

# Une voirie pour tous

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

### Guide de lecture

La présente restitution contient beaucoup d'informations réparties en **deux "tomes"**, le **premier (rapport) consacré à l'essentiel de la restitution** des travaux, le **second (exemples et annexes) consacré aux compléments, aux exemples, aux illustrations et à des sujets thématiques** étroitement liés aux problèmes de voiries et d'espaces publics.

Le rapport lui-même se compose de **trois parties : problématique et enjeux ; finalités à atteindre ; recommandations pour agir.**

### Lecteurs pressés

Le lecteur très pressé pourra se contenter de jeter un coup d'œil au sommaire général, de lire **l'avant propos et la synthèse**, sans entrer dans le détail de la liste des propositions.

Bien sûr, s'il en a le temps, ce lecteur pressé aura intérêt à lire **la liste récapitulative des 150 propositions et recommandations** figurant en fin de synthèse. Chaque proposition y est référencée par les chapitres et/ou annexes où elle est située, ce qui permet à un lecteur pressé de trouver rapidement les argumentaires relatifs à telle ou telle proposition.

**La lecture du chapitre "Des principes et des enjeux"** de la première partie du rapport est **fortement souhaitable** pour l'ensemble des lecteurs.

Un lecteur un peu moins pressé complétera sa lecture par l'ensemble de la première partie du rapport consacrée à la problématique et aux enjeux.

Cette **première partie**, "Problématique et enjeux", est fondamentale pour la compréhension des problèmes et des enjeux qui ont conduit à, ou qui ont découlé de, la mise en cohérence de l'ensemble des réflexions.

Le premier chapitre "Une problématique complexe" résume la complexité de la problématique "Une voirie pour tous" entre les conflits d'usages, les dysfonctionnements, les blocages et les obstacles à leur résolution. C'est donc un chapitre destiné à tous ceux qui veulent comprendre pourquoi un espace public partagé par tous constitue une question complexe.

**Le deuxième chapitre "Des principes et des enjeux" est un chapitre important, destiné à tous**, car il explicite les grands principes retenus pour guider les démarches et finaliser les actions ainsi que les enjeux importants et multiples de la voie publique au regard à la fois de la vie des gens et des dépenses publiques.

### Décideurs

Les décideurs, élus, responsables administratifs, chefs de projets pourront compléter leur lecture en sautant directement à la troisième partie **"Recommandations pour agir"**, composée de quatre chapitres non techniques assez courts.

# Une voirie pour tous

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

Cette troisième partie essaye en effet de **donner des clefs de réussite**, mais surtout d'**éviter les facteurs d'échec**.

Elle reprend dans ses titres de chapitres **les quatre phases de la démarche systémique** permettant d'établir un projet pour l'espace public à traiter : **considérer la voie publique comme un ensemble de services ; mettre en place le processus de décision ; favoriser l'appropriation collective ; déboucher sur des propositions partagées et durables**.

Chacun de ces quatre chapitres développe lui-même quatre recommandations principales, la plupart s'inspirant des meilleures pratiques qui ont fait leur preuve au niveau européen

### Concepteurs, chefs de projet et leurs partenaires

Les concepteurs, les chefs de projets et l'ensemble de leurs partenaires et des acteurs de terrain qui ont un projet à établir ou à mettre en œuvre concernant les voiries et espaces publics ont intérêt à entrer dans le détail de la deuxième partie "Finalités à atteindre" pour trouver un certain nombre de pistes leur permettant de faciliter leur démarche et de répondre à leurs questions.

**Cette deuxième partie développe en effet les méthodologies systémiques cohérentes pour aborder les voiries et espaces publics**

**Elle replace le public au centre des préoccupations.**

Le chapitre consacré à la première finalité, "**Approcher l'espace public comme un véritable système**", montre comment il convient d'abord de comprendre ce que vivent les gens et de bien diagnostiquer les dysfonctionnements pour développer une méthodologie systémique. Il développe ensuite la méthodologie systémique proposée pour approcher l'espace public. **Le titre "Choix politiques, expertise technique, expertise citoyenne" permet de bien comprendre les quatre phases reprises sous forme de recommandations pour agir** dans la troisième partie.

Le chapitre consacré à la deuxième finalité "**Dépasser les conflits d'usage pour cohabiter en sécurité**" est un de ceux qui ont soulevé à la fois de plus de problèmes et apporté aussi le plus de recommandations pertinentes. Il montre notamment qu'approcher la voirie par ses usages mène inmanquablement à une impasse, car il existe plus de 150 usages de la voirie qui entrent en conflits avec ces mêmes 150 usages. En revanche assurer des allures homogènes, maîtriser les temps au lieu des vitesses, réduire non pas la place de la voiture mais l'excès d'automobile, apaiser les pointes de vitesses, etc., permettent de réduire durablement les dysfonctionnements et les sources de conflit.

Le chapitre consacré à la troisième finalité "**Destiner la voie publique aux différents publics**" est au cœur des finalités à rechercher en priorité pour assurer l'accessibilité pour tous, en destinant la voie publique au public et non à l'usager.

Le chapitre consacré à la quatrième finalité "**Assurer la cohérence d'ensemble**" peut être perçu comme une évidence, mais c'est dans la réalité loin d'être le cas, notamment si l'on

# Une voirie pour tous

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

examine la cohérence avec d'autres aspects plus thématiques des politiques de mobilité telles le stationnement sur la voie publique pour ne citer qu'un des plus préoccupants.

Quatre annexes, figurant dans le tome 2 sous le titre "Exemples et compléments au rapport", complètent cette deuxième partie.

L'annexe 5, "Voiries de publics et d'usagers", permet en particulier d'effectuer une véritable revue de projet.

### Public, acteurs de terrain, maîtres d'œuvre, concepteurs

Pour le public, les usagers, les acteurs de terrain et leurs partenaires associés dans un projet, les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, les concepteurs, les techniciens,..., qui souhaitent avoir une vision concrète de la problématique, la lecture devrait plutôt commencer par la deuxième partie "Exemples et compléments au rapport" du tome 2 "Exemples et annexes".

Cette deuxième partie, "**Exemples et compléments au rapport**", se compose en effet de quatre annexes qui complètent et illustrent la deuxième partie du tome 1 "Finalités à atteindre" et constituent la matière substantielle d'une voirie pour tous.

Les annexes 3 et 4, "**Voiries de villes et de vies**" et "**Voiries d'usages et de conflits**" se penchent sur les expériences ratées ou réussies, les outils et les méthodologies permettant d'assurer sécurité et cohabitation sur la voie publique.

L'annexe 3 débute par la description d'un échec cuisant et récent dont l'analyse a constitué un apport important pour formuler des recommandations afin que d'autres villes n'aient plus jamais à connaître cette situation. Cette analyse a permis aussi de formuler une partie des finalités à atteindre dans l'approche de l'espace public.

Sont décrits également dans ces deux annexes l'expérience du Grand Lyon, le code de la rue belge, le schéma d'accessibilité de la Ville de Paris, la charte du partage de la voirie de Dunkerque Grand Littoral, etc.

L'annexe 5, "**Voiries de publics et d'usagers**" diffère des précédentes. Elle est une annexe méthodologique de type "revue de projet" destinée à assister les Maîtres d'Ouvrage, les Maîtres d'Œuvre et les concepteurs sur les publics et usagers destinataires de l'espace public et de la voirie.

Enfin l'annexe 6 "**Accessibilité globale et mobilité durable**" relie les questions d'espaces publics à ceux de l'accessibilité et de la mobilité urbaine autour d'exemples concrets comme ceux de Nantes, Lille, Chambéry ou de villes étrangères. C'est un thème qui a donné lieu à bien des débats, mais a aussi permis de développer de la cohérence et de nombreuses propositions pertinentes et subsidiaires.

# Une voirie pour tous

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

### Lecture complémentaire des exemples et annexes

Chacun des lecteurs précédemment évoqués sera, à un moment ou un autre de sa lecture, renvoyé à une annexe du tome 2, "Exemples et annexes", où figurent de nombreux exemples, illustrations, contributions et développements des thèmes abordés dans le premier tome.

Ce tome 2 se décline en quatre grandes parties :

- **Groupe de travail et réflexions associées**
- **Exemples et compléments au rapport**
- **Annexes thématiques**
- **Repères**

La deuxième partie vient déjà d'être évoquée et ne sera pas reprise ici.

La première partie, "**Groupe de travail et réflexions associées**", se compose de deux annexes. La première, très courte, indique l'ensemble des personnes et des organismes qui ont apporté leur contribution aux travaux du groupe. La deuxième, "**Propositions et recommandations extérieures au groupe**", cite les recommandations de cinq groupes ayant travaillé sur des sujets très proches du partage de la voirie. Il s'agit tout d'abord du rapport effectué en juillet 2002 par Michel GILBERT et Anne FAURE pour le PREDIT<sup>1</sup> sur "La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés", puis des recommandations de l'association mondiale de la route (AIPCR) effectuées en octobre 2003 par Hillie TALENS sur le thème "Partager la rue principale". Viennent ensuite le rapport sur le "Financement des déplacements urbains" du député du Rhône Christian PHILIP, écrit avec la collaboration de Nicolas GAUTHIER en décembre 2003, le rapport "Prospective sur les transports" en janvier 2004 du Club Prospective ECRIN présidé par Maurice BERNADET et le rapport de février 2004 "Encourager le développement de la bicyclette en France" de la députée du Calvados Brigitte LE BRETHON. Ont été reprises les propositions de ces rapports étroitement liées au thème "Une voirie pour tous" et qui n'ont toujours pas été mises en œuvre, telle la **dépénalisation et la décentralisation du stationnement** préconisée par Christian PHILIP, indispensable à la mise en œuvre de politiques de mobilité durables, à la cohabitation sur la voie publique et à l'instauration de mesures permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, une meilleure efficacité des livraisons et des transports publics, la tarification de zones, etc.

La troisième partie, "**Annexes thématiques**" relie le partage de la voirie à dix thèmes desquels il ne peut être dissocié. Ces dix thèmes y ont été abordés par ordre alphabétique, car tous ont une importance pour "Une voirie pour tous", qu'ils soient à prédominance plus "technique" ou au contraire plus "politiques". Si **certains thèmes ont fait l'objet d'avancées spectaculaires depuis une dizaine d'années, tels "Livraisons et transport de marchandises en ville"** (annexe 10), objets de la publication en 2004 et 2005 de trois guides importants (et d'un logiciel) à destination des collectivités territoriales, **ou "Déplacements non motorisés et modes doux"** (annexe 8), bien que la mise en pratique concrète laisse encore beaucoup à désirer dans bon nombre d'agglomérations, **d'autres thèmes ont été peu traités et doivent faire l'objet de réflexions, recherches et expérimentations, tels "Deux-roues motorisés"** (annexe 9) **ou "Ordures et déchets dans l'espace public"** (annexe 11) et doivent constituer des priorités pour les années à venir. **La question du "Stationnement sur**

---

<sup>1</sup> PREDIT : Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres

# Une voirie pour tous

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

**la voie publique"** (annexe 14) est fondamentale pour donner aux collectivités les moyens de mettre en œuvre de véritables politiques de partage de la voirie et de cohabitation sur la voie publique, comme il a déjà été évoqué au sujet de la dépenalisation du stationnement. Les **"Transports en commun et transports publics"** (annexe 16) ont énormément évolué à l'étranger au cours de ces dernières années, notamment depuis l'an 2000, et le temps est révolu où l'on opposait les modes de transport public les uns aux autres. Ce sont les domaines de pertinence, les modes d'utilisation et d'exploitation des différents types de transport public qui permettent de dégager à la fois du service public et de la rentabilité. La France pourrait tirer bien des leçons des expériences étrangères, notamment de celles d'un certain nombre de pays en développement. Le premier thème **"Croisement des flux, carrefours et intersections"** (annexe 7) est fondamental pour mettre en œuvre **"Une voirie pour tous"** et de nombreux travaux restent à développer pour réaliser des carrefours praticables par tous. C'est d'ailleurs sur ce thème des carrefours qu'a été expérimentée par le groupe l'approche systémique de la place Victor et Hélène BASCH avec la ville de Paris. Cette annexe résume donc une partie des conclusions résultant de cette étude de cas. Les annexes 13 **"Sécurité et sûreté de l'espace public"** et **"Tarifications de zones et régulations d'accès"** font l'objet parallèlement d'importants travaux par de multiples groupes, et l'annexe 12 plus technique **"Revêtements et chaussées de l'espace public"** est à relier aux travaux européens sur **"La rue du futur"**, même si un certain nombre de priorités doivent être hiérarchisées à ce sujet par les décideurs dans le cadre de la mise en œuvre d'une voirie pour tous.

Enfin, la quatrième partie, intitulée **"Repères"**, permet de se référer à des sites Internet, à des références bibliographiques soigneusement triées ainsi que de se repérer parmi les nombreux sigles utilisés. L'avis du Conseil National des Transports conclut ce tome 2.