

Une voirie pour tous

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

Chapitre 1.2 – Des principes et des enjeux

1 Des principes

Face à la complexité de la problématique, il importe de formuler quelques grands principes qui doivent guider les démarches et finaliser les actions. Quatre ont été jugés particulièrement importants au regard des enjeux actuels de sécurité et de cohabitation sur la voie publique :

- Garantir d'abord l'accessibilité incontournable
- Comprendre la vie au-delà de la ville
- Donner le choix du mode de déplacement
- Décider et choisir en toute lucidité.

1.1 *Garantir d'abord l'accessibilité incontournable*

Sur les voies et les espaces publics, les Pouvoirs Publics ont le devoir de garantir en priorité l'accessibilité pour des publics ou usagers incontournables, comme par exemple l'accès rapide des services de secours et de sécurité, l'accessibilité aux personnes handicapées ou encore les possibilités de livraison.

Plus généralement, dans notre vie économique et sociale, les Pouvoirs Publics ont aujourd'hui la **responsabilité de placer au premier rang de leurs préoccupations les personnes pauvres, vulnérables, faibles, etc.**¹ Il ne s'agit pas seulement de ne pas les oublier. Il ne s'agit pas non plus uniquement de compensations, de simples mesures "sociales". Mais il s'agit au contraire de les mettre au premier rang afin de **donner à chacun, le plus possible, les mêmes possibilités d'inscrire sa vie dans l'espace public.**

Cette "ardente obligation" peut se formuler de multiples façons selon nos valeurs sociales :

- « Qu'as-tu fait de ton frère ? »²
- « L'important n'est pas d'arriver seul et tôt mais d'arriver ensemble et à temps. »³
- « Cela signifie avancer au rythme du plus faible. »⁴
- « C'est à la place qu'une société réserve aux plus fragiles de ses enfants que se mesure son degré de civilisation. »⁵
- Etc.

Mais il ne faut jamais oublier que ce "plus faible", **c'est aussi chacun d'entre nous** (ou l'un de nos proches), et que l'avons tous été, nous le sommes ou le serons tous à une époque de notre existence, que ce soit suite à une maladie, un accident, ou simplement un âge de la vie.

En conséquence, les Pouvoirs Publics se doivent de respecter les principes suivants :

¹ Ces publics et usagers sont détaillés dans le chapitre "Destiner la voie publique aux différents publics", ainsi que de façon plus exhaustive dans l'annexe 5 "Voiries de publics et d'usagers".

² La Bible, livre de la Genèse 4,9

³ Léon FELIPE, poète espagnol (1884 – 1968)

⁴ "Redéfinir un développement fondé sur les droits humains", Assemblée Générale de l'an 2000 des Nations Unies consacrée à l'évaluation du Sommet mondial pour le Développement Social.

⁵ Phrase fréquemment citée, notamment dans l'allocution de Jack LANG, Ministre de l'Education Nationale, lors du séminaire sur la scolarisation des enfants handicapés (10 juillet 2001).

Une voirie pour tous

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

- **La ville, donc l'espace public, doit être accessible à tous.** Rendre la ville accessible à toutes les personnes, **et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et usagers vulnérables**, mais aussi aux livraisons de marchandises, est enjeu majeur de la qualité des villes et territoires pour tous.
- En matière de déplacements, **les trajets les plus courts et les plus sûrs sont à garantir aux modes non motorisés** (Personnes à Mobilité Réduite, piétons, cyclistes) **et non aux modes motorisés.**
- Plus généralement, **les Pouvoirs Publics doivent s'efforcer d'offrir aux personnes sans voitures des conditions de déplacement de qualité** en favorisant, y compris et d'abord par des mesures peu ou pas coûteuses, les "modes doux" et les transports collectifs. Ces conditions doivent atteindre un seuil (de sécurité, de confort, de disponibilité, de rapidité...) qui rend attractif le mode considéré.

A titre d'illustration, et sous réserve d'un affinement du raisonnement selon le contexte, dès qu'une agglomération atteint un certain niveau de population (avec de ce fait des distances internes qui peuvent être importantes), l'intérêt de tous est que les transports publics y attirent un fort minimum de clientèle pour entrer dans un mouvement vertueux (clientèle = fréquence = crédibilité, etc.). Dans cette optique, les transports publics ne sont pas, et ne peuvent pas être, un service d'appoint, même bien aidé, au service normal et universel que serait la voiture, mode dominant reconnu et accepté. **Les transports publics sont au contraire un service de base pour tous, que toutes les politiques urbaines doivent tendre à conforter et sur lequel elles doivent se fonder.** Au-delà de ce service de base constitué par les transports publics, ceux qui le veulent peuvent éventuellement recourir à leur voiture personnelle si ce recours ne fragilise pas le service de transports publics pour tous.

Ce raisonnement et cet arbitrage par rapport à la voiture s'appliquent aux transports publics et en commun (bus, taxis, tramways, etc.) mais **aussi aux modes non motorisés.**

Pourquoi cette insistance ?

Parce que **les responsables** (élus, techniciens,...), et les médias avec eux, **sous-estiment considérablement le nombre et les attentes des personnes qui ne peuvent pas disposer d'une voiture** ou qui souhaiteraient vivement pouvoir s'en passer. Souvent perçues comme une minorité, elles constituent en fait une majorité, la différence s'établissant fréquemment à 30 ou 40 points comme le montrent études, votes et sondages dans les agglomérations et pays les plus divers.⁶

Concourent à cette erreur les publications et commentaires de statistiques qui créent ou amplifient la confusion (le taux de motorisation des ménages n'est pas celui des personnes ; la motorisation ne signifie pas la propension à utiliser une voiture ; ...), y compris celles qui proviennent de sondages peu rigoureux (qui sonde-t-on : des automobilistes ? des adultes ? des enfants ? ..., sur quel cadre de questions ces personnes sont-elles sondées : des pratiques ? des souhaits ?..., selon quelles contraintes les enquêtes ont-elles été effectuées ?).

⁶ Voir en annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux" les enquêtes de la Commission Européenne présentées dans le titre "Oser redistribuer l'espace public", montrant que même en France "Rééquilibrer les modes n'est pas impopulaire !".

Une voirie pour tous

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

1,2 Comprendre la vie au-delà de la ville

La difficulté à percevoir justement ce que vivent et ce que désirent les gens est particulièrement forte dans les secteurs périurbains ou remodelés par l'étalement urbain.

Les comparaisons et sources d'information internationales y sont moins pertinentes que pour les villes centres, les villes agglomérées. L'étalement urbain à la française est plus souvent un mitage, bien différent des pratiques hollandaises ou allemandes d'urbanisation polycentrique autour de bourgs, gares, villages, etc., qui connaissent, et ce n'est pas un hasard, des taux d'usage des transports publics et des modes doux beaucoup plus élevés que les nôtres et qui développent des espaces publics constituant une véritable "voirie pour tous" : ces pays y mettent des moyens et en font un axe très fort de leurs politiques intégrées d'urbanisme et de transport/déplacement (ce qui n'a nui, bien au contraire, ni à la richesse ni au taux d'équipement automobile de ces pays).

La péri urbanisation issue de l'étalement urbain à la française signifie systématiquement une augmentation de la pression automobile, puis une dépendance accrue de l'automobile, de la consommation d'espace, un affaiblissement des transports en commun, de l'insécurité routière, des coûts financiers (publics et privés) accrus, mais pas dans l'immédiat, ce qui trompe et engage insensiblement mais rapidement sur une pente dangereuse, fort difficile à remonter.

En réalité, **il est important d'analyser et de comprendre ce que vivent les personnes et les ménages dans le périurbain, et surtout ce qu'ils vivront demain** (les adultes, les enfants quand ils seront plus grands, les couples vieillissants,...) et qui sera loin de leurs attentes et de leurs rêves en termes de possibilités de choix, d'autonomie, de rapports (autres qu'automobiles !) à l'espace public, de convivialité. Il est important d'en tirer les enseignements pour la poursuite, l'inflexion ou le changement des politiques publiques ; il est important d'en tirer les enseignements pour la gestion des voies et de l'espace public mais aussi de l'urbanisme qui sont les nôtres aujourd'hui dans ce vaste périurbain où nous connaissons "une voirie pour l'automobile", et vraiment pas "une voirie pour tous".

1,3 Donner le choix du mode de déplacement

En fait, en secteur périurbain ou en ville, **aucun usage et aucun mode de déplacement ne sont à écarter a priori**. Aucun partisan de tel ou tel mode n'est disqualifié.

Mais ce principe rencontre tout à fait normalement quelques limites :

- Personne n'est seul à décider de l'utilisation des bien collectifs (l'espace public, la voirie, les équipements de transport,...). Chacun doit admettre que ses choix ont un impact sur la vie collective, font "appel" à elle, et sont donc légitimement orientés, encadrés par la collectivité et le projet qu'elle se donne. Plus encore, **une somme de décisions individuelles rationnelles et légitimes peut être collectivement insoutenable, ce qui justifie - ce qui exige - que la collectivité promeuve ou impose selon les cas des choix individuels différents.**
- De ce point de vue, **l'espace public est un territoire du projet collectif, où s'inscrivent les services que ce projet comprend, issus d'un processus de décision et d'appropriation**

Une voirie pour tous

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

collectives où interviennent choix politiques, expertises techniques, expressions citoyennes.

- Ce projet collectif est le lieu où s'opèrent les choix.

On ne doit rechercher des choix qui sont contraignants ou défavorables pour les uns (par exemple abaisser la vitesse des véhicules, réduire des capacités de stationnement, développer des zones 30 ou de trafic apaisé, allonger ou pénaliser certains itinéraires...) **que s'ils sont nécessaires aux autres sur des points cruciaux pour eux** (lutte contre le bruit, sécurité routière, priorité aux carrefours, site protégé...).

La voiture ne peut pas dominer la ville ni les autres modes de déplacement, car elle engendre l'exclusion. En effet beaucoup de gens ne disposent pas et ne disposeront pas d'une voiture, en particulier les personnes très âgées, les jeunes, les personnes handicapées, une grande partie des femmes. Et même si le taux d'équipement moyen est en augmentation, ce sont plutôt en fait certains ménages déjà motorisés qui se motorisent un peu plus. Il est bon de rappeler que si 1/4 des ménages ne dispose pas de voiture, c'est plus d'une personne sur deux qui se trouve en fait exclue par le tout automobile.

Mais une évolution ou un aménagement pour favoriser certains publics ou usagers ne doit pas se faire au détriment des autres. Il faut parvenir à un système donnant une certaine liberté de choix par un service "déplacements" de qualité et que les pouvoirs publics offrent à ceux qui n'ont pas de voiture une réelle possibilité d'utiliser des modes de déplacement doux (quitte à la rigueur à en faire tout de même des modes motorisés "écologiques") et de pouvoir combiner divers types de transport.

Autrement dit, **l'objectif n'est pas de défavoriser un usage ou un mode**, pour inciter les gens à s'en détourner, **mais de permettre aux autres usages et aux autres modes de donner pleinement leur potentiel** : c'est à cette condition qu'une contrainte forte, voire pénalisante, sur les premiers est légitime et bonne pour tous.

L'objectif est de rendre gagnants ceux qui ont été indéniablement perdants pendant des décennies... et gagnants autrement, ceux qui pourraient s'estimer nouveaux perdants, par exemple **en leur garantissant un niveau de service**, certes diminué, **suffisamment élevé et, surtout, en leur offrant un choix élargi de solutions.**

1,4 Décider et choisir en toute lucidité

Il est très souvent possible de **prendre des décisions qui ne pénalisent pas l'accès généralisé à la ville**, mais qui, en le mettant sous contraintes, rendent ou maintiennent à d'autres modes de vie ou de déplacement (jeu des enfants ; circulation des Personnes à Mobilité Réduite, des piétons, des cyclistes ; rencontre et convivialité des adultes et des personnes âgées ; desserte des bus ; usage du mobilier urbain ; etc.), le niveau de service, d'attractivité, de crédibilité, sans lequel ils disparaissent ou sont réduits à un minimum de l'ordre de la survie.

On doit toutefois être conscient que **ces choix portent très largement sur l'affectation des ressources que sont l'espace public et l'argent public** : utiliser la rue pour le stationnement (même payant) plutôt que pour un trottoir élargi, un arrêt livraison ou un couloir bus est un

Une voirie pour tous

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

choix ; aménager une nouvelle liaison routière est un choix ; créer un parc de stationnement public en centre ville est un choix. Bien souvent, ces choix appellent plus de voitures... et d'autres décisions publiques et privées dans le même sens.

Ils mettent les décideurs en face de véritables défis : défi de répartition des ressources rares que sont les finances et l'espace ; défi de cohérence des décisions entre elles ; défi de la pente savonneuse (une décision qui en implique une autre, puis une autre... qu'on ne voudrait pas – mais trop tard : "le vin est tiré, il faut le boire", etc.).

Rechercher un "jeu gagnant – gagnant" ne dispense nullement d'**être clair et lucide** :

- **à propos de toute action, de toute décision, il est important de se demander s'il y a des perdants, lesquels et sur quoi** (subjectivement, objectivement).
- **une bonne décision comporte souvent une part de compromis, mais pas n'importe quel compromis** : le compromis au fil de l'eau, le compromis non-décisionnel, le compromis de calcul, le compromis qui n'identifie et n'affiche pas ses incontournables, sa hiérarchie des enjeux, ses priorités, a bien peu de chances d'être un bon compromis, une bonne décision.
- **c'est le rôle des Pouvoirs Publics**, en l'occurrence des collectivités locales, **de piloter les démarches** où se rencontrent les intervenants et les usagers de l'espace public, de coordonner les services techniques concernés, de donner aux acteurs le cadre, les outils méthodologiques et le processus (largement itératif) qui permettront à chacun de faire valoir ses intérêts et ses arguments, puis de comprendre et d'accepter les décisions des Pouvoirs Publics, et enfin de contribuer à leur réussite.

2 Des enjeux

Les enjeux sont à la fois importants et multiples, car ils touchent à la vie quotidienne des citoyens tout en figurant parmi les dépenses les plus importantes des collectivités territoriales. Enjeux de sécurité, enjeux de maîtrise de l'urbanisation, enjeux de gestion des flux, enjeux de modification des comportements, enjeux de qualification, enjeux de démocratie locale, enjeux de lutte contre l'exclusion, enjeux de société, enjeux sociaux, enjeux d'environnement, enjeux de développement durable, enjeux de ne plus être considérés comme "les cancras de l'Europe" en la matière,..., cette première liste d'enjeux, qui ne sera pas plus longuement détaillée ici afin de ne pas trop allonger cette présentation, touche à la fois l'ensemble des pouvoirs publics, et en premier lieu l'Etat, mais aussi l'ensemble des acteurs de l'aménagement, de l'économie et, bien entendu, des gens et populations concernées par l'espace public.

En complément aux principes précédemment évoqués qui intègrent déjà un certain nombre d'enjeux, ne seront donc développés ici que quatre grands enjeux particulièrement cruciaux pour l'avenir et qui nécessitent de poursuivre les réflexions et les actions dans la durée :

- Le périurbain
- Les territoires
- Les citoyens
- La qualité.

2,1 Le périurbain

C'est actuellement dans le périurbain que les enjeux de cohabitation sont les plus forts.

Une voirie pour tous

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

Tout d'abord, parce que **c'est dans le périurbain que les choix des gens sont les plus contraints** et que la dépendance vis-à-vis de la voiture est la plus forte.

Ensuite, parce que **traiter l'espace public périurbain, c'est traiter aujourd'hui l'espace public urbain de demain**. Et parce que traiter l'espace public périurbain, **c'est aussi traiter une partie des problèmes urbains d'aujourd'hui**.

Le périurbain est également le lieu des interfaces et des flux, le lieu de "marché" du développement, le lieu où "ça bouge", le lieu des dynamiques. Il y a en effet dans le périurbain un marché en puissance des lieux de flux, avec développement d'attractions nouvelles et de comportements nouveaux liés aux flux et aux endroits où se concentrent les flux. La représentation de l'espace en a été complètement bouleversée, et des enjeux importants se localisent sur les interfaces des voiries et des espaces publics qui permettent de recomposer et d'articuler les échelles territoriales des flux et les échelles des espaces de la proximité.⁷

Toutes les mesures qui peuvent être prises pour une agglomération ne peuvent en outre se **décider** qu'**à l'échelle complète de cette agglomération**, c'est-à-dire **en intégrant les problèmes des espaces périurbains dans la conception et la gestion des espaces urbains**.

Intégrer dans une perspective d'avenir l'ensemble des modes de déplacement, des modes de transport, des usages et des services **tels qu'ils doivent évoluer ou se propager dans le périurbain est donc un des enjeux majeurs de la ville de demain**.

Ce document ne fait qu'effleurer les problèmes de l'espace public périurbain, car les vitesses y sont plus grandes, les recherches plus rares, les synergies avec les politiques de la ville et de l'habitat plus complexes, les municipalités souvent plus démunies. Mais aussi parce que passer par l'analyse des espaces publics fonctionnant dans l'urbain est souvent un préalable pour mieux appréhender les espaces périurbains.

Les travaux sur le périurbain sont donc à poursuivre et ils nécessitent encore beaucoup de recherches, d'observations, d'expérimentations, de suivis d'expérience et d'évaluations.

2.2 Les territoires

Au niveau territorial, **les enjeux sont particulièrement importants pour les villes moyennes, les petites villes et les villages**, aux services techniques réduits, et aux moyens financiers limités.

Si, des grandes villes⁸ se sont engagées avec succès dès les années 80 dans la création de voiries pour tous, **des petites villes connaissent encore en 2004 des échecs cinglants** qui affecteront la vie locale pour des décennies. C'est d'ailleurs par l'analyse de l'un de ces échecs que débute l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies". Les petites villes qui ne disposent pas de

⁷ Ce thème de "Faire la ville avec les flux" a été développé dans un séminaire international sur "la gestion des lieux d'échanges et les architectures de la mobilité" organisé les 29 et 30 mars 2004 par l'Institut pour la Ville en Mouvement (www.ville-en-mouvement.com).

⁸ Telles Nantes, dont les réalisations sont évoquées en annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable".

Une voirie pour tous

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

Plans de Déplacements Urbains (PDU) manquent souvent d'une vision globale des problèmes de mobilités liés à leur urbanisation et aux bassins de vie des populations locales.

Mais, pour les grandes villes, un autre enjeu important est également celui des "**petits aménagements de la voirie du quotidien**". Il ne s'agit pas là des grands projets mobilisant de grosses équipes, mais des **80 à 90 % des aménagements qui constituent le lot quotidien des services techniques**. La ville de Paris s'est par exemple dotée en juillet 2002 d'un Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voie Publique aux Personnes Handicapées⁹ et elle a fait un énorme effort de formation au sein de ses services. Mais si cela donne de très bons résultats sur des projets d'une certaine importance, force est de constater que de nombreux petits aménagements, des réfections de chaussées et de trottoirs, des travaux d'entretien écornent ces principes, en particulier dans des détails qui compromettent la qualité, et qu'au plan de la gestion, les services de voirie continuent à encombrer les trottoirs de poubelles qui entravent les cheminements des personnes à mobilité réduite.

L'enjeu est donc d'inciter les collectivités locales à se doter d'une méthode, d'un processus leur permettant de déterminer progressivement la vocation, l'affectation de leurs rues et espaces publics à certains usages, certaines fonctions, selon des caractéristiques de surfaces disponibles, de positionnement, d'aménagement, etc.

Certaines villes disposent déjà de méthodes, de règlements de voirie, de chartes de partage de la voirie¹⁰, certes perfectibles, qui peuvent constituer des cadres et aides importants pour l'ensemble des collectivités territoriales.

Il y a aussi pour les collectivités territoriales d'énormes **enjeux de compétences, de qualification et de formation** touchant les décideurs, les projeteurs, les gestionnaires, les techniciens, les contrôleurs de travaux, les chefs d'équipe et les agents d'exécution. Les réseaux professionnels, et avant tout l'AITF¹¹, ainsi que les revues et publications à destination de ces publics¹², ont un rôle important à jouer dans l'ensemble du processus d'amélioration des compétences et des qualifications. **C'est un processus long et continu à poursuivre dans la durée** et sur lequel les réseaux techniques compétents de l'Etat, tels le CERTU, doivent continuer à s'investir pour identifier les meilleures pratiques françaises et étrangères qui permettent d'en tirer des enseignements méthodologiques ou techniques, pour mettre en synergie des acteurs, pour organiser des journées thématiques, et pour servir d'appui technique aux services des collectivités.

2,3 Les citoyens

Destiner la voie publique au public : cette lapalissade introduit le troisième chapitre de la 2^{ème} partie, "Finalités à atteindre", mais il est navrant de devoir constater que ce soit aujourd'hui un enjeu, après des décennies de destination de la voie publique à l'automobile.

Mais un des enjeux majeurs porté par les mots "cohabitation" et "sécurité" touche à la **modification des comportements** et à l'instauration de **processus citoyens porteurs de**

⁹ Présenté en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

¹⁰ A titre d'exemple, la charte de partage de la voirie de Dunkerque Grand Littoral est présentée en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

¹¹ Association des Ingénieurs Territoriaux de France.

¹² Comme par exemple Techni.Cités.

Une voirie pour tous

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

nouvelles civilités permettant la mise en œuvre d'une véritable démocratie de proximité dépassant les affrontements traditionnels des "négociations à la française". Les pays d'Europe qui ont commencé à instaurer des processus participatifs, des panels de citoyens¹³ dans les années 60 ou 70 ont parfois mis une vingtaine d'années à faire adopter aux décideurs et à l'ensemble du public de nouvelles attitudes et de nouveaux comportements responsables, basés sur des relations transparentes et un climat de confiance construits dans la durée.

Comme en matière d'environnement et de développement durable, la France fait trop souvent figure de "cancre européen" de la démocratie de proximité et de l'implication du public. Le processus est enclenché, mais là aussi **il convient de 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 qui puisse être approprié par l'ensemble des citoyens.

2.4 La qualité

Assurer une qualité durable, tel est l'enjeu liant pour l'espace public les préoccupations économiques et financières, tant en investissement qu'en exploitation et en entretien, les préoccupations sociales et sociétales aux préoccupations d'environnement et de cadre de vie.

Les enjeux d'environnement sont avant tout de respecter les obligations réglementaires, tel l'article 20 de la LAURE¹⁴, et d'introduire dans l'aménagement, l'exploitation et la gestion des voies les problèmes d'énergie, de nuisances, de pollution, de sécurité... Mais c'est aussi d'introduire de nouveaux **critères de qualité de vie, de qualité de ville**, différents de ceux de jadis.

L'approche systémique développée au chapitre 2.1 n'est pas en elle-même uniquement un outil méthodologique, mais elle peut fonder un état d'esprit partagé pour concevoir une boîte à outils susceptibles de permettre aux acteurs et décideurs d'intervenir de manière beaucoup plus éclairée, dans une finalité globale de qualité.

C'est introduire aussi la **qualité de service**. On aurait pu illustrer ce problème de qualité de service par l'exemple d'une station thermale qui s'est spécialisée dans la médecine sportive et les soins pour certaines maladies et qui accueille énormément de sportifs de haut niveau, de personnes malades et de personnes âgées en fauteuils roulants ou marchant à l'aide de déambulateurs. Mais les "mauvais compromis" effectués avec la voiture sur l'espace public conduisent à un manque général de qualité tant pour les habitants que pour les "curistes", les touristes et les professionnels locaux du tourisme (commerçants, hôteliers, etc.)

Il reste encore bien du travail avant d'**assurer les différents types de services par rapport aux différents types d'infrastructures** de la façon la plus complète possible, **d'établir un cadre d'harmonisation des services** offerts par les voiries à partager et à gérer en commun par différents opérateurs, de proposer des processus et des techniques pour **favoriser en toute**

¹³ Voir chapitre "Mettre en place le processus de décision".

¹⁴ Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, Article 20 : A compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Une voirie pour tous

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

sécurité, au delà des conflits d'usages, **l'accessibilité des voiries au plus grand nombre** d'usagers et de modes. Cela restera pour longtemps encore un véritable défi. Et cela nécessite de **poursuivre dans la durée le processus visant à offrir "Une Voirie pour Tous", étape indispensable pour garantir une "Ville Accessible à Tous"**.



Ces éléments, ces enjeux, et bien d'autres points développés notamment dans les chapitres de la deuxième partie, plaident pour **une véritable mission de prospective proactive confiée à un réseau Scientifique et Technique** aux champs d'investigations à la fois élargis et fortement centrés sur l'espace urbain et l'espace public.

Les enjeux économiques sont par ailleurs énormes. Les élus locaux ont donc à cet effet un besoin vital de soutien.