

Une voirie pour tous

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

A5 – Voiries de publics et d'usagers

Les annexes "Voiries de villes et de vies" et "Voiries d'usages et de conflits" ont fourni des éléments de problématique et de méthodologie, illustrés par des exemples sélectionnés. Elles ont montré notamment que certaines méthodes, telle l'approche par le recensement des usages, conduisent à des échecs.

La présente annexe est différente. C'est une annexe méthodologique de type "revue de projet", destinée à assister les Maîtres d'Ouvrages, les Maîtres d'Œuvre et les concepteurs sur la délicate question des publics et des usagers auxquels doivent être destinés l'espace public et la voirie.

Cette "revue de projet" ne constitue en aucun cas un guide pour la mise en place de politiques de partage de la voirie ni pour la conception des aménagements, car les enjeux et les priorités n'y sont pas hiérarchisés et l'imagination créatrice y est absente. Elle est plutôt une "check list" destinée à n'oublier personne et à éviter les erreurs de conception et de réalisation qui risquent de se payer très cher par la suite.

Cette "revue de projet" pourra également paraître fastidieuse, mais elle est indispensable à la réussite des aménagements d'espaces publics et à leur appropriation par les gens. Basée sur la distinction entre les publics (à qui la voie publique doit être accessible) et les usagers (pour lesquels des choix d'usages doivent être opérés), elle s'organise autour de deux grands titres (publics, usagers)¹ précédés d'une introduction de cadrage et suivis d'une conclusion formulant des propositions :

- Publics et usagers
- Les différents publics
- Les différents usagers
- Conclusions et propositions sur les voiries de publics et d'usagers

Publics et usagers

Rédaction novembre 2004

Le chapitre "Destiner la voie publique aux différents publics" a mis en évidence que c'était le public qui doit être le premier bénéficiaire de l'espace public et que c'est le public qui est amené à l'utiliser.

Comme indiqué dans ce chapitre, cette notion de destiner la voie publique au public peut apparaître comme une lapalissade, mais force est de constater que les concepteurs, qu'ils soient techniciens ou décideurs, ont très souvent perdu de vue ce principe de base et qu'ils élaborent des projets qui destinent l'espace public à une fonction, c'est-à-dire un usage, et non pas au public. Et il a été montré dans l'annexe 2 "Voiries d'usages et de conflits" qu'approcher par les usages un espace public aux multiples fonctions conduit rapidement à un échec, si on s'en tient à ce seul aspect et à cette seule approche.

¹ Les titres "Les différents publics" et "Les différents usagers" synthétisent les travaux sur l'utilisation de l'espace et des voiries par les publics et les usagers effectués en 2003 par Frédéric GERAADS, Université de Paris IV Sorbonne et en 2003-2004 par Maryse JACOB, Conseil National des Transports.

Une voirie pour tous

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

Contrairement à l'approche par les usages qui ne permet pas de trouver de méthode préétablie pour classer et résoudre les conflits, l'approche par le public permet de s'assurer que telle ou telle catégorie de personnes ou d'usagers n'a pas été oubliée.

A partir de la nécessité d'assurer l'accessibilité des services à tous les publics et des finalités affichées "d'imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher"² l'accessibilité de l'espace public à telle ou telle catégorie d'usager, la liste proposée dans cette annexe permet d'effectuer une vérification et de se poser pour chaque catégorie de public ou d'usager les bonnes questions sur l'usage et sur la façon dont on peut détourner un usage.

Pour le diagnostic, cette liste permet de mettre en adéquation la réalité des personnes et des lieux pour prendre en considération les besoins spécifiques des différents publics et usagers. Pour l'étude, elle permet d'abord d'associer tel ou tel type de public ou d'usager à la réflexion ou à la conception. Elle permet également d'imaginer les besoins des "tiers absents" et de les prendre en compte. Elle permet enfin d'anticiper les détournements d'usage et d'intégrer dès le début de la conception la sécurité, la sûreté et la prévention de la délinquance.

Mais la première notion à préciser pour compléter le chapitre "Destiner la voie publique aux différents publics" est justement celle de public. Au-delà de ce terme, qu'est-ce que le public ? En quoi est-il différent de l'usager ?

Le public est constitué de personnes ou de groupes d'individus constituant les citoyens, ayant des attentes différentes selon l'âge, le sexe, le handicap éventuel, la personnalité, les buts de déplacement : école, achats, travail, loisirs, etc. Les pouvoirs publics ont le devoir d'assurer au public l'accessibilité à l'espace public et à ses services. Par exemple, ils doivent absolument assurer l'accessibilité aux personnes âgées ou à mobilité réduite d'une façon ou d'une autre.

L'usager est constitué de personnes ou de catégories d'individus effectuant un usage précis de l'espace public, en liaison avec une activité ou un déplacement liés ou non à une profession, à un moment donné : chauffeur livreur, cycliste, motard, ambulancier, manifestant, pickpocket, etc. Les pouvoirs publics ont à limiter l'accès de certains espaces publics à certains usagers. Par exemple, ils doivent empêcher les cyclistes d'accéder à une autoroute ou les dealers d'arpenter les abords des écoles.

La liste ci-après, non exhaustive, se compose donc de deux parties :

- Les différents publics : il s'agit de n'oublier personne, de se poser les bonnes questions et d'assurer ainsi l'accessibilité de tous à l'espace public.
- Les différents usagers : il s'agit là aussi de n'oublier personne, non pas afin d'assurer l'accessibilité pour tous, mais au contraire d'examiner les conditions qui permettront d'imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accès de chacun à l'espace public.

Si cette liste est avant tout une aide pour éviter les oublis, les erreurs ou les exclusions, il ne faut en revanche jamais oublier qu'une même catégorie de public ou d'usager se compose aussi d'individus ayant des personnalités différentes, et donc des comportements différents.

² Ou, si l'on veut simplifier, "imposer, permettre, empêcher"

Une voirie pour tous

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

Les différents publics

Synthèse rédigée en novembre 2004 à partir des travaux effectués par Frédéric GERAADS et Maryse JACOB

Cette liste des différents publics est un outil de référence pour n'oublier personne, pour consulter et recueillir des avis, se "mettre dans la peau" d'autrui, pour constituer des panels de citoyens et pour représenter les tiers absents. Elle doit être utilisée comme une base commune de discussion, de reconnaissance de l'autre et de respect mutuel.

Cette liste de différents publics n'est pas ciblée sur un type de voirie et peut s'appliquer à toute voie non spécialisée en milieu urbain, périurbain, rurbain ou rural. Elle n'est pas ciblée non plus sur un type de mode de déplacement et peut s'appliquer aux piétons, cyclistes, motards, automobilistes, usagers des transports en commun.

Trois critères fondamentaux émergent pour les individus constituant le public : les aptitudes physiques, les activités poursuivies, les civilités comportementales. Le public est également constitué de groupes de personnes.

Des publics d'aptitudes différentes

Les aptitudes des différents publics ont été déclinées ici en quatre catégories : aptitudes selon l'âge des personnes, aptitudes selon leur sexe, aptitudes à la mobilité, aptitudes en situation de handicap.

Des publics d'âges divers

Selon les âges, les comportements, les attentes et les besoins sont évidemment différents. L'accessibilité en toute sécurité à l'espace public concerne plus particulièrement sept âges de la vie : **les bébés, les enfants, les préadolescents, les adolescents, les jeunes, les adultes, les personnes âgées.**

Parmi les questions pertinentes à se poser concernant la voie publique figurent notamment celles liées aux facilités de déplacements, à la sécurité, à la sûreté, à la prévention vis-à-vis des inattentions (jeux, distractions, bêtises, vulnérabilité), à la limitation des dégradations, à la lutte contre le vandalisme, à la pénibilité des cheminements. En voici quelques-unes :

- Comment sont assurés les cheminements des personnes accompagnées de bébés ?
- Les largeurs sont-elles suffisantes pour permettre le passage de poussettes à jumeaux ?
- A l'âge de l'inconscience et du désir de jouer, les enfants sont-ils en sécurité ?
- Est-ce que les jeunes enfants peuvent escalader des barrières ou passer la tête entre des barreaux ?
- N'y a-t-il pas des objets dangereux sur lesquels les enfants pourraient grimper et se blesser ?
- Comment est conçue la sécurité des traversées pour les enfants non accompagnés ?
- Où les enfants ont-ils la possibilité de jouer dans les environs immédiats ?
- A l'âge des bêtises, les préadolescents font-ils courir des risques à d'autres personnes ?
- La signalisation et le mobilier urbain sont-ils adaptés aux plus jeunes d'entre nous ?³

³ Dont notamment les panneaux de signalisation à destination des écoliers

Une voirie pour tous

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

- A-t-on anticipé les comportements rebelles des préadolescents et les conséquences de leurs actes au plan de la sécurité ?
- Comment garantir le respect des règles et de la sécurité pour tous vis-à-vis des pratiques alliant les jeux et les sports (patins, patinettes, planches à roulettes, VTT, vélomoteurs, scooters) ?
- A-t-on anticipé la question des dégradations, du vandalisme, des graffitis et tags ainsi que les problèmes correspondants de police, d'entretien et de maintenance ?
- A l'âge de l'amour et de la violence, quelles folies pourraient passer par la tête des adolescents au regard des aménagements et de leur usage ?
- A l'âge du manque de ressources et du démarrage dans la vie d'adulte, quels usages plus économiques vont pratiquer les jeunes au regard de l'espace public ?
- A l'âge où tout effort devient pénible, comment les personnes âgées ont-elles été prises en considération ?
- Comment se déplacent tous ceux qui ne peuvent pas, ne peuvent plus, ne veulent plus conduire ?
- La prévention des agressions contre les âges les plus vulnérables est-elle assurée ?

Des publics de sexes différents

C'est une évidence que les aptitudes, les besoins et les attentes de chaque sexe doivent être pris en considération. **Il est souvent facile de le faire si les deux sexes sont équitablement associés** et si des femmes et des hommes participent de façon paritaire aux processus de diagnostic, de conception et de prise de décision concernant l'espace public.

Au delà de la nécessité de tenir compte de la satisfaction des besoins vitaux⁴ de chaque sexe, dont celui d'aller aux toilettes, les questions pertinentes à se poser sur l'accessibilité en toute sécurité à l'espace public doivent prendre particulièrement en compte la vulnérabilité et les problèmes spécifiques concernant **les fillettes, les jeunes femmes, les pères, les mères, les grands-mères et les grands-pères**. En voici quelques-unes :

- Comment organiser les services ou les équipements en toilettes publiques accessibles, propres et sécurisées, convenablement signalées et suffisamment proches pour que chaque sexe puisse y accéder facilement et rapidement, dans un laps de temps ne devant pas excéder la vingtaine de minutes ?
- Comment la conception des lieux peut-elle permettre d'éviter que les hommes aillent uriner dans des recoins ou autres parties de l'espace public ?
- A-t-on anticipé toutes les possibilités de cachettes utilisables par des obsédés sexuels agressifs ?
- Les fillettes non accompagnées peuvent-elles se déplacer dans la journée en toute sécurité sans se faire aborder par des inconnus ?
- Les jeunes femmes seules peuvent-elles se déplacer en toute sécurité sans risque de se faire agresser ou violer, même à des heures matinales ou tardives ?
- Dans l'examen des chaînes de déplacements, a-t-on anticipé les divers problèmes que risquent de rencontrer les pères accompagnant leurs enfants ?
- Quelles difficultés risquent de rencontrer les mères de famille pour utiliser et s'approprier les espaces dans leurs activités quotidiennes avec ou sans leurs enfants ?
- Grands-mères et grands-pères accompagnés de leurs petits-enfants disposent-ils d'espaces sûrs et sans danger utilisables de façon ludique ?

⁴ Voir le recensement partiel mentionné en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

Une voirie pour tous

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

Des publics à mobilité réduite

Hormis les personnes handicapées, de nombreux publics présentent une mobilité réduite et les collectivités territoriales ont le devoir de leur assurer l'accessibilité à la voie publique et à ses usages sans discrimination. Cette accessibilité en toute sécurité à l'espace public concerne plus particulièrement **les personnes chargées, les personnes accompagnées de jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes parlant une langue étrangère, les illettrés, les personnes distraites, les asthmatiques, les personnes ayant des difficultés respiratoires, les obèses, les personnes ayant une mauvaise vue, les personnes temporairement handicapées pour cause de maladie, d'agression ou d'accident.**

Parmi les questions pertinentes à se poser figurent notamment celles liées à la pénibilité des cheminements, aux difficultés de déplacements, aux obstacles créant des situations de stress, d'insécurité ou d'impossibilité de se déplacer, que ce soit à pied ou par tout autre mode de transport individuel ou en commun. En voici quelques-unes :

- Quelles difficultés de cheminement rencontrent les personnes ayant fait des courses pour transporter leurs achats, avec ou sans l'aide de caddies ?
- Quelles difficultés de cheminement rencontrent les personnes charriant des objets encombrants (sacs de voyage, valises, colis, etc.) ?
- Quelles difficultés de cheminement rencontrent les personnes avec des poussettes ?
- Quelles difficultés de cheminement rencontrent les personnes tenant par la main de jeunes enfants ?
- Quelles difficultés de cheminement rencontrent les femmes enceintes ?
- Les personnes parlant des langues étrangères ont-elles suffisamment d'indications visuelles autres que des inscriptions en Français sans pictogrammes pour pouvoir se repérer, s'orienter et se déplacer en sécurité ?
- Les personnes illettrées disposent-elles suffisamment de pictogrammes, de logos explicites, d'aides visuelles ou sonores, pour se repérer et se déplacer en sécurité ?
- A-t-on anticipé les questions de sécurité et de repérage des personnes temporairement distraites, tels les enfants, les touristes, les personnes qui téléphonent, etc. ? Leur offre-t-on des "portes de sortie" leur permettant en cas d'erreur de retrouver le bon chemin ?
- Les asthmatiques et les personnes ayant des difficultés respiratoires disposent-elles d'espaces ou de paliers de repos en cas de problème dans leur cheminement ?
- Est-ce que les personnes de forte taille et les obèses rencontrent des obstacles ou des équipements inadaptés pour effectuer leurs déplacements ?
- Les cheminements et les obstacles sont-ils bien perceptibles par des personnes ayant une mauvaise vue ?
- La nature, la texture, les différences de couleur et de clarté des matériaux prennent-elles en compte les problèmes des malvoyants et facilitent-elles leur déplacement ?
- Pour les personnes atteintes de daltonisme, a-t-on complété les indications de sécurité ou d'accessibilité utilisant des indications colorées par des pictogrammes, par des symboles de type ☺ ☹, par des différences de contrastes ?
- Le cheminement des personnes ayant une vision très faible en lumière peu intense ou crépusculaire (c'est-à-dire atteintes d'héméralopie) peut-il être amélioré par l'utilisation de surfaces claires ou réfléchissantes apportant de la luminosité ?
- L'éclairage crée-t-il des phénomènes d'éblouissement pénibles pour les personnes ayant des difficultés d'accommodation visuelles.

Une voirie pour tous

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

- Quelles difficultés de cheminement doivent affronter les personnes handicapées temporairement par une maladie, une intervention chirurgicale, une fracture, une blessure, ayant à se déplacer avec des plâtres, des béquilles, des déambulateurs ?

Des publics handicapés

Les pouvoirs publics ont le devoir d'assurer aux personnes handicapées l'accessibilité à la voie publique et à ses usages sans discrimination. Cette obligation est instituée par la loi.

La prise en compte des personnes handicapées est à la fois plus simple et plus complexe que la prise en compte des personnes à mobilité réduite précédemment évoquée.

Plus simple car, contrairement aux personnes à mobilité réduite, des associations de personnes handicapées peuvent fournir des indications importantes⁵ et aider à la conception des espaces publics. Plus simple aussi parce qu'il existe des textes législatifs et réglementaires imposant de respecter un certain nombre de prescriptions concernant la voie publique⁶, notamment pour les Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR) et les Personnes Aveugles et Malvoyantes (PAM).

Plus complexe, car le respect des prescriptions issues des décrets, des arrêtés et des normes rendent indispensable une revue de projet très minutieuse et très détaillée ainsi qu'un travail d'itération et de dialogue pour élaborer des aménagements profitables à tous.⁷

L'accessibilité en toute sécurité à l'espace public des personnes handicapées concerne à la fois **les handicapés cognitifs, les handicapés mentaux, les handicapés moteurs, les handicapés physiques et plus particulièrement les personnes handicapées de la marche ou de l'équilibre, les Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR), les amputés, les insuffisants respiratoires appareillés, les aveugles, les malvoyants⁸, les sourds, les malentendants.**⁹

Parmi les bonnes questions à se poser figurent tout particulièrement celles concernant le dégagement des cheminements, l'enlèvement des obstacles, la clarté et l'intelligibilité des indications données, la sanction du stationnement gênant, la protection des secteurs en travaux. En voici quelques-unes :

- Peut-on, à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres pays, mettre en place une approche ergonomique d'un mobilier urbain intégrant plusieurs fonctions dans un

⁵ La publication du CERTU de septembre 2004 "Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite – Eléments méthodologiques" permet d'organiser le dialogue avec les associations de personnes à mobilité réduite dans le cadre d'une démarche qualité.

⁶ La loi 91-663 du 13 juillet 1991 stipule dans son article 2 : "La voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées selon des prescriptions techniques fixées par décret". Les décrets 99-756 et 99-757 du 31 août 1999 relatifs à l'accessibilité de la voirie ont été pris en application de cet article, ainsi que l'arrêté d'application du 31 août 1999.

⁷ Le dépliant du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement intitulé "Une voirie pour tous" éditée par le CERTU en décembre 2000 et rééditée en novembre 2003 sous le titre "Une voirie accessible" constitue un excellent guide synthétique illustré pour l'application de ces décrets et de l'arrêté du 31 août 1999 ainsi que de la circulaire commentée 2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.

⁸ En veillant à bien distinguer les aveugles des malvoyants, car leur problématique et leurs besoins sont totalement différents. Parmi les aveugles, distinguer si possible les aveugles accompagnés d'un chien guide et les aveugles se déplaçant avec une canne, dont les contraintes sont différentes concernant les obstacles.

⁹ Il convient de même de distinguer la déficience auditive, perception faible ou nulle pour certaines fréquences de sons, de l'acouphène, sensation auditive de bourdonnement ou de sifflement en l'absence de tout son extérieur.

Une voirie pour tous

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

même support (par exemple regroupant boîtes à lettres, plans, poubelles, parc à vélos, etc.), afin d'éviter la multiplication des obstacles et d'offrir un meilleur service ?

- Les cheminements sont-ils suffisamment dégagés dans l'espace et dans le temps pour permettre la circulation des Usagers en Fauteuil Roulant ?
- Les obstacles dangereux pour les Personnes Aveugles et Malvoyantes ont-ils été écartés de leurs cheminements ?
- Les rebords coupants, dangereux pour les aveugles, ont-ils totalement disparu de l'espace public, notamment au niveau des barrières anti-stationnement, des casquettes de feux de rappel tricolores, des poubelles, de tous les obstacles constitués par le mobilier urbain ?
- Les dangers sont-ils annoncés par des bandes podotactiles, des bandes de guidage, des bandes de déplacements, des signaux auditifs ?
- Les prescriptions des décrets et arrêtés du 31 août 1999 sur l'accessibilité de la voirie sont-elles respectées ?
- Les prescriptions techniques de la circulaire du 23 juin 2000 concernant la voirie sont-elles respectées et la revue de projet sur les largeurs, les pentes, les ressauts, les dévers, les sols, les trottoirs, les obstacles a-t-elle été effectuée ?¹⁰
- La norme AFNOR P 98-350 de février 1988 sur les cheminements piétonniers urbains est-elle respectée ?
- La norme AFNOR NF P 98-351 de février 1989 sur l'éveil de vigilance sur les cheminements est-elle respectée ?

Des publics d'activités différentes

Les publics ont été déclinés ici en trois catégories selon leurs différentes activités : des publics en situation de travail ou d'occupation, des publics profitant de loisirs, des publics inactifs.

Des publics en situation de travail ou d'occupation

Les attentes des différents publics en activité concernent essentiellement la mobilité efficace. L'accessibilité en toute sécurité à l'espace public concerne plus particulièrement **les écoliers, les collégiens, les lycéens, les étudiants, les personnes se rendant au travail, celles se déplaçant dans le cadre de leurs occupations professionnelles, les chercheurs d'emploi.**

Parmi les questions pertinentes à se poser concernant la voie publique figurent notamment celles liées à l'accessibilité, à la rapidité, à la fiabilité et à la sécurité. En voici quelques-unes :

- Quelles mesures ont été prises pour assurer entre leur domicile et l'école la sécurité des trajets des écoliers qui n'utilisent pas le transport scolaire ?¹¹
- Les cheminements domiciles – écoles ont-ils été étudiés dans le cadre de plans de déplacement d'établissements scolaires (PDS) ?

¹⁰ Le dépliant "Une voirie accessible" de novembre 2003 sur les décrets et l'arrêté du 31 août 1999 et la circulaire du 23 juin 2000 permet d'effectuer rapidement une revue de projet globale. Pour une revue plus détaillée ou une conception d'ensemble, il est également souhaitable de se référer au "Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles" publié en mai 2002 par la DGUHC du Ministère de l'Équipement.

¹¹ Le "transport scolaire" est le transport qui permet d'acheminer des écoliers, des collégiens ou des lycéens entre leur domicile ou des lieux sécurisés très proches de leur domicile et leur établissement scolaire. Le terme parfois improprement utilisé de "ramassage" s'applique à des ordures et déchets, mais en aucun cas à des enfants.

Une voirie pour tous

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

- Quelles mesures ont été prises pour favoriser le plus possible le déplacement des écoliers par des modes de transport non motorisés alternatifs à la voiture, comme la marche à pied ou le vélo, de façon individuelle ou collective¹², notamment au regard des impératifs de sécurité et de sûreté ?
- Quelles mesures ont été prises pour favoriser le stationnement des vélos à l'intérieur des écoles et pour les protéger contre le vol ?
- Quelles mesures ont été prises sur les mêmes sujets pour les collégiens et les lycéens, pour lesquels les distances de déplacement sont généralement plus importantes ?
- La question d'utilisation par les adolescents de vélomoteurs, de scooters et de deux-roues a-t-elle fait l'objet de mesures concrètes permettant d'assurer leur sécurité ?
- Quelles facilités de déplacement ont été accordées aux étudiants pour assurer leur mobilité au moindre coût ?
- Les personnes se rendant à leur travail ont-elles d'autres choix fiables et sûrs que la voiture particulière ?¹³
- Comment se déclinent les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) et les Plans de Déplacement d'Administration (PDA) au regard d'utilisation des transports en commun privés (transport d'entreprise ou d'administration, transport interentreprises, organisation du co-voiturage, déplacements à partir de parcs relais, modes de transport ou de déplacements d'appoint) ?
- Peut-on organiser des structures partenariales de coopération fournissant des services de déplacements et de portage à domicile pour fédérer les trajets à effectuer dans le cadre de PDE, de PDA, de transport à la demande, de services à la personne ?
- Quelles facilités de déplacements ont été accordées aux demandeurs d'emploi pour assurer leur mobilité à moindre coût ?
- Les services d'assistance aux chercheurs d'emploi (ANPE, Missions Locales, services d'aide à l'emploi des collectivités, des entreprises ou des associations, etc.) sont-ils bien accessibles à celles et à ceux qui n'ont pas de voiture ?

Des publics profitant de loisirs

Les attentes des gens concernant l'espace public au vu de leurs activités de loisirs portent essentiellement sur la "mobilité agréable". L'utilisation en toute sécurité de l'espace public pour les loisirs concerne plus particulièrement **les passants, les flâneurs, les promeneurs, les touristes et les sportifs**. On retrouve également dans les usages liés aux loisirs le lèche-vitrines et son corollaire, le transport des achats déjà mentionné au titre des publics à mobilité réduite.

Parmi les questions pertinentes à se poser concernant l'espace public figurent celles relatives à l'espace disponible, au confort, au plaisir, à l'esthétique, à la convivialité, au repos. En voici quelques-unes :

- Les passants disposent-ils de suffisamment de place pour faire du lèche-vitrines¹⁴ sans bloquer les autres cheminements piétonniers ?

¹² Eventuellement au moyen d'opérations de type "Pédibus" ou "Vélobus" mises en place depuis 1991 dans de nombreux pays étrangers. Ces opérations peuvent être permanentes ou temporaires, globales ou localisées. Une quarantaine de communes d'Ile de France a instauré des opérations "Pédibus" en suivant l'exemple réussi de Tremblay-en-France, initié en 2002. Des opérations "Vélobus" se calquent sur celle de Champigny-sur-Marne. D'autres opérations combinent "Pédibus" et "Vélobus" comme par exemple à Chambéry ou Mouhans-Sartoux.

¹³ Notamment pour celles qui habitent ou travaillent dans des lieux isolés ou mal desservis.

¹⁴ Le lèche-vitrines nécessite des surlargeurs, évaluées au minimum à un mètre (Agence d'urbanisme de Brest)

Une voirie pour tous

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

- Peut-on flâner aisément dans les lieux en se rendant à un spectacle ou en allant dîner ?
- Les promeneurs disposent-ils de cadres agréables et suffisamment protégés de la pollution atmosphérique et du bruit éventuellement généra par d'autres usages ?
- Ces espaces sont-ils adaptés à des promenades familiales en petit groupe ?
- Les jeunes enfants peuvent-ils se promener avec leurs parents sans risque ni danger, notamment au moyen de leurs divers engins ludiques à roulettes ?
- Quelle chaîne globale de déplacements offre-t-on aux promeneurs ?
- Comment sont intégrés dans l'espace public les itinéraires de randonnées pédestres ou cyclables ?
- Comment peut-on accéder aisément aux lieux de divertissement ?
- Comment est assuré le stationnement des véhicules pour les touristes, que ce soit en car, en camping-car, en voiture, en deux-roues ou à vélo ?
- Comment s'effectue la liaison entre ces points de stationnement et les monuments ou les quartiers à vocation touristique ?
- Comment les cheminements touristiques peuvent-ils être repérés aisément par des touristes ne parlant pas le Français ?
- De quelles facilités disposent les touristes dans leur chaîne globale de déplacements ?
- Les sportifs disposent-ils de cheminements continus et sécurisés pour pratiquer leur sport (joggers, cyclistes, patineurs, planchistes) ?

Des publics inactifs

Comme le repos, les congés, les temps libres concernent chaque individu à tout moment de sa vie, les publics inactifs sont à la fois les plus nombreux et les plus variés. Les attentes des publics inactifs au regard de l'espace public concernent davantage les activités et la mobilité de la vie quotidienne. Les publics particulièrement concernés par cet aspect sont **les badauds, les enfants, les femmes et les hommes dans leurs moments de détente, les retraités, les invalides, les chômeurs, les sans-emploi, les mendiants, les Sans Domicile Fixe.**

Parmi les questions pertinentes à se poser figurent celles de l'accessibilité aux services, de l'attractivité, de la convivialité, de la détente, du repos et de la satisfaction des besoins essentiels vitaux. En voici quelques-unes :

- Les badauds disposent-ils de suffisamment d'espace pour flâner sans gêner les trajets des piétons pressés, des personnes handicapées, chargées ou à mobilité réduite ?
- Les enfants disposent-ils d'espaces de jeux à proximité ?
- Où peut-on jouer au ballon dans l'environnement immédiat ?
- Comment les joueurs de boules peuvent-ils profiter de certaines parties de l'espace public ou comment vont-ils s'approprier certains espaces pour leur passe-temps ?
- Les lieux ont-ils été conçus pour pouvoir se détendre, se reposer, prendre l'air, profiter de l'espace public ?
- A-t-on multiplié les possibilités de s'asseoir, à l'instar de ce qui se pratique dans de nombreux autres pays, tels l'Espagne par exemple ?
- A-t-on intégré l'implantation de bancs publics dans une approche ergonomique leur permettant d'être utiles, agréables, suffisamment à l'abri (du soleil notamment) et protégés (des crottes d'oiseaux notamment), sans qu'ils gênent les cheminements ni qu'ils soient relégués dans des espaces résiduels ?
- Comment ont été intégrées plus généralement les questions de convivialité urbaine ?

Une voirie pour tous

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

- Comment les services sociaux ont-ils été associés à la conception des espaces publics pour assister les personnes en grande précarité et leur permettre d'accéder aux besoins de première nécessité ?
- A-t-on intégré dans l'esthétique urbaine ou paysagère les contraintes de ramassage (feuilles, déchets divers), de nettoyage, d'entretien et de maintenance ?

Des publics de civilités différentes

Les individus utilisant l'espace public ont des comportements très variés et il importe de prendre en compte les risques d'incivilités pour mettre en place des processus de prévention. Les incivilités sur l'espace public ont été déclinées ici en trois catégories : des publics à comportement sans gêne, des publics agressifs, des publics hors la loi.

Des publics à comportement sans gêne

Par rapport aux publics à comportement sans gêne, le problème qui se pose est d'essayer d'anticiper leurs comportements pour prendre les mesures préventives destinées à les empêcher ou à limiter leurs effets. Il s'agit ici de faits concrets à prendre en compte et à anticiper sans tomber dans le travers d'opinions personnelles à caractère moralisateur.

Les comportements sans gêne les plus répandus sont sans nul doute ceux des "**arrogant(e)s sans complexes**" qui n'ont aucun respect d'autrui, qui se moquent des règlements, qui estiment avoir tous les droits sans qu'ils n'aient aucun devoir.

Les nouveaux modes de consommation génèrent également de nouvelles pratiques de la vie quotidienne se traduisant de fait par un certain nombre de petites incivilités dont il vaut mieux avoir préalablement conscience afin de mieux s'en prévenir : **cracher, fumer, mâcher des chewing-gums, grignoter, manger, boire, faire la fête**, autant d'actions générant des questions pertinentes à se poser telles que, par exemple :

- Quelles mesures mettre en place dès le départ pour réprimer efficacement les incivilités et les comportements gênants pour les autres publics et usagers ?
- Comment enlève-t-on rapidement et efficacement tous les obstacles mobiles entravant les cheminements et les usages de l'espace public ?
- Quels moyens se donner pour avoir une fourrière qui soit dissuasive au regard du stationnement gênant pour tous les types de véhicules, y compris les deux-roues ?¹⁵
- En l'absence de ces moyens, ne vaut-il pas mieux différer les projets plutôt que de gaspiller de l'argent dans des aménagements dont l'usage sera détourné faute de pouvoir faire respecter les règles ?
- Comment veille-t-on à un certain respect de la civilité sur l'espace public ?
- Peut-on limiter les crachats sur la voie publique par des actions de prévention et de répression ?
- Les revêtements utilisés permettent-ils de décoller facilement les chewing-gum sans avoir à s'équiper de machines spéciales coûteuses à l'achat et à l'utilisation ?

¹⁵ En l'état actuel de la législation, les collectivités territoriales n'ont pas les moyens de mettre en œuvre une véritable politique de stationnement, car elles n'ont pas la maîtrise de nombreux paramètres (niveau des amendes, modes de recouvrement, etc.) ni de possibilité d'agir au plan intercommunal. Voir le problème de la dépénalisation du stationnement évoqué en annexe 14 "Stationnement sur la voie publique".

Une voirie pour tous

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

- Quelles précautions ont été prises vis-à-vis des jets de mégots et des risques potentiels d'incendie ?¹⁶
- Face aux nouvelles pratiques de la vie quotidienne où de plus en plus de gens grignotent, mangent et boivent sur la voie publique tout en se déplaçant, quels dispositifs et quelles mesures permettent de collecter ces nouveaux déchets et d'assurer la propreté de l'espace public ?
- Ces dispositifs de collecte permettent-ils un tri sélectif, notamment pour les canettes et les bouteilles ?
- Les poubelles ont-elles été implantées sans gêner les cheminements des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées ?
- Les graisses alimentaires dégoulinant des produits à emporter de la restauration rapide risquent-elles de s'incruster durablement dans les revêtements de sol ?
- Comment se prémunir contre la profusion de miettes et de petits déchets alimentaires pourrissant sur l'espace public ?
- Comment se prémunir contre la profusion de sacs et de papiers gras dont les gens se débarrassent dans les plantations d'agrément ?
- Comment peut-on éviter la profusion de bouteilles brisées et de canettes sur les sols ?
- Faut-il lancer une campagne de sensibilisation à la propreté et au respect parallèlement à la réalisation d'aménagements sur l'espace public ?

Des publics à comportement agressif

Pour prévenir les risques dus à des comportements agressifs et s'en préoccuper dès la conception, il n'y a guère d'autres approches que d'essayer de travailler avec "se mettre dans la peau" **d'un ivrogne, d'un drogué, d'un marginal agressif, d'un obsédé sexuel, d'un voyou**, pour imaginer comment il pourrait utiliser les lieux à des fins agressives.

Les questions pertinentes doivent permettre d'éviter les facteurs aggravants d'insécurité. En voici quelques-unes :

- Les mesures prises ou les aménagements effectués permettent-ils d'éviter l'occupation permanente des lieux par de petits groupes de personnes agressives ?
- Subsiste-t-il des recoins ou des zones d'ombre propices aux agressions ?
- Des parties fragiles du mobilier urbain ne peuvent-elles pas être arrachées et utilisées à des fins d'agression ?
- Un comité ou le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance peut-il apporter une contribution utile à la réflexion et aux projets ?

Des publics hors la loi

Anticiper les détournements d'usage par des publics se mettant hors la loi est aujourd'hui indispensable avant la réalisation d'aménagements de l'espace public. Et ne pas l'anticiper coûte généralement très cher à la collectivité. De nombreux exemples d'aménagements importants ont montré que des espaces publics, conçus à l'origine pour offrir au public un cadre paysager agréable, se transformaient rapidement en lieux propices aux tags, aux vols ou à la prostitution.

¹⁶ Telles par exemple, les dispositifs anti-mégots développés par les Autoroutes du Sud de la France pour limiter les trop nombreux départs de feux en bord de route dus aux mégots dans la garrigue ou la forêt méditerranéenne.

Une voirie pour tous

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

Il importe donc d'associer ou de solliciter l'avis des différents services spécialisés dans la sécurité, tels la police, la gendarmerie, les services de la Protection Judiciaire de la Jeunesse, les comités de sécurité des collectivités territoriales, etc., afin de prévenir les détournements de l'espace public qui pourraient être faits par **les tagueurs, les vendeurs à la sauvette, les revendeurs de drogue ou d'objets volés, les trafiquants divers, les pickpockets, les racketteurs, les voleurs, les prostitué(e)s, les pédophiles, les bandits, les terroristes.**

Parmi les nombreuses questions pertinentes à se poser en liaison avec les spécialistes de la sécurité, quelques-unes concernent plus particulièrement les problèmes de conception et d'exploitation de l'espace public :

- Les efforts à réaliser pour créer un cadre convivial et agréable ne risquent-ils pas d'être vandalisés par des tags ?
- Prévoit-on dès le départ un traitement des surfaces par de l'anti-graffiti et un système d'intervention pour leur nettoyage ?
- Les plantations envisagées sur l'espace public sont-elles à l'abri des vols ? ¹⁷
- Quel fonctionnement de l'espace public sera engendré par la configuration des lieux dans la pénombre ou l'obscurité ?
- Quelles sont les différentes caches possibles qui pourraient être utilisées à des fins terroristes, soit pour faire un maximum de dégâts sans tuer, soit aussi pour tuer ou atteindre un maximum de personnes ?

Des publics en groupes

On ne peut achever cette revue des différents publics sans dépasser le stade des individus ni aborder la question des regroupements de personnes. Ces publics en groupe ont été déclinés ici en trois catégories principales : des groupes familiaux, des petits groupes, des groupes de plus grande taille.

Des groupes familiaux

Imaginer l'usage de l'espace public par un groupe familial permet souvent d'optimiser les besoins en espace et les aménagements. Les familles étant de plus en plus diversifiées, on peut envisager les perceptions, les attitudes et les comportements que pourraient avoir le l'espace public les **célibataires ou "solos", les amoureux, les couples, les familles complètes, les familles monoparentales, les familles recomposées.**

La plupart des questions à se poser figurent déjà au titre des rubriques relatives aux loisirs et à l'inactivité. On peut y ajouter les quelques questions complémentaires suivantes :

- Les besoins en espace permettant aux familles de se déplacer et de circuler sont-ils suffisamment bien appréhendés ?
- A-t-on offert aux déplacements familiaux, qui s'effectuent la plupart du temps en voiture pour des questions de commodité, suffisamment de cheminements agréables, confortables, sûrs et continus pour les parcours pédestres terminaux ? ¹⁸

¹⁷ Cette question qui aurait semblé absurde dans les années 80 se pose actuellement avec acuité, car de nombreuses plantations d'agrément sur l'espace public, surtout avec des essences rares, ont été dérobées par des particuliers ou par des groupes organisés.

¹⁸ Il est important que ce problème soit systématiquement inclus dans les politiques de stationnement.

Une voirie pour tous

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

- Les familles peuvent-elles disposer de suffisamment d'emplacements de repos pour pouvoir se détendre ou faire une pause ?
- Les familles monoparentales, les couples, les amoureux peuvent-ils disposer de bancs publics ou d'autres espaces pour pouvoir se retrouver ou partager des moments ensemble ?

Des petits groupes

Imaginer l'usage de l'espace public par des petits groupes permet comme précédemment d'optimiser les réponses apportées par les approches effectuées pour les différents publics : quel usage en effectueront **un groupe d'amis, un groupe de copines, une bande de copains, une bande de fêtards** ?

Parmi les questions pertinentes à se poser, trois semblent plus particulièrement importantes :

- Les petits groupes disposent-ils de suffisamment d'espace pour circuler ensemble, discuter, faire des pauses sans gêner les autres publics ?
- Quelles mesures ont été prises pour limiter les débordements éventuels pouvant émaner de petits groupes éméchés ?
- Quelles mesures de sécurité faut-il mettre en œuvre pour limiter les risques de dérapages pouvant émaner de quelques individus regroupés en bande ?

Des groupes de plus grande taille

Le problème du déplacement en groupes plus importants est une question qui mérite une très grande attention. Le déplacement en groupe fait en effet partie intégrante des nouvelles pratiques sociales et l'espace public est amené à accueillir de plus en plus **de groupes d'enfants, de groupes de personnes âgées, de groupes de touristes, de groupes de sportifs, de groupes de professionnels, de manifestants**.

Les questions correspondantes à se poser concernent évidemment les besoins en espaces pour des déplacements en groupe qui soient sûrs, continus et confortables, tout en se référant à des politiques plus globales intégrant les différents plans de déplacements en groupe, dont les PDS, les PDE et les PDA.¹⁹ En voici quelques-unes :

- Comment sont amenés à se déplacer les groupes d'enfants dans le cadre de leurs déplacements scolaires et extrascolaires ?
- La mise en œuvre de zones 30 intégrant les trajets scolaires permet-elle d'assurer des cheminements de proximité domicile – école – loisirs dans un périmètre de l'ordre du kilomètre ?
- Les itinéraires possibles de "pédibus", "vélobus", "patinettobus" pouvant être mis en œuvre ont-ils été intégrés dans la réflexion ?²⁰
- Y a-t-il eu sensibilisation des parents d'élèves et concertation avec eux sur les problèmes relatifs aux déplacements des groupes d'enfants ?
- Les déplacements de groupes d'enfants au titre de leurs activités de loisirs ou de centre aéré ont-ils été intégrés dans la réflexion ?

¹⁹ Plans de Déplacements Scolaires (PDS), Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), Plans de Déplacements d'Administration (PDA).

²⁰ Ces déplacements scolaires sont développés en annexe 16 "Transports en commun et transports publics"

Une voirie pour tous

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

- Les déplacements de groupes de personnes âgées ont-ils été intégrés dans la réflexion et la conception ?
- Face aux problèmes de sécurité des groupes de publics et d'usagers vulnérables, a-t-on examiné des solutions permettant de faciliter les cheminements les plus directs en groupe, telles par exemple de larges trottoirs traversants ?
- Les groupes de touristes et de visiteurs disposent-ils de suffisamment d'espace pour s'arrêter et écouter des explications au droit des emplacements remarquables sans gêner les autres publics ou usagers ?
- Comment les groupes de professionnels, de participants à des manifestations, des réunions, des colloques, ..., vont-ils se déplacer avec fiabilité et utiliser l'espace public en toute sécurité ?
- L'espace public permet-il d'accueillir des manifestations exceptionnelles rassemblant de multiples groupes de personnes sans poser de problème ?

Les différents usagers

Synthèse rédigée en décembre 2004 à partir des travaux effectués par Frédéric GERAADS et Maryse JACOB

Cette liste des différents usagers n'est pas présentée sous forme de questions comme pour les différents publics, mais sous forme de liste d'usagers, assortie de recommandations.

La première raison est **qu'à chaque type d'utilisateur doit correspondre une décision : imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher son accès à l'espace public**. Cette décision doit être **prise par les responsables politiques en fonction de la loi, de la politique urbaine choisie, des lieux et des priorités** établies en matière de voiries et d'espaces publics.

La seconde raison est que la liaison entre types d'usagers et types de réponses à apporter est beaucoup plus conventionnelle et stéréotypée que pour les différents types de publics.

Les usagers de la voie publique ont été déclinés ci-après en quatre catégories : les usagers professionnels²¹, les usagers des transports²², les usagers en groupe et les organisations²³ et, pour finir, les animaux qui utilisent l'espace public.

Les usagers professionnels

Les usagers professionnels sont en fait les plus nombreux et ceux pour lesquels l'accessibilité à certaines parties de l'espace public se pose avec le plus d'acuité.

Ces professionnels ont été déclinés ici en six catégories : les professionnels de services, les professionnels de l'acheminement, les professionnels de l'accompagnement, les professionnels de la santé et de la sécurité, les professionnels de l'exploitation et de la maintenance, les professionnels du bâtiment et des travaux publics.

²¹ C'est-à-dire les professionnels qui exercent un métier étroitement lié à l'utilisation de la voie publique.

²² C'est-à-dire les personnes qui effectuent des déplacements soit par des véhicules de transports en commun, soit par des véhicules de transports individuels, soit par des modes plus vulnérables de déplacement.

²³ C'est-à-dire les organismes structurés ou les groupes d'usagers qui utilisent la voirie de façon collective pour un usage spécifique et déterminé.

Une voirie pour tous

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

Les professionnels des services

L'objectif recherché doit être d'assurer leur activité sans qu'elle se fasse au détriment des autres usagers et sans qu'elle entraîne une trop grande occupation de l'espace public.

- **Artisans** : leur assurer la possibilité d'effectuer leurs interventions.²⁴
- **Commerçants** : assurer l'accessibilité des clients²⁵ et des marchandises.
- **Cafetiers** : préserver les cheminements sécurisés pour les piétons et les PMR.²⁶
- **Restaurateurs** : veiller à éviter la présence d'obstacles gênants.²⁷
- **Marchands ambulants** : définir une politique et assurer sa mise en œuvre.
- **Artistes et créateurs** : faciliter, permettre ou pénaliser leur accès selon les lieux.
- **Publicitaires** : définir une politique précise et cohérente en fonction des lieux.

Les professionnels de l'acheminement

L'objectif recherché doit être de leur permettre de charger, décharger, déposer des colis, entreposer provisoirement des objets, en assurer la manutention.

- **Postiers** : préserver les parcours de délivrance du courrier en porte-à-porte.
- **Coursiers**²⁸ : faciliter la dépose-minute pour les deux-roues motorisés et les petits véhicules.
- **Livreurs à domicile**²⁹ : faciliter les arrêts brefs.
- **Monocolistes**³⁰ : faciliter les arrêts brefs.
- **Dabistes**³¹ : assurer un cheminement sécurisé le plus court possible entre leur véhicule et le Distributeur Automatique de Billets.
- **Convoyeurs de fonds** : assurer le dégagement des leurs emplacements réservés.
- **Intégrateurs**³² : faciliter les arrêts brefs des fourgons de messagerie.

²⁴ Problème complexe et important tant pour l'accès que pour l'approvisionnement en matériels et en matériaux. Cette question est traitée de façon plus détaillée dans l'annexe 14 "Stationnement sur la voie publique". Des possibilités sont également offertes aux artisans par le biais de dérogation sur demande pour accéder aux zones réglementées et/ou par des emplacements réservés "livraisons-services" pour les livreurs et les artisans.

²⁵ Le dialogue avec les commerçants est très souvent biaisé par deux phénomènes spécifiques : 1 – Les commerçants argumentent souvent la base de préjugés (par exemple sur ce slogan américain stupide "no parking, no business" qui ne s'avère vrai que dans les bourgades arriérées du Middle West). 2 – Tout ce qui peut modifier l'équilibre concurrentiel et le chiffre d'affaire est particulièrement sensible et génère par principe une véritable résistance au changement.

²⁶ Notamment en délimitant strictement l'extension des terrasses sur l'espace public et en contrôlant que les tables et les chaises n'occupent pas les trottoirs au-delà des limites, empêchant ainsi le passage des piétons, des poussettes, des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées.

²⁷ Il s'agit souvent de leur faire prendre conscience qu'un menu mal placé sur un trottoir peut s'avérer très dangereux pour des aveugles et que des bacs à fleurs mal placés peuvent gêner les déplacements d'Utilisateurs de Fauteuils Roulants ou de malvoyants.

²⁸ Les coursiers acheminent des plis, des documents et des petits colis "à la demande" et font en général des allers et retours sur de courtes distances qu'ils effectuent en scooter, en moto ou en petits véhicules utilitaires de moins de 1500 kg de PTAC.

²⁹ La livraison à domicile va de la simple pizza livrée à vélo, mobylette ou scooter à la livraison d'appareils ménagers encombrants tels que lave-linge ou réfrigérateur. Le développement du commerce électronique accroît ce type de déplacements. Le portage à domicile est évoqué en annexe 16 "Transports en commun et transports publics".

³⁰ Les monocolistes réalisent des transports de colis de moins de 30kg à l'aide de petits véhicules utilitaires.

³¹ DAB : Distributeur Automatique de Billets. Le dabiste est la personne qui approvisionne les DAB. Ils sont particulièrement vulnérables aux agressions préméditées.

³² Les intégrateurs sont des opérateurs internationaux spécialisés dans la messagerie express, utilisant en général de petits fourgons de livraison.

Une voirie pour tous

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

- **Messagers**³³ : faciliter les arrêts brefs, examiner le cas des pharmacies.
- **Chauffeurs livreurs** : faciliter le cheminement sur le "dernier hectomètre".³⁴
- **Manutentionnaires** : veiller à l'absence de dénivellation sur les cheminements des diables et des engins de manutention.
- **Lotiers**³⁵ : assurer la facilité d'accès du véhicule au plus près de l'entreposage.
- **Transporteurs**³⁶ : veiller au respect des épures de giration dans les lieux concernés.
- **Déménageurs** : s'assurer des possibilités d'accès et de stationnement en cas de besoin.

Les professionnels de l'accompagnement

L'objectif recherché doit être de leur faciliter les tâches d'accompagnement et d'arrêts brefs pour déposer les personnes accompagnées.

- **Accompagnateurs**³⁷ : veiller aux dépose-minute et à la continuité des cheminements.
- **Educateurs et moniteurs** : leur assurer des cheminements suffisamment larges.
- **Guides** : leur assurer des cheminements suffisamment larges à partir des points d'arrêt.
- **Patrouilleurs du SAMU social** : faciliter les arrêts brefs.
- **Transporteurs d'enfants** : assurer la sécurité des points d'arrêt.
- **Chauffeurs de bus** : assurer le dégagement de leurs itinéraires et points d'arrêts.
- **Chauffeurs de cars** : assurer leur stationnement en connexion avec les autres modes.
- **Chauffeurs de taxis** : faciliter les arrêts brefs.

Les professionnels de la santé et de la sécurité

L'objectif recherché doit être de leur assurer obligatoirement un accès permanent et rapide en tous lieux.³⁸

- **Pompiers** : assurer un accès rapide de leurs véhicules en tous lieux.
- **Ambulanciers et urgentistes, SAMU, SMUR** : offrir un accès facile en tous lieux.
- **Médecins, infirmiers, assistants à domicile** : faciliter leur stationnement en courte durée.³⁹
- **Entrepreneurs de pompes funèbres** : veiller à l'accessibilité des cortèges funéraires.
- **Policiers** : assurer l'accessibilité pour les patrouilles et les interventions.
- **Démineurs** : leur assurer un accès rapide et un plan d'évacuation efficace.

³³ Les messagers acheminent des produits finis dans des colis de petite taille en effectuant des tournées de 30 à 40 livraisons à l'aide de camionnettes ou de petits fourgons. La livraison des médicaments entre également dans cette catégorie.

³⁴ Le "dernier hectomètre" est le parcours terminal entre le camion et le lieu d'entreposage de la livraison. Le hayon doit pouvoir se baisser au niveau du cheminement piétonnier ou du trottoir, qui doit permettre le passage des rolls ou des transpalettes.

³⁵ Les lotiers approvisionnent les chaînes de magasins avec des colis excédant 3 tonnes.

³⁶ Parmi les transporteurs figurent des transports spécialisés, notamment pour la livraison de fioul domestique ou pour l'approvisionnement alimentaire en température dirigée. Les normes d'hygiène pour les restaurateurs imposent à ce sujet un approvisionnement séparé des différents types de denrées.

³⁷ Les accompagnateurs sont des personnes qui accompagnent une ou des personnes vulnérables dans un itinéraire complexe utilisant plusieurs modes de transport, dont la marche pour les parcours initiaux et finaux.

³⁸ Cela implique notamment que les zones à accès limité et les zones piétonnes permettent d'accéder d'urgence en véhicule et que les rayons de giration des véhicules de pompiers soient vérifiés en tout point.

³⁹ Les médecins, infirmiers et assistants à domicile ont besoin d'emplacements de stationnement de courte durée (1/2 h., 1 h.) pouvant se gérer en temps partagé avec d'autres professions. Cela nécessite une politique de stationnement visant à interdire le stationnement sur la voie publique tout en permettant des arrêts limités à certains types d'usagers.

Une voirie pour tous

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

- **Vigiles et gardiens** : vérifier l'ergonomie générale de la sécurité.
- **Agents de Surveillance du Stationnement** : leur assurer des moyens efficaces.
- **Gardiens de parcs** (de stationnement, de square) : vérifier l'ergonomie des dispositifs.

Les professionnels de l'exploitation et de la maintenance

L'objectif recherché doit être de permettre l'accès de leurs véhicules et de leurs matériels en tous lieux d'intervention.

- **Gaziers** : veiller au respect des réglementations sur l'occupation de la voie publique.
- **Electriciens et éclairagistes** : assurer la sécurité des arrêts pour la maintenance.
- **Fontainiers** : assurer la sécurité des arrêts pour les interventions sur les réseaux d'eau.
- **Techniciens des réseaux urbains** :⁴⁰ veiller à la protection de leurs réseaux.
- **Techniciens du nettoyage des voies** : veiller au bon écoulement des eaux.
- **Elagueurs et jardiniers** : permettre l'accès pour enlever les déchets végétaux.
- **Eboueurs** : définir une politique de gestion des déchets sur la voie publique.⁴¹

Les professionnels du bâtiment et des travaux publics

L'objectif recherché doit être de veiller à maintenir l'ensemble des cheminements des piétons et autres usagers vulnérables, notamment pour les personnes à mobilité réduite⁴², ainsi qu'à la protection des chantiers.

- **Entrepreneurs de bâtiment** : assurer les cheminements à l'extérieur des palissades.
- **Entrepreneurs de VRD** : veiller à protéger les tranchées et les parcours des PMR.
- **Entrepreneurs de chaussées** : maintenir les passages des PMR pendant les travaux.

Les usagers des transports

Les usagers des transports sont déclinés ici en trois catégories : les usagers des transports en commun, les usagers des transports individuels, les usagers de modes vulnérables de déplacement.

Les usagers des transports en commun

L'objectif recherché doit être d'assurer l'accessibilité aux points d'arrêt et aux véhicules, et d'offrir aux usagers des points d'échanges faciles, commodes et sans danger.

- **Cars** : assurer l'accessibilité des arrêts de cars aux PMR, les interconnexions avec les autres modes et la commodité des cheminements avec sacs, valises, poussettes. Il convient aussi de sécuriser les arrêts de cars scolaires.
- **Bus et trolleybus** : veiller à l'accessibilité bus-voirie et au confort des points d'arrêt.

⁴⁰ Egoutiers (dotés éventuellement d'un camion vidangeur), techniciens des télécommunications, techniciens du chauffage urbain, techniciens des conduites enterrées.

⁴¹ Voir annexe 11 "Ordures et déchets dans l'espace public". Il s'agit également de former l'ensemble de la profession à ne pas encombrer les cheminements piétonniers de poubelles et d'assurer les possibilités de cheminement aux Personnes à Mobilité Réduite.

⁴² Il s'agit là aussi de sensibiliser l'ensemble de la profession à prendre en compte avant tout la continuité et la sécurité des cheminements des usagers vulnérables, quitte à gêner un peu plus les usagers non vulnérables dont les voitures, et notamment en réduisant la largeur des voies dédiées au trafic automobile pour offrir des parcours sécurisés aux usagers vulnérables.

Une voirie pour tous

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

- **Taxis et taxis collectifs**⁴³ : faciliter les arrêts brefs avec courses et bagages.
- **Tramways et tram-trains** : assurer l'accessibilité des arrêts et la sécurité des GLO.⁴⁴
- **Métro-rail et métro-bus**⁴⁵ : rendre les stations accessibles aux PMR.
- **Trains** : assurer les liaisons intermodales⁴⁶ et les facilités de dépose-minute.

Les usagers des transports individuels

L'objectif recherché doit être de réfléchir à leur circulation, à leur sécurité et au stationnement, d'assurer les interconnexions avec les zones à accès limité, de faciliter les parcours initiaux ou finaux. Pour chacun d'entre eux se pose la question d'imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher leur circulation en travaillant particulièrement les interfaces et les dérogations aux professionnels pour les Zones à Trafic Limité (ZTL).

- **Camionneurs** : définir une politique de livraisons pour les ZTL.⁴⁷
- **Automobilistes** : définir une politique cohérente de ZTL, d'arrêts et de stationnement.
- **Motards** : définir une politique stricte d'accès, de stationnement et de sécurité.⁴⁸
- **Scotéristes** : adapter la politique de ZTL aux scooters de déplacement professionnel.
- **Cyclomotoristes**⁴⁹ : examiner particulièrement la sécurité des scolaires.
- **Usagers d'autres deux roues motorisés** : voir les questions de bruit et de sécurité.

Les usagers de modes vulnérables de déplacement

Motards, scotéristes, cyclomotoristes et usagers d'autres deux-roues motorisés⁵⁰ constituent à la fois une catégorie d'usagers vulnérables et d'usagers dangereux vis-à-vis des autres usagers de modes de déplacements vulnérables, non motorisés (piétons, Personnes à Mobilité Réduite, patineurs, cyclistes). Pour ces autres usagers de modes vulnérables de déplacement, l'objectif recherché doit être de leur offrir des accès permanents dégagés d'obstacles et un niveau de sécurité important vis-à-vis des usagers non vulnérables.

⁴³ Dont les circuits de transports à la demande couplés avec du portage à domicile.

⁴⁴ GLO : Gabarit Limite d'Obstacle, visant notamment à assurer la sécurité des piétons, des personnes à mobilité réduite, des malvoyants et des aveugles. Cela nécessite un traitement particulier de l'espace public dans le périmètre du GLO afin que le danger soit détectable par l'ensemble des usagers de la voirie.

⁴⁵ Bien qu'il n'existe pas de métro-bus en France en 2004, ce moyen de transport se développe très rapidement dans d'autres pays à tous les stades de développement. Il a donc été mentionné ici et il est présenté en annexe 16 "Transports en commun et transports publics".

⁴⁶ Pour optimiser les liens entre les différents modes de transports, les points d'échange avec le transport ferré doivent faciliter l'accès aux autres réseaux de transport en commun, aux taxis, aux voitures, aux deux-roues et surtout aux piétons, dont les personnes à mobilité réduite. Il est indispensable d'associer des parc relais à proximité des gares, combinant des arrêts pour dépose-minute de type "K + R" ("Kiss and Ride"), des parcs pour les deux-roues de type "B + R" ("Bike and Ride") et des parcs de dissuasion pour voitures de type "P + R" ("Park and Ride").

⁴⁷ Types de camions pouvant accéder, encombrement, horaires, etc. Cf. annexe 10 "Livraisons et transport de marchandises en ville". Une fois que cette politique est définie, bien assurer le passage aux camionneurs ayant des autorisations d'accès (gabarits, rayons de giration,...).

⁴⁸ Cette politique vis-à-vis des motards doit absolument empêcher le stationnement anarchique des motos sur les cheminements piétons, qui entravent le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite. Les problèmes de bruit, de vitesse et de sécurité (insécurité provoquée par les motards, insécurité dont les motards sont victimes) touchent aussi aux problèmes de chaussées, de glissance, etc. Cf. annexe 9 "Deux-roues motorisés".

⁴⁹ Utilisateurs de cyclomoteurs, c'est-à-dire d'un deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ de cylindrée dont la vitesse maximale autorisée par construction ne peut dépasser les 45 km/h.

⁵⁰ Vélos électriques, segways, mini-scooters pliables, patinettes à moteur, etc. Cf. annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux".

Une voirie pour tous

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

- **Personnes à mobilité réduite**⁵¹ : maintenir leurs itinéraires dégagés de tout obstacle et de tout véhicule.
- **Piétons** : leur assurer suffisamment d'espace confortable pour se déplacer en groupe.
- **Patineurs** : sécuriser leurs cheminements et éviter les conflits avec les piétons.
- **Cyclistes** : assurer la continuité de leurs itinéraires, notamment au droit des carrefours.
- **Usagers de deux roues non motorisés** : leur assurer des trajets sécurisés et continus.

Les usagers en groupe et les organisations

L'objectif recherché doit être, pour les usagers en groupe et les organisations utilisant l'espace public de façon exceptionnelle ou périodique, de vérifier les facilités d'accès, de montage et de démontage de leurs installations. Le dialogue sur les aménagements peut en général se faire avec des représentants des diverses organisations concernées.

- **Marchés** : veiller à ce que les aménagements prévus ne posent pas de problèmes techniques aux marchés hebdomadaires ou périodiques.
- **Foires et brocantes** : s'assurer que la politique définie peut être mise en œuvre dans le moindre détail.
- **Associations diverses** : définir avec elles la place qu'elles risquent d'occuper sur la voie publique.
- **Organisations caritatives** : s'assurer de leurs besoins d'espace en liaison avec les politiques sociales.
- **Communautés religieuses** : voir particulièrement les abords des lieux de culte.
- **Organisateurs de cérémonies** : s'assurer qu'il est toujours faisable d'organiser des mariages, des enterrements, des hommages ou toute autres cérémonie locale.
- **Organisateurs d'événements exceptionnels**⁵² : penser aux spectacles, aux cirques, aux défilés, au tour de France, aux fêtes ou ferias et anticiper les problèmes éventuels avant de construire en dur.
- **Syndicats** : veiller aux problèmes de manifestations et aux problèmes de vandalisme pouvant en découler.
- **Police ou gendarmerie** : s'assurer de ne pas entraver involontairement leurs missions.
- **Armée** : étudier les problèmes de défilés (14 juillet,...) et de commémorations.

Les animaux qui utilisent l'espace public

L'objectif recherché doit être de permettre d'assurer à la fois l'hygiène publique, la non dégradation de mobiliers urbains et l'accessibilité aux animaux assistant les individus et les organisations.

- **Animaux de cirque** : y penser lors de la définition des emplacements correspondants.
- **Chevaux** : assurer des cheminements équestres sécurisés et intégrer dans le dialogue les organisations utilisant le cheval.⁵³

⁵¹ Personnes assistées ou non d'engins roulants non motorisés ou électriques. Cf. annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux".

⁵² Cf. publication "Transports et manifestations exceptionnelles" du Centre de Recherches Economiques de la CEMT – Conférence Européenne des Ministres des Transports, avril 2003.

⁵³ Police à cheval, Garde Républicaine, Cavalerie, clubs équestres, clubs de randonnées.

Une voirie pour tous

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

- **Chiens**⁵⁴ : définir une politique concernant les déjections canines, le nettoyage et l'aménagement "d'espaces chiens".⁵⁵
- **Oiseaux** : intégrer les problèmes de déjections aviaires dans la maintenance du mobilier urbain.⁵⁶

Conclusions et propositions sur les voiries de publics et d'usagers

Les listes qui viennent d'être évoquées apparaissent longues et fastidieuses, risquant de décourager la mise au point de solutions innovantes.

Mais c'est en fait tout le contraire, car elles favorisent la **mise en synergie de différents problèmes pour faire émerger des solutions originales**.

Intégrer dans le problème des livraisons en ville le problème des artisans, du transport à la demande, du portage à domicile et des emplacements réservés à la sécurité permet de déboucher sur des propositions intéressantes que la population peut s'approprier.

Privilégier les politiques d'arrêt bref sur chaussée en excluant le stationnement de longue durée permet à la fois d'assurer l'essentiel des services intéressant la population et d'aider les professionnels tels les artisans, les postiers, les livreurs, les messagers, les chauffeurs de taxi, les médecins, les gaziers, les techniciens des réseaux et de la voirie, les livreurs à domicile, etc.

Aménager des espaces piétonniers sans dénivellations profite à de très nombreux usagers : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, chauffeurs livreurs, postiers, ambulanciers, personnes allant faire leurs courses, etc.

Assurer une largeur suffisante aux piétons profite aux familles, aux groupes, aux écoliers, aux touristes, aux commerçants, etc.

Nous n'allons pas énumérer ici toutes les synergies possibles, car c'est à la fois impossible et fortement lié à la configuration des flux et des lieux, mais il est certain que **l'examen des publics et des usagers cibles permet de mettre en œuvre des solutions intelligentes et profitables à tous**.

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

⁵⁴ Les chiens peuvent se classer en deux grandes catégories : les chiens animaux de compagnie et les chiens ayant une fonction d'assistance professionnelle (chiens guides d'aveugles, chiens policiers, chiens douaniers, chiens sauveteurs, chiens de garde, chiens bergers, etc.).

⁵⁵ Des exemples de petits aménagements adaptés aux chiens intégrant les problèmes de déjections canines existent en 2004 dans de nombreuses villes étrangères ou françaises, parmi lesquelles Clermont-Ferrand, Fréjus, Grenoble, Houilles, le Havre, Montpellier, Rueil-Malmaison, Saint-Brieuc, et bien d'autres.

⁵⁶ Outre le problème de l'implantation des bancs publics, tous les projets architecturaux voulant jouer avec la transparence, les couleurs, l'éclairage extérieur et la luminosité sont confrontés à ces problèmes, même sur des aménagements modestes tels les points d'arrêt du tramway des Maréchaux à Paris.