" ?

Cette question n'a pas trouvé de réponse simple ni synthétique pour structurer cette restitution, car la multiplicité des propositions, des interactions et des acteurs concernés de ce système complexe que constitue l'espace public urbain actuel nécessite une vision partagée des problèmes, des méthodologies et des leçons des expériences.

Les liens établis avec diverses instances ou démarches en cours ont été fort nombreux. On peut citer notamment les démarches "Ville Accessible à Tous" et "La rue du futur", les réflexions du COLIAC¹ sur "Ville et vieillir", des projets européens sur la mobilité ou la voirie, les travaux de l'association mondiale de la route, les travaux parlementaires de Christian PHILIP et de Brigitte LE BRETHON, les travaux de clubs ou de groupes, tels ceux du club prospective Ecrin, du club des villes cyclables, de l'équipe "A Fortiori" (M. GILBERT, A. FAURE), du "groupe de Batz" (Y. CROZET, M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL), ceux d'administrations, des réseaux techniques et scientifiques de l'Etat et des collectivités territoriales, ceux de plusieurs villes, de multiples organismes et de personnes, tous mentionnés dans l'annexe 1 "Composition du groupe de travail et personnes auditionnées".

Ce rapport est donc une restitution (ou si l'on préfère, une "synthèse raisonnée") destinée à tous, constituant **une base commune partagée pour rappeler des principes, formuler des finalités, proposer pour agir et poursuivre dans la durée un processus** long, difficile mais indispensable, nécessitant l'implication de multiples acteurs.

¹ COLIAC : Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du Cadre bâti.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Sur quels principes conduire les actions ?

Quatre principes constituent tout d'abord la base pour conduire les actions : **garantir d'abord l'accessibilité incontournable** tels que l'accès rapide des services d'urgence, de santé, de secours et de sécurité ou encore l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, mais aussi aux livraisons ; **comprendre la vie au-delà de la ville** et notamment ce que vivent les gens dans les secteurs périurbains ; **donner le choix du mode de déplacement** et non pas astreindre la population à dépendre d'un seul mode ; **décider et choisir en toute lucidité**, en arbitrant sans céder aux mauvais compromis.

Assurer l'accessibilité pour tous, c'est aussi pour les pouvoirs publics placer au premier rang de leurs préoccupations les personnes pauvres, vulnérables, faibles. Pour l'espace public, cela se traduit par **changer le concept de normalité en perdant l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides**, des hommes actifs, jeunes et dynamiques, pour concevoir, dimensionner et gérer les aménagements des voiries et des espaces publics.

Les politiques établies par les pouvoirs publics doivent tendre à **rendre la ville, donc l'espace public, accessible à tous et d'abord aux personnes à mobilité réduite, à garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non motorisés, notamment aux carrefours, et à assurer aux personnes sans voiture une offre de déplacement de qualité.**

Les transports publics constituent un service de base pour tous, et toutes les politiques urbaines doivent tendre à les conforter. Ce principe est d'autant plus pertinent que les responsables sous-estiment considérablement le nombre des personnes qui ne peuvent pas disposer d'une voiture ou qui souhaitent vivement s'en passer. Souvent perçues comme une minorité, elles constituent en fait une majorité.

Si définir en termes absolus les usages et conflits de la voie publique s'avère impossible, étant donné leur nombre important, céder à la tentation de les minimiser, voire de les cacher, conduit inévitablement à l'échec et aux difficultés. Ces usages et ces conflits imposent des arbitrages qui ne sont pas les mêmes selon les voiries. **Certains de ces usages doivent être limités, encadrés pour laisser aux autres, tout simplement, la possibilité d'exister.**

Faciliter la cohabitation et optimiser l'usage des voiries passe en premier lieu par la réduction des différences de vitesses, des différences de vulnérabilité, des différences de débit. Vitesse, vulnérabilité et débit sont les trois facteurs clefs qui permettent de faire cohabiter les différents publics et usagers de la voie publique, ou qui requièrent au contraire d'en séparer certains pour des impératifs de sécurité. Les exemples étrangers donnent à réfléchir, non pas pour copier des solutions mais pour tirer des enseignements d'autres pays qui arrivent à privilégier la vie locale des quartiers sans y entraver la vie économique.

Enfin, il semble indispensable de renouer avec ce principe de base un peu perdu de vue de **destiner la voie publique au public**, plutôt qu'à des usagers, des usages ou des fonctions.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Quelles finalités à atteindre ?

Quatre finalités sont apparues fondamentales pour parvenir à une voirie accessible et destinée à tous :

- **Approcher l'espace public comme un véritable système**
- **Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité**
- **Destiner la voie publique aux différents publics**
- **Assurer la cohérence d'ensemble**

Ces quatre finalités majeures devant guider la méthodologie se traduisent par d'autres finalités plus fines, telles qu'assurer des allures homogènes, apaiser les pointes de vitesse, maîtriser les temps de déplacements, assurer l'accessibilité pour tous les publics et pour les marchandises, approcher l'accessibilité au niveau local, etc.

Ces finalités, qui sont détaillées dans la deuxième partie du rapport et qui contiennent de nombreux éléments méthodologiques, constituent une référence essentielle pour les chefs de projet, les concepteurs, les maîtres d'œuvre, l'ensemble des partenaires et des acteurs associés à l'élaboration ou à la requalification d'espaces publics sur le terrain.

Quelles recommandations pour agir ?

Les recommandations pour agir destinées plus particulièrement aux décideurs, élus, responsables administratifs, chefs de projet **sont également au nombre de quatre**, correspondant d'ailleurs à chacune des quatre phases de la démarche systémique permettant de parvenir à une voirie pour tous.

Chacune de ces quatre recommandations fondamentales pour agir se décline elle-même en quatre recommandations plus précises permettant de conduire l'action. La troisième partie du rapport donne des éléments pour en faciliter la mise en œuvre.

1 : Considérer la voirie comme un ensemble de services :

- Agir sur la dimension économique des déplacements
- Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public
- Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux
- Allier efficacité, simplicité et variabilité

2 : Mettre en place le processus de décision

- S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs
- Définir le processus de décision à partir des enjeux
- Organiser le dialogue
- Identifier les clefs pour réussir

3 : Favoriser l'appropriation collective

- Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés
- Générer l'adhésion de la population à des objectifs
- Prendre en considération les objections du public
- Générer l'appropriation collective des lieux

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

4 : Déboucher sur des propositions partagées et durables

- Offrir une qualité de voies publique répondant à tous les besoins
- Garantir l'accessibilité de tous face à l'exclusion
- Veiller au respect des personnes et des règles
- Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets

Quelles propositions mettre en œuvre ?

Les différents chapitres et annexes de "Une Voirie pour Tous" formulent au fil des textes quelques 250 propositions et recommandations. Bon nombre d'entre elles peuvent toutefois se regrouper et s'assembler pour constituer au final la présente liste de 150 recommandations. Pour en faciliter la lecture, elles ont été numérotées et réparties ici en 12 grandes catégories.

- 1 – Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous"
- 2 – Développer les méthodologies systémiques voiries et services
- 3 – Actualiser les outils techniques de la voirie
- 4 – Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle
- 5 – Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public
- 6 – Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable
- 7 – Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces
- 8 – Destiner vraiment la voie publique au public
- 9 – Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville
- 10 – Favoriser les modes de déplacements non motorisés
- 11 – Mettre en synergie des actions thématiques
- 12 – Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie

Parmi ces 150 propositions que l'on retrouvera intégralement en fin de cette synthèse, il a semblé souhaitable d'attirer l'attention, en raison de leur importance ou de leur facilité de mise en œuvre, sur les suivantes :

La première, préalable indispensable, serait de **définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public**. Ni la voirie ni les espaces publics n'ont de définition légale. Il suffirait pour cela de finaliser les travaux de la MIQCP² effectués en 2001.

Une proposition facile serait de **faire connaître et diffuser largement auprès des élus et des responsables le "Guide pour les décideurs"** édité en 2003 par la Commission Européenne, parfaitement adapté aux problèmes de planification des voiries et espaces publics.

Une priorité serait également de **réactualiser et mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides pour qu'élus, maîtres d'ouvrage, concepteurs, techniciens et**

² MIQCP : Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

maîtres d'œuvre puissent bénéficier d'un nouveau guide de la voirie urbaine, à mettre au point avec l'appui du CERTU³ et de l'AITF⁴.

Autre priorité aussi, **élaborer des cadres méthodologiques** donnant aux villes les moyens de mettre en place un **système coordonné** des services et des acteurs de l'espace public.

Qualifier les praticiens et les professionnels. Face au constat (partagé) de la grande faiblesse, non pas dans la technique, mais dans les fondements et questions de l'aménagement, la responsabilité de l'Etat est primordiale dans l'enseignement, la formation et les relations professionnelles ; il est nécessaire qu'il fasse preuve d'exemplarité face au hiatus existant entre le souhaitable et l'état actuel des approches et traitements des systèmes d'espace public.

Dépénaliser et décentraliser le stationnement. Cela a déjà été évoqué, mais c'est une priorité absolue pour donner aux collectivités les moyens de mettre en place de politiques intégrées. C'est aussi une étape préalable à la mise en place de multiples mesures et de systèmes de tarifications tels le péage urbain.

Développer les utilisations de l'espace autres que l'utilisation par la voiture particulière : promouvoir les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), d'Administration (PDA), d'établissements Scolaires (PDS), les zones 30 plutôt que les voies rapides...; l'Etat doit donner des outils, conçus en tenant compte des bonnes pratiques et bons arguments : par exemple, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble promeut les PDE en montrant par des expériences réalisées que c'est directement profitable à l'entreprise.

Promouvoir les aménagements piétonniers sans dénivellations profitant à de très nombreux publics et usagers : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, chauffeurs livreurs, postiers, ambulanciers, personnes allant faire leurs courses, etc.

Travailler à un Code de la Rue, autre façon d'appréhender le Code la Route, enrichi des expériences de nos voisins européens.

Et surtout, pour allier efficacité et substantielles économies, **utiliser les technologies de représentation virtuelle des espaces**, notamment dans les phases de dialogue, mais aussi **expérimenter chaque fois que possible avec des moyens mobiles avant de construire en dur** pour vérifier au préalable le bon fonctionnement des projets en situation réelle de terrain.

Sur quels thèmes poursuivre les travaux ?

De nombreux thèmes nécessitent en fait la poursuite de travaux sur la question de la sécurité et de la cohabitation sur la voie publique, nécessitant également de poursuivre dans la durée le processus "Une Voirie pour Tous", notamment avec le CERTU et l'AITF.

Voici quelques thèmes à enjeux pour lesquels il s'avère indispensable de poursuivre les travaux.

³ CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

⁴ AITF : Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Le périurbain, par opposition à la ville traditionnelle : comment aider à des évolutions dans l'intérêt de tous ?

Le respect de la règle, non pas en tant qu'incantation, mais comme élément constitutif à part entière des politiques : toute politique ne portant pas en elle ce respect est vouée à l'échec, ce qui suppose d'identifier thème par thème, les hiatus ou manques.

La cohérence globale et l'analyse des incohérences. Un leitmotiv, mais toujours d'actualité et toujours présent. Le groupe, s'appuyant par exemple sur l'Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC), a identifié un bon nombre d'incohérences (voir notamment l'annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux"). Autre exemple d'incohérence parmi beaucoup d'autres, l'aménagement de zones d'activité Haute Qualité Environnementale (HQE) dans des lieux obligeant à se déplacer en voiture particulière.

Les deux-roues motorisés, qu'il convient de guider vers une utilisation respectueuse des autres modes (ce qu'elle n'est pas assez souvent aujourd'hui). Les expériences étrangères pourraient là aussi permettre de tirer des enseignements.

Les poubelles et conteneurs pour ordures et déchets, tant pour le ramassage que pour les entreprises : il faut éviter qu'ils ne prennent un espace public rare (notamment les trottoirs) et inventer des solutions... déjà expérimentées ailleurs. Un guide des ordures et déchets de l'espace public pourrait être élaboré pour faciliter ces démarches.

Le stationnement et les arrêts brefs sur la voie publique. Au-delà de la question de la dépenalisation permettant de rapprocher les politiques de stationnement et les instances qui en sont responsables, il convient d'examiner les domaines de pertinence d'une politique d'arrêts brefs, couplée à une accessibilité restreinte à l'automobile s'appuyant sur des Zones à Trafic Limité et le développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile" comme alternative aux politiques de stationnement de proximité sur la voie publique.

Les livraisons en ville : après avoir été longtemps oubliées, elles font, depuis une dizaine d'années, l'objet d'un foisonnement d'études, d'expériences et d'initiatives. Il reste à faire connaître tous ces travaux, dont les guides parus en 2004 et 2005, aux collectivités territoriales. Le livreur "du dernier hectomètre" pourrait être prioritaire comme la personne à mobilité réduite (PMR). Le problème des artisans et du portage à domicile mérite d'être intégré à ce thème des livraisons.

Les Zones à Trafic Limité, précédemment évoquées, expérimentées avec succès dans d'autres pays d'Europe, constituent des solutions intéressantes pour instaurer des voiries pour tous alliant sécurité et cohabitation.

Les espaces 15/20, alternatives des Fahradstrassen allemandes ou des pistes à faible vitesse, permettent de constituer des espaces de circulation séparés des piétons et des véhicules circulant à plus grande vitesse (50 - 70 km/h) sur les voies principales et les voies de distribution sans avoir à multiplier les divisions de l'espace au regard des différents modes de déplacement

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Les zones 30, peuvent être généralisées à de plus vastes espaces urbains délimités par des voies principales. En s'inspirant de ce qui est déjà en pratique depuis longtemps dans de nombreux pays, il apparaît souhaitable de promouvoir activement des zones 30 nombreuses en élaborant un outil de promotion avec des moyens, et en travaillant sur les coûts, la qualité, la perception et le vécu des usagers et des habitants, etc. (concrètement sur les raisons qui font que les zones 30 sont perçues comme telles en Suisse, en Allemagne, aux Pays-Bas, etc., et peu, voire pas du tout, en France).

Les transports publics : l'explosion des possibilités d'utilisation des transports publics, allant de l'extension mobile de trottoir au Bus à Haut Niveau de Service montre **l'étendue des possibilités qui s'offrent aujourd'hui aux villes de toutes tailles** ainsi que les moyens de **gérer les matériels existants de façon rentable et en fonction des besoins**. Eléments structurants des voiries, les transports publics constituent un domaine privilégié pour poursuivre des échanges fréquents avec l'UTP⁵ sur le partage de la voirie.

Bien d'autres thèmes de travail sont à poursuivre pour mettre en œuvre "Une Voirie pour Tous". Ils font plus particulièrement l'objet des propositions effectuées sous les titres "**Mettre en synergie des actions thématiques**" et "**Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie**" dans la liste récapitulative.

Pour conclure, **il convient de bien comprendre que la principale difficulté pour mettre en œuvre "Une Voirie pour Tous" réside dans l'organisation de la cohérence, de la subsidiarité et des synergies entre les différentes actions possibles, et que c'est une question d'une extrême complexité.**

Liste récapitulative des propositions et recommandations

Pour faciliter le repérage des propositions et recommandations dans le document, que ce soit dans le rapport ou dans les exemples et annexes, après chaque proposition figure à droite et en italique :

la place dans le rapport(R) et/ou les annexes(A), où a été formulée la proposition.

1 Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous"

001 **Assurer une ville**, donc un espace public, **accessible à toutes les personnes et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et usagers vulnérables, mais aussi aux livraisons de marchandises.**

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

002 **Changer le concept de normalité en perdant l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides**, des hommes actifs, jeunes et

⁵ UTP : Union des Transports Publics

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

dynamiques, pour concevoir, dimensionner et gérer les aménagements et les dispositifs d'information des voiries et des espaces publics.

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,1 "Changer le concept de normalité"

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"

- 003 **Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous" dans la durée avec mise en réseau**, en parallèle au processus "Ville Accessible à Tous", afin de garantir une qualité d'accessibilité, de cohabitation et de sécurité des espaces publics.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,4 Enjeu "La qualité"

R, Partie 3 – Chapitre 1 "Considérer la voirie comme un ensemble de services" – Introduction

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 3 "Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux"

- 004 **S'appuyer sur une équipe dédiée ou une instance nationale ayant pour mission de suivre, de piloter le processus "Une Voirie pour Tous"**, d'expérimenter, d'échanger, d'évaluer et d'accompagner cette politique, **fonctionnant avec des réseaux de compétences, des experts autonomes et des relais locaux**.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 5 "Cohérence d'un Etat exemplaire"

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 3 "Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux"

- 005 **Comprendre la vie au-delà de la ville, analyser et comprendre ce que vivent les personnes et les ménages dans le périurbain, et surtout ce qu'ils vivront demain. Poursuivre les travaux dans le périurbain**, lieu des interfaces, des flux, du "marché" du développement de l'urbain de demain.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,2 Principe "Comprendre la vie au-delà de la ville"

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,1 Enjeu "Le périurbain"

- 006 **Rendre la ville accessible à tous en permanence** en poursuivant notamment les travaux pour **réduire l'encombrement de l'espace public piétonnier par divers objets immobiles, développer les espaces riverains** qui assurent une transition de l'espace public pour tous vers un espace plus local concernant davantage les riverains et les habitants, **réduire les incivilités, les contournements et les transgressions de règles**.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 2 "...malgré la complexification des usages et des modes de vie..."

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

- 007 **Poursuivre dans la durée les efforts envers la société civile afin d'arriver à un espace public co-produit qui ne débouche plus sur des mauvais compromis** et que l'ensemble des citoyens puisse s'approprier.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,3 Enjeu "Les citoyens"

2 Développer les méthodologies systémiques voiries et services

- 008 **Développer, évaluer et perfectionner la mise en oeuvre d'approches systémiques** telle que celle du "diagnostic partagé". Tirer les évaluations des diagnostics partagés menés en France.

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 1 "Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés"

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

- 009 **Développer les recherches, les analyses et les expérimentations permettant d'offrir aux collectivités des méthodes pour intégrer un ensemble de services répondant aux besoins dans des espaces publics accessibles à tous**.

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 010 **Mettre en œuvre et suivre des expérimentations affinant l'approche de l'espace public en termes de services à satisfaire** dans différents types de villes et de villages, sur différents types de voies et d'espaces publics, **et les restituer sous forme de guide méthodologique ou de recommandations.**
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 011 **Faciliter la diffusion des méthodes et outils des guides européens "Prospect" adaptés au partage de l'espace public auprès des élus et des techniciens.**
R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 1 "S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs"
- 012 **Développer en France les méthodes faisant appel à des panels de citoyens** pour obtenir des consensus sur les objectifs à rechercher concernant l'espace public.
R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 1 "Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés"
- 013 **Transposer à la voirie et à l'espace public les engagements de la charte des services publics locaux** concernant la place centrale des usagers, le développement durable (sécurité, santé, environnement), les états des lieux préalables, les besoins à satisfaire, les réseaux de compétence et d'expertise autonomes, les sources documentaires, les objectifs à atteindre, la tarification et la qualité de service, la participation du public et les évaluations.
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 3 "Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux"
- 014 **Etablir un modèle méthodologique national de charte de partage de la voirie** à partir de chartes existantes telles que celle de Dunkerque Grand Littoral.
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 015 **Développer les chartes de comportement pour les conducteurs de deux-roues motorisés**, à l'instar de ce qui se pratique par exemple aux Pays-Bas (remontées de file, vitesses relatives, différentiels de vitesse, etc.)
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 016 **Poursuivre les expérimentations, les évaluations et les adaptations locales des approches systémiques** de l'espace public avec l'appui du réseau des villes, du réseau technique et de l'ensemble des acteurs du domaine public.
R, Partie 2 – Chapitre 1 – Titre 4 "Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public"
- 017 **Développer les recherches et études comparatives pour analyser les facteurs de réussite et d'échec** dans les nombreuses réalisations de nos voisins européens pour rendre la voirie accessible à tous en assurant la cohabitation et la sécurité. **En tirer des "facteurs de succès"** et contribuer ainsi à la mise en œuvre de démarches et de solutions créatives et adaptables aux problèmes spécifiques des cas rencontrés sur le terrain.
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 2 "...malgré la complexification des usages et des modes de vie..."
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 018 **Assurer de la façon la plus complète possible les différents types de services par rapport aux différents types de voiries. Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public.** Identifier sur ce thème les meilleures pratiques françaises et étrangères pour en tirer les enseignements techniques ou méthodologiques utiles aux collectivités territoriales.
R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,4 Enjeu "La qualité"
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 019 **Offrir un véritable aménagement - service de l'espace public** pour écouler les flux, gérer le quotidien, assurer une démarche qualité, offrir des services multiples, maintenir la propreté, faire s'approprier les lieux, offrir une qualité d'ambiance attractive, signaler les problèmes, maîtriser les incidents, gérer les événements et les urgences, coordonner et partager les responsabilités, bref, satisfaire de public.

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"

- 020 **Analyser la conception, la co-gestion et l'exploitation des grands espaces privés ouverts au public pour en tirer des méthodes** de conception, de gestion et d'exploitation de l'espace public qui soient profitables à tous.

*R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"
A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"*

- 021 **Combiner innovations technologiques et innovations organisationnelles** impliquant des changements de comportement en matière de mobilité de personnes et des marchandises.

A 2, Titre 4 "Prospective sur les transports" (M. BERNADET – Club ECRIN)

3 Actualiser les outils techniques de la voirie

- 022 **Réactualiser et mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides pour que les maîtres d'ouvrage, concepteurs et maîtres d'œuvre puissent bénéficier d'un nouveau guide général méthodologique et technique concernant la voirie et les espaces publics courants**, permettant d'assurer une cohérence globale, d'effectuer la planification stratégique, de coproduire l'espace avec les acteurs, de permettre une conception technique détaillée et d'en assurer la gestion. Ce projet de **réaliser un nouveau guide de la voirie urbaine** pourrait être proposé au Comité d'Orientation du CERTU, avec un objectif d'édition des fiches par étapes d'ici 2008.

*R, Partie 2 – Chapitre 1 – Titre 4 "Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 1 "Offrir une qualité de voies publiques répondant à tous les besoins"
A 3, "Voiries de villes et de vies"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"*

- 023 **Demander au CERTU de compléter la publication "Partager la rue principale de l'AIPCR" par une publication destinée plus particulièrement aux lecteurs français**, qui pourrait permettre de "montrer ce qui se passe ailleurs" et servir également de socle à un nouveau "guide général de la voirie urbaine".

A 3, "Voiries de villes et de vies"

- 024 **Elaborer un "guide des ordures et déchets de l'espace public"** donnant des techniques et des recommandations aux collectivités territoriales pour désencombrer l'espace public, et tout particulièrement les trottoirs, des poubelles, déchets et autres dispositifs permettant la collecte des déchets. Ce guide pourrait s'appuyer sur des illustrations d'autres pratiques européennes.

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

- 025 **Lever les incohérences entre divers guides techniques modaux pour l'aménagement de carrefours destinés à tous. Etablir de nouveaux schémas types de carrefours offrant des trajets courts pour les déplacements non motorisés et des bandes podotactiles disposées perpendiculairement aux traversées**, notamment lorsque les intersections ne sont pas

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

perpendiculaires, ou sinon **prévoir des dispositifs de guidage des aveugles dans les traversées de carrefours.**

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

- 026 **Etablir de nouveaux modèles et outils mathématiques permettant de modéliser les flux de déplacement de personnes** tous modes à la journée intégrant tous les types d'usagers y compris les piétons, **de rendre la ville passante pour tous** en considérant les carrefours comme l'élément de base essentiel de régulation des flux et de la fluidité des déplacements.

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

- 027 **Faire un point des processus existants permettant d'assurer la coordination des services** et des acteurs, encadrée par un certain nombre de textes datant des années 80, en la resituant dans les responsabilités actuelles des collectivités territoriales issues de la décentralisation. Cette mission pourrait être confiée au Collège Ingénierie Publique du CGPC, avec l'appui du CERTU et de ses partenaires.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 4 "Cohérence dans la coordination des acteurs"

4 Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle

- 028 **Définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public.** Finaliser les travaux de la MIQCP sur "Les espaces publics urbains" de novembre 2001 par une définition légale de la voirie et des espaces publics.

R, Partie 1 – Chapitre 1 – Titre 1 "Voirie et espace public"

- 029 **Mettre en chantier un code de la rue** enrichi des expériences de nos voisins européens (voir notamment à l'annexe 4 "Belgique : une rue pour tous grâce au Code de la rue").

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

A 4, "Voiries d'usage et de conflits"

A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"

- 030 **Etablir une véritable police** intervenant sur les usages incivils **de la rue** et participant au fonctionnement concret de l'espace urbain.

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

- 031 **S'assurer de l'efficacité du système de police et de répression qui va nécessairement avec l'instauration des règles** au service de tous.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 3 "Veiller au respect des personnes et des règles"

- 032 **Amplifier la politique du respect des règles** en la fondant sur le "contrôle – sanction", sur l'efficacité mesurée et sur la publicité de cette efficacité pour le bénéfice de tous.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 3 "Veiller au respect des personnes et des règles"

- 033 **Dépénaliser le stationnement**, en remplaçant le stationnement considéré juridiquement comme relevant du pouvoir de police, lié au maintien de l'ordre public, par un droit de stationnement relevant d'une "redevance d'utilisation du domaine public".

A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)

A 14, "Stationnement sur la voie publique"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 034 **Décentraliser le stationnement** au profit de structures intercommunales.
A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)
A 14, "Stationnement sur la voie publique"
- 035 **Instituer des dispositifs législatifs allégeant les taxes sur les espaces logistiques relais.**
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 036 **Considérer le métier de chauffeur livreur comme une profession à part entière** nécessitant la redéfinition de ce métier dans les conventions collectives (métier et grilles salariales).
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 037 **Renforcer les contrôles et les sanctions pour le stationnement illicite, notamment sur les arrêts de bus, les emplacements de livraison, les places et cheminements des Personnes à Mobilité Réduite. Augmenter très fortement le montant des amendes pour non-paiement du stationnement** et rejoindre au moins la moyenne européenne.
A 14, "Stationnement sur la voie publique"
- 038 **Accroître la répression envers les deux-roues motorisés en infraction** (stationnement, vitesse, circulation sur des espaces non autorisés, etc.). **Développer les fourrières à deux-roues motorisés.**
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 039 **Différencier les cyclistes et les automobilistes pour l'application des sanctions** relatives aux infractions au Code de la Route, à l'instar de ce qui se pratique par exemple en Allemagne. **Différencier les deux-roues motorisés (motos et scooters) des voitures dans le Code de la Route.**
R, Partie 1 – Chapitre 1 – Titre 4, "Obstacles et blocages"
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 040 **Considérer l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs comme un stationnement dangereux, le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir comme dangereux vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite**, devant tous deux être punis d'une contravention de 4^{ème} classe avec possibilité de mise en fourrière.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 041 **Doter les voies vertes d'un statut juridique.** Assurer les adaptations juridiques au code de la route pour intégrer les déplacements non motorisés et les modes doux.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"
- 5 Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public**
- 042 **Généraliser l'approche systémique de l'espace public dans les formations initiales et continues de tous les acteurs de la voirie. Faire figurer des formations initiales à l'espace public aux programmes des différentes écoles de l'aménagement.**
A 3, "Voiries de villes et de vies"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 043 **Poursuivre les qualifications des différents réseaux professionnels et techniques**, à l'instar de ce qui a été fait sur les espaces publics et les cultures urbaines en formation continue.
A 3, "Voiries de villes et de vies"
- 044 **Développer la qualification aux services de l'espace public** des décideurs, des acteurs, du public, des professionnels, des concepteurs, des techniciens, des gestionnaires, des exécutants.
R, Partie 2 – Chapitre 1 – Titre 4 "Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public"
- 045 Informer et **former les différents acteurs** qui ont à intervenir sur l'espace public **pour la mise en œuvre opérationnelle de l'accessibilité à tous**.
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 046 **Développer les journées de qualification interprofessionnelles** sur l'espace public en se servant du thème "**sécurité et cohabitation sur la voie publique**" ciblées à la fois **vers les décideurs et les praticiens**.
A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"
- 047 **Développer les compétences requises pour mettre en œuvre une voirie pour tous aux niveaux national et local** : inscrire des modules obligatoires consacrés au partage de la rue, à la modération de la vitesse automobile et aux aménagements piétonniers et cyclables dans les formations initiales et continues des techniciens et ingénieurs des collectivités territoriales... Ne pas oublier les formations aux professions d'architectes, paysagistes et urbanistes.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
- 048 **Diffuser largement l'ensemble des outils permettant de rendre la ville plus accessible et plus passante pour tous, ainsi que les nombreux exemples d'aménagements modestes et peu coûteux permettant de "gagner du temps en allant moins vite"**.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
- 049 S'appuyer sur les réseaux techniques ou professionnels, les structures telles que le CFDU (la MIQCP ?), le CERTU, les structures de publication et d'édition pour mettre en œuvre des politiques de qualification sur les déplacements non motorisés de tous les acteurs de l'espace public et **travailler à la constitution d'un corpus ; dynamiser le milieu associatif ; développer les publications**, articles dans la presse et les revues spécialisées, notamment en direction des enseignants, chercheurs et décideurs locaux ; **sensibiliser les responsables d'enseignements à l'importance de la thématique des déplacements non motorisés ; susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires**.
A 2, T 1 "La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés" (A Fortiori, PREDIT)
- 050 **Renforcer la sensibilisation des professionnels** (auto-écoles notamment) à la prise en compte des usagers non-motorisés et des aménagements en faveur des cyclistes. **Former les automobilistes à la prise en compte des deux-roues dans les flots de circulation**, à la fois dans des campagnes de sensibilisation et **dans les formations au code et la conduite dispensées par les auto-écoles** pour l'examen du permis de conduire.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 051 **Former les personnels en charge de la propreté et de la signalétique de la voirie à ne pas perturber les cheminements des Personnes à Mobilité Réduite**, qu'elles aient des

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

déficiences motrices ou sensorielles, **par des implantations inappropriées d'objets** fixes ou mobiles tels que le mobilier urbain, les conteneurs ou les poubelles.

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

052 **Mettre en place des formations initiales et continues** de façon massive dans le cadre de la redéfinition du métier **de chauffeur - livreur**.

A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"

6 Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable

053 **Assurer la cohérence et l'exemplarité de l'Etat dans le respect et l'application de la loi, dans les missions de conseil et d'ingénierie publique** auprès des collectivités territoriales, **dans les actions concernant l'accessibilité des voiries** et espaces publics **pour tous**.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 5 "Cohérence d'un Etat exemplaire"

054 **Assurer l'exemplarité de l'Etat** et des Pouvoirs Publics **par la mise en œuvre rapide des Plans de Déplacements d'Administration (PDA)**.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 6 "Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)"

055 **Fonder les politiques urbaines sur les transports publics, qui constituent un service de base pour tous**, et qu'elles doivent tendre à les conforter, **quelle que soit la taille de la ville**, compte tenu de la souplesse actuelle des moyens de transport public.

R, Partie 1 - Chapitre 2 - Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

A 16, "Transports en commun et transports publics"

056 **Donner aux collectivités locales les moyens de mener leur politique en les dotant de tous les instruments juridiques et financiers** (décentralisation et dépenalisation du stationnement payant, tarification des déplacements urbains).

A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)

057 **Donner les moyens aux collectivités de définir leurs règles et de mettre en œuvre leurs politiques urbaines**.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 3 "Veiller au respect des personnes et des règles"

058 **Sortir du cadre strict de l'espace public pour se placer dans un cadre plus large de mobilité durable dans une ville accessible à tous**.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 1 "Cohérence de mobilité et de services durables"

059 **Homogénéiser les approches et assurer les cohérences entre centres et périphéries**.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"

060 **Assurer une qualité durable** avec de nouveaux critères de qualité de vie, de qualité de ville, de qualité de service **de l'espace public**.

R, Partie 1 - Chapitre 2 - Titre 2,4 Enjeu "La qualité"

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

061 **Assurer une approche d'ensemble cohérente** et une réflexion globale pour les villes **qui ne se limitent pas à superposer différentes mesures sans les articuler** entre elles.

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 062 **Identifier les besoins, les attentes et les dysfonctionnements pour dégager les réponses optimales en adoptant une approche systémique et ergonomique** de la mobilité dans toutes ses composantes physiques, cognitives et informationnelles, tant dans les phases de diagnostic et de conception que dans le management de la gestion courante.
R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,3 "Identifier les besoins et les attentes des personnes"
- 063 **Donner le choix du mode de déplacement** en permettant à chaque mode de donner pleinement son potentiel, en garantissant un niveau de service suffisamment élevé et en offrant **un choix élargi de solutions**.
R, Partie 1 - Chapitre 2 - Titre 1,3 principe "Donner le choix du mode de déplacement"
- 064 **Agir sur la dimension économique des déplacements** pour orienter les choix des usagers lorsque cela est possible. Utiliser l'outil de la tarification comme levier d'action politique.
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 1 "Agir sur la dimension économique des déplacements"
- 065 **Mettre en place des stratégies urbaines s'attaquant non pas à la voiture, mais à l'excès d'usage de l'automobile**.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
- 066 **Dédier les voies convoitées aux espaces rares et restreints en priorité aux déplacements ou aux activités humaines de proximité**, en y supprimant le stationnement sur voirie.
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
- 067 **Mieux utiliser la politique du stationnement** : taxer les parkings des bureaux, des supermarchés et centres commerciaux ; **augmenter le prix du stationnement** dans les parcs publics et sur la voirie ; **limiter la durée du stationnement** ; **rendre les tarifs de stationnement très progressifs** ; **donner la possibilité à l'autorité organisatrice des transports urbains de fixer les tarifs** (ou au moins d'être consultée) ; **généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés**.
A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)
A 9, "Deux-roues motorisés"
A14, "Stationnement sur la voie publique"
- 068 Examiner la possibilité de **remplacer une politique de stationnement de proximité par une politique d'arrêts brefs, couplée à une accessibilité restreinte à l'automobile au moyen de Zones à Trafic Limité et à un développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile"**.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
A14, "Stationnement sur la voie publique"
- 069 **Mettre en application les recommandations des guides des marchandises en ville** parus en 2004 et 2005, notamment celles **sur les livraisons en ville et sur les espaces logistiques urbains**.
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 070 **Rendre obligatoire l'affichage extérieur visible de la classe Euro des véhicules de livraison et des poids lourds** pour permettre de limiter l'accès de certains véhicules aux "zones propres" telles que définies par la Commission Européenne le 28 juillet 2004 dans le cadre des objectifs européens de contribution des transports au développement durable.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Assurer l'organisation correspondante dans les mesures de police pour mettre en œuvre les mesures de contrôle et de sanctions une fois ces dispositifs arrêtés.

A 15, "Tarifications de zones et régulations d'accès"

7 Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces

071 **S'appuyer sur le "Guide pour les décideurs" de la Commission Européenne (2003) pour la mise en place du processus de décision** sur l'espace public.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 1 "S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs"

072 **Construire le processus de décision sur l'espace public à partir des enjeux hiérarchisés**, des problèmes rencontrés localement et en intégrant les différentes logiques d'acteurs.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 2 "Définir le processus de décision à partir des enjeux"

073 **Organiser la participation au processus de décision avant d'élaborer un projet**, avec des phases de dialogue, de pilotage de projet, d'élaboration d'alternatives et de co-conception.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 2 "Définir le processus de décision à partir des enjeux"

074 **Piloter le processus décisionnel sur l'espace public avec l'aide de personnes impartiales et responsables qui aient une vision censée de l'avenir** et qui ne fassent ni démagogie ni clientélisme.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 2 "Définir le processus de décision à partir des enjeux"

075 **Intégrer des groupes ressources dans le processus de décision** pour valider les étapes et faire s'approprier les projets.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

076 **Organiser le dialogue à partir des problèmes, des enjeux et des finalités préalablement définies.**

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

077 **Organiser le dialogue en le construisant sur des relations de confiance** avec des personnalités impartiales dont l'autorité est reconnue par l'ensemble des parties prenantes.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

078 **Organiser le dialogue en rapprochant les demandes des besoins**, en impliquant toutes les parties prenantes, en fédérant des groupes restreints sur des finalités précises, en recherchant la légitimité, en vulgarisant la complexité, **en assurant une transparence absolue.**

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

079 **Communiquer de façon honnête et transparence, sans aucune velléité de manipulation.**

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 2 "Générer l'adhésion de la population à des objectifs"

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

080 **Se confronter aux objections sans entrer dans une logique primaire** où l'on a forcément tort ou raison, où l'on est forcément gagnant ou perdant. **Savoir écouter** sans répliquer immédiatement par une opinion contraire.

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 3 "Prendre en considération les objections du public"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

081 **Faire comprendre, faire réagir, faire savoir, faire partager, faire émerger, faire progresser, faire élaborer un savoir permettant en suite de faire agir.**

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

082 **Montrer ce qui réussit ailleurs, donner du sens, mettre en synergie.**

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

083 **Se donner les clefs de la réussite par la transparence, l'écoute, l'honnêteté, le respect d'autrui** en se basant sur les recommandations suivantes : **définir clairement un processus** de décision précis, souple et efficace ; **associer le public suffisamment tôt** ; mettre en place un processus permettant d'**identifier les aspirations du public** ; **travailler en interaction**, en réseau, en interface, dans un dialogue continu ; **être à l'écoute** des problèmes ; **rendre les discours compréhensibles**, transparents, proche du vécu quotidien des gens ; **communiquer avec l'aide de facilitateurs compétents** ; **qualifier les acteurs** par de l'andragogie active.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 4 "Identifier les clefs pour réussir"

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 3 "Prendre en considération les objections du public"

084 **Ne pas prendre de décisions annihilant les efforts d'investissement dans les transports publics**, par exemple par le développement de nouvelles voiries, de nouveaux parkings en centre ville, ... **Lutter contre les idées reçues** et les idées simplistes (du type "No parking, no business").

A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

085 **Piloter les démarches, décider et choisir en toute lucidité sans pénaliser l'accès général à la ville et sans céder aux mauvais compromis** qui ne satisfont personne sur le fond et qui font perdurer dans l'avenir les causes des conflits d'usages. Résister au désir de "l'inaugurable visible".

Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,4 Principe "Décider et choisir en toute lucidité"

Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

8 *Destiner vraiment la voie publique au public*

086 **Garantir en priorité l'accessibilité incontournable**, telle l'intervention rapide des services de secours et de sécurité ou la possibilité d'accès aux personnes handicapées.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

087 **Veiller à ce que les dispositifs techniques de sécurité n'entravent pas l'accessibilité** des Personnes à Mobilité Réduite ni des services de secours.

A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"

088 **Destiner la voie publique au public et non à l'usager.**

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,3 Enjeu "Les citoyens"

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 1 "Destiner la voie publique au public et non à l'usager"

089 **Favoriser l'accessibilité des voiries au plus grand nombre. Garantir au public en tout état de cause l'accessibilité et la sécurité de l'espace public et de ses services.**

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,4 Enjeu "La qualité"

Partie 2 - Chapitre 3 - Titre 2,2 "Garantir l'accessibilité et la sécurité des lieux publics"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

090 **Apporter une attention particulière aux usagers vulnérables**, notamment au droit des carrefours.

*R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"
A 2, Titre 2 "Partager les rues principales" (Recommandations de l'AIPCR)*

091 **Prêter une attention particulière aux personnes qui n'ont pas le choix** ou qui n'ont d'autre choix que de prendre ce qui existe.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"

092 **Offrir aux personnes sans voiture des conditions de déplacement de qualité.**

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

093 **Ne pas atomiser les problèmes et les populations.** Il s'agit de ne pas faire un aménagement pour un certain type d'usager, mais au contraire d'**imaginer un espace public pour tous les publics.**

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,3 "Organiser la cohabitation et la mixité des personnes"

094 **Comprendre le vécu qu'ont et qu'auront les Personnes à Mobilité Réduite**, ce que vivent et vivront les gens, **avant toute décision d'aménagement** de l'espace public..

*R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"*

095 **Concevoir des espaces publics en se référant aux connaissances**, à l'expérience et aux règles des personnes en situation de handicap et effectuer ainsi des améliorations de l'espace public profitables à tous.

*R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,4 "Construire des réponses communes à partir des handicaps"
Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"*

096 **Imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accessibilité** selon le lieu et le moment à certains usagers **en fonction de priorités préalablement hiérarchisées.**

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 1 "Destiner la voie publique au public et non à l'usager"

097 **Mettre en œuvre des solutions intelligentes et profitables à tous par l'examen des publics et des usagers cibles.**

A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

098 **Effectuer systématiquement des examens et des "revues de projet" avec les différentes catégories de publics et usagers** en se basant sur des aides mémoires (voir les listes de l'annexe 5 "Voiries de publics et d'usagers").

*R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 4 "Recommandations sur la destination de la voie publique au public"
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"*

9 Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville

099 **Assurer la maîtrise des temps de déplacement** au lieu de vouloir augmenter les vitesses.

*R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 6 "Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"*

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 100 **Eviter de spécialiser l'espace public** chaque fois que cela est possible, c'est-à-dire **lorsque le trafic peut être ralenti et réduit.**
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 101 **Limiter à tout prix la multiplication des aménagements spécialisés pour chaque catégorie d'individus** : cyclistes, personnes handicapées, personnes âgées... Banaliser le plus possible les aménagements.
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 3 "...pour assurer l'accessibilité à tous"
- 102 **Banaliser davantage les espaces publics affectés à des usages variables selon le moment. Allier efficacité et variabilité dans le temps par des aménagements simples** permettant la polyvalence et le partage mobile des voies.
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 3 "...pour assurer l'accessibilité à tous"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 4 "Allier efficacité, simplicité et variabilité"
- 103 **Promouvoir et mettre en œuvre des politiques et des actions permettant d'assurer des allures homogènes.**
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 4 "Assurer des allures homogènes"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
- 104 **Réhabiliter les voiries avec des dispositifs qui ont montré leur pertinence et leur efficacité** (diminution de gabarit des voiries au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun ; aménagement régulier de points singuliers de ralentissement ; amélioration des performances des espaces résiduels des voiries).
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
- 105 **Généraliser et étendre la conduite apaisée.** Adapter les rues aux modes doux et lents par des mesures qui visent à diminuer les vitesses, à calmer le trafic, à développer la vigilance des conducteurs.
Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"
Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"
- 106 **Abaisser les pointes de vitesses. Réduire la vitesse excessive là où, pour un gain de temps douteux et en toute hypothèse très marginal, elle empêche le développement de la vie locale.**
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
- 107 **Etendre largement le système des Zones à Trafic Limité** avec autorisations permanentes ou temporaires, payantes ou gratuites, en tirant les leçons des meilleures expériences étrangères. **Instituer éventuellement des Zones 30 à Trafic Limité pour les deux-roues et les véhicules les plus agressifs, les plus rapides et les plus polluants.**
A 15, "Tarifications de zones et régulations d'accès"
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 108 **Mesurer les temps perdus ou gagnés par les différents usagers** suite à la prise de mesures de modération des vitesses de pointe des véhicules à moteur.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 109 **Généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de l'espace urbain** ou à l'ensemble de vastes zones délimitées par des voies principales en visant à la création de quartiers 30.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 4 "Assurer des allures homogènes"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

- 110 **Traiter les voies résidentielles en conduite apaisée** ou en zone 30 en donnant priorité aux piétons et aux cyclistes. **Modérer les vitesses sur toutes les voies de desserte** en y généralisant les zones 30 ou par des dispositifs de ralentissement et de conduite apaisée.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
A 2, Titre 2 "Partager les rues principales" (Recommandations de l'AIPCR)

- 111 **Constituer des espaces de circulation séparés pour les différentes vitesses pour les rues principales et les voies de distribution. Séparer les flux circulant à des vitesses différentes sur les voies de distribution** en fonction d'allures homogènes et non en fonction des modes de déplacements. Mettre en place des itinéraires "lents" se superposant à ces réseaux de voies principales.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 4 "Assurer des allures homogènes"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

- 112 **Regrouper ou partager les usages de la voirie et de l'espace public en ville en fonction des priorités préalablement définies.**

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"
A 2, Titre 2 "Partager les rues principales" (Recommandations de l'AIPCR)

- 113 **Utiliser les technologies de représentation virtuelle des espaces**, notamment dans les phases de dialogue, mais aussi **acquérir le réflexe systématique et simple d'expérimenter avec des moyens mobiles avant de construire en dur**. Expérimenter préalablement les formes d'îlots avec des moyens mobiles (barrières plastiques, vieux pneus, sacs de sable) pour vérifier préalablement le bon fonctionnement des dispositifs en situation réelle de terrain.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 4 "Identifier les clefs pour réussir"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

10 Favoriser les modes de déplacements non motorisés

- 114 **Observer les besoins des nouveaux matériels pour les déplacements non motorisés et les modes doux** et accompagner les usages de ces matériels.

A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

- 115 **Garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non motorisés**, et non pas aux modes motorisés. **Appliquer ce principe tout particulièrement aux carrefours.**

Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"
Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 116 **Assurer en priorité la protection des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de modes de déplacement non motorisés vis-à-vis des motos, scooters et autres deux-roues motorisés rapides.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 117 **Oser redistribuer l'espace public par une bonne communication et un véritable dialogue avec le public ; une approche progressive et des solutions originales ; la réorganisation des réseaux d'itinéraires et l'action sur les points noirs** en fonction des besoins spécifiques des modes non motorisés et des modes lents en agissant aussi sur des mesures de modération des vitesses ; **l'anticipation des réactions et des comportements** des usagers de chacun des modes tant de la part des usagers vulnérables que de la part des automobilistes ; **des réalisations nécessaires à bon escient**, en fonction des liaisons à assurer et suivant les règles de l'art ; **l'initiation parallèle de chartes de comportements et de mesures de police visant à préserver les cheminements des usagers vulnérables des obstacles**, des véhicules et autres objets divers.

A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

- 118 **Assurer en permanence des cheminements accessibles et de largeur suffisante aux Personnes à Mobilité Réduite** par l'instauration d'une bande devant toujours être dégagée de tout obstacle.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

- 119 **Généraliser les trottoirs traversants ou les avancées de trottoirs permettant de mieux écouler les flux piétonniers et de faciliter la traversée des Personnes à Mobilité Réduite.**

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

- 120 **Offrir aux modes de déplacement doux des cheminements courts, directs, sûrs, continus, confortables, agréables, lisibles, éclairés**, entretenus, avec des possibilités de stationnement.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

- 121 **Libérer les trottoirs des obstacles en tout genre. Généraliser le stationnement hors trottoir pour les deux-roues motorisés.**

Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 122 **Assurer des largeurs suffisantes de trottoirs aux piétons pour permettre le passage de familles, de groupes, d'écoliers et d'enfants accompagnés, de touristes, etc.**

A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

- 123 **Permettre aux modes semi-lents d'avoir un espace de circulation à vitesse intermédiaire (6-15 km/h)** pour toutes les catégories de public.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

- 124 **Assurer la continuité et la sécurité des aménagements et des itinéraires de tous les modes, notamment au droit des carrefours pour les modes non motorisés.**

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

- 125 **Favoriser les actions en faveur des déplacements doux domicile - école.**

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 126 **Généraliser les contresens cyclables.**
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
- 11 Mettre en synergie des actions thématiques**
- 127 **Mettre en synergie différents problèmes pour faire émerger des solutions originales.**
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"
- 128 **Ne pas déstructurer un plan d'ensemble** dans lequel toutes les actions sont en synergie et constituent une chaîne, car enlever un seul maillon brise toute la chaîne.
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 129 **Assurer les synergies et les subsidiarités entre les réflexions et les actions menées au titre de "La rue du futur", "Une Voirie pour Tous", "Ville Accessible à Tous".**
A 12, "Revêtements et chaussées de l'espace public"
- 130 **Poursuivre le développement des synergies entre les politiques de la ville et le traitement des espaces** améliorant la sécurité et la sûreté sur des voies publiques pour tous.
A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"
- 131 **Intégrer dans les livraisons en ville le problème des artisans, du transport à la demande, du portage à domicile et des emplacements réservés à la sécurité** pour déboucher sur des propositions intéressantes que la population peut s'approprier.
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 132 **Mettre en synergie la gestion des emballages et déchets des commerces avec la création de Points d'Accueil Logistique**, mais aussi la gestion des colis par les magasins relais.
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"
- 133 **Privilégier les politiques d'arrêt bref sur chaussée en excluant le stationnement de longue durée pour assurer l'essentiel des services intéressant la population et aider les professionnels** tels les artisans, les postiers, les livreurs, les messagers, les chauffeurs de taxi, les médecins, les gaziers, les techniciens des réseaux et de la voirie, les livreurs à domicile, ...
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"
- 134 **Faire évoluer la réglementation et les pratiques afin que les surfaces à dégager de tout obstacle soient marquées d'une couleur vive, ou aisément identifiable, tant pour les cheminements de livraisons que pour ceux des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Etre particulièrement exigeant pour faire respecter cette interdiction d'obstruction.**
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 135 **Aménager des espaces piétonniers sans dénivellations afin que cela profite à de très nombreux usagers** : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, chauffeurs livreurs, postiers, ambulanciers, personnes allant faire leurs courses, etc.
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- 136 **Prévoir pour les deux-roues des chaussées et des peintures sur chaussée drainantes, unies, à texture non lisse et non glissantes. Assurer des synergies "chaussées confortables et non glissantes" profitables également aux autres modes de déplacement.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

A 12, "Revêtements et chaussées de l'espace public"

- 137 **En l'absence de synergie, de compatibilité d'usage ou de renfort mutuel, arbitrer et trancher** en imposant, favorisant, permettant, défavorisant ou excluant certains usagers.

A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

12 *Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie*

- 138 **Approfondir les recherches sur l'aménagement et la gestion dans les espaces riverains.**

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 2 "...malgré la complexification des usages et des modes de vie..."

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

- 139 **Mieux répartir les crédits de recherche au profit des modes de déplacements non motorisés.**

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

- 140 **Prélever de l'espace automobile au profit des deux roues.** Développer les sas à deux-roues motorisés à l'instar de ce qui se pratique pour les sas à vélos.

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 141 **Libérer des places de stationnement pour voitures au profit de places pour deux-roues motorisés. Mieux partager** le stationnement et les arrêts **entre les différents modes.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 142 **Séparer les emplacements de stationnement pour les vélos et les emplacements de stationnement pour les motos et scooters** : les techniques et les matériels sont différents, les lieux et les dimensions également.

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 143 **Développer les Techniques d'Information et de Communication (TIC) pour améliorer l'usage des réseaux existants**, pas nécessairement pour faire plus, mais pour agir de façon différente et peut-être mieux.

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

- 144 **Développer des types de deux-roues motorisés urbains à faible vitesse de pointe** (de la catégorie des cyclomoteurs), à faible capacité d'accélération **et peu polluants.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 145 **Développer les réflexions et les actions expérimentales sur la prise en compte des deux-roues motorisés et sur leur cohabitation avec les autres publics et usagers.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 146 **Mettre en oeuvre des actions simples et efficaces pour les livraisons** comme **réglementer autrement le gabarit** des véhicules de livraison; **conditionner les livraisons de nuit** aux

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

lieux d'entreposage ; **dimensionner correctement les aires de livraison ; ne pas encombrer les surfaces et les cheminements par des obstacles.**

A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"

- 147 **Développer des actions** relatives aux ordures et aux déchets pour généraliser les **alternatives à la présence de poubelles sur les trottoirs**. Examiner particulièrement le cas des villes où les poubelles sont disposées sur les chaussées.

Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

- 148 **Evaluer les impacts des fortes amendes et des "brigades propreté"** mises en place dans un certain nombre de villes européennes pour lutter contre les "incivilités de la propreté" **sur le respect des règles instituées et sur la propreté effective de l'espace public.**

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

- 149 **Développer les voiries et espaces publics conçus pour permettre l'affectation variable** des voies et l'affectation multiple des usages, avec l'accompagnement juridique correspondant. **Développer les recherches sur les chaussées et revêtements facilitant les usages multiples**, tels les autocollants provisoires pour nouvelles réalisations (mise en zone 30 par exemple), les diodes lumineuses en chaussée pour affectation variable des espaces, les chaussées urbaines démontables, etc.

A 15, "Tarifications de zones et régulations d'accès"

A 12, "Revêtements et chaussées de l'espace public"

- 150 **Approfondir les réflexions**, les expérimentations et les évaluations dans la durée **sur la réduction des performances physiques des véhicules urbains et la restriction des accès urbains pour les véhicules agressifs.**

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

Mars 2005