

Une voirie pour tous

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

Chapitre 2.4 – Assurer la cohérence d'ensemble

Les trois chapitres précédents ont dégagé trois grandes finalités à atteindre dans les démarches concernant l'espace public : l'approche systémique, la réduction des conflits, le public replacé au centre des préoccupations. Comment rendre à présent ces finalités cohérentes ? Tel est le thème central de ce chapitre qui clôt cette deuxième partie concernant les finalités à atteindre.

1 Cohérence de mobilité et de services durables

La première recommandation consiste à **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**. Les annexes 3 à 5 illustrent plus concrètement les trois premières finalités et donnent déjà des éléments méthodologiques cohérents. Elles sont intitulées "Voiries de villes et de vie", "Voiries d'usages et de conflits", "Voiries de publics et d'usagers".

Ces trois annexes ont été complétées par une annexe 6 intitulée "Accessibilité globale et mobilité durable" qui aborde un certain nombre de questions fondamentales à évoquer pour **assurer une cohérence d'ensemble au niveau d'une politique d'agglomération afin d'éviter qu'elle se résume à une juxtaposition de mesures sans aucun lien entre elles, voire contradictoires, ne pouvant de ce fait conduire qu'à l'échec**.

Les politiques et projets sur la voie publique et l'espace public ne peuvent pas en effet être établis sans assurer une cohérence globale avec les autres politiques urbaines territoriales, que ce soit dans le domaine de l'habitat, de l'emploi, des transports ou des loisirs.

Mais au-delà de cette cohérence pour une mobilité durable apparaît un besoin de **cohérence pour des "services durables"**. Par exemple, des centres de consolidation permettant de diminuer et d'optimiser les livraisons tout en réduisant les impacts sur l'environnement ont commencé à se développer au Royaume Uni. Ces centres permettent de réceptionner dans un même quartier les marchandises destinées à plus d'une centaine de commerces, de les déballer, de les livrer plusieurs fois par jour par des navettes à énergie alternative organisées selon un planning fixe, d'assurer le stockage temporaire des marchandises, de récupérer les déchets d'emballage, d'offrir un service de retour des invendus, etc. Ces centres divisent par 3 ou 4 le nombre de véhicules de livraison, améliorent la sécurité de la chaîne de distribution, améliorent les performances des détaillants, règlent une grande partie des problèmes de déchets et apportent une qualité de service durable à forte valeur ajoutée. Un certain nombre d'exemples de services durables permettant de renforcer la cohérence des politiques d'espaces publics est présenté dans les annexes à ce document.

2 Cohérence sur la place des voitures et de la vitesse

Assurer la cohérence d'ensemble nécessite aussi d'avoir le courage d'aborder la question de la place des voitures et de la vitesse en ville.

La notion de voiture est fortement liée dans les mentalités à celle du droit de propriété : être propriétaire d'une voiture et avoir la liberté de s'en servir. Cela provient d'abord d'une

Une voirie pour tous

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

première confusion entre le fait de posséder une voiture et l'usage que l'on peut en faire sans entraver la liberté d'autrui. Une deuxième confusion est d'assimiler une voiture à un bien alors que ce n'est qu'un outil pour se déplacer dans certaines conditions. Une fois la voiture achetée, les gens ne tiennent plus compte des coûts fixes (payés ou obligatoires). Le coût marginal d'utilisation est donc faible, et le temps de trajet hors centre ville est souvent plus rapide.

Une politique visant à limiter l'usage de la voiture ne peut donc être qu'une politique nationale ou européenne visant à transformer le plus de coûts fixes possibles en coûts marginaux d'usage. Par exemple, le paiement de l'assurance du véhicule au coût marginal kilométrique a été mis en place en Californie par l'opération "Payez à la pompe" où l'assurance se payait en faisant le plein d'essence au coût de 0,60 US \$ par litre d'essence (1996).

Réduire la vitesse dans la ville de la vie quotidienne n'est pas promouvoir la lenteur. C'est la fin de la vitesse où, pour un gain de temps douteux et en toute hypothèse très marginal, elle empêche un développement de la vie locale.

Voitures et automobilistes ne seront pas davantage évoqués ici, étant suffisamment présents dans l'ensemble de ce document pour qu'ils ne constituent pas de thème spécifique.

3 Cohérence des politiques thématiques

Mais au-delà de la nécessaire cohérence politique globale, la sécurité et la cohabitation sur la voie publique interfèrent avec de nombreux autres sujets qui lui sont étroitement liés, dont :

- Le croisement des flux, les carrefours et intersections
- Les déplacements non motorisés et les modes doux
- Les deux-roues motorisés
- Les livraisons et le transport de marchandises
- Les ordures et les déchets dans l'espace public
- Les revêtements et les chaussées de l'espace public
- La sécurité et la sûreté de l'espace public
- Le stationnement sur la voie publique
- Les tarifications de zones et les régulations d'accès
- Les transports en commun et les transports publics

Chacun de ces sujets a fait l'objet d'une annexe thématique (annexes 7 à 16), avec l'ambition de les mettre en cohérence et de limiter les risques d'erreurs, et non de donner des solutions (impossibles) sur ce qu'il "faudrait faire". Mais si certains de ces sujets ont fait l'objet de nombreuses réalisations et évaluations, tels les déplacements non motorisés, les livraisons, les transports publics, de nombreux autres restent à approfondir, tels les ordures ou les deux roues motorisés. Mais dans tous les cas une mise en cohérence s'avère nécessaire.

Cette liste n'est pas exhaustive, mais elle correspond à des thèmes qui font parallèlement l'objet de travaux par d'autres groupes, et qui ont fait également l'objet de publications que l'on retrouve dans la bibliographie, qu'elle soit sous forme électronique (sites Internet et documents téléchargeables) ou sous forme imprimée de publications (cf. annexe 17).

On notera que, comme pour les automobilistes, les Personnes à Mobilité Réduite n'ont pas fait l'objet d'un sujet séparé. Tout à fait normal, puisque qu'a été posé comme premier principe

Une voirie pour tous

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

celui de les placer au premier rang de nos préoccupations. Elles doivent donc être placées au premier rang des préoccupations incluses dans chacun de ces sujets.

4 Cohérence dans la coordination des acteurs

Comme il a déjà été dit, **le rôle des pouvoirs publics est essentiel dans la coordination des services techniques des divers concessionnaires du domaine public**. En particulier, il convient de rappeler que le maire est responsable de la coordination des interventions sur les voies et espaces publics de la commune (Services et sociétés d'exploitation des réseaux d'électricité, de gaz, de télécommunications, d'eaux, d'assainissement, services techniques de l'équipement, services municipaux,...).

Cette coordination se fait assez bien dans les grandes villes, mais encore trop souvent relativement mal dans les villes petites et moyennes. Cependant des progrès ont été faits grâce notamment à l'engagement des acteurs sous l'autorité de maires intéressés, avec des outils informatiques, tels les SIG, maintenant performants. Cette coordination favorise notamment la rationalisation des chantiers, avec de moindres désagréments pour les usagers, la libération des trottoirs et des espaces publics, l'enfouissement quasi-systématique des réseaux aériens, une économie pour tous et pour chaque acteur très appréciable. Cela incite aussi – et aide – à mettre au point un règlement municipal de voirie qui formalise tout cela au bénéfice de tous.

Il est proposé à ce sujet, que le CERTU ou le Collège Ingénierie Publique du CGPC, fasse un point des processus existants permettant d'assurer la coordination des services et des acteurs, analyse les outils et les démarches, établisse des propositions pour que les villes disposent dans ce domaine de méthodologies et d'outils répondant à leurs besoins. Bien qu'avant tout technique, **cette coordination est encadrée par un certain nombre de textes des années 80 qu'il conviendrait de revigorer en les resituant dans les responsabilités des collectivités territoriales d'aujourd'hui issues de la décentralisation**.

5 Cohérence d'un Etat exemplaire

Enfin, pour terminer ce chapitre concernant la cohérence, **il conviendrait surtout que les services de l'Etat se montrent cohérents** là où il y a encore des défaillances, c'est à dire l'accessibilité des espaces publics et des rues à l'aménagement desquels ils contribuent, **et qu'ils se montrent exemplaires dans le respect de la loi, dans son application**, comme pour l'article 20 de la LAURE. Cela concerne d'abord leurs missions d'ingénierie publique : il est inacceptable que les DDE produisent (en AMO, ATESAT, Maîtrise d'Œuvre, Conduite d'Opération) des aménagements mal traités. Mais aussi dans le conseil aux collectivités¹ et dans l'application des politiques par l'Etat : renversement du concept de normalité, promotion des zones 30, promotion des PDE, PDS, PDA, avec commande des préfets à leurs chefs de service en interne et en externe, etc. **Cela nécessite des équipes dédiées au niveau national, des relais locaux, des moyens d'expérimenter, d'échanger, d'évaluer et surtout d'accompagner ces politiques**.

¹ Il appartient par exemple aux services de l'Etat de veiller à ce que des villes comme A-C, évoquée en annexe 3 "Voiries de villes et de vies" n'arrivent à de telles catastrophes.