

# Une voirie pour tous

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

### A13 – Sécurité et sûreté de l'espace public

Dans le chapitre 2.2, les notions de sécurité et de sûreté ont été explicitées. Sécurité et sûreté ont été un fil conducteur important de l'ensemble de la restitution et de ses annexes. C'est aussi un thème extrêmement vaste que cette annexe ne prétend évidemment pas traiter. De ce fait, elle s'intéressera plus particulièrement aux questions qui relient urbanisme, espaces publics, ville, sécurité et sûreté.

#### Quels liens entre urbanisme et sécurité des déplacements ?

*Geneviève LAFERRERE, CERTU, novembre 2002 et septembre 2004*

Le rapprochement des champs de l'urbanisme et des transports, introduit par la publication de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, en décembre 2001, doit permettre de remédier aux dysfonctionnements causés dans les agglomérations par l'étalement urbain : pollution, gaspillage d'espace, allongement des distances et des temps de déplacement, accidents ne sont que quelques-uns des symptômes révélateurs de ces dysfonctionnements.

La prise en compte de la sécurité des déplacements au sein de ce diptyque urbanisme – déplacements relève également d'une approche récente et d'un constat d'échec : traiter l'insécurité des rues en ne prenant en compte que ce qui se passe sur la voie elle-même, en n'intervenant que de façon ponctuelle et curative, est inefficace à long terme ou déplace le problème quelques mètres plus loin.

Malgré l'état parfois embryonnaire des connaissances et l'insuffisance des travaux sur le lien entre l'urbanisme et la sécurité des déplacements, ce texte essaie de mettre en évidence la nécessaire implication des acteurs de l'urbanisme pour réduire le nombre de conflits dans la ville et leur gravité.

#### *L'accident, symptôme d'un dysfonctionnement*

Longtemps, l'accident a été seulement considéré comme un dysfonctionnement du système "homme – véhicule – environnement" : cerner les relations entre ces trois composants permettait de comprendre à une micro-échelle le déroulement de l'accident afin d'élaborer des actions pour éviter sa répétition dans l'avenir.

Convenant bien à l'interurbain, cette analyse se révèle insuffisante dans la complexité du système urbain. C'est pourquoi l'INRETS<sup>1</sup> poursuit aujourd'hui des travaux de recherche sur les liens entre les phénomènes d'insécurité et l'environnement des voiries urbaines : une meilleure connaissance de ces liens permettrait certainement d'en tenir compte au moment des choix de planification et de conception urbaines.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> INRETS : Institut National de Recherches sur les Transports et la Sécurité.

<sup>2</sup> Thierry BRENAC, Marine MILLOT : "Liens entre insécurité routière, voirie et environnement urbain", INRETS 2000

## Une voirie pour tous

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

A partir d'une approche plus territoriale, des travaux récents<sup>3</sup> considèrent l'accident en milieu urbain comme l'interruption d'un déplacement et le resitue à une méso-échelle: « Les pratiques de déplacements sont conditionnées par la localisation des activités urbaines, tant dans les trajets que les choix de mode. On sait le lire dans les résultats d'enquête déplacements. On peut le lire sur le terrain. Les accidents apparaissent comme un élément de dysfonctionnement du système "cadre urbain - offre de voirie - demande de déplacements". Les problèmes de sécurité routière peuvent alors se traiter par l'intervention d'un large panel d'acteurs de l'aménagement : urbanistes pour la localisation des activités, ingénieurs et architectes pour la localisation des transports publics, l'aménagement de l'espace public, l'exploitation et la gestion des carrefours... »

### *Le mouvement et l'établissement*

« Voir la rue, quelles qu'en soient les dimensions et les innombrables variantes, voie restreinte ou vaste avenue..., penser la rue, c'est depuis toujours penser deux choses à la fois qui s'opposent et qu'elle associe, les faisant travailler ensemble... D'abord, association fondatrice du mouvement et de l'établissement : le construit est circulé, le circulé est construit, source d'un grand nombre d'usages, mais aussi de leur équilibre instable. »<sup>4</sup>

Cette vision de l'espace public à la fois mouvement et séjour, introduite dès la fin du XIXème par CERDA, nous renvoie à une première difficulté. Pendant longtemps, urbanistes et ingénieurs ont entretenu des relations courtoises mais distantes. Alain BIEBER<sup>5</sup>, lui, n'hésite pas à parler de relations tendues : « La création du ministère de l'Équipement (1964) avait concrétisé la prise de pouvoir des ingénieurs sur l'urbain, champ de régulation dont l'importance croissait au fil des Trente Glorieuses. Les urbanistes n'avaient pas apprécié. »

Devant la complexité du phénomène urbain, tant au niveau des dynamiques spatiales que des pratiques sociales, tous les spécialistes s'accordent à penser qu'il faut aujourd'hui avoir une vision homogène de la ville et non une approche cloisonnée, segmentée dans un système où les uns suivraient l'accessibilité résidentielle tandis que d'autres s'occuperaient de leur côté de résoudre les problèmes liés à la mobilité quotidienne (et notamment les accidents). Aux uns les décisions d'urbanisme, aux autres les projets de transport et de voirie : dans les textes de la loi SRU, au moins, ce temps est révolu ! Il reste encore à le faire passer dans les mentalités et dans les organisations.

### *Spirale de mobilité et spirale d'insécurité*

Les nouveaux outils de planification urbaine doivent permettre aux différents acteurs de construire ensemble un projet de territoire partagé, intégrant les différentes échelles (ville, quartier, logement) et associant les différents espaces de vie (centre et périphérie, urbain et rural). Le lien physique entre ces échelles et ces espaces sera toujours l'infrastructure : pourtant selon son gabarit, sa géométrie, son traitement paysager, elle rapprochera, elle reliera ou au contraire elle séparera, éloignera...

---

<sup>3</sup> François PROCHASSON : "Les territoires de la rue", 2000.

<sup>4</sup> Jean-Loup GOURDON : "La rue, essai sur l'économie de la forme urbaine".

<sup>5</sup> "L'accès à la ville – les mobilités spatiales en question".

## **Une voirie pour tous**

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

L'émergence des nouvelles formes d'urbanisation est totalement liée à l'hégémonie de l'automobile. Développer un réseau d'infrastructures rapide pour aller plus vite, plus loin pour accéder à son emploi ou à son domicile, est un choix d'urbanisme qui a des impacts sur la localisation et la typologie des accidents : ceux-ci se développent à l'interface entre réseau rapide et réseau urbain (entrée de ville) ainsi que sur les axes pénétrants. La spirale de la mobilité<sup>6</sup> qui interfère sur les décisions d'urbanisme se conjugue aussi avec une spirale de l'insécurité : « Il est possible de lire l'accident comme le résultat d'un manque de cohérence entre le développement de l'urbanisation, celui des infrastructures et le traitement des voies, entraînant un décalage entre l'activité d'un conducteur et la situation effectivement rencontrée. »<sup>7</sup>

On pressent bien, dans ce contexte, que la vision de l'accident -ou du risque d'accident- comme symptôme de dysfonctionnement du seul système de transport est trop restrictive : il y a une corrélation forte avec l'interface urbanisme et déplacement.

### *Partageons la rue*

Slogan du club des villes cyclables, dès sa création en 1989, cet objectif fort louable est repris dans l'article 96 de la loi SRU<sup>8</sup> : « Les PDU portent sur l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers... ». Mais comment entendre ce mot "partage" ?

Comme le souligne également Jean-Loup GOURDON, l'espace public est un lieu d'usages et d'échanges multiples, ce qui en fait sa richesse mais augmente aussi les risques de conflits. Rechercher la sécurité des piétons, des cyclistes, c'est vouloir retrouver la vocation première de l'espace public : l'urbanité. Qui mieux qu'un architecte ou un urbaniste peut aujourd'hui mener ce travail de refondation urbaine et éviter que se généralisent partout une ségrégation des usages et une affectation des espaces ? La demande d'espaces dédiés est forte : pistes cyclables, cheminements piétons, couloirs bus... La loi SRU a tendance à l'encourager (cf. article L 123-1 /6) : « Les PLU peuvent préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public... ». Cela alors même que les statistiques d'accidents montrent que ces séparations augmentent les risques de conflits aux points d'échanges.

Là encore il est nécessaire de mettre en cohérence les objectifs et de faire travailler ensemble, en équipe autour d'un projet, tous les acteurs, chacun apportant sa connaissance, sa compétence.

Exprimer dans un PADD<sup>9</sup> une vision globale et dynamique sur la ville oblige à utiliser en même temps une double focale : l'une pour la vision stratégique à long terme et l'autre proche des réalités et du vécu de ses habitants. L'un et l'autre sont profondément liés. Réduire

---

<sup>6</sup> Marc WIEL, "La transition urbaine", 1999

<sup>7</sup> Dominique FLEURY, "Sécurité et urbanisme", INRETS 1998

<sup>8</sup> SRU : "Solidarité et Renouvellement Urbains" ; PDU : "Plan de Déplacements Urbains" ; PLU : Plan Local d'Urbanisme.

<sup>9</sup> PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable.

## **Une voirie pour tous**

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

l'insécurité est un thème fédérateur qui interpelle les deux niveaux. On sait améliorer techniquement les performances des véhicules pour obtenir moins de pollution, moins de bruit, moins de consommation énergétique ; on ne sait pas réduire l'insécurité sans ré-interroger le fonctionnement de la ville.

### **Politique de la ville, sécurité et sûreté des espaces publics**

*Rédaction avril 2005*

La requalification des espaces publics est un élément clé de la réhabilitation de la ville et des lieux d'habitation. Requalifier les quartiers d'habitation par les espaces publics et leurs usages a toujours été le fer de lance de villes comme Barcelone, et ce de longue tradition.

Dans les Bouches du Rhône, bon nombre d'actions de ce type avaient été mises en œuvre au début des années 80 et avaient donné des résultats durables, publiés à l'époque sous forme de "fiches de cas" par le Service Technique de l'Urbanisme (STU).

### *Actions intégrées et sociologie de l'espace public*

Un travail intégré regroupant ingénieurs, architectes, paysagistes et sociologues, ainsi que des représentants de la population, centré autour de problèmes de sécurité et de sûreté de l'espace public, est la plupart du temps la "clé d'entrée" pour assurer cohérence, subsidiarité et synergies avec la politique de la ville.

A titre d'exemple, lors d'une visite improvisée d'évaluation<sup>10</sup> d'un quartier difficile de la conurbation marseillaise, où la très grande majorité des logements avait bénéficié de Prêts Locatifs Aidés Très Sociaux (PLA-TS), il avait été constaté que les espaces publics étaient agréables, parfaitement entretenus, propres et très bien appropriés par les habitants. Les plantations effectuées sur les espaces publics latéraux, en bordure de trottoir ou d'aires de jeux, étaient des rosiers parfaitement entretenus.

A l'issue de la visite, le paysagiste et le sociologue associés au projet avaient expliqué que, pour l'ensemble des habitants, la rose était considérée comme une marque de respect. Si l'on avait planté d'autorité du romarin ou toute autre essence locale, « comme le demandent souvent les Parisiens ou les riches Anglais qui s'installent dans la région », cela aurait été considéré comme une marque d'irrespect dans cette banlieue aux portes de la garrigue, où ces plantes abondent, et l'espace public aurait été méprisé et saccagé au lieu d'être approprié et de contribuer à la fierté des habitants du quartier.

Plus généralement en France, et notamment dans des quartiers regroupant plus d'une cinquantaine de nationalités différentes parmi les habitants, ce sont les espaces publics étudiés et co-produits avec les habitants pour répondre à des dysfonctionnements, notamment au plan de la sécurité et de la sûreté, qui connaissent vraiment des succès durables.

---

<sup>10</sup> Le terme "évaluation" est utilisé ici avec une notion de durabilité pour signifier que la visite portait sur des aménagements urbains bien intégrés et appropriés depuis plus de cinq ans.

# **Une voirie pour tous**

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

### *Politique de la ville et prévention de la délinquance*

Les fiches de cas "Politique de la ville et prévention de la délinquance" de la Délégation Interministérielle à la Ville<sup>11</sup>, évaluées dans la durée, montrent que ces actions réussies se construisent autour de processus permanents et suivis rassemblant de nombreux partenaires.

L'approche globale de prévention sur l'espace public de Vaulx-en-Velin est l'exemple type d'un processus continu mis en place depuis 1990 avec l'Etat, le Grand Lyon, la ville, la police nationale, la police municipale, les bailleurs sociaux, les éducateurs de prévention, le centre social, les écoles, les associations, les acteurs de terrain, les responsables de structures et les habitants.

Le système partenarial et mutualisé de médiation sur les espaces publics urbains appelé "Partenaires pour la ville" et mis en place en 1997 par la ville de Saint-Denis a comme partenaires la ville, le Ministère des Affaires Sociales, la RATP, la SNCF, EDF-GDF, la DIREN, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, Saint-Denis Habitat, la SCIC Habitat Ile de France, l'Université Paris VIII, l'Education Nationale, les bailleurs sociaux, l'AFPA.

Ces partenariats construits dans la durée constituent une des clés du succès de ces processus concernant, outre la ville elle-même, l'ensemble de ses espaces publics.

### *Sécurité et cohabitation sur la voie publique*

Les approches globales sécurité-sûreté baptisées "Villes plus sûres,..." mobilisent en général un grand nombre de partenaires autour d'un objectif commun. Les exemples sont multiples en France.

Pour revenir à l'exemple "Safer City" de Gloucester déjà cité au chapitre 3.2 "Mettre en place le processus de décision", le forum mobilise, en plus de la ville, la police, des magistrats, l'hôpital, les exploitants de bus, des groupes d'usagers, des personnes âgées, des personnes handicapées, des enfants, des moniteurs d'auto-école et les médias. On voit souvent sur les exemples étrangers des partenariats plus proches de l'ensemble des populations urbaines, incluant parfois des panels de citoyens comme cela a été évoqué au chapitre 3.3 "Favoriser l'appropriation collective".

Des journées d'échanges autour du thème "sécurité et cohabitation sur la voie publique" sont particulièrement mobilisatrices pour les décideurs et les praticiens, car elles touchent directement à leurs problèmes quotidiens. Elles permettent souvent par ailleurs de distribuer des "tirés à part" de quatre pages, particulièrement efficaces pour enclencher des processus, des méthodologies et des actions performantes auprès des collectivités locales.

C'est par exemple le cas, parmi d'autres, de la journée du 9 décembre 2004 co-organisée par le CERTU et Techni.Cités sur le thème "Sécurité routière en ville, piétons, vélos, motos : que se passe-t-il en Europe ?", permettant de faire le point sur les meilleures pratiques internationales

---

<sup>11</sup> Fiches consultables à partir du Guide Repères 2004 figurant sur le site Internet de la DIV à l'adresse : <http://i.ville.gouv.fr/divbib/doc/prevention-delinquance.pdf>.

## Une voirie pour tous

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

de "sécurité durable", ou de celles réalisées dans le cadre du programme Interface Urbanisme Déplacements (IUD) pour décloisonner les politiques et les pratiques sectorielles.<sup>12</sup>

**Deux conclusions essentielles se dégagent plus particulièrement** de tout ce qui vient d'être présenté dans les deux premières parties de cette annexe.

Il est tout d'abord fortement souhaitable de **poursuivre le développement des synergies entre les politiques urbaines, les politiques de la ville et le traitement des espaces publics permettant d'améliorer la sécurité et la sûreté** pour les publics et les usagers.

Il est ensuite essentiel de **poursuivre et développer les journées d'information et de qualification interprofessionnelles autour du thème "sécurité et cohabitation sur la voie publique" ciblées à la fois vers les élus, les décideurs et les praticiens** pour obtenir un espace public de qualité, sûr et durable co-produit avec l'ensemble des acteurs.

### Incivilités et délinquance sur la voie publique

*Rédaction avril 2005*

Sécurité et sûreté dépendent généralement d'un bon équilibre entre la prévention, la dissuasion et la répression, équilibre qui se construit dans la durée.

A titre d'exemple concernant la sécurité routière, ce sont les actions menées dans ces trois domaines depuis une quinzaine d'années par le Conseil Général des Hauts de Seine qui font que ce département ne connaît plus aujourd'hui d'accidents mortels en zone urbaine.

Il est toutefois un domaine où cet équilibre entre prévention, dissuasion et répression fait défaut, c'est celui des incivilités et de la délinquance sur la voie publique.

Paradoxalement, la "culture de résultats" imposée aux forces de police les a conduit à abandonner totalement l'enregistrement et la poursuite d'un certain nombre de délits de voie publique pour des questions d'efficacité au regard des statistiques relatives aux résultats, l'absence de "code de la rue" ne facilitant pas la poursuite facile et rapide de ce type de délinquance dans des services de police souvent démunis de moyens.

### Exemple typique de délinquance de voie publique

*Rédaction septembre 2004*

Alors que les médias, les associations d'usagers et les syndicats de police commençaient à dénoncer en 2004 les effets pervers de la "culture de résultats" imposée aux forces de police, un des membres du groupe "Une Voirie pour Tous" a lui-même été victime de ce type d'incivilités et de délinquance de la voie publique mêlant insécurité routière et comportements agressifs.

---

<sup>12</sup> Les actions du programme IUD ont conduit à l'élaboration d'un classeur "évolutif" sur la prise en compte de la sécurité des déplacements dans les documents d'urbanisme et dans les différents métiers de l'urbanisme et de l'aménagement.

## **Une voirie pour tous**

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

Cette agression malheureuse permet en revanche d'utiliser ici cet événement comme exemple typique de ces incivilités de voirie et des problèmes de fond qu'elles soulèvent.

Ce membre et son épouse traversaient un soir une voie proche de la place V. et H. Basch<sup>13</sup> dans le 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Le couple traversait tout à fait régulièrement sur un passage piétons lorsqu'un conducteur pressé emprunta la voie réservée aux bus, leur fonça dessus et manqua de les renverser. Après les avoir très brièvement invectivés verbalement, le conducteur est sorti de son véhicule et a agressé le membre à coups de pied, le laissant à terre devant de nombreux témoins, puis il est remonté précipitamment dans son véhicule et a pris la fuite après un démarrage en trombe. Les autres piétons témoins de cette agression, ainsi que le conducteur de la voiture qui s'était trouvée derrière le chauffard avant qu'il ne déboîte, sont venus au secours du couple et lui ont conseillé de porter plainte en lui donnant leurs coordonnées comme témoins. Plusieurs d'entre eux avaient pu en effet relever le numéro d'immatriculation du véhicule de l'agresseur.

Le lendemain, le couple est allé au Commissariat de l'arrondissement pour porter plainte contre l'agresseur. L'agent du Commissariat a enregistré seulement une main courante, mais n'a pas voulu faire procéder à l'enregistrement de la plainte, malgré un certificat de blessure délivré par un médecin du quartier venu apporter les premiers soins.

Le motif invoqué fut que, pour que le commissariat puisse recevoir une plainte pour agression corporelle, le certificat aurait dû être délivré par le service des urgences de l'Hôtel Dieu. Il aurait donc fallu que le membre demeure étendu sur la chaussée en attendant le SAMU ou les pompiers, et non qu'il regagne le trottoir où un médecin lui a prodigué les soins.

Un autre motif invoqué fut que, malgré de nombreux témoins, la procédure devait être obligatoirement judiciaire et passer par un tribunal, sans doute après plusieurs années d'attente, car le motif générateur de l'agression, circulation dans une voie réservée aux bus, ne permettait pas une action efficace des forces de police à l'encontre du conducteur du véhicule.

**Ce type de situation met bien en évidence le "vide juridique" français relatif aux incivilités et à la délinquance concernant la voie publique**, même si cette délinquance représente une quantité infime par rapport aux chiffres de la délinquance routière.

### ***L'équipement de l'espace public, une duperie entretenue depuis toujours***

*Rédigé par François PROCHASSON, chef de projet déplacements à l'agence de la mobilité de la Ville de Paris, pour le développement des méthodes de diagnostic participatif sur les usages de l'espace public, février 2005*

Première remarque, l'usager est accompagné dans ses déplacements d'une abondance exponentielle de panneaux et de signalisation au sol. Cette surenchère d'informations et prescriptions est à la hauteur du peu de respect qu'il porte à ces règles et recommandations.

Cette pratique d'équipement des rues en signalisation trouve pourtant un fondement solide : le but premier est de rappeler la règle, pour qu'en cas de conflit, elle soit incontestable et que le gestionnaire lui-même ne soit pas contesté pour son laxisme ou son inconséquence.

---

<sup>13</sup> Place prise à titre d'exemple dans l'annexe 7 pour l'application de l'approche systémique aux carrefours.

# Une voirie pour tous

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

On se soucie donc autant de rappeler la règle lorsqu'on est impuissant à la faire respecter que du respect proprement dit.

C'est donc une véritable duperie, avec toutes ses perversités : il y a des règles dont la transgression est considérée comme socialement admise (ne pas s'arrêter pour laisser passer un piéton prioritaire), ou au moins tolérée puisqu'on ne peut pas faire autrement (stationner sur un passage piéton lorsqu'il n'y a pas de place ailleurs).

L'aménageur intègre ces pratiques comme la normalité et s'interroge peu sur la pérennité de ces pratiques après l'aménagement.

Cette dimension pourra être d'autant mieux intégrée dans l'aménagement qu'elle sera prise en compte en amont. Le taux de respect des règles est donc un élément naturel d'un diagnostic.

### *Sécurité et vidéosurveillance de la voie publique*

*Rédaction avril 2005*

Au-delà du débat concernant les atteintes aux libertés individuelles qui passionnent partisans et adversaires de la vidéosurveillance, les évaluations menées sur les dispositifs montrent que c'est la capacité de réaction et la présence policière accompagnant la vidéosurveillance de la voie publique qui améliorent la sécurité, la sûreté et font baisser le sentiment d'insécurité dans le public.

Au contraire, tout système de vidéosurveillance non accompagné d'une force d'intervention policière réactive conduit inévitablement à une augmentation de l'insécurité : le caractère dissuasif des caméras diminue très vite avec le temps, les incivilités et la délinquance s'intensifient en raison du sentiment d'impunité qu'elles démontrent et du désir de défier ouvertement la loi devant des caméras censées surveiller la zone.

Pour qu'un système de vidéosurveillance, accompagné d'une forte capacité d'intervention policière, soit efficace, il faut en outre que les caméras puissent se protéger entre elles.

Un bon exemple est celui de la vidéosurveillance mise en place en 1998 pour redynamiser le centre ville de Roubaix<sup>14</sup>, où aucune caméra n'a subi de dégradation, et cela malgré une relative accessibilité (certaines n'étant situées qu'à 1,50 m du sol), les caméras se protégeant en revanche entre elles.

### **Normes et dispositifs de sécurité**

*Rédaction avril 2005*

#### *Normes de sécurité*

Un aspect négatif de la définition de normes de sécurité est que celles-ci sont souvent très largement dimensionnées, avec des marges parfois excessives. Lorsque plusieurs systèmes doivent cohabiter, chacun présente des marges de sécurité énormes qui s'additionnent entre

---

<sup>14</sup> Voir la rubrique 2 "Prévention situationnelle" des fiches de cas "Politique de la ville et prévention de la délinquance" de la DIV, déjà citées dans cette annexe.

# Une voirie pour tous

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

elles, empêchant le bon fonctionnement du système global, faute de marge de sécurité concernant l'ensemble du dispositif (et non de ses différentes parties individuelles).

Un exemple typique est l'interdiction faite aux cyclistes de circuler sur des emprises tramway dans certaines villes, par crainte qu'une roue se coince un jour dans un rail. Dans ces villes, les cyclistes utilisent malgré tout les emprises tramway pour circuler massivement sur ces espaces moins dangereux pour eux que la chaussée, et les cyclistes s'écartent spontanément du trajet du tram qui, de toutes façons, ne passe au mieux que toutes les 10 minutes et qui circule à la même allure qu'un vélo. Des cyclistes ont même tenté l'expérience pour vérifier si une roue pouvait se coincer dans un rail, et n'ont pas pu y arriver.

De nombreux autres exemples de ce type pourraient être cités. Au cas par cas, avec des services compétents et ouverts aux propositions, il est cependant possible de trouver des dispositifs intelligents convenant à tous (par exemple pour les échelles de pompiers à Lyon), en jouant sur les marges d'interprétation, tout en respectant l'esprit de la loi, dans les cas où sa lettre n'apporte pas de réponse très limpide.

### *Dispositifs de sécurité*

Un autre aspect négatif est la contradiction juridique que peuvent apporter certains dispositifs de sécurité.

Par exemple, si la mise en place de barrières automatiques d'accès permet d'assurer un certain contrôle sécurisé pour des accès (aux seuls véhicules autorisés) à partir de la voie publique pour de nombreux établissements recevant du public (hôpitaux, postes, etc.), ces barrières sont souvent commandées à partir de dispositifs de manœuvre implantés sur de petits trottoirs et condamnent de ce fait l'accès de ces établissements (entrée ou sortie) aux Utilisateurs de Fauteuils Roulants, en enfreignant ainsi les normes et la réglementation sur l'accessibilité aux personnes handicapées.

De même, la condamnation de certaines rues par des dispositifs automatiques peuvent entraver l'accessibilité des médecins ou de véhicules sanitaires légers devant porter assistance à des personnes âgées ou invalides.

Il convient donc de veiller à ce que ces dispositifs techniques de sécurité n'entravent pas l'accessibilité de certains usagers. Cela nécessite de **trouver des compromis entre divers règlements et normes contradictoires entre eux dans certaines situations pratiques de terrain.**

## **Conclusions et propositions sur la sécurité et la sûreté**

En conclusion, seules trois propositions ne figurant pas déjà dans d'autres annexes (telles les propositions relatives au respect de la règle) sont à effectuer au titre de la sécurité et de la sûreté de l'espace public, mais celle concernant la nécessité d'un "Code de la rue" apparaît tellement évidente qu'elle est à nouveau formulée, ce qui porte ainsi à quatre les propositions concluant cette annexe :

## Une voirie pour tous

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

**Poursuivre le développement des synergies entre les politiques de la ville et le traitement des espaces** améliorant la sécurité et la sûreté sur des voies publiques pour tous.

**Développer les journées de qualification interprofessionnelles** sur l'espace public en se servant du thème **"sécurité et cohabitation sur la voie publique"** ciblées à la fois **vers les décideurs et les praticiens.**

**Intégrer les incivilités génératrices d'inquiétude et d'insécurité dans le** projet de **"Code de la rue"** proposé au chapitre "Dépasser les conflits d'usage pour cohabiter en sécurité" et à l'annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

**Veiller à ce que les dispositifs techniques de sécurité n'entravent pas l'accessibilité** des Personnes à Mobilité Réduite ni des services de secours