

## Mettre en œuvre localement Voirie pour Tous

Mettre en œuvre les principes de la démarche Voirie pour Tous en pratique sur un projet finalisé local nécessite de **se poser préalablement de bonnes questions sur la cohérence globale** des différents objectifs à atteindre, sur l'organisation, la méthodologie, les critères de qualité...

### *Un ensemble de parties ne forme pas un tout*

Des approches sectorielles sans cohérence d'ensemble conduisent encore en ce 21<sup>ème</sup> siècle à des aberrations renvoyant une piètre image des décideurs aux populations qui vivent la réalité des lieux. Le cas réel de la ville d'A-C cité dans le rapport du CNT en est une bien triste illustration.

Au plan de ce qui peut paraître du détail, un abaissement de trottoir pour PMR rehaussé latéralement rendant de ce fait le trottoir impraticable, un trottoir interdit aux piétons parce que mal conçu, une bande cyclable sur trottoir dangereuse, inutilisable (et interdite par la loi), une bouche à incendie au milieu d'un cheminement piétonnier aménagé à grand frais, ... Le bêtisier de l'approche sectorielle sans cohérence ni vision globale est inépuisable !



Photos Jean-Charles POUTCHY-TIXIER, CGEDD, et Christiane IZEL, COLIAC

Il serait par exemple tout aussi aberrant d'aménager un cheminement en respectant au plus juste les normes d'accès aux fauteuils roulants sans vérifier préalablement que les chauffeurs livreurs ne soient pas empêchés de passer avec transpalette pour quelque 10 cm manquant dans un virage.

Ces quelques exemples montrent la nécessité d'**avoir une vision globale tout en apportant un soin particulier au traitement des détails**, à l'exploitation et à l'entretien dans le contexte local. Ils montrent également le besoin d'**expérimenter préalablement avec des moyens mobiles** et d'observer les différents usages avant de dépenser pour construire en dur.

Répondre aux attentes des gens, c'est d'abord **destiner la voie publique au public<sup>1</sup> plutôt qu'à l'usager<sup>2</sup>**. Les arbitrages supposent au préalable une réflexion sur les publics susceptibles d'utiliser l'espace public, pouvant conduire de ce fait à faciliter, permettre, pénaliser, limiter ou empêcher certains usages pour simplement laisser à d'autres usagers la possibilité d'utiliser l'espace public.

### *S'organiser et décider, c'est notamment :*

- ◆ **Organiser le pilotage** et le processus de décision dans le dialogue.
- ◆ **Se poser les bonnes questions** en amont, pour bien cerner les interactions, la cohérence, le déroulement des processus, la nature et la diversité des compétences à mobiliser.

1 Public : personnes ou groupes d'individus formant l'ensemble des citoyens (hommes, femmes, enfants, seniors, etc.). Le public a un droit d'accessibilité à l'espace public et à ses services.

2 Usager : personne ou catégorie d'individus utilisant l'espace public d'une façon précise, en liaison avec une activité ou un déplacement particulier (automobiliste, motard, cycliste, piéton, etc.).

- ◆ **Avancer avec pragmatisme** en renforçant la diversité des réponses possibles, en évitant aussi de trop segmenter les projets.
- ◆ **Définir des critères de qualité** locaux au-delà des trois critères de qualité essentiels: n'oublier personne, offrir le trajet le plus court au plus pénalisé, réduire les différentiels.
- ◆ **Veiller à déboucher sur des propositions partagées** sur l'avenir et l'intérêt général, en recherchant les situations gagnant/gagnant.
- ◆ **Bien comprendre le sens** d'un lieu et sa pratique sociale, en l'observant à des périodes différentes et en s'interrogeant sur le pourquoi des transgressions de règles et d'usages.
- ◆ **Anticiper les mutations techniques et sociales** concernant les modes de vie et les usages. Actualiser ainsi la politique des espaces de mobilité et de vie des habitants.
- ◆ **Décider politiquement de la place** qu'on veut donner à chacun dans l'espace public et sur les voiries (existantes ou à venir), en veillant particulièrement à la cohérence des itinéraires.
- ◆ **Redéfinir ainsi les diverses priorités** d'affectation de l'espace public (l'espace de la rue est rare) et des moyens qui leur sont consacrés, en adaptant les usages à la largeur disponible des rues, notamment en reportant hors voirie le stationnement automobile.
- ◆ **S'assurer que la voirie puisse bien procurer un ensemble de services** à la vie quotidienne de l'ensemble des habitants, à la vie en société et à l'économie locale.
- ◆ **Garantir aux personnes sans voiture une offre de déplacements** de qualité basée sur la maîtrise des temps de parcours, le confort et la qualité des itinéraires.
- ◆ **Favoriser l'appropriation collective**, notamment par la co-conception et l'adaptation aux usages réels de l'espace public.

### ***Concevoir et mettre en œuvre, c'est notamment :***

- ◆ **Traiter simultanément** l'accessibilité, les piétons, la place du vélo, le stationnement.
- ◆ **Garantir les trajets** les plus courts, les plus directs et les plus sûrs possibles aux piétons et aux modes de déplacements non motorisés, notamment dans les carrefours, quitte à remettre en cause des idées reçues ou des pratiques concernant la seule circulation automobile.
- ◆ **Adapter les rues aux déplacements de proximité lents et non motorisés**, par exemple en dégagant les trottoirs du mobilier urbain et des poubelles, en libérant certaines rues du stationnement sur voirie, en développant les double-sens cyclables qui sont, contrairement aux idées préconçues, un véritable moyen de réduire le risque d'accidents, d'apaiser les vitesses et de fluidifier la circulation.
- ◆ **Réduire les différentiels de vitesse**, généraliser et étendre la conduite apaisée, développer les Zones de Circulations Particulières à vitesse de circulation limitée (zones de rencontre, zones 30, ...), étendre les périmètres de zones à trafic limité dans l'espace ou dans le temps.
- ◆ **Offrir un espace de circulation convenable** aux Personnes à Mobilité Réduite, aux piétons et aux cyclistes, au-delà des seules obligations légales.
- ◆ **Assurer la continuité des itinéraires** piétonniers et cyclables et la sécurité de ces itinéraires en veillant à leur confort, leur attractivité et leur lisibilité.