

Une voirie pour tous

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

A3 – Voiries de villes et de vies

Approcher l'espace public comme un système, c'est l'approcher dans sa ville, son territoire, ainsi que dans la façon dont il est vécu. C'est pourquoi cette annexe s'intitule "voiries de villes et de vies".

Approcher l'espace public comme un véritable système nécessite à la fois de le considérer comme un ensemble de services, de mettre en place un processus de décision, de favoriser l'appropriation collective et de déboucher sur des propositions partagées et durables, tout en assurant une cohérence d'ensemble où la souplesse, l'expérimentation préalable et les itérations sont des facteurs clés permettant d'éviter l'échec. C'est pourquoi nous avons voulu aborder cette annexe par un exemple d'échec, afin d'en tirer les riches enseignements.¹

Des méthodologies sont ensuite présentées, celle des espaces publics au regard des cultures urbaines d'une part, celle préconisée par le guide général de la voirie urbaine en France. Enfin une brève présentation des différents types de guides du partage de la voirie existant dans le monde est effectuée.

L'expérience du Grand Lyon complète ces présentations. Les recommandations et conclusions de ces différents titres sont reprises et synthétisées à la fin de cette annexe.

Le plan de cette annexe comporte donc les six titres suivants :

- Enseignements de l'échec de la ville d'A-C
- Espaces publics et cultures urbaines
- Guide général de la voirie urbaine en France
- Guides du partage de la voirie dans d'autres pays
- L'expérience du Grand Lyon
- Conclusions et propositions sur les voiries de villes et de vies.

Enseignements de l'échec de la ville d'A-C

Chronique d'une histoire vraie, septembre 2004

A-C est une petite ville française, dont le nom a été volontairement rendu anonyme, car l'histoire relatée ci-après est issue d'un cas réel, qui a fait vivre aux habitants de la ville dix ans d'un véritable enfer, avec des routes, rues et espaces publics continuellement défoncés, avant de s'achever sur un échec mémorable qui marquera la ville et ses habitants pour une génération tout entière.

Comment à l'époque actuelle, entre 1994 et 2004, avec une volonté de "bien faire", en est-on arrivé dans une ville de France à construire, puis à casser tout ce qui a été fait sur l'espace public, sans qu'aucun responsable n'anticipe les effets induits des décisions prises ? Comment en est-on arrivé à un tel gâchis des efforts entrepris, à un tel gaspillage de fonds publics, à

¹ Ces enseignements mettent aussi l'accent sur une approche globale systémique de l'accessibilité globale au regard d'une mobilité durable, développée en annexe 6.

Une voirie pour tous

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

cette profonde humiliation d'un échec ressenti par tous ? Tels sont les enseignements que nous allons essayer de tirer de cette catastrophe locale du partage de l'espace public.²

Le but de cet exemple n'est pas vouloir montrer ce qu'il aurait fallu faire, mais surtout d'éviter à d'autres de mal faire, faute d'avoir compris le système de fonctionnement de l'espace public au regard du vécu des gens et des usagers.

Mais racontons tout d'abord l'histoire...

Description de la ville d'A-C

La petite ville d'A-C est constituée d'un noyau médiéval d'une trentaine d'hectares, qui s'est développé dans l'angle nord ouest d'une ancienne colonie romaine où se croisaient de façon orthogonale sur le forum central le cardo, orienté sud-nord, et le decumanus, orienté est-ouest.

Le forum, appelé aujourd'hui "place du marché", forme la limite avec le quartier médiéval, qui lui est attenant au nord et à l'ouest. Au nord et à l'est de la place commence la ville construite aux 18^{ème} et 19^{ème} siècles. On y trouve l'essentiel des services publics. Au sud, une fois passés les abords immédiats de la place, on débouche assez rapidement sur les quartiers construits essentiellement dans le courant du 20^{ème} siècle.

Le decumanus, appelé aujourd'hui "avenue de l'Europe", constitue une voie importante de passage. C'est une ancienne route nationale déclassée route départementale d'intérêt régional. La circulation journalière de passage est pratiquement équivalente à la population de la ville. Cette circulation de transit comporte selon les saisons et les jours 10 à 25 % de poids lourds. Le noyau médiéval borde l'avenue de l'Europe à l'ouest sur 500 mètres environ, sans avoir remis en cause le tracé de la voie.

Le cardo, appelé aujourd'hui "cours de la liberté", est interrompu à l'extrémité nord de la ville par un magnifique château renaissance, avec une extension classique, construit dans l'axe du cours. A cet endroit, l'ancienne voie romaine a été détournée pour contourner le château et son parc. Au delà du château, elle débouche sur des espaces naturels à vocation essentielle de loisirs. Au sud de la place du marché, l'ancienne voie romaine franchit une chaîne de collines constituant un espace naturel protégé. Cette voie ne joue plus actuellement le rôle économique qu'elle avait de l'époque romaine jusqu'au 18^{ème} siècle.

Le long de l'avenue de l'Europe s'est étendue une urbanisation qui s'est développée en s'inspirant du parcellaire romain orthogonal. Sur un kilomètre de part et d'autre de la place, il s'agit surtout de maisons de ville des 18^{ème} et 19^{ème} siècles. Au 20^{ème} siècle, une zone d'habitat collectif a été réalisée côté est à un peu plus d'un kilomètre du centre, puis une zone d'activités 3 kilomètres plus loin.

Un vaste habitat pavillonnaire plutôt aisé s'est installé au sud de la ville. L'ouest a gardé une tradition maraîchère et agricole importante à l'exception de constructions et de complexes à vocation touristique.

² Vécu localement par les gens avec toute la honte d'une véritable humiliation, ce cas est présenté ici avec exactitude quant au fond et aux dates, mais certains détails géographiques ont été légèrement déformés afin que la ville d'A-C ne puisse pas être reconnue hors de son contexte très local.

Une voirie pour tous

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

Cette description un peu longue a pour but de montrer que la petite ville d'A-C présente à la fois une bonne mixité d'activités et de populations, loin de la mono-activité, et que la nécessité d'une meilleure cohabitation sur l'espace public avait émergé dans l'esprit des habitants afin de favoriser l'embellissement de leur ville, de privilégier leur qualité de vie et le développement touristique, sans tenir compte de la circulation de transit, et notamment celle des poids lourds.

Opération de mise en valeur de l'espace public

La ville décide donc de faire appel à un architecte pour aménager la place du marché, l'avenue de l'Europe, le cours de la liberté et les rues du centre ancien, dans une perspective de mise en valeur du patrimoine et d'embellissement de la ville, afin de permettre aux habitants de se sentir chez eux et d'inciter les touristes de passage à s'arrêter à A-C. Mais en fait, elle veut surtout faire mieux que les autres petites villes de la région qui ont attiré les touristes par la mise en valeur de leurs espaces publics, de leur cadre de vie et de leur patrimoine ainsi que par l'organisation d'animations, de manifestations ou de festivals.

En 1994, les travaux commencent : l'avenue de l'Europe est déviée par le sud en empruntant les rues de desserte des quartiers d'habitat collectif, les voies résidentielles du quartier pavillonnaire et une voie communale en secteur maraîcher, itinéraire permettant d'assurer la continuité du trafic de transit de l'ancienne route nationale. Les poids lourds y sont théoriquement interdits par arrêté municipal, mais aucune alternative de déviation ne leur est proposée. Le trafic de longue distance pourrait à la rigueur emprunter une autre route dans le département voisin, ou aussi 3 autoroutes, mais cela conduirait à remplacer 40 km par 75 km avec plusieurs péages, des échangeurs mal connectés, et à mettre en place une signalisation interdépartementale entre ces différents réseaux, sans que ne soit résolu le problème du trafic poids lourds de desserte de la zone d'activités ni le trafic de faible distance, qui constituent l'essentiel des mouvements de marchandises passant à A-C.

Le projet d'embellissement est somptueux : tout le centre est entièrement défoncé et décaissé. La place du marché est aménagée sous forme d'un plateau à niveau avec des pavés à l'ancienne, des dalles de pierre taillée et un éclairage multicolore intégré au sol dans des rainures spéciales entre dalles de pierre, permettant des jeux de lumière et des effets spéciaux.

Les travaux durent deux années. Pendant deux ans, toutes les nuits, des semi-remorques à vide réveillent tous les habitants des quartiers collectifs et pavillonnaires du sud de la ville. Des ralentisseurs mal faits³ sont réalisés par les services techniques pour réduire la vitesse, mais ils ne font qu'augmenter le bruit et les vibrations. La situation devient particulièrement critique au bout d'un an, car ces voies résidentielles n'ont pas été conçues pour supporter un trafic lourd et elles se sont retrouvées rapidement défoncées et truffées de nids de poule. Les habitants du centre, quant à eux, ne peuvent plus accéder à leur quartier.

En 1997, les travaux en centre ville sont terminés. Le touriste qui traverse la ville arrive sur une place du marché splendide. Le trafic de transit doit, quant à lui, traverser cette place en ligne droite sur un pavage à l'ancienne. La perspective sur le château est admirable depuis le cours de la liberté. Les rues sont mixtes, mais il est impossible de s'y garer. Et c'est surtout la

³ Ce type de ralentisseur était interdit par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques des ralentisseurs, décret qui prévoyait aussi un délai de 5 ans pour que tous les ralentisseurs soient mis aux normes.

Une voirie pour tous

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

nuit que c'est un véritable "son et lumière". La lumière d'abord, avec les éclairages sortant comme par magie de fentes entre les dalles de pierre : des bleus, des ocres, des blancs. Ces éclairages partent du bas, donc éclairent les pièces des habitations riveraines en pénétrant sous les persiennes et gênent les résidents. Le son ensuite, avec le bruit et les vibrations engendrés par les semi-remorques passant sur les pavés du centre ville à toute heure du jour et de la nuit.

Retour à la case départ

Ville belle, mais ville invivable. Tous les quartiers sont touchés : le centre, toute la moitié sud avec ses rues défoncées pour lesquelles aucun budget de remise en état n'avait été prévu, la moitié nord, privée d'accès et de circulation automobile pendant deux années, qui a vu ses commerces périlcliter.

En 1998, les travaux recommencent. La ville a décidé de tout détruire et de remettre les lieux comme avant, avec une avenue de l'Europe rendue à l'état de voie large et bitumée.

On recommence les travaux avec la même déviation. L'avenue de l'Europe et la place du marché sont à nouveau défoncées. On enlève l'éclairage au sol.

Les travaux durent trois ans, car les financements font défaut, surtout qu'il faut sans cesse rendre circulables les voies résidentielles de la partie sud dont les structures ne résistent pas à un nouvel afflux de circulation. Aux coûts de la reconstruction s'ajoutent les coûts de destruction de l'aménagement antérieur, et on avait fait du solide en utilisant du granit !

En l'an 2000, les dalles et les pavés ont été enlevées de l'avenue de l'Europe et celle-ci a été rendue à son gabarit d'ancienne route nationale, peut-être même un peu plus large, car les trottoirs sont si étroits en centre ville que les piétons ne peuvent y circuler qu'avec difficulté et que les poussettes ne peuvent faire autrement qu'emprunter la chaussée dans le flot des véhicules.

Déviaton d'A-C

En 2001, une fois l'Avenue de l'Europe retransformée en route, commence pour la ville un autre chantier : une déviation par le sud de l'agglomération, co-financée par la région et le département dans le cadre du programme routier pluriannuel adopté dans les années 1990. Mais cette déviation avait été planifiée avant que la zone d'activités d'A-C ne s'implante si loin à l'est, à 4 km du centre. La zone d'activités d'A-C ne sera donc pas déviée.

Fin 2003, la ville d'A-C est à présent déviée à l'exception de sa zone d'activités. L'avenue de l'Europe, avec son allure de route à grande circulation, retrouve enfin la quiétude, mais il s'agit à présent d'un vaste espace bitumé qui traverse la place du marché avec la vocation essentielle d'accueillir une circulation automobile, alors que plus aucune circulation de passage ne traverse la ville d'A-C.

Au budget 2004 se pose également le difficile problème de remise en état des voies ayant servi de déviation provisoire pendant les dix années écoulées.

Une voirie pour tous

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

En août 2004, en pleine saison touristique, A-C ne ressemble plus à une petite ville animée, mais à un gros bourg endormi. La plupart des commerces du centre ville ont fermé. Le touriste y est rare et regardé pratiquement comme un intrus. Ne restent plus au centre d'A-C qu'une partie de la place du marché avec quelques pavés, une ou deux rues du centre médiéval qui ont échappé à la remise en état initial, et un énorme endettement dans le budget municipal. Comble de l'ironie : des potelets ont été implantés sur les trottoirs pour empêcher les voitures de s'y garer. Se garer à cheval sur un trottoir est un comportement devenu sans objet à l'heure actuelle, mais il persiste comme un réflexe profondément enraciné dans les habitudes générées par les difficultés antérieures.

Enseignements à tirer de l'enfer d'A-C

Cet enfer était parti d'une bonne intention : améliorer la qualité de vie des habitants et embellir la ville. On pourrait même dire que l'intention initiale était de "cohabiter en sécurité sur la voie publique au-delà des conflits d'usage", c'est-à-dire tout à fait conforme aux finalités recherchées dans ce document. Mais, au-delà de cette bonne intention, et sans parler des problèmes de gestion des projets, on peut considérer que ni la problématique, ni les enjeux, ni les finalités n'ont été correctement établis.

- **La complexité de la problématique a été mal perçue.** La ville s'est engagée dans une politique d'embellissement sans analyse de fond, en voulant copier des réalisations qui avaient été faites dans d'autres villes, et même les dépasser pour des questions de prestige. La ville a voulu résoudre sans l'analyser un problème de cohabitation d'une population résidente avec une population de passage par une action d'embellissement du centre ancien, en poussant jusqu'à l'exubérance la qualité des aménagements visuels "pour faire mieux" que les autres. Aucune anticipation ni aucun examen n'ont été effectués sur les conflits d'usage et le vécu des gens, qu'ils soient habitants ou gens de passage. Le problème n'a été posé qu'en termes de solutions physiques définitives d'aménagement d'espaces publics. Aucune expérimentation provisoire n'a été mise en œuvre pour tester au préalable le fonctionnement du projet et assurer un minimum de cohérence avec les autres projets en cours.
- **Les principes et les enjeux n'ont pas été définis.** "Faire beau fera s'arrêter le touriste" : ce principe simpliste et totalement infondé est une contre-vérité souvent mise en avant par les commerçants au niveau local. Comme si les touristes potentiels (d'abord, combien sont-ils ?), qui ont d'autres buts en tête, allaient s'arrêter (mais où, quand on ne peut pas stationner ?) au vu d'espaces biens pavés que l'on rencontre un peu partout en France depuis les années quatre-vingt ! Quels étaient les enjeux économiques locaux, notamment liés au trafic lourd et à la zone d'activités ? Une multitude de questions analogues en découle immédiatement. Personne ne s'est posé ce type de questions. Personne n'a défini préalablement les enjeux.
- **L'espace public n'a pas été approché comme un véritable système.** Il ne s'agissait pas de faire uniquement une œuvre architecturale sur l'espace public dans la vieille ville, mais de comprendre toute la ville comme un système, avec ses commerçants, ses habitants qui travaillent le jour et qui dorment la nuit, où il est nécessaire de circuler à pied, de trouver où se garer, de livrer, de laisser accessible, etc. Les écoles et les formations initiales aux métiers d'architecte, d'urbaniste, de paysagiste, d'ingénieur, de

Une voirie pour tous

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

technicien, préparent mal à la prise en compte des dimensions sociologiques et sociétales de l'espace public. Mais il appartient aussi à tous, élus, professionnels, agents et responsables des services techniques municipaux et des Directions Départementales de l'Équipement, d'être conscients qu'aménager l'espace public n'est pas uniquement une question de pavage et d'implantation de mobiliers urbains, mais que c'est avant tout améliorer un espace de ville où doit se dérouler la vie, dans un écosystème urbain particulièrement complexe.

- **Les conflits d'usage n'ont pas été dépassés.** Aucune réflexion n'a été faite sur l'espace public au regard de ses usages. On a simplement voulu ignorer les conflits engendrés par l'usage particulier de l'espace public lié à la circulation de transit, et notamment le transit de nuit et celui des poids lourds.
- **L'espace public n'a pas été destiné aux différents publics.** Si les habitants ont été la cible privilégiée du projet, aucune analyse n'a été effectuée pour prendre en compte les différentes populations résidant ou travaillant dans la ville. Quant aux usagers de passage ou en transit, ils étaient des "tiers absents" dont les attentes n'ont jamais été évoquées ni a fortiori prises en considération.
- **La cohérence d'ensemble n'a pas été assurée.** Une coordination avec les projets du département et de la région, et une synergie avec les autres services de l'État ou des collectivités territoriales auraient pu faire de ce cas un exemple réussi, si tout avait été géré avec un minimum de cohérence et de contractualisation des objectifs partagés. Derrière ce problème de cohérence apparaît aussi un problème de fond lié à la décentralisation et au manque de subsidiarité active entre services des municipalités, des communautés de collectivités locales, des départements, des régions et de l'État.⁴ Cela nécessite d'assurer la cohérence globale, la coordination, l'assistance aux Maîtres d'Ouvrage, la mobilisation des compétences permettant de développer durablement les villes et territoires, les conseils permettant d'anticiper les conséquences néfastes des décisions, dans des contextes concurrentiels de rivalités entre petites villes, où beaucoup copient des exemples, suivent des "modes", vont jusqu'à la démesure dans un esprit de féodalité. Aujourd'hui encore, la compréhension des problèmes à moyen et long terme cède trop souvent le pas à des solutions toutes faites privilégiant à court terme les aménagements de prestige.

L'histoire de la ville d'A-C, certes présentée ici un peu longuement, permet de toucher du doigt sur un certain nombre de points qui sont source d'échec et dont les enseignements constituent à peu de chose près les principaux titres des chapitres de la première et de la deuxième partie de cette restitution.⁵

⁴ En particulier les Directions Départementales de l'Équipement (DDE) qui pouvaient et peuvent apporter conseil et assistance par les dispositifs de l'Aide Technique à la Gestion Communale (ATGC, avant 2002), de l'Assistance Technique fournie par l'État aux collectivités pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire (ATESAT, à partir de 2002), de l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) et de la Conduite d'Opération.

⁵ Bien que le plan de ce document ait été établi avant que le cas d'A-C ne fut décrit et analysé dans le cadre des présents travaux.

Une voirie pour tous

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

Espaces publics et cultures urbaines

Description et analyse des actions de formation du CIFP de Paris "Espaces public et cultures urbaines" réalisées avec l'Université de Paris XII et le CERTU, restituées par la publication d'un ouvrage du CERTU de mars 2003

La qualification des professionnels de l'espace public est un enjeu majeur pour l'ensemble des villes, des villages et des territoires constituant le pays. Certes, les grandes villes ont acquis une certaine expérience, mais l'enjeu est également d'éviter la multiplication d'échecs tels que celui de la ville d'A-C, en favorisant la prise de conscience de la complexité de l'espace public et l'amélioration des compétences globales dans ce domaine.

Le Centre Interrégional de Formation Professionnelle de Paris a organisé à cet effet, avec l'université de Paris XII et le CERTU, une série d'actions de formation intitulées "Espaces publics et cultures urbaines" qui ont fait l'objet d'une publication par le CERTU en mars 2003.

L'approche de cette qualification s'est déroulée autour de cinq grandes parties thématiques : le contexte social, la multiplicité des acteurs, la multiplicité des métiers, les citoyens usagers et l'espace public dans la politique de la ville.

- La première partie, intitulée "Pour repenser l'espace public : histoires, sociétés urbaines et métiers", lie l'espace public tout d'abord aux notions d'urbanité et de citoyenneté ; ensuite aux notions d'urbanité et de mouvement ; enfin, elle traite d'histoires d'espaces publics.
- La deuxième partie, intitulée "Aménager l'espace public : une complexité d'acteurs et de métiers" situe tout d'abord l'espace public dans une logique de projet urbain ; elle traite ensuite de la coordination de projet et de "l'espace rue". Ce thème est illustré de cas concrets : "espaces rues", assistance à Maîtrise d'Ouvrage, place du paysagiste, sociologie de partenariats.
- La troisième partie, intitulée "Concevoir l'espace public : divers métiers, divers espaces", traite de la conception en se focalisant spécialement sur deux aspects clés : la recomposition des échelles de l'urbanité avec l'urbanisation de la voirie ; des ronds points à l'échelle de l'habitant.
- La quatrième partie, intitulée "Les citoyens usagers de l'espace public", développe un certain nombre d'approches systémiques particulièrement intéressantes. Tout d'abord par le rôle des sciences sociales dans l'analyse de l'usage des lieux : la méthode du "parcours commenté" (marcher, percevoir, décrire) permet de choisir les notions d'ambiance, de mouvement et d'environnement urbain ; la méthode de "l'observation récurrente" permet d'avoir une approche qualitative et sensible de l'espace public, notamment par les réactions d'un panel de citoyens vis-à-vis de photographies prises de ces espaces ; l'approche de la "déconstruction méthodique" appliquée à des itinéraires permet d'en faire ressortir l'identité par des personnes du public qui en donnent le sens. La méthode de la "participation observante" conclut cette série d'approches effectuées par les citoyens usagers. Toutes ces approches débouchent ensuite sur la coproduction de l'espace public et le partage des compétences.

Une voirie pour tous

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

- La cinquième partie, intitulée "L'espace public, la politique de la ville et des grands ensembles", traite des espaces périurbains, de la gestion de proximité, de la gestion des espaces publics, en les reliant aux problèmes de morphologie urbaine et de projet urbain.

Des approches systémiques pertinentes et efficaces, bien illustrées par des cas concrets, ont été présentées au cours de ces actions, et elles ont été traduites par de bonnes méthodes pour agir sur l'espace public dans le sens de la sécurité et de la cohabitation sur la voie publique.

Ces actions et l'excellente restitution publiée par le CERTU mériteraient d'être exploitées et poursuivies au plan opérationnel sur l'ensemble du territoire, en particulier pour **élaborer des guides méthodologiques et techniques concernant la voirie et les espaces publics urbains**, intégrant les méthodes systémiques qui ont été élaborées et expérimentées, reprenant également pour partie les excellents travaux du CETUR de 1988 évoqués ci-après.

Guide général de la voirie urbaine en France

Analyse effectuée en janvier 2004 du "Guide général de la voirie urbaine"
élaboré par le CETUR et les Ingénieurs des Villes de France,
publié par le CETUR en mai 1988 (document épuisé)

Le guide général de la voirie urbaine a été élaboré par le CETUR et les Ingénieurs de Villes de France en 1988 comme un guide de conception, d'aménagement et d'exploitation destiné aux Maîtres d'Oeuvre.

Actuellement épuisé, ce guide demeure toujours dans les services un ouvrage de base jalousement gardé et utilisé, car il propose des solutions adaptées aux problèmes posés par la population, le public et les usagers, tout en étant abondamment illustré de croquis particulièrement bien faits et très explicites.

Document d'information et de recommandations sur l'aménagement de la voirie des collectivités locales et des espaces publics des agglomérations, cet ouvrage est composé d'un ensemble de fiches thématiques organisées en six chapitres. Les deux premiers portent sur l'approche globale d'aménagement des voies urbaines. Le troisième traite des thèmes liés à la circulation générale, tous modes confondus. Les chapitres suivants sont consacrés aux déplacements spécifiques : piétons, deux-roues légers et transports collectifs. Chaque fiche donne un cadrage et des repères sur le thème traité, renvoie à une bibliographie et comporte des indications de démarches ainsi que des recommandations techniques.

Les deux premiers chapitres sont particulièrement intéressants dans le cadre de cette annexe.

Le premier chapitre traite en effet des fonctions des voies urbaines et du parti d'aménagement global : tout d'abord en faisant les liaisons entre rue, espace public, espace social, cadre de vie et espace urbain ; ensuite en abordant la question des hiérarchisations, des trames urbaines et de l'organisation.

Le second chapitre traite des éléments de base et des partis d'aménagement. Abondamment illustré de croquis pédagogiques, il aborde l'espace public par les formes urbaines : rythme, délimitation, cohérence, interaction avec le milieu, mixité, effet de coupures, aménagements

Une voirie pour tous

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

latéraux. Figurent également dans ce chapitre les places et carrefours, les principes généraux d'aménagement en section courante et en carrefour, la lisibilité, la visibilité, les conflits d'usage, le croisement des flux, les aménagements paysagers, l'architecture et la nature, l'amélioration des fonctions urbaines.

Les autres chapitres du guide sont plus techniques et orientés vers la conception. Certaines parties ont un peu vieilli, mais l'édition sous forme de fiches permet une actualisation assez facile. On trouve également dans ce guide un certain nombre de réponses à des problèmes de partage de voirie et de cohabitation, tout à fait d'actualité.

Par exemple, la fiche 4.2 sur les aménagements en faveur des handicapés est excellente pour les aménagements en faveur des usagers de fauteuils roulants, mais insuffisante au regard des autres personnes à mobilité réduite. Dans la fiche 4.6 sur les rues et places réservées aux piétons figurent toutes les contraintes de passage évoquées dans le chapitre du présent document consacré à l'approche systémique de l'espace public.⁶ La fiche 5.1 permet une bonne prise en compte des comportements des usagers de deux roues légers, mais elle mériterait d'être actualisée au vu des nouvelles catégories de petits véhicules urbains.

Il s'agit donc d'une excellente base qui a conduit à de nombreux guides et qui mérite d'être réactualisée sur certains points, tant en ce qui concerne les méthodes en fonction de ce qui a été dit précédemment, qu'au plan de certains aspects plus spécifiques. Bien sûr, il faudrait insister davantage sur les approches globales autres que l'aménagement physique et bien attirer l'attention au préalable sur les moyens mis en œuvre pour assurer le respect de la règle, que se soit au plan des contrôles (police) qu'au plan de la prévention pour la gestion et l'entretien (tags, vandalisme). **Il serait souhaitable que les concepteurs et les maîtres d'œuvre puissent à nouveau bénéficier d'un guide général permettant d'assurer une cohérence globale et permettant de lever par des solutions innovantes les contradictions apparaissant aujourd'hui entre un certain nombre de guides thématiques.**⁷

En liaison avec la DRAST⁸, **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**, en visant à ce qu'au moins vingt ans après (c'est-à-dire en 2008) personne n'ait plus besoin de recourir au guide épuisé du CETUR datant de 1988. Bien sûr, le CERTU y travaillerait avec ses partenaires habituels des collectivités locales (AITF, AMF, etc.), en élaborant un canevas général renvoyant éventuellement, pour des parties plus spécifiques ou techniques, à des guides particuliers à élaborer ou mettre à jour simultanément.

En dehors de raisons précédemment mentionnées, l'objectif majeur est de permettre d'apporter sur l'ensemble du territoire des méthodes et des outils permettant d'intervenir de façon concrète et opérationnelle sur l'espace public, avec tous les acteurs et dans le dialogue, tant en Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage qu'en conception, qu'en Maîtrise d'Oeuvre ou qu'en exploitation et gestion quotidienne, et d'éviter aux petites villes et communes de commettre des erreurs fatales du type de celles qui ont été décrites concernant la ville d'A-C.

⁶ "La collectivité a tout d'abord le devoir d'assurer les circulations obligées, de permettre l'accessibilité à tous et de hiérarchiser les enjeux", mention figurant en gras à la fin du chapitre "Approcher l'espace public comme un véritable système" (Deuxième partie : Finalités à atteindre).

⁷ Voir à titre d'exemple la contradiction évoquée en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

⁸ Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Équipement.

Une voirie pour tous

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

Guides du partage de la voirie dans d'autres pays

Résumé et analyse rédigés en août 2004 à partir de la version provisoire en anglais n°3 "Sharing the main street" de la future publication de l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) "Partager la rue principale", Comité de la ville et du transport urbain intégré

Cette question du partage de la voirie, de sécurité et de cohabitation sur la voie publique est également une préoccupation importante dans d'autres pays. C'est d'ailleurs ce qui a conduit l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) à faire figurer ce thème dans les priorités de son plan stratégique 2000-2003 et à poursuivre les travaux au titre du plan stratégique 2004-2007.

Les grandes lignes du document de l'AIPCR à paraître "Partager la rue principale", auquel ont participé ou participent le CERTU et la Mairie de Paris, décrit quels types de guides ont été établis par les différents pays dans ce domaine, et précise s'ils intègrent ou non tous les modes de déplacements.

Les deux tendances générales observées dans tous les pays du monde sont que, d'une part, il y a partout une tendance lourde pour créer davantage d'espaces en faveur des cyclistes et des piétons, et que, d'autre part, il y a une autre tendance pour mieux gérer l'espace en l'utilisant à des moments différents pour des fonctions différentes.

De nombreux pays possèdent des guides et des manuels donnant des directives ou définissant des règles pour concevoir et gérer la voirie et l'espace public urbain. Ces règles vont du très "strict" (Japon) au très évasif et "laissé à l'imagination" (France). La plupart des pays ont édité leurs documents sous forme de guides, ce qui signifie que les recommandations qui y sont formulées ne sont pas des obligations, mais qu'elles donnent des solutions permettant de faire cohabiter les différents usagers.

Les pays qui intègrent tous les usages et tous les usagers dans la conception des rues principales sont encore peu nombreux. Ce sont l'Allemagne, les Etats Unis, la Finlande, la Hongrie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas, la République Tchèque et la Slovaquie.

Lorsqu'il rassemble plusieurs types de documents, le manuel général donne des méthodes et des informations pour effectuer à la fois la planification stratégique et la conception technique détaillée. Cela permet à l'utilisateur d'imaginer et de créer des solutions détaillées qui soient cohérentes avec les finalités stratégiques, ce qui est hautement souhaitable pour des tâches complexes comme la planification des transports et des déplacements.

Ces manuels généraux, qui sont aussi les documents de base, couvrent en général tous les modes de déplacements, et renvoient pour plus de détail à des documents thématiques mettant l'accent sur des spécificités relatives à quelque mode de transport particulier.

Il serait intéressant que la publication à venir de l'AIPCR soit complétée 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". Il est proposé que cette mission soit confiée au CERTU.

Une voirie pour tous

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

L'expérience du Grand Lyon

Texte rédigé à partir de la présentation de l'expérience du Grand Lyon, sur le thème "Espace public et mobilité", effectuée par Jean-Pierre MARTIN, architecte ingénieur à la communauté urbaine de Lyon, le 4 mai 2004. Colloque international organisé par l'IPRAUS et la DRAST "Architectures du transport : territoires en mutation"

Barcelone constituant un modèle de ville en Europe pour le travail qu'elle a effectuée sur l'espace public, que ce soit en centre ville ou en périphérie, dans les quartiers centraux ou dans les quartiers sensibles, sur les places, les rues et les boulevards urbains, le Grand Lyon s'est donc naturellement inspiré de l'approche et des travaux de Barcelone pour les adapter au contexte spécifique lyonnais.

Dès le début des années 90, l'agglomération lyonnaise a donc fait de l'espace public un élément majeur de son développement. Ce changement de l'image de la cité s'est traduit par le "Plan lumière" de Lyon et la politique de construction de très nombreuses places et rues, autant dans la ville centre qu'en périphérie, autant dans les quartiers centraux que dans les quartiers sensibles.

Pour le Grand Lyon la démarche a été empirique et itérative. Elle a de ce fait connu une évolution : d'abord centrée sur des projets visant à la qualité de l'espace public, elle s'est progressivement orientée vers un travail sur les usages, puis sur les habitants. Ce travail sur la qualité de vie des habitants a conduit à soigner les détails des aménagements de proximité.

Outre la hiérarchie des voies instaurée par le Plan Local d'Urbanisme, la ville accessible a été un axe majeur de la politique mise en place par le Grand Lyon. Il s'agissait de rendre la voirie utilisable à pied en ville et de la refaire sur elle-même en tant que "territoire en mutation" en y intégrant la sécurité et la charte du piéton. Une politique d'avancées des trottoirs a été mise en œuvre : dans les angles des rues, on avance les trottoirs pour réduire les traversées. Des lignes d'arrêt ont été mises en place afin que piétons et automobilistes se voient. La tendance étant de supprimer les bancs dans les espaces publics, un travail a été effectué sur des "assis-debout" à partir de la fluidité du piéton, c'est-à-dire en dégagant des trajets pour les piétons. Mais surtout, plutôt que de vouloir "hacher" les parcours du piéton en créant des îlots, comme cela se pratiquait auparavant en pénalisant les piétons et les personnes à mobilité réduite, le Grand Lyon a cherché des solutions permettant de réduire le parcours des piétons.

Une importante symbiose a été recherchée entre circulations, aménagement et esthétique. Cela a conduit le Grand Lyon à effectuer un travail important sur le déplacement du mobilier, les interfaces, les raccordements, la nature des matériaux, la gestion des arbres, le déplacement des éclairages centraux sur la périphérie des voies, le soin apporté aux passages transversaux, la mise en place de stationnement soigné entre les arbres, le guidage de tous les flux, la fluidité des circulations piétonnières, le recyclage des matériaux.

Les réalisations lyonnaises ont transformé la cité. Cette architecture du global et du détail a mis en relation autant les modes des transports que les modes de vie. Un des objectifs était de briser la logique de l'élargissement des voies. Ces transformations ont amené un changement complet de la mentalité des automobilistes.

Enfin, un travail a été effectué à la fois sur la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, de façon unique et cohérente. En s'appuyant sur un principe de fabrication et un principe de réflexion, cela a permis d'établir des processus de maîtrise de projets et d'élaboration de

Une voirie pour tous

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

guides. Les services "Espaces publics" et "Etudes de la voirie" ont construit progressivement avec l'ensemble des acteurs un vocabulaire et des méthodes de fabrication de l'espace, partagés avec les concepteurs pour tous les projets, les services d'études, les architectes, autour d'une maîtrise d'ouvrage unique ayant une conduite de projet rigoureuse.

Conclusions et propositions sur les voiries de villes et de vies

Une première conclusion qui vient à l'esprit en comparant les exemples de la ville d'A-C et du Grand Lyon, est que **les aménagements d'espace public conçus pour se construire une image vis-à-vis de l'extérieur⁹ sans prendre en compte ce que vivent les gens conduisent généralement à des échecs**. En revanche, aménager l'espace public pour les différents publics conduit souvent à se construire une image forte vis-à-vis de l'extérieur, comme l'ont montré Lille, Lyon, Montpellier, Nantes ou Strasbourg, ainsi que de nombreuses villes étrangères.

De nombreux pays intègrent l'ensemble des modes et des usagers dans leurs concepts d'aménagement des voiries. Il serait utile pour l'ensemble des acteurs de l'espace public de pouvoir **disposer d'une publication permettant de "montrer ce qui se passe ailleurs"** et d'élaborer ou de conforter de nouvelles approches globales d'un espace public pour tous. Le CERTU et ses partenaires pourraient jouer un rôle majeur en ce domaine.

Il serait souhaitable que les maîtres d'ouvrage, les concepteurs et les maîtres d'œuvre puissent à nouveau disposer d'un guide général méthodologique et technique concernant la voirie et les espaces publics urbains, permettant de construire une cohérence globale, d'effectuer la planification stratégique, de coproduire l'espace avec les acteurs, d'assurer une conception technique détaillée et d'en assurer la gestion. Créer un guide unique permet aux différents utilisateurs d'imaginer des solutions adaptées qui soient cohérentes avec les finalités stratégiques et de les mettre en œuvre jusque dans le détail, ce qui est hautement souhaitable pour des tâches complexes telles les interventions sur l'espace public. Cela permettrait en outre de lever par des solutions innovantes les contradictions apparaissant aujourd'hui entre un certain nombre de guides thématiques. Un manuel sous forme de fiches permet d'assurer une mise au point progressive et de faciliter la réactualisation. **Cela pourrait être une des missions confiées au CERTU** et à ses partenaires pour les années à venir. Les éléments indiqués dans cette annexe et dans la bibliographie donnent un certain nombre de pistes permettant de constituer une base partagée pour se lancer dans cette entreprise difficile, mais indispensable à notre avis pour assurer un minimum de précautions et de qualité sur l'ensemble du territoire, notamment pour les petites villes, les agglomérations périurbaines, les bourgs et les villages qui ne disposent pas de moyens humains, de qualifications ni de mise à disposition de compétences sur ce sujet complexe qu'est l'espace public.

Parallèlement, **la poursuite de qualifications des différents réseaux professionnels et techniques s'avère indispensable**, à l'instar de ce qui a été fait sur les espaces publics et les cultures urbaines en formation continue. **Des formations initiales à l'espace public devraient également figurer aux programmes des différentes écoles de l'aménagement et l'approche systémique de l'espace public devrait être généralisée dans les formations initiales et continues de tous les acteurs**.

⁹ Initialement, la politique des espaces publics de Lyon était tournée vers l'excellence et la construction d'une image internationale avant de se réorienter vers les usages et les habitants par une démarche pragmatique.