

Conseil National des Transports

Une voirie pour tous



*Avenue Marceau et rue Pierre Premier de Serbie à Paris,
au droit de l'immeuble du Conseil National des Transports*

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

**Tome 1 : Rapport
du groupe de réflexion**

**animé par Hubert PEIGNE, Conseil Général des Ponts et Chaussées,
assisté par Jean-Charles POUTCHY-TIXIER, Conseil National des Transports**

Une voirie pour tous

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

Sommaire général

Tome 1 : Rapport du groupe de réflexion

Sommaire général

Avant propos

Synthèse et propositions ¹

Guide de lecture

Partie 1 : Problématique et enjeux

Chapitre 1.1 : Une problématique complexe

Chapitre 1.2 : Des principes et des enjeux

Partie 2 : Finalités à atteindre

Chapitre 2.1 : Approcher l'espace public comme un véritable système

Chapitre 2.2 : Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité

Chapitre 2.3 : Destiner la voie publique aux différents publics

Chapitre 2.4 : Assurer la cohérence d'ensemble

Partie 3 : Recommandations pour agir

Chapitre 3.1 : Considérer la voirie comme un ensemble de services

Chapitre 3.2 : Mettre en place le processus de décision

Chapitre 3.3 : Favoriser l'appropriation collective

Chapitre 3.4 : Déboucher sur des propositions partagées et durables

Table des matières du rapport (Tome 1)

¹ Pour faciliter une lecture rapide, la synthèse et les principales propositions ont été placées au début de ce document. Le sommaire détaillé figure à la fin de chaque tome sous forme de table des matières.

Une voirie pour tous

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

Tome 2 : Exemples & Annexes

Sommaire

Partie 1 : Groupe de travail et réflexions associées

- A 1 – Composition du groupe de travail et personnes auditionnées**
- A 2 – Propositions et recommandations externes au groupe**

Partie 2 : Exemples et compléments au rapport

- A 3 – Voiries de villes et de vies**
- A 4 – Voiries d'usages et de conflits**
- A 5 – Voiries de publics et d'usagers**
- A 6 – Accessibilité globale et mobilité durable**

Partie 3 : Annexes thématiques

- A 7 – Croisement des flux, carrefours et intersections**
- A 8 – Déplacements non motorisés et modes doux**
- A 9 – Deux-roues motorisés**
- A10 – Livraisons et transport des marchandises en ville**
- A11 – Ordures et déchets dans l'espace public**
- A12 – Revêtements et chaussées de l'espace public**
- A13 – Sécurité et sûreté de l'espace public**
- A14 – Stationnement sur la voie publique**
- A15 – Tarifications de zones et régulations d'accès**
- A16 – Transports en commun et transports publics**

Partie 4 : Repères

- A17 – Références bibliographiques**
- A18 – Liste des sigles et abréviations**

Table des matières des exemples et annexes (Tome 2)

Une voirie pour tous

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

Avant propos

"Partage de la voirie, comment dépasser les conflits d'usage" : tel était le titre original de ce groupe de réflexion. Ces mots reprenaient exactement les termes d'un problème évoqué par de nombreux acteurs des transports et de l'espace public. Mais ces mêmes acteurs sous-entendaient par ces termes aussi bien des notions de rassemblement que des notions de ségrégation. Cette ambiguïté cachait en fait de nombreux conflits d'usages et de sécurité tout en révélant à la fois une problématique complexe et d'importants enjeux pour l'avenir. C'est ce qui a conduit le groupe à se rebaptiser "Une voirie pour tous" et à y adjoindre le sous-titre plus explicite "Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage".

Ce groupe émane donc d'une "demande sociale" d'un certain nombre d'acteurs très divers de l'aménagement des voies et espaces publics. Des représentants de l'Etat, tels par exemple le Directeur des Routes et d'autres responsables au Ministère de l'Equipement, de Collectivités Territoriales, d'associations professionnelles, d'associations d'usagers ou d'autres organismes, souhaitaient une approche globale et cohérente de ce sujet, au-delà des approches sectorielles relatives à certains usages ou à certaines catégories d'usagers. C'est ainsi que ce thème de réflexion a été inscrit au programme du Conseil National des Transports suite à la réunion de sa section permanente en date du 17 décembre 2002. La présidence m'en a été confiée.

Les réflexions du groupe se sont insérées dans un contexte relativement complexe en raison de l'immensité de ce sujet qui touche à tous les modes de transports terrestres, à l'urbanisme, à l'aménagement, aux modes de vie, à l'attention prioritaire aux usagers vulnérables de l'espace public, aux nécessités de circulation des biens matériels dans nos villes, aux comportements, à l'appropriation, à la décentralisation, aux processus de décision, thèmes sur lesquels de multiples groupes et institutions sont mobilisés. Il s'agissait en conséquence d'inscrire ces travaux dans un processus subsidiaire et une démarche évolutive de développement véritablement durable et solidaire.

La restitution de ces travaux se veut à la fois ambitieuse et modeste : ambitieuse par leur richesse et leur ampleur, modeste devant le chemin qui reste à accomplir pour leur mise en œuvre concrète. Elle se traduit donc par ce **document d'étape constituant une base commune partagée** pour rappeler des principes, formuler des finalités, proposer pour agir, recommander des suites opérationnelles à donner, tant pour l'Etat que pour les Collectivités Territoriales, les professionnels, les écoles, les associations et tous acteurs de la voie publique.

Ainsi, **ce document a vocation de s'adresser à tous**, de l'élu au grand public en passant par le technicien et l'expert. Cette volonté d'une ouverture à tous publics a conduit à choisir la structure de ce document. "Synthèse et propositions" sont placées en tout début, pour permettre une lecture rapide. Le rapport se présente ensuite en trois parties assez denses, "Problématique et enjeux", "Finalités à atteindre", "Recommandations pour agir", notamment destinées aux différents acteurs et responsables de l'espace public. Les exemples concrets, les retours d'expériences, les méthodologies et développements thématiques, sont regroupés à la fin sous l'appellation "exemples et annexes", et sont plutôt destinés aux personnes et organismes chargés de poursuivre et mettre en œuvre "Une Voirie pour Tous".

Hubert PEIGNE, novembre 2004

Une voirie pour tous

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

Synthèse et propositions

Le thème "Une voirie pour tous" ne doit pas être considéré comme une incantation, mais comme un objectif partagé d'apporter une contribution utile pour résoudre un certain nombre de problèmes et pour répondre à de fortes attentes des élus, du public et des usagers qui vivent les villes d'aujourd'hui.

Le sous-titre "Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage" reflète plus particulièrement une demande permanente des collectivités territoriales.

Le présent document est une restitution des travaux s'appuyant sur les connaissances de terrain vastes, diverses et contrastées des membres du groupe, sur la France mais aussi sur d'autres pays.

Pourquoi cette volumineuse restitution ?

En préalable à cette question se posent en fait trois autres questions : Pourquoi ces travaux ? Dans quel but ? Et pour qui ?

L'utilité de travaux sur le thème "Une voirie pour tous" n'apparaît pas évidente au premier abord au vu des nombreuses publications d'ouvrages et d'articles sur la voirie, des nombreux colloques et journées organisés sur les thèmes de l'accessibilité et de la mobilité.

En effet, **de nombreuses politiques ont été initiées, évaluées et ont donné de bons résultats** : "villes plus sûres, quartiers sans accidents", "vivre et circuler en ville", politiques de transports en commun en ville et en site propre, politiques pour le vélo, itinéraires cyclables, villes piétonnes, zones 30, quartiers calmes, entrées de ville, Plans de Déplacements Urbains, ergonomie urbaine, "Ville Accessible à Tous", "Interface Urbanisme Déplacements" et bien d'autres réflexions, opérations et expérimentations riches d'enseignements et de progrès potentiel.

Mais il faut bien reconnaître aussi que **ces avancées se heurtent sur le terrain à des obstacles** solides et durables comme par exemple le refus d'une maîtrise plus restrictive du stationnement sur la voie publique, ou la poursuite d'un étalement urbain accessible uniquement par l'automobile, ou encore la peur d'adopter une politique de large réduction des vitesses, etc. L'évocation de la complexité croissante des choses (le droit, les conflits d'usage, les nouveaux usages ou services, les petits engins motorisés individuels,...) sert de prétexte pour ne pas vouloir surmonter ces obstacles, ce qui, on le sait, signifie la loi de la jungle au détriment des usagers les moins mobiles et les plus vulnérables.

En France, comme dans les autres pays d'Europe depuis plusieurs décennies, **on constate une très nette amélioration de la qualité de l'espace public urbain**, un essor des réflexions et réalisations d'aménagement, **mais aussi, de nombreuses erreurs et lacunes tenant au manque d'approche globale** en termes de publics, d'usagers et d'usages, ainsi qu'aux insuffisances en termes de savoir-faire et de concertation.

Une voirie pour tous

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

On relève aussi que **de nombreuses autres villes d'Europe**, villes d'Europe du Nord dans les années 80, puis d'Europe du Sud dans les années 90, puis d'Europe de l'Est en ce début de millénaire **ont fait et font preuve d'innovations majeures**.

Quant aux villes petites et moyennes, aux secteurs périurbains, le manque de compétences, d'assistance à la Maîtrise d'Ouvrage, à la conception et à la Maîtrise d'Œuvre est parfois si criant qu'il conduit encore en 2004 à des scénarios absurdes et catastrophiques tels que celui bien réel de la ville d'A-C présenté au début de l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies".

Les travaux effectués par le groupe depuis 2003 ont montré que **des méthodologies permettent de surmonter ces obstacles et de mettre en œuvre des politiques de sécurité et de cohabitation** sur la voie publique au-delà de ces conflits d'usage et pouvant profiter à tous. Mais montrer cela nécessite de l'illustrer par des exemples concrets, d'en tirer les facteurs de réussite et d'échec, de préciser le rôle des pouvoirs publics et des nombreux acteurs.

Comment et pour qui restituer la richesse, la multiplicité et la mise en cohérence des travaux, des réflexions, des échanges et des apports de tous ceux qui ont participé à "Une voirie pour tous" ?

Cette question n'a pas trouvé de réponse simple ni synthétique pour structurer cette restitution, car la multiplicité des propositions, des interactions et des acteurs concernés de ce système complexe que constitue l'espace public urbain actuel nécessite une vision partagée des problèmes, des méthodologies et des leçons des expériences.

Les liens établis avec diverses instances ou démarches en cours ont été fort nombreux. On peut citer notamment les démarches "Ville Accessible à Tous" et "La rue du futur", les réflexions du COLIAC¹ sur "Ville et vieillir", des projets européens sur la mobilité ou la voirie, les travaux de l'association mondiale de la route, les travaux parlementaires de Christian PHILIP et de Brigitte LE BRETHON, les travaux de clubs ou de groupes, tels ceux du club prospective Ecrin, du club des villes cyclables, de l'équipe "A Fortiori" (M. GILBERT, A. FAURE), du "groupe de Batz" (Y. CROZET, M.H. MASSOT, J.P. ORFEUIL), ceux d'administrations, des réseaux techniques et scientifiques de l'Etat et des collectivités territoriales, ceux de plusieurs villes, de multiples organismes et de personnes, tous mentionnés dans l'annexe 1 "Composition du groupe de travail et personnes auditionnées".

Ce rapport est donc une restitution (ou si l'on préfère, une "synthèse raisonnée") destinée à tous, constituant **une base commune partagée pour rappeler des principes, formuler des finalités, proposer pour agir et poursuivre dans la durée un processus** long, difficile mais indispensable, nécessitant l'implication de multiples acteurs.

¹ COLIAC : Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du Cadre bâti.

Une voirie pour tous

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

Sur quels principes conduire les actions ?

Quatre principes constituent tout d'abord la base pour conduire les actions : **garantir d'abord l'accessibilité incontournable** tels que l'accès rapide des services d'urgence, de santé, de secours et de sécurité ou encore l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, mais aussi aux livraisons ; **comprendre la vie au-delà de la ville** et notamment ce que vivent les gens dans les secteurs périurbains ; **donner le choix du mode de déplacement** et non pas astreindre la population à dépendre d'un seul mode ; **décider et choisir en toute lucidité**, en arbitrant sans céder aux mauvais compromis.

Assurer l'accessibilité pour tous, c'est aussi pour les pouvoirs publics placer au premier rang de leurs préoccupations les personnes pauvres, vulnérables, faibles. Pour l'espace public, cela se traduit par **changer le concept de normalité en perdant l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides**, des hommes actifs, jeunes et dynamiques, pour concevoir, dimensionner et gérer les aménagements des voiries et des espaces publics.

Les politiques établies par les pouvoirs publics doivent tendre à **rendre la ville, donc l'espace public, accessible à tous et d'abord aux personnes à mobilité réduite, à garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non motorisés, notamment aux carrefours, et à assurer aux personnes sans voiture une offre de déplacement de qualité.**

Les transports publics constituent un service de base pour tous, et toutes les politiques urbaines doivent tendre à les conforter. Ce principe est d'autant plus pertinent que les responsables sous-estiment considérablement le nombre des personnes qui ne peuvent pas disposer d'une voiture ou qui souhaitent vivement s'en passer. Souvent perçues comme une minorité, elles constituent en fait une majorité.

Si définir en termes absolus les usages et conflits de la voie publique s'avère impossible, étant donné leur nombre important, céder à la tentation de les minimiser, voire de les cacher, conduit inévitablement à l'échec et aux difficultés. Ces usages et ces conflits imposent des arbitrages qui ne sont pas les mêmes selon les voiries. **Certains de ces usages doivent être limités, encadrés pour laisser aux autres, tout simplement, la possibilité d'exister.**

Faciliter la cohabitation et optimiser l'usage des voiries passe en premier lieu par la réduction des différences de vitesses, des différences de vulnérabilité, des différences de débit. Vitesse, vulnérabilité et débit sont les trois facteurs clefs qui permettent de faire cohabiter les différents publics et usagers de la voie publique, ou qui requièrent au contraire d'en séparer certains pour des impératifs de sécurité. Les exemples étrangers donnent à réfléchir, non pas pour copier des solutions mais pour tirer des enseignements d'autres pays qui arrivent à privilégier la vie locale des quartiers sans y entraver la vie économique.

Enfin, il semble indispensable de renouer avec ce principe de base un peu perdu de vue de **destiner la voie publique au public**, plutôt qu'à des usagers, des usages ou des fonctions.

Une voirie pour tous

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

Quelles finalités à atteindre ?

Quatre finalités sont apparues fondamentales pour parvenir à une voirie accessible et destinée à tous :

- **Approcher l'espace public comme un véritable système**
- **Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité**
- **Destiner la voie publique aux différents publics**
- **Assurer la cohérence d'ensemble**

Ces quatre finalités majeures devant guider la méthodologie se traduisent par d'autres finalités plus fines, telles qu'assurer des allures homogènes, apaiser les pointes de vitesse, maîtriser les temps de déplacements, assurer l'accessibilité pour tous les publics et pour les marchandises, approcher l'accessibilité au niveau local, etc.

Ces finalités, qui sont détaillées dans la deuxième partie du rapport et qui contiennent de nombreux éléments méthodologiques, constituent une référence essentielle pour les chefs de projet, les concepteurs, les maîtres d'œuvre, l'ensemble des partenaires et des acteurs associés à l'élaboration ou à la requalification d'espaces publics sur le terrain.

Quelles recommandations pour agir ?

Les recommandations pour agir destinées plus particulièrement aux décideurs, élus, responsables administratifs, chefs de projet **sont également au nombre de quatre**, correspondant d'ailleurs à chacune des quatre phases de la démarche systémique permettant de parvenir à une voirie pour tous.

Chacune de ces quatre recommandations fondamentales pour agir se décline elle-même en quatre recommandations plus précises permettant de conduire l'action. La troisième partie du rapport donne des éléments pour en faciliter la mise en œuvre.

1 : Considérer la voirie comme un ensemble de services :

- Agir sur la dimension économique des déplacements
- Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public
- Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux
- Allier efficacité, simplicité et variabilité

2 : Mettre en place le processus de décision

- S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs
- Définir le processus de décision à partir des enjeux
- Organiser le dialogue
- Identifier les clefs pour réussir

3 : Favoriser l'appropriation collective

- Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés
- Générer l'adhésion de la population à des objectifs
- Prendre en considération les objections du public
- Générer l'appropriation collective des lieux

Une voirie pour tous

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

4 : Déboucher sur des propositions partagées et durables

- Offrir une qualité de voies publique répondant à tous les besoins
- Garantir l'accessibilité de tous face à l'exclusion
- Veiller au respect des personnes et des règles
- Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets

Quelles propositions mettre en œuvre ?

Les différents chapitres et annexes de "Une Voirie pour Tous" formulent au fil des textes quelques 250 propositions et recommandations. Bon nombre d'entre elles peuvent toutefois se regrouper et s'assembler pour constituer au final la présente liste de 150 recommandations. Pour en faciliter la lecture, elles ont été numérotées et réparties ici en 12 grandes catégories.

- 1 – Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous"
- 2 – Développer les méthodologies systémiques voiries et services
- 3 – Actualiser les outils techniques de la voirie
- 4 – Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle
- 5 – Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public
- 6 – Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable
- 7 – Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces
- 8 – Destiner vraiment la voie publique au public
- 9 – Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville
- 10 – Favoriser les modes de déplacements non motorisés
- 11 – Mettre en synergie des actions thématiques
- 12 – Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie

Parmi ces 150 propositions que l'on retrouvera intégralement en fin de cette synthèse, il a semblé souhaitable d'attirer l'attention, en raison de leur importance ou de leur facilité de mise en œuvre, sur les suivantes :

La première, préalable indispensable, serait de **définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public**. Ni la voirie ni les espaces publics n'ont de définition légale. Il suffirait pour cela de finaliser les travaux de la MIQCP ² effectués en 2001.

Une proposition facile serait de **faire connaître et diffuser largement auprès des élus et des responsables le "Guide pour les décideurs"** édité en 2003 par la Commission Européenne, parfaitement adapté aux problèmes de planification des voiries et espaces publics.

Une priorité serait également de **réactualiser et mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides pour qu'élus, maîtres d'ouvrage, concepteurs, techniciens et**

² MIQCP : Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques

Une voirie pour tous

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

maîtres d'œuvre puissent bénéficier d'un nouveau guide de la voirie urbaine, à mettre au point avec l'appui du CERTU³ et de l'AITF⁴.

Autre priorité aussi, **élaborer des cadres méthodologiques** donnant aux villes les moyens de mettre en place un **système coordonné** des services et des acteurs de l'espace public.

Qualifier les praticiens et les professionnels. Face au constat (partagé) de la grande faiblesse, non pas dans la technique, mais dans les fondements et questions de l'aménagement, la responsabilité de l'Etat est primordiale dans l'enseignement, la formation et les relations professionnelles ; il est nécessaire qu'il fasse preuve d'exemplarité face au hiatus existant entre le souhaitable et l'état actuel des approches et traitements des systèmes d'espace public.

Dépénaliser et décentraliser le stationnement. Cela a déjà été évoqué, mais c'est une priorité absolue pour donner aux collectivités les moyens de mettre en place de politiques intégrées. C'est aussi une étape préalable à la mise en place de multiples mesures et de systèmes de tarifications tels le péage urbain.

Développer les utilisations de l'espace autres que l'utilisation par la voiture particulière : promouvoir les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), d'Administration (PDA), d'établissements Scolaires (PDS), les zones 30 plutôt que les voies rapides...; l'Etat doit donner des outils, conçus en tenant compte des bonnes pratiques et bons arguments : par exemple, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble promeut les PDE en montrant par des expériences réalisées que c'est directement profitable à l'entreprise.

Promouvoir les aménagements piétonniers sans dénivellations profitant à de très nombreux publics et usagers : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, chauffeurs livreurs, postiers, ambulanciers, personnes allant faire leurs courses, etc.

Travailler à un Code de la Rue, autre façon d'appréhender le Code la Route, enrichi des expériences de nos voisins européens.

Et surtout, pour allier efficacité et substantielles économies, **utiliser les technologies de représentation virtuelle des espaces**, notamment dans les phases de dialogue, mais aussi **expérimenter chaque fois que possible avec des moyens mobiles avant de construire en dur** pour vérifier au préalable le bon fonctionnement des projets en situation réelle de terrain.

Sur quels thèmes poursuivre les travaux ?

De nombreux thèmes nécessitent en fait la poursuite de travaux sur la question de la sécurité et de la cohabitation sur la voie publique, nécessitant également de poursuivre dans la durée le processus "Une Voirie pour Tous", notamment avec le CERTU et l'AITF.

Voici quelques thèmes à enjeux pour lesquels il s'avère indispensable de poursuivre les travaux.

³ CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

⁴ AITF : Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Une voirie pour tous

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

Le périurbain, par opposition à la ville traditionnelle : comment aider à des évolutions dans l'intérêt de tous ?

Le respect de la règle, non pas en tant qu'incantation, mais comme élément constitutif à part entière des politiques : toute politique ne portant pas en elle ce respect est vouée à l'échec, ce qui suppose d'identifier thème par thème, les hiatus ou manques.

La cohérence globale et l'analyse des incohérences. Un leitmotiv, mais toujours d'actualité et toujours présent. Le groupe, s'appuyant par exemple sur l'Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC), a identifié un bon nombre d'incohérences (voir notamment l'annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux"). Autre exemple d'incohérence parmi beaucoup d'autres, l'aménagement de zones d'activité Haute Qualité Environnementale (HQE) dans des lieux obligeant à se déplacer en voiture particulière.

Les deux-roues motorisés, qu'il convient de guider vers une utilisation respectueuse des autres modes (ce qu'elle n'est pas assez souvent aujourd'hui). Les expériences étrangères pourraient là aussi permettre de tirer des enseignements.

Les poubelles et conteneurs pour ordures et déchets, tant pour le ramassage que pour les entreprises : il faut éviter qu'ils ne prennent un espace public rare (notamment les trottoirs) et inventer des solutions... déjà expérimentées ailleurs. Un guide des ordures et déchets de l'espace public pourrait être élaboré pour faciliter ces démarches.

Le stationnement et les arrêts brefs sur la voie publique. Au-delà de la question de la dépenalisation permettant de rapprocher les politiques de stationnement et les instances qui en sont responsables, il convient d'examiner les domaines de pertinence d'une politique d'arrêts brefs, couplée à une accessibilité restreinte à l'automobile s'appuyant sur des Zones à Trafic Limité et le développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile" comme alternative aux politiques de stationnement de proximité sur la voie publique.

Les livraisons en ville : après avoir été longtemps oubliées, elles font, depuis une dizaine d'années, l'objet d'un foisonnement d'études, d'expériences et d'initiatives. Il reste à faire connaître tous ces travaux, dont les guides parus en 2004 et 2005, aux collectivités territoriales. Le livreur "du dernier hectomètre" pourrait être prioritaire comme la personne à mobilité réduite (PMR). Le problème des artisans et du portage à domicile mérite d'être intégrés à ce thème des livraisons.

Les Zones à Trafic Limité, précédemment évoquées, expérimentées avec succès dans d'autres pays d'Europe, constituent des solutions intéressantes pour instaurer des voiries pour tous alliant sécurité et cohabitation.

Les espaces 15/20, alternatives des Fahradstrassen allemandes ou des pistes à faible vitesse, permettent de constituer des espaces de circulation séparés des piétons et des véhicules circulant à plus grande vitesse (50 - 70 km/h) sur les voies principales et les voies de distribution sans avoir à multiplier les divisions de l'espace au regard des différents modes de déplacement

Une voirie pour tous

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

Les zones 30, peuvent être généralisées à de plus vastes espaces urbains délimités par des voies principales. En s'inspirant de ce qui est déjà en pratique depuis longtemps dans de nombreux pays, il apparaît souhaitable de promouvoir activement des zones 30 nombreuses en élaborant un outil de promotion avec des moyens, et en travaillant sur les coûts, la qualité, la perception et le vécu des usagers et des habitants, etc. (concrètement sur les raisons qui font que les zones 30 sont perçues comme telles en Suisse, en Allemagne, aux Pays-Bas, etc., et peu, voire pas du tout, en France).

Les transports publics : l'explosion des possibilités d'utilisation des transports publics, allant de l'extension mobile de trottoir au Bus à Haut Niveau de Service montre **l'étendue des possibilités qui s'offrent aujourd'hui aux villes de toutes tailles** ainsi que les moyens de **gérer les matériels existants de façon rentable et en fonction des besoins**. Eléments structurants des voiries, les transports publics constituent un domaine privilégié pour poursuivre des échanges fréquents avec l'UTP⁵ sur le partage de la voirie.

Bien d'autres thèmes de travail sont à poursuivre pour mettre en œuvre "Une Voirie pour Tous". Ils font plus particulièrement l'objet des propositions effectuées sous les titres "**Mettre en synergie des actions thématiques**" et "**Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie**" dans la liste récapitulative.

Pour conclure, **il convient de bien comprendre que la principale difficulté pour mettre en œuvre "Une Voirie pour Tous" réside dans l'organisation de la cohérence, de la subsidiarité et des synergies entre les différentes actions possibles, et que c'est une question d'une extrême complexité.**

Liste récapitulative des propositions et recommandations

Pour faciliter le repérage des propositions et recommandations dans le document, que ce soit dans le rapport ou dans les exemples et annexes, après chaque proposition figure à droite et en italique :

la place dans le rapport(R) et/ou les annexes(A), où a été formulée la proposition.

1 Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous"

- 001 **Assurer une ville**, donc un espace public, **accessible à toutes les personnes et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et usagers vulnérables, mais aussi aux livraisons de marchandises.**

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

- 002 **Changer le concept de normalité en perdant l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides**, des hommes actifs, jeunes et

⁵ UTP : Union des Transports Publics

Une voirie pour tous

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

dynamiques, pour concevoir, dimensionner et gérer les aménagements et les dispositifs d'information des voiries et des espaces publics.

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,1 "Changer le concept de normalité"

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"

- 003 **Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous" dans la durée avec mise en réseau**, en parallèle au processus "Ville Accessible à Tous", afin de garantir une qualité d'accessibilité, de cohabitation et de sécurité des espaces publics.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,4 Enjeu "La qualité"

R, Partie 3 – Chapitre 1 "Considérer la voirie comme un ensemble de services" – Introduction

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 3 "Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux"

- 004 **S'appuyer sur une équipe dédiée ou une instance nationale ayant pour mission de suivre, de piloter le processus "Une Voirie pour Tous"**, d'expérimenter, d'échanger, d'évaluer et d'accompagner cette politique, **fonctionnant avec des réseaux de compétences, des experts autonomes et des relais locaux**.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 5 "Cohérence d'un Etat exemplaire"

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 3 "Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux"

- 005 **Comprendre la vie au-delà de la ville, analyser et comprendre ce que vivent les personnes et les ménages dans le périurbain, et surtout ce qu'ils vivront demain. Poursuivre les travaux dans le périurbain**, lieu des interfaces, des flux, du "marché" du développement de l'urbain de demain.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,2 Principe "Comprendre la vie au-delà de la ville"

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,1 Enjeu "Le périurbain"

- 006 **Rendre la ville accessible à tous en permanence** en poursuivant notamment les travaux pour **réduire l'encombrement de l'espace public piétonnier par divers objets immobiles, développer les espaces riverains** qui assurent une transition de l'espace public pour tous vers un espace plus local concernant davantage les riverains et les habitants, **réduire les incivilités, les contournements et les transgressions de règles**.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 2 "...malgré la complexification des usages et des modes de vie..."

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

- 007 **Poursuivre dans la durée les efforts envers la société civile afin d'arriver à un espace public co-produit qui ne débouche plus sur des mauvais compromis** et que l'ensemble des citoyens puisse s'approprier.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,3 Enjeu "Les citoyens"

2 Développer les méthodologies systémiques voiries et services

- 008 **Développer, évaluer et perfectionner la mise en œuvre d'approches systémiques** telle que celle du "diagnostic partagé". Tirer les évaluations des diagnostics partagés menés en France.

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 1 "Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés"

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

- 009 **Développer les recherches, les analyses et les expérimentations permettant d'offrir aux collectivités des méthodes pour intégrer un ensemble de services répondant aux besoins dans des espaces publics accessibles à tous**.

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"

Une voirie pour tous

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

- 010 **Mettre en œuvre et suivre des expérimentations affinant l'approche de l'espace public en termes de services à satisfaire** dans différents types de villes et de villages, sur différents types de voies et d'espaces publics, **et les restituer sous forme de guide méthodologique ou de recommandations.**
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 011 **Faciliter la diffusion des méthodes et outils des guides européens "Prospect" adaptés au partage de l'espace public auprès des élus et des techniciens.**
R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 1 "S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs"
- 012 **Développer en France les méthodes faisant appel à des panels de citoyens** pour obtenir des consensus sur les objectifs à rechercher concernant l'espace public.
R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 1 "Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés"
- 013 **Transposer à la voirie et à l'espace public les engagements de la charte des services publics locaux** concernant la place centrale des usagers, le développement durable (sécurité, santé, environnement), les états des lieux préalables, les besoins à satisfaire, les réseaux de compétence et d'expertise autonomes, les sources documentaires, les objectifs à atteindre, la tarification et la qualité de service, la participation du public et les évaluations.
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 3 "Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux"
- 014 **Etablir un modèle méthodologique national de charte de partage de la voirie** à partir de chartes existantes telles que celle de Dunkerque Grand Littoral.
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 015 **Développer les chartes de comportement pour les conducteurs de deux-roues motorisés**, à l'instar de ce qui se pratique par exemple aux Pays-Bas (remontées de file, vitesses relatives, différentiels de vitesse, etc.)
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 016 **Poursuivre les expérimentations, les évaluations et les adaptations locales des approches systémiques** de l'espace public avec l'appui du réseau des villes, du réseau technique et de l'ensemble des acteurs du domaine public.
R, Partie 2 – Chapitre 1 – Titre 4 "Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public"
- 017 **Développer les recherches et études comparatives pour analyser les facteurs de réussite et d'échec** dans les nombreuses réalisations de nos voisins européens pour rendre la voirie accessible à tous en assurant la cohabitation et la sécurité. **En tirer des "facteurs de succès"** et contribuer ainsi à la mise en œuvre de démarches et de solutions créatives et adaptables aux problèmes spécifiques des cas rencontrés sur le terrain.
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 2 "...malgré la complexification des usages et des modes de vie..."
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 018 **Assurer de la façon la plus complète possible les différents types de services par rapport aux différents types de voiries. Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public.** Identifier sur ce thème les meilleures pratiques françaises et étrangères pour en tirer les enseignements techniques ou méthodologiques utiles aux collectivités territoriales.
R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,4 Enjeu "La qualité"
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"

Une voirie pour tous

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

- 019 **Offrir un véritable aménagement - service de l'espace public** pour écouler les flux, gérer le quotidien, assurer une démarche qualité, offrir des services multiples, maintenir la propreté, faire s'approprier les lieux, offrir une qualité d'ambiance attractive, signaler les problèmes, maîtriser les incidents, gérer les événements et les urgences, coordonner et partager les responsabilités, bref, satisfaire de public.

R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"

- 020 **Analyser la conception, la co-gestion et l'exploitation des grands espaces privés ouverts au public pour en tirer des méthodes** de conception, de gestion et d'exploitation de l'espace public qui soient profitables à tous.

*R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"
A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"*

- 021 **Combiner innovations technologiques et innovations organisationnelles** impliquant des changements de comportement en matière de mobilité de personnes et des marchandises.

A 2, Titre 4 "Prospective sur les transport" (M. BERNADET – Club ECRIN)

3 Actualiser les outils techniques de la voirie

- 022 **Réactualiser et mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides pour que les maîtres d'ouvrage, concepteurs et maîtres d'œuvre puissent bénéficier d'un nouveau guide général méthodologique et technique concernant la voirie et les espaces publics courants**, permettant d'assurer une cohérence globale, d'effectuer la planification stratégique, de coproduire l'espace avec les acteurs, de permettre une conception technique détaillée et d'en assurer la gestion. Ce projet de **réaliser un nouveau guide de la voirie urbaine** pourrait être proposé au Comité d'Orientation du CERTU, avec un objectif d'édition des fiches par étapes d'ici 2008.

*R, Partie 2 – Chapitre 1 – Titre 4 "Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 1 "Offrir une qualité de voies publiques répondant à tous les besoins"
A 3, "Voiries de villes et de vies"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"*

- 023 **Demander au CERTU de compléter la publication "Partager la rue principale de l'AIPCR" par une publication destinée plus particulièrement aux lecteurs français**, qui pourrait permettre de "montrer ce qui se passe ailleurs" et servir également de socle à un nouveau "guide général de la voirie urbaine".

A 3, "Voiries de villes et de vies"

- 024 **Elaborer un "guide des ordures et déchets de l'espace public"** donnant des techniques et des recommandations aux collectivités territoriales pour désencombrer l'espace public, et tout particulièrement les trottoirs, des poubelles, déchets et autres dispositifs permettant la collecte des déchets. Ce guide pourrait s'appuyer sur des illustrations d'autres pratiques européennes.

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

- 025 **Lever les incohérences entre divers guides techniques modaux pour l'aménagement de carrefours destinés à tous. Etablir de nouveaux schémas types de carrefours offrant des trajets courts pour les déplacements non motorisés et des bandes podotactiles disposées perpendiculairement aux traversées**, notamment lorsque les intersections ne sont pas

Une voirie pour tous

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

perpendiculaires, ou sinon **prévoir des dispositifs de guidage des aveugles dans les traversées de carrefours.**

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

- 026 **Etablir de nouveaux modèles et outils mathématiques permettant de modéliser les flux de déplacement de personnes** tous modes à la journée intégrant tous les types d'usagers y compris les piétons, **de rendre la ville passante pour tous** en considérant les carrefours comme l'élément de base essentiel de régulation des flux et de la fluidité des déplacements.

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

- 027 **Faire un point des processus existants permettant d'assurer la coordination des services** et des acteurs, encadrée par un certain nombre de textes datant des années 80, en la resituant dans les responsabilités actuelles des collectivités territoriales issues de la décentralisation. Cette mission pourrait être confiée au Collège Ingénierie Publique du CGPC, avec l'appui du CERTU et de ses partenaires.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 4 "Cohérence dans la coordination des acteurs"

4 Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle

- 028 **Définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public.** Finaliser les travaux de la MIQCP sur "Les espaces publics urbains" de novembre 2001 par une définition légale de la voirie et des espaces publics.

R, Partie 1 – Chapitre 1 – Titre 1 "Voirie et espace public"

- 029 **Mettre en chantier un code de la rue** enrichi des expériences de nos voisins européens (voir notamment à l'annexe 4 "Belgique : une rue pour tous grâce au Code de la rue").

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

A 4, "Voiries d'usage et de conflits"

A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"

- 030 **Etablir une véritable police** intervenant sur les usages incivils **de la rue** et participant au fonctionnement concret de l'espace urbain.

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

- 031 **S'assurer de l'efficacité du système de police et de répression qui va nécessairement avec l'instauration des règles** au service de tous.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 3 "Veiller au respect des personnes et des règles"

- 032 **Amplifier la politique du respect des règles** en la fondant sur le "contrôle – sanction", sur l'efficacité mesurée et sur la publicité de cette efficacité pour le bénéfice de tous.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 3 "Veiller au respect des personnes et des règles"

- 033 **Dépénaliser le stationnement**, en remplaçant le stationnement considéré juridiquement comme relevant du pouvoir de police, lié au maintien de l'ordre public, par un droit de stationnement relevant d'une "redevance d'utilisation du domaine public".

A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)

A 14, "Stationnement sur la voie publique"

Une voirie pour tous

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

- 034 **Décentraliser le stationnement** au profit de structures intercommunales.
A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)
A 14, "Stationnement sur la voie publique"
- 035 **Instituer des dispositifs législatifs allégeant les taxes sur les espaces logistiques relais.**
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 036 **Considérer le métier de chauffeur livreur comme une profession à part entière** nécessitant la redéfinition de ce métier dans les conventions collectives (métier et grilles salariales).
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 037 **Renforcer les contrôles et les sanctions pour le stationnement illicite, notamment sur les arrêts de bus, les emplacements de livraison, les places et cheminements des Personnes à Mobilité Réduite. Augmenter très fortement le montant des amendes pour non paiement du stationnement** et rejoindre au moins la moyenne européenne.
A 14, "Stationnement sur la voie publique"
- 038 **Accroître la répression envers les deux-roues motorisés en infraction** (stationnement, vitesse, circulation sur des espaces non autorisés, etc.). **Développer les fourrières à deux-roues motorisés.**
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 039 **Différencier les cyclistes et les automobilistes pour l'application des sanctions** relatives aux infractions au Code de la Route, à l'instar de ce qui se pratique par exemple en Allemagne. **Différencier les deux-roues motorisés (motos et scooters) des voitures dans le Code de la Route.**
R, Partie 1 – Chapitre 1 – Titre 4, "Obstacles et blocages"
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 040 **Considérer l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs comme un stationnement dangereux, le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir comme dangereux vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite**, devant tous deux être punis d'une contravention de 4^{ème} classe avec possibilité de mise en fourrière.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 041 **Doter les voies vertes d'un statut juridique.** Assurer les adaptations juridiques au code de la route pour intégrer les déplacements non motorisés et les modes doux.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

5 Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public

- 042 **Généraliser l'approche systémique de l'espace public dans les formations initiales et continues de tous les acteurs de la voirie. Faire figurer des formations initiales à l'espace public aux programmes des différentes écoles de l'aménagement.**
A 3, "Voiries de villes et de vies"

Une voirie pour tous

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

- 043 **Poursuivre les qualifications des différents réseaux professionnels et techniques**, à l'instar de ce qui a été fait sur les espaces publics et les cultures urbaines en formation continue.
A 3, "Voiries de villes et de vies"
- 044 **Développer la qualification aux services de l'espace public** des décideurs, des acteurs, du public, des professionnels, des concepteurs, des techniciens, des gestionnaires, des exécutants.
R, Partie 2 – Chapitre 1 – Titre 4 "Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public"
- 045 Informer et **former les différents acteurs** qui ont à intervenir sur l'espace public **pour la mise en œuvre opérationnelle de l'accessibilité à tous**.
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 046 **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**.
A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"
- 047 **Développer les compétences requises pour mettre en œuvre une voirie pour tous aux niveaux national et local** : inscrire des modules obligatoires consacrés au partage de la rue, à la modération de la vitesse automobile et aux aménagements piétonniers et cyclables dans les formations initiales et continues des techniciens et ingénieurs des collectivités territoriales... Ne pas oublier les formations aux professions d'architectes, paysagistes et urbanistes.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
- 048 **Diffuser largement l'ensemble des outils permettant de rendre la ville plus accessible et plus passante pour tous, ainsi que les nombreux exemples d'aménagements modestes et peu coûteux permettant de "gagner du temps en allant moins vite"**.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
- 049 S'appuyer sur les réseaux techniques ou professionnels, les structures telles que le CFDU (la MIQCP ?), le CERTU, les structures de publication et d'édition pour mettre en œuvre des politiques de qualification sur les déplacements non motorisés de tous les acteurs de l'espace public et **travailler à la constitution d'un corpus ; dynamiser le milieu associatif ; développer les publications**, articles dans la presse et les revues spécialisées, notamment en direction des enseignants, chercheurs et décideurs locaux ; **sensibiliser les responsables d'enseignements à l'importance de la thématique des déplacements non motorisés ; susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires**.
A 2, T 1 "La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés" (A Fortiori, PREDIT)
- 050 **Renforcer la sensibilisation des professionnels** (auto-écoles notamment) à la prise en compte des usagers non-motorisés et des aménagements en faveur des cyclistes. **Former les automobilistes à la prise en compte des deux-roues dans les flots de circulation**, à la fois dans des campagnes de sensibilisation et **dans les formations au code et la conduite dispensées par les auto-écoles** pour l'examen du permis de conduire.
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 051 **Former les personnels en charge de la propreté et de la signalétique de la voirie à ne pas perturber les cheminements des Personnes à Mobilité Réduite**, qu'elles aient des

Une voirie pour tous

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

déficiences motrices ou sensorielles, **par des implantations inappropriées d'objets** fixes ou mobiles tels que le mobilier urbain, les conteneurs ou les poubelles.

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

052 **Mettre en place des formations initiales et continues** de façon massive dans le cadre de la redéfinition du métier **de chauffeur - livreur**.

A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"

6 Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable

053 **Assurer la cohérence et l'exemplarité de l'Etat dans le respect et l'application de la loi, dans les missions de conseil et d'ingénierie publique** auprès des collectivités territoriales, **dans les actions concernant l'accessibilité des voiries** et espaces publics **pour tous**.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 5 "Cohérence d'un Etat exemplaire"

054 **Assurer l'exemplarité de l'Etat** et des Pouvoirs Publics **par la mise en œuvre rapide des Plans de Déplacements d'Administration (PDA)**.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 6 "Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)"

055 **Fonder les politiques urbaines sur les transports publics, qui constituent un service de base pour tous**, et qu'elles doivent tendre à les conforter, **quelle que soit la taille de la ville**, compte tenu de la souplesse actuelle des moyens de transport public.

R, Partie 1 - Chapitre 2 - Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

A 16, "Transports en commun et transports publics"

056 **Donner aux collectivités locales les moyens de mener leur politique en les dotant de tous les instruments juridiques et financiers** (décentralisation et dépenalisation du stationnement payant, tarification des déplacements urbains).

A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)

057 **Donner les moyens aux collectivités de définir leurs règles et de mettre en œuvre leurs politiques urbaines**.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 3 "Veiller au respect des personnes et des règles"

058 **Sortir du cadre strict de l'espace public pour se placer dans un cadre plus large de mobilité durable dans une ville accessible à tous**.

R, Partie 2 – Chapitre 4 – Titre 1 "Cohérence de mobilité et de services durables"

059 **Homogénéiser les approches et assurer les cohérences entre centres et périphéries**.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"

060 **Assurer une qualité durable** avec de nouveaux critères de qualité de vie, de qualité de ville, de qualité de service **de l'espace public**.

R, Partie 1 - Chapitre 2 - Titre 2,4 Enjeu "La qualité"

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

061 **Assurer une approche d'ensemble cohérente** et une réflexion globale pour les villes **qui ne se limitent pas à superposer différentes mesures sans les articuler** entre elles.

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

Une voirie pour tous

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

- 062 **Identifier les besoins, les attentes et les dysfonctionnements pour dégager les réponses optimales en adoptant une approche systémique et ergonomique** de la mobilité dans toutes ses composantes physiques, cognitives et informationnelles, tant dans les phases de diagnostic et de conception que dans le management de la gestion courante.
R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,3 "Identifier les besoins et les attentes des personnes"
- 063 **Donner le choix du mode de déplacement** en permettant à chaque mode de donner pleinement son potentiel, en garantissant un niveau de service suffisamment élevé et en offrant **un choix élargi de solutions**.
R, Partie 1 - Chapitre 2 - Titre 1,3 principe "Donner le choix du mode de déplacement"
- 064 **Agir sur la dimension économique des déplacements** pour orienter les choix des usagers lorsque cela est possible. Utiliser l'outil de la tarification comme levier d'action politique.
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 1 "Agir sur la dimension économique des déplacements"
- 065 **Mettre en place des stratégies urbaines s'attaquant non pas à la voiture, mais à l'excès d'usage de l'automobile**.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
- 066 **Dédier les voies convoitées aux espaces rares et restreints en priorité aux déplacements ou aux activités humaines de proximité**, en y supprimant le stationnement sur voirie.
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
- 067 **Mieux utiliser la politique du stationnement** : taxer les parkings des bureaux, des supermarchés et centres commerciaux ; **augmenter le prix du stationnement** dans les parcs publics et sur la voirie ; **limiter la durée du stationnement** ; **rendre les tarifs de stationnement très progressifs** ; **donner la possibilité à l'autorité organisatrice des transports urbains de fixer les tarifs** (ou au moins d'être consultée) ; **généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés**.
A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)
A 9, "Deux-roues motorisés"
A14, "Stationnement sur la voie publique"
- 068 Examiner la possibilité de **remplacer une politique de stationnement de proximité par une politique d'arrêts brefs, couplée à une accessibilité restreinte à l'automobile au moyen de Zones à Trafic Limité et à un développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile"**.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
A14, "Stationnement sur la voie publique"
- 069 **Mettre en application les recommandations des guides des marchandises en ville** parus en 2004 et 2005, notamment celles **sur les livraisons en ville et sur les espaces logistiques urbains**.
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 070 **Rendre obligatoire l'affichage extérieur visible de la classe Euro des véhicules de livraison et des poids lourds** pour permettre de limiter l'accès de certains véhicules aux "zones propres" telles que définies par la Commission Européenne le 28 juillet 2004 dans le cadre des objectifs européens de contribution des transports au développement durable.

Une voirie pour tous

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

Assurer l'organisation correspondante dans les mesures de police pour mettre en œuvre les mesures de contrôle et de sanctions une fois ces dispositifs arrêtés.

A 15, "Tarifications de zones et régulations d'accès"

7 Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces

071 **S'appuyer sur le "Guide pour les décideurs" de la Commission Européenne (2003) pour la mise en place du processus de décision** sur l'espace public.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 1 "S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs"

072 **Construire le processus de décision sur l'espace public à partir des enjeux hiérarchisés**, des problèmes rencontrés localement et en intégrant les différentes logiques d'acteurs.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 2 "Définir le processus de décision à partir des enjeux"

073 **Organiser la participation au processus de décision avant d'élaborer un projet**, avec des phases de dialogue, de pilotage de projet, d'élaboration d'alternatives et de co-conception.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 2 "Définir le processus de décision à partir des enjeux"

074 **Piloter le processus décisionnel sur l'espace public avec l'aide de personnes impartiales et responsables qui aient une vision censée de l'avenir** et qui ne fassent ni démagogie ni clientélisme.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 2 "Définir le processus de décision à partir des enjeux"

075 **Intégrer des groupes ressources dans le processus de décision** pour valider les étapes et faire s'approprier les projets.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

076 **Organiser le dialogue à partir des problèmes, des enjeux et des finalités préalablement définies.**

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

077 **Organiser le dialogue en le construisant sur des relations de confiance** avec des personnalités impartiales dont l'autorité est reconnue par l'ensemble des parties prenantes.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

078 **Organiser le dialogue en rapprochant les demandes des besoins**, en impliquant toutes les parties prenantes, en fédérant des groupes restreints sur des finalités précises, en recherchant la légitimité, en vulgarisant la complexité, **en assurant une transparence absolue.**

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 3 "Organiser le dialogue"

079 **Communiquer de façon honnête et transparence, sans aucune velléité de manipulation.**

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 2 "Générer l'adhésion de la population à des objectifs"

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

080 **Se confronter aux objections sans entrer dans une logique primaire** où l'on a forcément tort ou raison, où l'on est forcément gagnant ou perdant. **Savoir écouter** sans répliquer immédiatement par une opinion contraire.

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 3 "Prendre en considération les objections du public"

Une voirie pour tous

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

081 **Faire comprendre**, faire réagir, faire savoir, **faire partager**, faire émerger, faire progresser, **faire élaborer un savoir permettant en suite de faire agir**.

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

082 **Montrer ce qui réussit ailleurs, donner du sens, mettre en synergie**.

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

083 **Se donner les clefs de la réussite par la transparence, l'écoute, l'honnêteté, le respect d'autrui** en se basant sur les recommandations suivantes : **définir clairement un processus** de décision précis, souple et efficace ; **associer le public suffisamment tôt** ; mettre en place un processus permettant d'**identifier les aspirations du public** ; **travailler en interaction**, en réseau, en interface, dans un dialogue continu ; **être à l'écoute** des problèmes ; **rendre les discours compréhensibles**, transparents, proche du vécu quotidien des gens ; **communiquer avec l'aide de facilitateurs compétents** ; **qualifier les acteurs** par de l'andragogie active.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 4 "Identifier les clefs pour réussir"

R, Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 3 "Prendre en considération les objections du public"

084 **Ne pas prendre de décisions annihilant les efforts d'investissement dans les transports publics**, par exemple par le développement de nouvelles voiries, de nouveaux parkings en centre ville,... **Lutter contre les idées reçues** et les idées simplistes (du type "No parking, no business").

A 2, Titre 3 "Financement des déplacements urbains" (C. PHILIP)

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

085 **Piloter les démarches, décider et choisir en toute lucidité sans pénaliser l'accès général à la ville et sans céder aux mauvais compromis** qui ne satisfont personne sur le fond et qui font perdurer dans l'avenir les causes des conflits d'usages. Résister au désir de "l'inaugurable visible".

Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,4 Principe "Décider et choisir en toute lucidité"

Partie 3 – Chapitre 3 – Titre 4 "Générer l'appropriation collective des lieux"

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

8 *Destiner vraiment la voie publique au public*

086 **Garantir en priorité l'accessibilité incontournable**, telle l'intervention rapide des services de secours et de sécurité ou la possibilité d'accès aux personnes handicapées.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

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

A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"

088 **Destiner la voie publique au public et non à l'usager**.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,3 Enjeu "Les citoyens"

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 1 "Destiner la voie publique au public et non à l'usager"

089 **Favoriser l'accessibilité des voiries au plus grand nombre. Garantir au public en tout état de cause l'accessibilité et la sécurité de l'espace public et de ses services**.

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 2,4 Enjeu "La qualité"

Partie 2 - Chapitre 3 - Titre 2,2 "Garantir l'accessibilité et la sécurité des lieux publics"

Une voirie pour tous

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

090 **Apporter une attention particulière aux usagers vulnérables**, notamment au droit des carrefours.

*R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"
A 2, Titre 2 "Partager les rues principales" (Recommandations de l'AIPCR)*

091 **Prêter une attention particulière aux personnes qui n'ont pas le choix** ou qui n'ont d'autre choix que de prendre ce qui existe.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"

092 **Offrir aux personnes sans voiture des conditions de déplacement de qualité.**

R, Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

093 **Ne pas atomiser les problèmes et les populations.** Il s'agit de ne pas faire un aménagement pour un certain type d'usager, mais au contraire d'**imaginer un espace public pour tous les publics.**

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,3 "Organiser la cohabitation et la mixité des personnes"

094 **Comprendre le vécu qu'ont et qu'auront les Personnes à Mobilité Réduite**, ce que vivent et vivront les gens, **avant toute décision d'aménagement** de l'espace public..

*R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"*

095 **Concevoir des espaces publics en se référant aux connaissances**, à l'expérience et aux règles des personnes en situation de handicap et effectuer ainsi des améliorations de l'espace public profitables à tous.

*R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 2,4 "Construire des réponses communes à partir des handicaps"
Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 2 "Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion"*

096 **Imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accessibilité** selon le lieu et le moment à certains usagers **en fonction de priorités préalablement hiérarchisées.**

R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 1 "Destiner la voie publique au public et non à l'usager"

097 **Mettre en œuvre des solutions intelligentes et profitables à tous par l'examen des publics et des usagers cibles.**

A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

098 **Effectuer systématiquement des examens et des "revues de projet" avec les différentes catégories de publics et usagers** en se basant sur des aides mémoires (voir les listes de l'annexe 5 "Voiries de publics et d'usagers").

*R, Partie 2 – Chapitre 3 – Titre 4 "Recommandations sur la destination de la voie publique au public"
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"*

9 Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville

099 **Assurer la maîtrise des temps de déplacement** au lieu de vouloir augmenter les vitesses.

*R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 6 "Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"*

Une voirie pour tous

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

- 100 **Eviter de spécialiser l'espace public** chaque fois que cela est possible, c'est-à-dire **lorsque le trafic peut être ralenti et réduit.**
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 101 **Limiter à tout prix la multiplication des aménagements spécialisés pour chaque catégorie d'individus** : cyclistes, personnes handicapées, personnes âgées... Banaliser le plus possible les aménagements.
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 3 "...pour assurer l'accessibilité à tous"
- 102 **Banaliser davantage les espaces publics affectés à des usages variables selon le moment. Allier efficacité et variabilité dans le temps par des aménagements simples** permettant la polyvalence et le partage mobile des voies.
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 3 "...pour assurer l'accessibilité à tous"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 4 "Allier efficacité, simplicité et variabilité"
- 103 **Promouvoir et mettre en œuvre des politiques et des actions permettant d'assurer des allures homogènes.**
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 4 "Assurer des allures homogènes"
R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
- 104 **Réhabiliter les voiries avec des dispositifs qui ont montré leur pertinence et leur efficacité** (diminution de gabarit des voiries au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun ; aménagement régulier de points singuliers de ralentissement ; amélioration des performances des espaces résiduels des voiries).
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"
- 105 **Généraliser et étendre la conduite apaisée.** Adapter les rues aux modes doux et lents par des mesures qui visent à diminuer les vitesses, à calmer le trafic, à développer la vigilance des conducteurs.
Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"
Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"
A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"
- 106 **Abaisser les pointes de vitesses. Réduire la vitesse excessive là où, pour un gain de temps douteux et en toute hypothèse très marginal, elle empêche le développement de la vie locale.**
R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"
- 107 **Etendre largement le système des Zones à Trafic Limité** avec autorisations permanentes ou temporaires, payantes ou gratuites, en tirant les leçons des meilleures expériences étrangères. **Instituer éventuellement des Zones 30 à Trafic Limité pour les deux-roues et les véhicules les plus agressifs, les plus rapides et les plus polluants.**
A 15, "Tarifications de zones et régulations d'accès"
A 9, "Deux-roues motorisés"
- 108 **Mesurer les temps perdus ou gagnés par les différents usagers** suite à la prise de mesures de modération des vitesses de pointe des véhicules à moteur.
A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

Une voirie pour tous

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

- 109 **Généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de l'espace urbain** ou à l'ensemble de vastes zones délimitées par des voies principales en visant à la création de quartiers 30.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 4 "Assurer des allures homogènes"

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

- 110 **Traiter les voies résidentielles en conduite apaisée** ou en zone 30 en donnant priorité aux piétons et aux cyclistes. **Modérer les vitesses sur toutes les voies de desserte** en y généralisant les zones 30 ou par des dispositifs de ralentissement et de conduite apaisée.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

A 2, Titre 2 "Partager les rues principales" (Recommandations de l'AIPCR)

- 111 **Constituer des espaces de circulation séparés pour les différentes vitesses pour les rues principales et les voies de distribution. Séparer les flux circulant à des vitesses différentes sur les voies de distribution** en fonction d'allures homogènes et non en fonction des modes de déplacements. Mettre en place des itinéraires "lents" se superposant à ces réseaux de voies principales.

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 4 "Assurer des allures homogènes"

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

- 112 **Regrouper ou partager les usages de la voirie et de l'espace public en ville en fonction des priorités préalablement définies.**

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 5 "Apaiser les pointes de vitesses"

A 2, Titre 2 "Partager les rues principales" (Recommandations de l'AIPCR)

- 113 **Utiliser les technologies de représentation virtuelle des espaces**, notamment dans les phases de dialogue, mais aussi **acquérir le réflexe systématique et simple d'expérimenter avec des moyens mobiles avant de construire en dur**. Expérimenter préalablement les formes d'îlots avec des moyens mobiles (barrières plastiques, vieux pneus, sacs de sable) pour vérifier préalablement le bon fonctionnement des dispositifs en situation réelle de terrain.

R, Partie 3 – Chapitre 2 – Titre 4 "Identifier les clefs pour réussir"

A 4, "Voiries d'usages et de conflit"

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

10 Favoriser les modes de déplacements non motorisés

- 114 **Observer les besoins des nouveaux matériels pour les déplacements non motorisés et les modes doux** et accompagner les usages de ces matériels.

A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

- 115 **Garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non motorisés**, et non pas aux modes motorisés. **Appliquer ce principe** tout particulièrement **aux carrefours**.

Partie 1 – Chapitre 2 – Titre 1,1 Principe "Garantir d'abord l'accessibilité incontournable"

Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

Une voirie pour tous

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

- 116 **Assurer en priorité la protection des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de modes de déplacement non motorisés vis-à-vis des motos, scooters et autres deux-roues motorisés rapides.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 117 **Oser redistribuer l'espace public par une bonne communication et un véritable dialogue avec le public ; une approche progressive et des solutions originales ; la réorganisation des réseaux d'itinéraires et l'action sur les points noirs** en fonction des besoins spécifiques des modes non motorisés et des modes lents en agissant aussi sur des mesures de modération des vitesses ; **l'anticipation des réactions et des comportements** des usagers de chacun des modes tant de la part des usagers vulnérables que de la part des automobilistes ; **des réalisations nécessaires à bon escient**, en fonction des liaisons à assurer et suivant les règles de l'art ; **l'initiation parallèle de chartes de comportements et de mesures de police visant à préserver les cheminements des usagers vulnérables des obstacles**, des véhicules et autres objets divers.

A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

- 118 **Assurer en permanence des cheminements accessibles et de largeur suffisante aux Personnes à Mobilité Réduite** par l'instauration d'une bande devant toujours être dégagée de tout obstacle.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

- 119 **Généraliser les trottoirs traversants ou les avancées de trottoirs permettant de mieux écouler les flux piétonniers et de faciliter la traversée des Personnes à Mobilité Réduite.**

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

- 120 **Offrir aux modes de déplacement doux des cheminements courts, directs, sûrs, continus, confortables, agréables, lisibles, éclairés**, entretenus, avec des possibilités de stationnement.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 8, "Déplacements non motorisés et modes doux"

- 121 **Libérer les trottoirs des obstacles en tout genre. Généraliser le stationnement hors trottoir pour les deux-roues motorisés.**

Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 122 **Assurer des largeurs suffisantes de trottoirs aux piétons pour permettre le passage de familles, de groupes, d'écoliers et d'enfants accompagnés, de touristes, etc.**

A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

- 123 **Permettre aux modes semi-lents d'avoir un espace de circulation à vitesse intermédiaire (6-15 km/h)** pour toutes les catégories de public.

R, Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

- 124 **Assurer la continuité et la sécurité des aménagements et des itinéraires de tous les modes, notamment au droit des carrefours pour les modes non motorisés.**

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

A 7, "Croisement des flux, carrefours et intersections"

- 125 **Favoriser les actions en faveur des déplacements doux domicile - école.**

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

Une voirie pour tous

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

- 126 **Généraliser les contresens cyclables.**
A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)
- 11 *Mettre en synergie des actions thématiques*
- 127 **Mettre en synergie différents problèmes pour faire émerger des solutions originales.**
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"
- 128 **Ne pas déstructurer un plan d'ensemble** dans lequel toutes les actions sont en synergie et constituent une chaîne, car enlever un seul maillon brise toute la chaîne.
A 4, "Voiries d'usages et de conflit"
- 129 **Assurer les synergies et les subsidiarités entre** les réflexions et les actions menées au titre de "La rue du futur", "Une Voirie pour Tous", "Ville Accessible à Tous".
A 12, "Revêtements et chaussées de l'espace public"
- 130 **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.
A 13, "Sécurité et sûreté de l'espace public"
- 131 **Intégrer dans les livraisons en ville le problème des artisans, du transport à la demande, du portage à domicile et des emplacements réservés à la sécurité** pour déboucher sur des propositions intéressantes que la population peut s'approprier.
R, Partie 3 – Chapitre 1 – Titre 2 "Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public"
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 132 **Mettre en synergie la gestion des emballages et déchets des commerces avec la création de Points d'Accueil Logistique**, mais aussi la gestion des colis par les magasins relais.
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"
- 133 **Privilégier les politiques d'arrêt bref sur chaussée en excluant le stationnement de longue durée pour assurer l'essentiel des services intéressant la population et 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, ...
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"
- 134 **Faire évoluer la réglementation et les pratiques afin que les surfaces à dégager de tout obstacle soient marquées d'une couleur vive**, ou aisément identifiable, tant pour les cheminements de livraisons que pour ceux des personnes handicapées ou à mobilité réduite. **Etre particulièrement exigeant pour faire respecter cette interdiction d'obstruction.**
A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"
- 135 **Aménager des espaces piétonniers sans dénivellations afin que cela profite à de très nombreux usagers** : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, chauffeurs livreurs, postiers, ambulanciers, personnes allant faire leurs courses, etc.
A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

Une voirie pour tous

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

- 136 **Prévoir pour les deux-roues des chaussées et des peintures sur chaussée drainantes, unies, à texture non lisse et non glissantes. Assurer des synergies "chaussées confortables et non glissantes" profitables également aux autres modes de déplacement.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

A 12, "Revêtements et chaussées de l'espace public"

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

A 5, "Voiries de publics et d'usagers"

12 Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie

- 138 **Approfondir les recherches sur l'aménagement et la gestion dans les espaces riverains.**

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 2 "...malgré la complexification des usages et des modes de vie..."

R, Partie 2 – Chapitre 2 – Titre 7 "Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage"

- 139 **Mieux répartir les crédits de recherche au profit des modes de déplacements non motorisés.**

A 2, Titre 5 "Encourager le développement de la bicyclette en France" (B. LE BRETHON)

- 140 **Prélever de l'espace automobile au profit des deux roues.** Développer les sas à deux-roues motorisés à l'instar de ce qui se pratique pour les sas à vélos.

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 141 **Libérer des places de stationnement pour voitures au profit de places pour deux-roues motorisés. Mieux partager** le stationnement et les arrêts **entre les différents modes.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 142 **Séparer les emplacements de stationnement pour les vélos et les emplacements de stationnement pour les motos et scooters** : les techniques et les matériels sont différents, les lieux et les dimensions également.

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 143 **Développer les Techniques d'Information et de Communication (TIC) pour améliorer l'usage des réseaux existants**, pas nécessairement pour faire plus, mais pour agir de façon différente et peut-être mieux.

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

- 144 **Développer des types de deux-roues motorisés urbains à faible vitesse** de pointe (de la catégorie des cyclomoteurs), à faible capacité d'accélération **et peu polluants.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 145 **Développer les réflexions et les actions expérimentales sur la prise en compte des deux-roues motorisés et sur leur cohabitation avec les autres publics et usagers.**

A 9, "Deux-roues motorisés"

- 146 **Mettre en oeuvre des actions simples et efficaces pour les livraisons** comme **réglementer autrement le gabarit** des véhicules de livraison; **conditionner les livraisons de nuit** aux

Une voirie pour tous

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

lieux d'entreposage ; **dimensionner correctement les aires de livraison ; ne pas encombrer les surfaces et les cheminements par des obstacles.**

A 10, "Livraisons et transport des marchandises en ville"

- 147 **Développer des actions** relatives aux ordures et aux déchets pour généraliser les **alternatives à la présence de poubelles sur les trottoirs**. Examiner particulièrement le cas des villes où les poubelles sont disposées sur les chaussées.

Partie 3 – Chapitre 4 – Titre 4 "Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets"

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

- 148 **Evaluer les impacts des fortes amendes et des "brigades propreté"** mises en place dans un certain nombre de villes européennes pour lutter contre les "incivilités de la propreté" **sur le respect des règles instituées et sur la propreté effective de l'espace public.**

A 11, "Ordures et déchets de l'espace public"

- 149 **Développer les voiries et espaces publics conçus pour permettre l'affectation variable** des voies et l'affectation multiple des usages, avec l'accompagnement juridique correspondant. **Développer les recherches sur les chaussées et revêtements facilitant les usages multiples**, tels les autocollants provisoires pour nouvelles réalisations (mise en zone 30 par exemple), les diodes lumineuses en chaussée pour affectation variable des espaces, les chaussées urbaines démontables, etc.

A 15, "Tarifications de zones et régulations d'accès"

A 12, "Revêtements et chaussées de l'espace public"

- 150 **Approfondir les réflexions**, les expérimentations et les évaluations dans la durée **sur la réduction des performances physiques des véhicules urbains et la restriction des accès urbains pour les véhicules agressifs.**

A 6, "Accessibilité globale et mobilité durable"

Mars 2005

Une voirie pour tous

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

Guide de lecture

La présente restitution contient beaucoup d'informations réparties en **deux "tomes"**, le **premier (rapport) consacré à l'essentiel de la restitution** des travaux, le **second (exemples et annexes) consacré aux compléments, aux exemples, aux illustrations et à des sujets thématiques** étroitement liés aux problèmes de voiries et d'espaces publics.

Le rapport lui-même se compose de **trois parties : problématique et enjeux ; finalités à atteindre ; recommandations pour agir.**

Lecteurs pressés

Le lecteur très pressé pourra se contenter de jeter un coup d'œil au sommaire général, de lire **l'avant propos et la synthèse**, sans entrer dans le détail de la liste des propositions.

Bien sûr, s'il en a le temps, ce lecteur pressé aura intérêt à lire **la liste récapitulative des 150 propositions et recommandations** figurant en fin de synthèse. Chaque proposition y est référencée par les chapitres et/ou annexes où elle est située, ce qui permet à un lecteur pressé de trouver rapidement les argumentaires relatifs à telle ou telle proposition.

La lecture du chapitre "Des principes et des enjeux" de la première partie du rapport **est fortement souhaitable** pour l'ensemble des lecteurs.

Un lecteur un peu moins pressé complétera sa lecture par l'ensemble de la première partie du rapport consacrée à la problématique et aux enjeux.

Cette **première partie**, "Problématique et enjeux", est fondamentale pour la compréhension des problèmes et des enjeux qui ont conduit à, ou qui ont découlé de, la mise en cohérence de l'ensemble des réflexions.

Le premier chapitre "Une problématique complexe" résume la complexité de la problématique "Une voirie pour tous" entre les conflits d'usages, les dysfonctionnements, les blocages et les obstacles à leur résolution. C'est donc un chapitre destiné à tous ceux qui veulent comprendre pourquoi un espace public partagé par tous constitue une question complexe.

Le deuxième chapitre "Des principes et des enjeux" est un chapitre important, destiné à tous, car il explicite les grands principes retenus pour guider les démarches et finaliser les actions ainsi que les enjeux importants et multiples de la voie publique au regard à la fois de la vie des gens et des dépenses publiques.

Décideurs

Les décideurs, élus, responsables administratifs, chefs de projets pourront compléter leur lecture en sautant directement à la troisième partie **"Recommandations pour agir"**, composée de quatre chapitres non techniques assez courts.

Une voirie pour tous

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

Cette troisième partie essaye en effet de **donner des clefs de réussite**, mais surtout d'**éviter les facteurs d'échec**.

Elle reprend dans ses titres de chapitres **les quatre phases de la démarche systémique** permettant d'établir un projet pour l'espace public à traiter : **considérer la voie publique comme un ensemble de services ; mettre en place le processus de décision ; favoriser l'appropriation collective ; déboucher sur des propositions partagées et durables**.

Chacun de ces quatre chapitres développe lui-même quatre recommandations principales, la plupart s'inspirant des meilleures pratiques qui ont fait leur preuve au niveau européen

Concepteurs, chefs de projet et leurs partenaires

Les concepteurs, les chefs de projets et l'ensemble de leurs partenaires et des acteurs de terrain qui ont un projet à établir ou à mettre en œuvre concernant les voiries et espaces publics ont intérêt à entrer dans le détail de la deuxième partie "Finalités à atteindre" pour trouver un certain nombre de pistes leur permettant de faciliter leur démarche et de répondre à leurs questions.

Cette deuxième partie développe en effet les méthodologies systémiques cohérentes pour aborder les voiries et espaces publics

Elle replace le public au centre des préoccupations.

Le chapitre consacré à la première finalité, "**Approcher l'espace public comme un véritable système**", montre comment il convient d'abord de comprendre ce que vivent les gens et de bien diagnostiquer les dysfonctionnements pour développer une méthodologie systémique. Il développe ensuite la méthodologie systémique proposée pour approcher l'espace public. **Le titre "Choix politiques, expertise technique, expertise citoyenne" permet de bien comprendre les quatre phases reprises sous forme de recommandations pour agir** dans la troisième partie.

Le chapitre consacré à la deuxième finalité "**Dépasser les conflits d'usage pour cohabiter en sécurité**" est un de ceux qui ont soulevé à la fois de plus de problèmes et apporté aussi le plus de recommandations pertinentes. Il montre notamment qu'approcher la voirie par ses usages mène inmanquablement à une impasse, car il existe plus de 150 usages de la voirie qui entrent en conflits avec ces mêmes 150 usages. En revanche assurer des allures homogènes, maîtriser les temps au lieu des vitesses, réduire non pas la place de la voiture mais l'excès d'automobile, apaiser les pointes de vitesses, etc., permettent de réduire durablement les dysfonctionnements et les sources de conflit.

Le chapitre consacré à la troisième finalité "**Destiner la voie publique aux différents publics**" est au cœur des finalités à rechercher en priorité pour assurer l'accessibilité pour tous, en destinant la voie publique au public et non à l'usager.

Le chapitre consacré à la quatrième finalité "**Assurer la cohérence d'ensemble**" peut être perçu comme une évidence, mais c'est dans la réalité loin d'être le cas, notamment si l'on

Une voirie pour tous

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

examine la cohérence avec d'autres aspects plus thématiques des politiques de mobilité telles le stationnement sur la voie publique pour ne citer qu'un des plus préoccupants.

Quatre annexes, figurant dans le tome 2 sous le titre "Exemples et compléments au rapport", complètent cette deuxième partie.

L'annexe 5, "Voiries du publics et d'usagers", permet en particulier d'effectuer une véritable revue de projet.

Public, acteurs de terrain, maîtres d'œuvre, concepteurs

Pour le public, les usagers, les acteurs de terrain et leurs partenaires associés dans un projet, les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, les concepteurs, les techniciens,..., qui souhaitent avoir une vision concrète de la problématique, la lecture devrait plutôt commencer par la deuxième partie "Exemples et compléments au rapport" du tome 2 "Exemples et annexes".

Cette deuxième partie, "**Exemples et compléments au rapport**", se compose en effet de quatre annexes qui complètent et illustrent la deuxième partie du tome 1 "Finalités à atteindre" et constituent la matière substantielle d'une voirie pour tous.

Les annexes 3 et 4, "**Voiries de villes et de vies**" et "**Voiries d'usages et de conflits**" se penchent sur les expériences ratées ou réussies, les outils et les méthodologies permettant d'assurer sécurité et cohabitation sur la voie publique.

L'annexe 3 débute par la description d'un échec cuisant et récent dont l'analyse a constitué un apport important pour formuler des recommandations afin que d'autres villes n'aient plus jamais à connaître cette situation. Cette analyse a permis aussi de formuler une partie des finalités à atteindre dans l'approche de l'espace public.

Sont décrits également dans ces deux annexes l'expérience du Grand Lyon, le code de la rue belge, le schéma d'accessibilité de la Ville de Paris, la charte du partage de la voirie de Dunkerque Grand Littoral, etc.

L'annexe 5, "**Voiries de publics et d'usagers**" diffère des précédentes. Elle est une annexe méthodologique de type "revue de projet" destinée à assister les Maîtres d'Ouvrage, les Maîtres d'Œuvre et les concepteurs sur les publics et usagers destinataires de l'espace public et de la voirie.

Enfin l'annexe 6 "**Accessibilité globale et mobilité durable**" relie les questions d'espaces publics à ceux de l'accessibilité et de la mobilité urbaine autour d'exemples concrets comme ceux de Nantes, Lille, Chambéry ou de villes étrangères. C'est un thème qui a donné lieu à bien des débats, mais a aussi permis de développer de la cohérence et de nombreuses propositions pertinentes et subsidiaires.

Une voirie pour tous

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

Lecture complémentaire des exemples et annexes

Chacun des lecteurs précédemment évoqués sera, à un moment ou un autre de sa lecture, renvoyé à une annexe du tome 2, "Exemples et annexes", où figurent de nombreux exemples, illustrations, contributions et développements des thèmes abordés dans le premier tome.

Ce tome 2 se décline en quatre grandes parties :

- **Groupe de travail et réflexions associées**
- **Exemples et compléments au rapport**
- **Annexes thématiques**
- **Repères**

La deuxième partie vient déjà d'être évoquée et ne sera pas reprise ici.

La première partie, "**Groupe de travail et réflexions associées**", se compose de deux annexes. La première, très courte, indique l'ensemble des personnes et des organismes qui ont apporté leur contribution aux travaux du groupe. La deuxième, "**Propositions et recommandations extérieures au groupe**", cite les recommandations de cinq groupes ayant travaillé sur des sujets très proches du partage de la voirie. Il s'agit tout d'abord du rapport effectué en juillet 2002 par Michel GILBERT et Anne FAURE pour le PREDIT¹ sur "La recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés", puis des recommandations de l'association mondiale de la route (AIPCR) effectuées en octobre 2003 par Hillie TALENS sur le thème "Partager la rue principale". Viennent ensuite le rapport sur le "Financement des déplacements urbains" du député du Rhône Christian PHILIP, écrit avec la collaboration de Nicolas GAUTHIER en décembre 2003, le rapport "Prospective sur les transports" en janvier 2004 du Club Prospective ECRIN présidé par Maurice BERNADET et le rapport de février 2004 "Encourager le développement de la bicyclette en France" de la députée du Calvados Brigitte LE BRETHON. Ont été reprises les propositions de ces rapports étroitement liées au thème "Une voirie pour tous" et qui n'ont toujours pas été mises en œuvre, telle la **dépénalisation et la décentralisation du stationnement** préconisée par Christian PHILIP, indispensable à la mise en œuvre de politiques de mobilité durables, à la cohabitation sur la voie publique et à l'instauration de mesures permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, une meilleure efficacité des livraisons et des transports publics, la tarification de zones, etc.

La troisième partie, "**Annexes thématiques**" relie le partage de la voirie à dix thèmes desquels il ne peut être dissocié. Ces dix thèmes y ont été abordés par ordre alphabétique, car tous ont une importance pour "Une voirie pour tous", qu'ils soient à prédominance plus "technique" ou au contraire plus "politiques". Si **certains thèmes ont fait l'objet d'avancées spectaculaires depuis une dizaine d'années, tels "Livraisons et transport de marchandises en ville"** (annexe 10), objets de la publication en 2004 et 2005 de trois guides importants (et d'un logiciel) à destination des collectivités territoriales, **ou "Déplacements non motorisés et modes doux"** (annexe 8), bien que la mise en pratique concrète laisse encore beaucoup à désirer dans bon nombre d'agglomérations, **d'autres thèmes ont été peu traités et doivent faire l'objet de réflexions, recherches et expérimentations, tels "Deux-roues motorisés"** (annexe 9) **ou "Ordures et déchets dans l'espace public"** (annexe 11) et doivent constituer des priorités pour les années à venir. **La question du "Stationnement sur**

¹ PREDIT : Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres

Une voirie pour tous

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

la voie publique" (annexe 14) est fondamentale pour donner aux collectivités les moyens de mettre en œuvre de véritables politiques de partage de la voirie et de cohabitation sur la voie publique, comme il a déjà été évoqué au sujet de la dépenalisation du stationnement. Les **"Transports en commun et transports publics"** (annexe 16) ont énormément évolué à l'étranger au cours de ces dernières années, notamment depuis l'an 2000, et le temps es révolu où l'on opposait les modes de transport public les uns aux autres. Ce sont les domaines de pertinence, les modes d'utilisation et d'exploitation des différents types de transport public qui permettent de dégager à la fois du service public et de la rentabilité. La France pourrait tirer bien des leçons des expériences étrangères, notamment de celles d'un certain nombre de pays en développement. Le premier thème **"Croisement des flux, carrefours et intersections"** (annexe 7) est fondamental pour mettre en œuvre **"Une voirie pour tous"** et de nombreux travaux restent à développer pour réaliser des carrefours praticables par tous. C'est d'ailleurs sur ce thème des carrefours qu'a été expérimentée par le groupe l'approche systémique de la place Victor et Hélène BASCH avec la ville de Paris. Cette annexe résume donc une partie des conclusions résultant de cette étude de cas. Les annexes 13 **"Sécurité et sûreté de l'espace public"** et **"Tarifications de zones et régulations d'accès"** font l'objet **parallèlement d'importants travaux** par de multiples groupes, et l'annexe 12 plus technique **"Revêtements et chaussées de l'espace public"** est à **relier aux travaux européens sur "La rue du futur"**, même si un certain nombre de priorités doivent être hiérarchisées à ce sujet par les décideurs dans le cadre de la mise en œuvre d'une voirie pour tous.

Enfin, la quatrième partie, intitulée **"Repères"**, permet de se référer à des sites Internet, à des références bibliographiques soigneusement triées ainsi que de se repérer parmi les nombreux sigles utilisés. L'avis du Conseil National des Transports conclut ce tome 2.

PREMIERE PARTIE

PROBLEMATIQUE ET ENJEUX

Chapitre 1.1 : Une problématique complexe

- 1 – Voirie et espace public
- 2 – Dysfonctionnements et conflits d'usage
- 3 – Séparation ou cohabitation ?
- 4 – Obstacles et blocages

Chapitre 1.2 : Des principes et des enjeux

- 1 – Des principes
 - 1 Garantir d'abord l'accessibilité incontournable
 - 2 Comprendre la vie au-delà de la ville
 - 3 Donner le choix du mode de déplacement
 - 4 Décider et choisir en toute lucidité
- 2 – Des enjeux
 - 1 Le périurbain
 - 2 Les territoires
 - 3 Les citoyens
 - 4 La qualité

Une voirie pour tous

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

Chapitre 1.1 – Une problématique complexe

"Une voirie pour tous" : au-delà de ce titre simple et rassembleur se cache une problématique complexe de partage de l'espace public. Partager peut signifier à la fois séparer et diviser aussi bien que rassembler et cohabiter. La cohabitation amène inévitablement des conflits qu'un seul aménagement des lieux ne peut généralement pas résoudre, car la cohabitation implique des règles, des comportements, du respect des règles et du respect des autres.

La problématique du partage de la voirie pour y cohabiter en sécurité au-delà des conflits d'usage est donc déjà extrêmement complexe.

Mais, au-delà de cette cohabitation et de ces conflits, le service rendu à la cité par la voirie est bien plus large que celui d'un simple support de déplacements. La voirie est aussi un support des réseaux techniques, un support d'activité économique, un vecteur d'image, un support de communication, un lieu culturel et ludique. On peut aussi considérer que voirie et espace public sont les "jardins" de la vie riveraine, éléments majeurs du patrimoine collectif.

Il y a donc lieu de mettre en chantier la conception d'une véritable doctrine de la voirie et de l'espace public, dont de nombreux éléments existent déjà, qu'il conviendrait de consolider dans un cadre conceptuel général. Cette démarche, par la réflexion qu'elle imposerait, aurait le mérite d'obliger chaque acteur à reconsidérer ses pratiques. Le processus a été engagé ici. Il est à poursuivre plus largement bien au-delà de la présente problématique.

Les finalités à rechercher ne peuvent être qu'ambitieuses et fortement liées à de nombreux thèmes similaires, objets d'autres réflexions et recherches en cours ou à venir, dans un processus continu de subsidiarité active.

La démarche sera donc lourde, lente, très complexe, mais elle s'avère indispensable pour l'ensemble des collectivités ayant à gérer l'espace public.

1 Voirie et espace public

La voirie est un espace public destiné à relier les êtres humains et à leur apporter des biens et des services. La rue et la route ne se justifient que par les services qu'elles peuvent offrir à la collectivité, qui en définit les règles d'usage.

La voirie¹ et l'espace public² sont paradoxalement des termes qui n'ont **pas de définition juridique** établie autrement que par une abondante jurisprudence.

¹ La définition de la voirie, et notamment la voie publique, ne figure dans aucun code. Le code de la voirie routière ne définit que le domaine public routier (article L 111-1: "Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées"). Le code de la route régit les "voies ouvertes à la circulation publique" et son article R 110-2 y définit un certain nombre d'aménagements tels les aires piétonnes, les arrêts, les bandes et pistes cyclables, les chaussées, les voies de circulation, les zones 30, etc.

² La notion d'espace public est en fait rattachée à celle de domaine public, bien que ces deux notions ne se confondent pas totalement du fait de la non-coïncidence entre une propriété publique et un usage public.

Une voirie pour tous

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

La base de cette jurisprudence de l'espace public français est la notion d'inaliénabilité.³

Certains professionnels de l'urbanisme considèrent l'espace public comme **l'ensemble des surfaces non bâties et non privatives**.⁴ Cette définition leur permet d'englober sous un seul terme les places et voiries entre façades d'immeubles, les espaces verts et les parcs.

La notion d'espace public est encore plus confuse dans l'esprit du public, et il lui arrive souvent de confondre les espaces publics avec les places publiques ou les espaces verts.

La première difficulté apparaît donc dès la définition des termes de voirie et d'espace public.

Il apparaît donc tout d'abord nécessaire de définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public à partir de la jurisprudence et dans les différents codes, afin que ces notions puissent être communément partagées par l'ensemble des acteurs.⁵

Dans une période où l'espace public de voirie devient en effet un bien de plus en plus souvent convoité (sol, sous-sol, sur-sol), **il est grand temps que le législateur définisse un cadre très clair et non susceptible d'interprétation**. Il suffirait d'ailleurs de "codifier" la jurisprudence maintenant constante depuis de nombreuses années. Cette législation aurait le mérite de rappeler à tous les utilisateurs que le domaine public considéré n'est par leur propriété et qu'ils ne peuvent, à leur convenance, en définir les règles d'utilisation.

Au passage, il serait bon d'éclairer, le cas échéant, l'interface entre le pouvoir de police et le pouvoir de conservation pour les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale. Il s'agit là d'une **véritable urgence**. Des opérateurs de réseaux, par exemple, sont en effet en train de se constituer de fait des droits sur ces espaces, cherchant à contester des décisions des élus locaux, comme les règlements de voirie, ou tentent de contourner la jurisprudence.

Trois tendances lourdes sont en outre à prendre en considération dans cette problématique de la voirie et de l'espace public, la multiplication des usages, la raréfaction de l'espace et le partage du temps. Ces trois tendances conduisent à rechercher une optimisation des usages.

L'usage de la voirie devient de plus en plus multiple avec l'apparition de nouveaux modes de vie, de déplacements, de transport et de distribution, tant en ville qu'à la campagne. De nouvelles voiries et de nouveaux espaces, de la cour urbaine aux aires piétonnes et aux véloroutes, ont permis d'apporter certaines réponses à ces nouveaux besoins d'usages.

L'espace public devient également une ressource rare. Bien gérer cet espace est devenu une condition impérative pour mettre en œuvre les politiques de maîtrise de l'énergie, de

³ La jurisprudence s'est construite autour de la notion de domaine inaliénable (Edit de Moulins, 1566), ce qui est codifié aujourd'hui par les articles L 52 du code du domaine de l'Etat et L 1311-1 du Code général des collectivités territoriales : "Les biens du domaine public sont inaliénables et imprescriptibles". La jurisprudence actuelle considère généralement comme domaine public les espaces appartenant à l'Etat ou à une collectivité publique, affectés directement à l'usage du public et aménagés spécialement à cet effet.

⁴ Dans leur publication "Aménagement cyclable et espace urbain" (septembre 2000), Arantxa JULLIEN et l'association Métropolis définissent l'espace public comme l'ensemble des espaces non bâtis, composant les creux de la ville, par opposition au bâti qui en compose les pleins.

⁵ La publication de la Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques (MIQCP) "Les espaces publics urbains" (novembre 2001) examine en détail dans ses pages 34 à 47 la notion juridique d'espace public. Ces travaux mériteraient d'être finalisés par une définition légale de la voirie et de l'espace public.

Une voirie pour tous

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

sécurité, de démocratie, de citoyenneté, d'accessibilité équitable, de lutte contre les nuisances (dont le bruit), de réduction des émissions polluantes, de qualité de ville, de qualité de vie.

L'usage de l'espace varie en fonction du temps. Les ressources de l'espace doivent se gérer différemment selon les moments de la journée, de la semaine ou de l'année.⁶

La nécessité d'optimiser l'usage des voiries, sur lesquelles l'automobile s'était taillée la part du lion dans le courant du 20^{ème} siècle, **génère aujourd'hui de nouveaux conflits d'utilisation, de partage et de cohabitation.**

2 Dysfonctionnements et conflits d'usage

Une première approche consiste à repérer de façon la plus exhaustive possible les dysfonctionnements, les conflits d'usage, à en analyser les causes et à prévoir leur évolution, notamment au regard des nouveaux modes de vie et de déplacement, ainsi que des nouveaux services de demain :

- **Les conflits d'utilisations**, liés aux multiples usages pratiqués sur voirie : circulations individuelles de transit, transports en commun, arrêts temporaires, stationnement, livraisons, déplacements scolaires, loisirs, commerce, dessertes locales, transport de marchandises, ramassage des ordures, implantation d'équipements et de mobiliers urbains ou ruraux, passages de canalisations et de réseaux techniques, tourisme, sport, etc.
- **Les conflits d'usagers**, liés à l'absence de respect mutuel entre usagers : piétons, cyclistes, patineurs, personnes handicapées ou à mobilité réduite, automobilistes, motocyclistes, camionneurs, ... ; ces conflits, de plus en plus fréquents sur les voiries traditionnelles encombrées, risquent de s'étendre aux usagers des nouvelles voiries, telles que les voies calmes ou les voies vertes, avec l'apparition de nouveaux modes de déplacements touristiques allant du cheval aux quadricycles familiaux.
- **Les conflits de modes**, souvent entre véhicules d'intérêt public (transports en commun, véhicules d'urgence, véhicules d'intervention, véhicules d'exploitation et d'entretien, taxis, ...) et véhicules individuels, mais aussi entre modes rapides et modes lents ou semi-lents, entre modes motorisés et modes non motorisés ou semi-motorisés, entre modes traditionnels et modes alternatifs, ... ; ces conflits classiques entre modes se voient aggravés par l'arrivée de nouveaux modes émergents de transport ou de déplacement : patins, planches électriques, patinettes, patinettes électriques, vélos électriques, engins individuels pliables servant aux liaisons terminales entre domicile, transports en commun et lieu de travail, véhicules de livraison en porte à porte, quads, 4x4 urbains, petits véhicules urbains, vélos – taxis, auxquels s'ajoutent la multitude de véhicules légers semi-lents que l'on rencontre déjà en grand nombre dans les régions touristiques, les villes suisses ou les trottoirs nord américains...
- **Les conflits de services**, posant le problème du service par rapport à l'infrastructure : par exemple, une offre supplémentaire de bus, notamment de bus cadencés (toutes les

⁶ Selon les pointes de circulation, le jour, la nuit, les jours de la semaine, les fêtes, les événements ou les saisons.

Une voirie pour tous

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

5 ou 10 minutes), nécessite un nouveau partage des voies, mais trouver un équilibre harmonieux dans tous les services ne peut se concevoir que dans un équilibre global ; restreindre la circulation automobile nécessite d'accroître les possibilités de livraisons ou de dépose – minute ; cette question des services nécessite une gestion commune de l'espace public liée aux services correspondants par des opérateurs différents.

3 Séparation ou cohabitation ?

Une deuxième approche consiste à déterminer les critères clefs permettant de regrouper ou séparer usagers, utilisations, modes ou services.

Quels sont les **facteurs clés pour faire cohabiter des usagers** sur une même voirie ? Quels sont les **impératifs de sécurité qui nécessitent une séparation** des flux et des usages ?

Trois impératifs nécessitant la séparation sont universellement connus :

- **Les différences de vitesse** : un cycliste ou un tracteur agricole sur une voie rapide sont des causes quasi certaines d'accident, sans parler d'un véhicule arrêté sur une autoroute.
- **Les différences de vulnérabilité** : la vie d'un écolier à vélo ou à pied est bien fragile face à une semi-remorque.
- **Les différences de débit** : un motocycliste isolé dans un flot continu de voitures n'est pas à l'aise, mais qu'en est-il d'un automobiliste isolé dans un flot continu de motos ?

Réduire ces différences, c'est faciliter la cohabitation et l'optimisation de l'usage des voiries, sous réserve d'un réajustement culturel : en France, certains impératifs de sécurité nécessitent par exemple la séparation des cyclistes et des voitures au-delà de certaines vitesses et de certains débits. A vitesses et débits semblables, cyclistes et voitures sont intégrés sur la même chaussée aux Pays-Bas, mais le vélo est profondément ancré dans la culture et les réflexes des conducteurs de ce pays. La question de la séparation et de la cohabitation doit également être débattue pour les **nouveaux réseaux viaires**, tels que les **voies vertes**, et les **nouveaux véhicules lents ou semi-lents** (6 – 20 km/h ; 15 – 30 km/h ; 30 – 50 km/h).

Les principes du développement durable ainsi que les lois françaises sur l'accessibilité⁷ imposent d'assurer l'accessibilité aux déplacements et aux services pour l'ensemble des êtres humains, notamment pour ceux ayant une limitation physique, cognitive ou financière. Sont notamment concernés les retraités, les personnes âgées, les personnes transportant des charges ou des bagages, les femmes enceintes, les personnes accompagnées d'enfants, les personnes handicapées ou à mobilité réduite, les handicapés mentaux, les enfants, les jeunes, les chômeurs, les personnes disposant de revenus modestes, les personnes habitant des secteurs mal desservis,... soit **pratiquement chacun d'entre nous à un moment ou l'autre de sa vie**. **Faire cohabiter l'ensemble des usagers concernés dans un respect mutuel demeure donc encore un défi majeur à relever** malgré tous les efforts accomplis depuis plus de 30 ans. **Et c'est actuellement dans le périurbain que les enjeux de cohabitation sont les plus forts.**

⁷ Notamment la loi du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, la loi cadre du 13 juillet 1991, les décrets et arrêtés du 31 août 1999 et la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Une voirie pour tous

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

4 Obstacles et blocages

Une troisième approche consiste à examiner comment surmonter les obstacles au partage de la voirie et à la cohabitation des usagers et des services sur l'espace public.

Ces obstacles sont nombreux, mais trois d'entre eux sont particulièrement préoccupants : les obstacles culturels, les obstacles techniques et les obstacles juridiques.

- **Les obstacles culturels** se rencontrent à la fois chez les usagers individuels et à l'intérieur des services collectifs en charge de l'aménagement et de la gestion de l'espace public. Les blocages culturels formant obstacle à une prise de conscience proviennent à la fois des mentalités des différents publics, des comportements des divers usagers, des pratiques des administrations. « Le modèle dominant de "l'homme actif pressé en voiture ne dépendant de personne", si valorisé au 20^{ème} siècle au point d'être adopté ou envié par toutes les catégories sociales, les femmes, les enfants, les seniors, finira-t-il par être définitivement contesté ? ». ⁸ Les blocages sont encore nombreux au sein de l'Etat, des diverses collectivités, des concepteurs, des organismes gestionnaires, des réseaux professionnels et même des écoles où l'accessibilité à tous fait rarement l'objet d'un enseignement aux métiers d'architecte, d'urbaniste, d'ingénieur, de technicien, de gestionnaire.
- **Les obstacles techniques** nécessitent de passer de techniques de conception et des règles de sécurité modales à des techniques de conception et des règles de sécurité multimodales. De nombreux guides techniques ont été réalisés pour la prise en compte d'usagers spécifiques (cyclistes, personnes à mobilité réduite, non voyants, etc.), mais ces règles techniques manquent parfois de coordination et peuvent même être contradictoires : l'implantation de mobilier urbain, en particulier publicitaire, ou de poubelles antiterroristes se fait souvent au détriment des itinéraires piétons, la mise en place de potelets métalliques pour empêcher physiquement le stationnement illicite est contradictoire avec les règles de réduction des obstacles pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou des non-voyants, les passages pour fauteuils roulants sont souvent trop étroits pour les poussettes à jumeaux, ... Faudra-t-il encore diviser la chaussée pour faire passer des patineurs, alors que de nombreux usagers se déplacent à la même vitesse ? Que deviennent tous ces aménagements techniques dans les lieux d'échanges, que ce soit dans les carrefours ou les points d'arrêts intermodaux, où l'accès piétonnier demeure souvent le parent pauvre ?
- **Les obstacles juridiques** découlent de nombreuses règles obsolètes du code de la voirie routière et du code de la route, qui traite notamment automobilistes et cyclistes sur un même plan au regard des sanctions. ⁹ L'incorporation des nouveaux usages, des nouveaux modes de déplacement (y compris ceux de demain), des nouveaux services, des nouvelles infrastructures telles que les voies vertes et les véloroutes sans assise

⁸ Citation extraite de "La mobilité urbaine en France : les années 90", CERTU, CETE de Lyon et Nord Picardie (août 2002).

⁹ On a vu en France des sanctions de retrait du permis de conduire à des cyclistes pour des infractions sans commune mesure avec celles des automobilistes alors qu'en Allemagne les sanctions dépendent de la masse et de la vitesse du véhicule.

Une voirie pour tous

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

juridique actuelle¹⁰ et des nouvelles règles financières liées aux opérateurs nécessite un diagnostic juridique des lois et règlements pour proposer les modifications nécessaires au code de la voirie routière et au code de la route afin de satisfaire aux objectifs d'accessibilité et de développement durables définis par la collectivité.



Surmonter ces problèmes pour rendre la voirie accessible à tous en dépassant les conflits d'usage est l'enjeu principal de la qualité des villes et des territoires. Aucun usager, aucun mode ancien ou nouveau, aucun usage, aucun territoire du très urbain au très rural n'est à écarter.

Et ce thème doit continuer à être un axe fort des recherches à poursuivre et des politiques à instaurer pour l'avenir.

¹⁰ Il est possible que certains de ces obstacles juridiques, évoqués dès la rédaction de la première note de problématique au 1^{er} trimestre 2003 avant la première réunion du groupe, et mentionnés également dans d'autres rapports dont celui de Brigitte LE BRETHON en février 2004, aient été levés au moment de la publication de la présente restitution.

Une voirie pour tous

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

Chapitre 1.2 – Des principes et des enjeux

1 Des principes

Face à la complexité de la problématique, il importe de formuler quelques grands principes qui doivent guider les démarches et finaliser les actions. Quatre ont été jugés particulièrement importants au regard des enjeux actuels de sécurité et de cohabitation sur la voie publique :

- Garantir d'abord l'accessibilité incontournable
- Comprendre la vie au-delà de la ville
- Donner le choix du mode de déplacement
- Décider et choisir en toute lucidité.

1.1 *Garantir d'abord l'accessibilité incontournable*

Sur les voies et les espaces publics, les Pouvoirs Publics ont le devoir de garantir en priorité l'accessibilité pour des publics ou usagers incontournables, comme par exemple l'accès rapide des services de secours et de sécurité, l'accessibilité aux personnes handicapées ou encore les possibilités de livraison.

Plus généralement, dans notre vie économique et sociale, les Pouvoirs Publics ont aujourd'hui la **responsabilité de placer au premier rang de leurs préoccupations les personnes pauvres, vulnérables, faibles, etc.**¹ Il ne s'agit pas seulement de ne pas les oublier. Il ne s'agit pas non plus uniquement de compensations, de simples mesures "sociales". Mais il s'agit au contraire de les mettre au premier rang afin de **donner à chacun, le plus possible, les mêmes possibilités d'inscrire sa vie dans l'espace public.**

Cette "ardente obligation" peut se formuler de multiples façons selon nos valeurs sociales :

- « Qu'as-tu fait de ton frère ? »²
- « L'important n'est pas d'arriver seul et tôt mais d'arriver ensemble et à temps. »³
- « Cela signifie avancer au rythme du plus faible. »⁴
- « C'est à la place qu'une société réserve aux plus fragiles de ses enfants que se mesure son degré de civilisation. »⁵
- Etc.

Mais il ne faut jamais oublier que ce "plus faible", **c'est aussi chacun d'entre nous** (ou l'un de nos proches), et que l'avons tous été, nous le sommes ou le serons tous à une époque de notre existence, que ce soit suite à une maladie, un accident, ou simplement un âge de la vie.

En conséquence, les Pouvoirs Publics se doivent de respecter les principes suivants :

¹ Ces publics et usagers sont détaillés dans le chapitre "Destiner la voie publique aux différents publics", ainsi que de façon plus exhaustive dans l'annexe 5 "Voiries de publics et d'usagers".

² La Bible, livre de la Genèse 4,9

³ Léon FELIPE, poète espagnol (1884 – 1968)

⁴ "Redéfinir un développement fondé sur les droits humains", Assemblée Générale de l'an 2000 des Nations Unies consacrée à l'évaluation du Sommet mondial pour le Développement Social.

⁵ Phrase fréquemment citée, notamment dans l'allocution de Jack LANG, Ministre de l'Education Nationale, lors du séminaire sur la scolarisation des enfants handicapés (10 juillet 2001).

Une voirie pour tous

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

- **La ville, donc l'espace public, doit être accessible à tous.** Rendre la ville accessible à toutes les personnes, **et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et usagers vulnérables**, mais aussi aux livraisons de marchandises, est enjeu majeur de la qualité des villes et territoires pour tous.
- En matière de déplacements, **les trajets les plus courts et les plus sûrs sont à garantir aux modes non motorisés** (Personnes à Mobilité Réduite, piétons, cyclistes) **et non aux modes motorisés.**
- Plus généralement, **les Pouvoirs Publics doivent s'efforcer d'offrir aux personnes sans voitures des conditions de déplacement de qualité** en favorisant, y compris et d'abord par des mesures peu ou pas coûteuses, les "modes doux" et les transports collectifs. Ces conditions doivent atteindre un seuil (de sécurité, de confort, de disponibilité, de rapidité...) qui rend attractif le mode considéré.

A titre d'illustration, et sous réserve d'un affinement du raisonnement selon le contexte, dès qu'une agglomération atteint un certain niveau de population (avec de ce fait des distances internes qui peuvent être importantes), l'intérêt de tous est que les transports publics y attirent un fort minimum de clientèle pour entrer dans un mouvement vertueux (clientèle = fréquence = crédibilité, etc.). Dans cette optique, les transports publics ne sont pas, et ne peuvent pas être, un service d'appoint, même bien aidé, au service normal et universel que serait la voiture, mode dominant reconnu et accepté. **Les transports publics sont au contraire un service de base pour tous, que toutes les politiques urbaines doivent tendre à conforter et sur lequel elles doivent se fonder.** Au-delà de ce service de base constitué par les transports publics, ceux qui le veulent peuvent éventuellement recourir à leur voiture personnelle si ce recours ne fragilise pas le service de transports publics pour tous.

Ce raisonnement et cet arbitrage par rapport à la voiture s'appliquent aux transports publics et en commun (bus, taxis, tramways, etc.) mais **aussi aux modes non motorisés.**

Pourquoi cette insistance ?

Parce que **les responsables** (élus, techniciens,...), et les médias avec eux, **sous-estiment considérablement le nombre et les attentes des personnes qui ne peuvent pas disposer d'une voiture** ou qui souhaiteraient vivement pouvoir s'en passer. Souvent perçues comme une minorité, elles constituent en fait une majorité, la différence s'établissant fréquemment à 30 ou 40 points comme le montrent études, votes et sondages dans les agglomérations et pays les plus divers.⁶

Concourent à cette erreur les publications et commentaires de statistiques qui créent ou amplifient la confusion (le taux de motorisation des ménages n'est pas celui des personnes ; la motorisation ne signifie pas la propension à utiliser une voiture ; ...), y compris celles qui proviennent de sondages peu rigoureux (qui sonde-t-on : des automobilistes ? des adultes ? des enfants ? ..., sur quel cadre de questions ces personnes sont-elles sondées : des pratiques ? des souhaits ?..., selon quelles contraintes les enquêtes ont-elles été effectuées ?).

⁶ Voir en annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux" les enquêtes de la Commission Européenne présentées dans le titre "Oser redistribuer l'espace public", montrant que même en France "Rééquilibrer les modes n'est pas impopulaire !".

Une voirie pour tous

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

1,2 Comprendre la vie au-delà de la ville

La difficulté à percevoir justement ce que vivent et ce que désirent les gens est particulièrement forte dans les secteurs périurbains ou remodelés par l'étalement urbain :

Les comparaisons et sources d'information internationales y sont moins pertinentes que pour les villes centres, les villes agglomérées. L'étalement urbain à la française est plus souvent un mitage, bien différent des pratiques hollandaises ou allemandes d'urbanisation polycentrique autour de bourgs, gares, villages, etc., qui connaissent, et ce n'est pas un hasard, des taux d'usage des transports publics et des modes doux beaucoup plus élevés que les nôtres et qui développent des espaces publics constituant une véritable "voirie pour tous" : ces pays y mettent des moyens et en font un axe très fort de leurs politiques intégrées d'urbanisme et de transport/déplacement (ce qui n'a nui, bien au contraire, ni à la richesse ni au taux d'équipement automobile de ces pays).

La péri urbanisation issue de l'étalement urbain à la française signifie systématiquement une augmentation de la pression automobile, puis une dépendance accrue de l'automobile, de la consommation d'espace, un affaiblissement des transports en commun, de l'insécurité routière, des coûts financiers (publics et privés) accrus, mais pas dans l'immédiat, ce qui trompe et engage insensiblement mais rapidement sur une pente dangereuse fort difficile à remonter.

En réalité, **il est important d'analyser et de comprendre ce que vivent les personnes et les ménages dans le périurbain, et surtout ce qu'il vivront demain** (les adultes, les enfants quand ils seront plus grands, les couples vieillissants,...) et qui sera loin de leurs attentes et de leurs rêves en termes de possibilités de choix, d'autonomie, de rapports (autres qu'automobiles !) à l'espace public, de convivialité. Il est important d'en tirer les enseignements pour la poursuite, l'inflexion ou le changement des politiques publiques ; il est important d'en tirer les enseignements pour la gestion des voies et de l'espace public mais aussi de l'urbanisme qui sont les nôtres aujourd'hui dans ce vaste périurbain où nous connaissons "une voirie pour l'automobile", et vraiment pas "une voirie pour tous".

1,3 Donner le choix du mode de déplacement

En fait, en secteur périurbain ou en ville, **aucun usage et aucun mode de déplacement ne sont à écarter a priori**. Aucun partisan de tel ou tel mode n'est disqualifié.

Mais ce principe rencontre tout à fait normalement quelques limites :

- Personne n'est seul à décider de l'utilisation des bien collectifs (l'espace public, la voirie, les équipements de transport,...). Chacun doit admettre que ses choix ont un impact sur la vie collective, font "appel" à elle, et sont donc légitimement orientés, encadrés par la collectivité et le projet qu'elle se donne. Plus encore, **une somme de décisions individuelles rationnelles et légitimes peut être collectivement insoutenable, ce qui justifie - ce qui exige - que la collectivité promeuve ou impose selon les cas des choix individuels différents.**
- De ce point de vue, **l'espace public est un territoire du projet collectif, où s'inscrivent les services que ce projet comprend, issus d'un processus de décision et d'appropriation**

Une voirie pour tous

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

collectives où interviennent choix politiques, expertises techniques, expressions citoyennes.

- Ce projet collectif est le lieu où s'opèrent les choix.

On ne doit rechercher des choix qui sont contraignants ou défavorables pour les uns (par exemple abaisser la vitesse des véhicules, réduire des capacités de stationnement, développer des zones 30 ou de trafic apaisé, allonger ou pénaliser certains itinéraires...) **que s'ils sont nécessaires aux autres sur des points cruciaux pour eux** (lutte contre le bruit, sécurité routière, priorité aux carrefours, site protégé...).

La voiture ne peut pas dominer la ville ni les autres modes de déplacement, car elle engendre l'exclusion. En effet beaucoup de gens ne disposent pas et ne disposeront pas d'une voiture, en particulier les personnes très âgées, les jeunes, les personnes handicapées, une grande partie des femmes. Et même si le taux d'équipement moyen est en augmentation, ce sont plutôt en fait certains ménages déjà motorisés qui se motorisent un peu plus. Il est bon de rappeler que si 1/4 des ménages ne dispose pas de voiture, c'est plus d'une personne sur deux qui se trouve en fait exclue par le tout automobile.

Mais une évolution ou un aménagement pour favoriser certains publics ou usagers ne doit pas se faire au détriment des autres. Il faut parvenir à un système donnant une certaine liberté de choix par un service "déplacements" de qualité et que les pouvoirs publics offrent à ceux qui n'ont pas de voiture une réelle possibilité d'utiliser des modes de déplacement doux (quitte à la rigueur à en faire tout de même des modes motorisés "écologiques") et de pouvoir combiner divers types de transport.

Autrement dit, **l'objectif n'est pas de défavoriser un usage ou un mode**, pour inciter les gens à s'en détourner, **mais de permettre aux autres usages et aux autres modes de donner pleinement leur potentiel** : c'est à cette condition qu'une contrainte forte, voire pénalisante, sur les premiers est légitime et bonne pour tous.

L'objectif est de rendre gagnants ceux qui ont été indéniablement perdants pendant des décennies... et gagnants autrement, ceux qui pourraient s'estimer nouveaux perdants, par exemple **en leur garantissant un niveau de service**, certes diminué, **suffisamment élevé et, surtout, en leur offrant un choix élargi de solutions.**

1,4 Décider et choisir en toute lucidité

Il est très souvent possible de **prendre des décisions qui ne pénalisent pas l'accès généralisé à la ville**, mais qui, en le mettant sous contraintes, rendent ou maintiennent à d'autres modes de vie ou de déplacement (jeu des enfants ; circulation des Personnes à Mobilité Réduite, des piétons, des cyclistes ; rencontre et convivialité des adultes et des personnes âgées ; desserte des bus ; usage du mobilier urbain ; etc.), le niveau de service, d'attractivité, de crédibilité, sans lequel ils disparaissent ou sont réduits à un minimum de l'ordre de la survie.

On doit toutefois être conscient que **ces choix portent très largement sur l'affectation des ressources que sont l'espace public et l'argent public** : utiliser la rue pour le stationnement (même payant) plutôt que pour un trottoir élargi, un arrêt livraison ou un couloir bus est un

Une voirie pour tous

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

choix ; aménager une nouvelle liaison routière est un choix ; créer un parc de stationnement public en centre ville est un choix. Bien souvent, ces choix appellent plus de voitures... et d'autres décisions publiques et privées dans le même sens.

Ils mettent les décideurs en face de véritables défis : défi de répartition des ressources rares que sont les finances et l'espace ; défi de cohérence des décisions entre elles ; défi de la pente savonneuse (une décision qui en implique une autre, puis une autre... qu'on ne voudrait pas – mais trop tard : "Le vin est tiré, il faut le boire", etc.).

Rechercher un "jeu gagnant – gagnant" ne dispense nullement d'**être clair et lucide** :

- **A propos de toute action, de toute décision, il est important de se demander s'il y a des perdants, lesquels et sur quoi** (subjectivement, objectivement).
- **Une bonne décision comporte souvent une part de compromis, mais pas n'importe quel compromis** : le compromis au fil de l'eau, le compromis non-décisionnel, le compromis de calcul, le compromis qui n'identifie et n'affiche pas ses incontournables, sa hiérarchie des enjeux, ses priorités, a bien peu de chances d'être un bon compromis, une bonne décision.
- **C'est le rôle des Pouvoirs Publics**, en l'occurrence des collectivités locales, **de piloter les démarches** où se rencontrent les intervenants et les usagers de l'espace public, de coordonner les services techniques concernés, de donner aux acteurs le cadre, les outils méthodologiques et le processus (largement itératif) qui permettront à chacun de faire valoir ses intérêts et ses arguments, puis de comprendre et d'accepter les décisions des Pouvoirs Publics, et enfin de contribuer à leur réussite.

2 Des enjeux

Les enjeux sont à la fois importants et multiples, car ils touchent à la vie quotidienne des citoyens tout en figurant parmi les dépenses les plus importantes des collectivités territoriales. Enjeux de sécurité, enjeux de maîtrise de l'urbanisation, enjeux de gestion des flux, enjeux de modification des comportements, enjeux de qualification, enjeux de démocratie locale, enjeux de lutte contre l'exclusion, enjeux de société, enjeux sociaux, enjeux d'environnement, enjeux de développement durable, enjeux de ne plus être considérés comme "les cancre de l'Europe" en la matière, ... Cette première liste d'enjeux, qui ne sera pas plus longuement détaillée ici afin de ne pas trop allonger cette présentation, touche à la fois l'ensemble des pouvoirs publics, et en premier lieu l'Etat, mais aussi l'ensemble des acteurs de l'aménagement, de l'économie et, bien entendu, des gens et populations concernées par l'espace public.

En complément aux principes précédemment évoqués qui intègrent déjà un certain nombre d'enjeux, ne seront donc développés ici que quatre grands enjeux particulièrement cruciaux pour l'avenir et qui nécessitent de poursuivre les réflexions et les actions dans la durée :

- Le périurbain
- Les territoires
- Les citoyens
- La qualité.

2,1 Le périurbain

C'est actuellement dans le périurbain que les enjeux de cohabitation sont les plus forts.

Une voirie pour tous

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

Tout d'abord, parce que **c'est dans le périurbain que les choix des gens sont les plus contraints** et que la dépendance vis-à-vis de la voiture est la plus forte.

Ensuite, parce que **traiter l'espace public périurbain, c'est traiter aujourd'hui l'espace public urbain de demain**. Et parce que traiter l'espace public périurbain, **c'est aussi traiter une partie des problèmes urbains d'aujourd'hui**.

Le périurbain est également le lieu des interfaces et des flux, le lieu de "marché" du développement, le lieu où "ça bouge", le lieu des dynamiques. Il y a en effet dans le périurbain un marché en puissance des lieux de flux, avec développement d'attractions nouvelles et de comportements nouveaux liés aux flux et aux endroits où se concentrent les flux. La représentation de l'espace en a été complètement bouleversée, et des enjeux importants se localisent sur les interfaces des voiries et des espaces publics qui permettent de recomposer et d'articuler les échelles territoriales des flux et les échelles des espaces de la proximité.⁷

Toutes les mesures qui peuvent être prises pour une agglomération ne peuvent en outre se **décider** qu'**à l'échelle complète de cette agglomération**, c'est-à-dire **en intégrant les problèmes des espaces périurbains dans la conception et la gestion des espaces urbains**.

Intégrer dans une perspective d'avenir l'ensemble des modes de déplacement, des modes de transport, des usages et des services **tels qu'ils doivent évoluer ou se propager dans le périurbain est donc un des enjeux majeurs de la ville de demain**.

Ce document ne fait qu'effleurer les problèmes de l'espace public périurbain, car les vitesses y sont plus grandes, les recherches plus rares, les synergies avec les politiques de la ville et de l'habitat plus complexes, les municipalités souvent plus démunies. Mais aussi parce que passer par l'analyse des espaces publics fonctionnant dans l'urbain est souvent un préalable pour mieux appréhender les espaces périurbains.

Les travaux sur le périurbain sont donc à poursuivre et ils nécessitent encore beaucoup de recherches, d'observations, d'expérimentations, de suivis d'expérience et d'évaluations.

2.2 Les territoires

Au niveau territorial, **les enjeux sont particulièrement importants pour les villes moyennes, les petites villes et les villages**, aux services techniques réduits, et aux moyens financiers limités.

Si, des grandes villes⁸ se sont engagées avec succès dès les années 80 dans la création de voiries pour tous, **des petites villes connaissent encore en 2004 des échecs cinglants** qui affecteront la vie locale pour des décennies. C'est d'ailleurs par l'analyse de l'un de ces échecs que débute l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies". Les petites villes qui ne disposent pas de

⁷ Ce thème de "Faire la ville avec les flux" a été développé dans un séminaire international sur "la gestion des lieux d'échanges et les architectures de la mobilité" organisé les 29 et 30 mars 2004 par l'Institut pour la Ville en Mouvement (www.ville-en-mouvement.com).

⁸ Telles Nantes, dont les réalisations sont évoquées en annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable".

Une voirie pour tous

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

Plans de Déplacements Urbains (PDU) manquent souvent d'une vision globale des problèmes de mobilités liés à leur urbanisation et aux bassins de vie des populations locales.

Mais, pour les grandes villes, un autre enjeu important est également celui des "**petits aménagements de la voirie du quotidien**". Il ne s'agit pas là des grands projets mobilisant de grosses équipes, mais des **80 à 90 % des aménagements qui constituent le lot quotidien des services techniques**. La ville de Paris s'est par exemple dotée en juillet 2002 d'un Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voie Publique aux Personnes Handicapées⁹ et elle a fait un énorme effort de formation au sein de ses services. Mais si cela donne de très bons résultats sur des projets d'une certaine importance, force est de constater que de nombreux petits aménagements, des réfections de chaussées et de trottoirs, des travaux d'entretien écornent ces principes, en particulier dans des détails qui compromettent la qualité, et qu'au plan de la gestion, les services de voirie continuent à encombrer les trottoirs de poubelles qui entravent les cheminements des personnes à mobilité réduite.

L'enjeu est donc d'inciter les collectivités locales à se doter d'une méthode, d'un processus leur permettant de déterminer progressivement la vocation, l'affectation de leurs rues et espaces publics à certains usages, certaines fonctions, selon des caractéristiques de surfaces disponibles, de positionnement, d'aménagement, etc.

Certaines villes disposent déjà de méthodes, de règlements de voirie, de chartes de partage de la voirie¹⁰, certes perfectibles, qui peuvent constituer des cadres et aides importants pour l'ensemble des collectivités territoriales.

Il y a aussi pour les collectivités territoriales d'énormes **enjeux de compétences, de qualification et de formation** touchant les décideurs, les projeteurs, les gestionnaires, les techniciens, les contrôleurs de travaux, les chefs d'équipe et les agents d'exécution. Les réseaux professionnels, et avant tout l'AITF¹¹, ainsi que les revues et publications à destination de ces publics¹², ont un rôle important à jouer dans l'ensemble du processus d'amélioration des compétences et des qualifications. **C'est un processus long et continu à poursuivre dans la durée** et sur lequel les réseaux techniques compétents de l'Etat, tels le CERTU, doivent continuer à s'investir pour identifier les meilleures pratiques françaises et étrangères qui permettent d'en tirer des enseignements méthodologiques ou techniques, pour mettre en synergie des acteurs, pour organiser des journées thématiques, et pour servir d'appui technique aux services des collectivités.

2,3 Les citoyens

Destiner la voie publique au public : cette lapalissade introduit le troisième chapitre de la 2^{ème} partie, "Finalités à atteindre", mais il est navrant de devoir constater que ce soit aujourd'hui un enjeu, après des décennies de destination de la voie publique à l'automobile.

Mais un des enjeux majeurs porté par les mots "cohabitation" et "sécurité" touche à la **modification des comportements** et à l'instauration de **processus citoyens porteurs de**

⁹ Présenté en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

¹⁰ A titre d'exemple, la charte de partage de la voirie de Dunkerque Grand Littoral est présentée en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

¹¹ Association des Ingénieurs Territoriaux de France.

¹² Comme par exemple Techni.Cités.

Une voirie pour tous

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

nouvelles civilités permettant la mise en œuvre d'une véritable démocratie de proximité dépassant les affrontements traditionnels des "négociations à la française". Les pays d'Europe qui ont commencé à instaurer des processus participatifs, des panels de citoyens¹³ dans les années 60 ou 70 ont parfois mis une vingtaine d'années à faire adopter aux décideurs et à l'ensemble du public de nouvelles attitudes et de nouveaux comportements responsables, basés sur des relations transparentes et un climat de confiance construits dans la durée.

Comme en matière d'environnement et de développement durable, la France fait trop souvent figure de "cancre européen" de la démocratie de proximité et de l'implication du public. Le processus est enclenché, mais là aussi **il convient de poursuivre dans la durée les efforts envers la société civile afin d'arriver à un espace public co-produit qui ne débouche plus sur des mauvais compromis** et qui puisse être approprié par l'ensemble des citoyens.

2,4 La qualité

Assurer une qualité durable, tel est l'enjeu liant pour l'espace public les préoccupations économiques et financières, tant en investissement qu'en exploitation et en entretien, les préoccupations sociales et sociétales aux préoccupations d'environnement et de cadre de vie.

Les enjeux d'environnement sont avant tout de respecter les obligations réglementaires, tel l'article 20 de la LAURE¹⁴, et d'introduire dans l'aménagement, l'exploitation et la gestion des voies les problèmes d'énergie, de nuisances, de pollution, de sécurité... Mais c'est aussi d'introduire de nouveaux **critères de qualité de vie, de qualité de ville**, différents de ceux de jadis.

L'approche systémique développée au chapitre 2.1 n'est pas en elle-même uniquement un outil méthodologique, mais elle peut fonder un état d'esprit partagé pour concevoir une boîte à outils susceptibles de permettre aux acteurs et décideurs d'intervenir de manière beaucoup plus éclairée, dans une finalité globale de qualité.

C'est introduire aussi la **qualité de service**. On aurait pu illustrer ce problème de qualité de service par l'exemple d'une station thermale qui s'est spécialisée dans la médecine sportive et les soins pour certaines maladies et qui accueille énormément de sportifs de haut niveau, de personnes malades et de personnes âgées en fauteuils roulants ou marchant à l'aide de déambulateurs. Mais les "mauvais compromis" effectués avec la voiture sur l'espace public conduisent à un manque général de qualité tant pour les habitants que pour les "curistes", les touristes et les professionnels locaux du tourisme (commerçants, hôteliers, etc.)

Il reste encore bien du travail avant d'**assurer les différents types de services par rapport aux différents types d'infrastructures** de la façon la plus complète possible, **d'établir un cadre d'harmonisation des services** offerts par les voiries à partager et à gérer en commun par différents opérateurs, de proposer des processus et des techniques pour **favoriser en toute**

¹³ Voir chapitre "Mettre en place le processus de décision".

¹⁴ Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, Article 20 : A compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Une voirie pour tous

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

sécurité, au delà des conflits d'usages, **l'accessibilité des voiries au plus grand nombre** d'usagers et de modes. Cela restera pour longtemps encore un véritable défi. Et cela nécessite de **poursuivre dans la durée le processus visant à offrir "Une Voirie pour Tous", étape indispensable pour garantir une "Ville Accessible à Tous"**.



Ces éléments, ces enjeux, et bien d'autres points développés notamment dans les chapitres de la deuxième partie, plaident pour **une véritable mission de prospective proactive confiée à un réseau Scientifique et Technique** aux champs d'investigations à la fois élargis et fortement centrés sur l'espace urbain et l'espace public.

Les enjeux économiques sont par ailleurs énormes. Les élus locaux ont donc à cet effet un besoin vital de soutien.

DEUXIEME PARTIE

FINALITES

A ATTEINDRE

Ch. 2.1 : Approcher l'espace public comme un véritable système

- 1 – Comprendre ce que vivent les gens
- 2 – Les propriétés systémiques de l'espace public
- 3 – Approche descriptive du système "espace public"
- 4 – Choix politiques, expertise technique, expertise citoyenne
- 5 – Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public

Ch. 2.2 : Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité

- 1 – Toujours mieux assurer la sécurité et la prévention des conflits...
- 2 – ... malgré la complexification des usages et des modes de vie...
- 3 – ... pour assurer l'accessibilité à tous
- 4 – Assurer des "allures homogènes"
- 5 – Apaiser les pointes de vitesses
- 6 – Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)
- 7 – Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage

Ch. 2.3 : Destiner la voie publique aux différents publics

- 1 – Destiner la voie publique au public et non à l'usager
- 2 – Assurer l'accessibilité pour tous publics
- 3 – Approcher l'accessibilité au niveau local
- 4 – Recommandations sur la destination de la voie publique au public

Ch. 2.4 : Assurer la cohérence d'ensemble

- 1 – Cohérence de mobilité et de services durables
- 2 – Cohérence sur la place des voitures et de la vitesse
- 3 – Cohérence des politiques thématiques
- 4 – Cohérence dans la coordination des acteurs
- 5 – Cohérence d'un Etat exemplaire

Une voirie pour tous

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

Ch. 2.1 – Approcher l'espace public comme un véritable système

1 Comprendre ce que vivent les gens

Les déplacements sur la voirie et l'espace public du 21^{ème} siècle n'ont plus rien à voir avec les trajets "boulot – dodo" d'il y a 50 ans. La majorité des déplacements actuels ne concerne pas les déplacements domicile-travail, mais les autres déplacements. Ces autres déplacements, nécessitent d'avoir une analyse fine permettant de bien comprendre le fonctionnement réel de l'espace public pour en déterminer de façon systémique la meilleure utilisation possible.

L'approche de l'espace public uniquement par l'aménagement physique se voulant prendre en compte tous les usages et usagers atteint aujourd'hui ses limites, et débouche rapidement sur une impossibilité de faire cohabiter tous les usagers de façon apaisée. Le CERTU et le CNT ont par exemple essayé de recenser, classifier et donner des éléments de hiérarchisation des usages : plus de 150 ont pu être dénombrés, rendant impossible toute approche systématique selon des méthodologies linéaires et/ou techniques.¹ Face à ce nouveau défi, il faut donc aujourd'hui aborder l'espace public comme un véritable système dont le fonctionnement complexe nécessite d'en comprendre les usages, les comportements, l'appropriation collective. Inscrire l'aménagement de l'espace public dans une démarche systémique et en montrer les bénéfices tirés, telle est la méthodologie proposée ici pour relever ce défi.²

Le fonctionnement apaisé de l'espace public passe en fait par une triple action de sensibilisation à la règle, de respect de la règle et d'adaptation de la règle aux nouvelles pratiques. Le meilleur projet d'aménagement ne permet pas de résoudre le problème d'une appropriation collective des objectifs. Le projet apparaît en effet aujourd'hui au public comme une tentative des concepteurs, des techniciens et des élus pour imposer leur choix à une population qu'ils pensent facilement convaincre, sans intégrer le dialogue préalable, incontournable pour un bon fonctionnement.

Le processus de décision doit donc basculer du domaine technique au domaine sociologique, le technicien intervenant pour formaliser le projet.

Le constat a été fait que la cause principale d'échec dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement de l'espace public provient en général d'une mauvaise compréhension des fonctionnements et dysfonctionnements concrets de cet espace.³ Avant de décider, il importe de comprendre ce que vivent les gens.

¹ L'essai de recensement de ces usages et de ces conflits, même s'il ne débouche pas sur une méthode systématique permettant une hiérarchisation, présente toutefois un intérêt certain. L'approche systémique au niveau local se base en effet sur un essai de compréhension des conflits d'usage. L'annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits" développe donc certains aspects de ce recensement des usages effectué par le CERTU et le CNT.

² Bien sûr, cette méthodologie s'applique différemment selon le contexte local et heureusement, car elle permet d'en tirer toute la richesse.

³ L'exemple de l'échec de la ville d'A-C, au début de l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies", est à ce sujet riche d'enseignements, la mauvaise compréhension du système de l'espace public ayant entraîné 10 ans de chantiers pour un véritable enfer.

Une voirie pour tous

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

2 Les propriétés systémiques de l'espace public

L'espace public est avant tout un territoire. A ce titre, il cumule les propriétés systémiques d'un territoire et les propriétés systémiques propres d'espace public, que l'on peut énumérer sommairement de la façon suivante:

- C'est un territoire en relation avec des territoires dans lequel il s'emboîte (le quartier, la ville, l'agglomération).
- C'est un espace aux limites franches, fermé sur ses limites avec l'espace privé.
- Il est caractérisé par une géométrie précise, des trottoirs, des carrefours, etc.
- Mais l'espace public est un espace très polyvalent.
- Il est également très marqué par diverses temporalités, différents usages en fonction des moments, des jours, des saisons.
- C'est un espace très dépendant des pratiques urbaines sur les territoires attenants.
- Les diverses pratiques y sont impossibles à décrire du fait de leur diversité, de leur contexte, de leur succession, des circonstances qui les génèrent.

L'approche proposée consiste à traiter l'espace public comme un système social évolutif ayant des composants, des états et des modalités de régulation. Les éléments d'un réseau de voiries, supports de mobilité, dans un contexte urbain donné, se trouvent en évolution permanente selon les pratiques. Ses dysfonctionnements se résolvent plus ou moins par des règles propres de fonctionnement dans un cadre réglementaire général plus ou moins adapté au contexte.

3 Approche descriptive du système "espace public"

Faute de pouvoir caractériser le système complexe que constitue une voie publique, d'en répertorier les usagers, les usages et les fonctions, la méthodologie d'approche, par analogie avec les approches systémiques, s'intéresse aux dysfonctionnements. Leur inventaire n'est pas forcément plus simple que celui des usages, mais il existe néanmoins quelques indicateurs de ces dysfonctionnements.

3,1 Entrer dans le système "espace public"

Pour autant, le système n'est pas une "boîte noire" sur laquelle on testerait de façon expérimentale une action dont on évaluerait a posteriori l'impact en retour. L'espace public a des caractéristiques géométriques et un environnement de territoires imbriqués relativement simples à décrire. Mais ce qui doit s'y passer n'est pas défini à l'avance et de multiples acteurs vont utiliser cet espace des façons les plus variées.

Il importe donc de traiter la voie non comme un axe, mais comme un élément de territoires plus vastes, avec les trois entrées préconisées et qui font leur preuve dans les approches d'aménagement ou de sécurité routière :

- le cadre urbain ;
- les besoins et la demande de déplacements en liaison avec la voie étudiée, ou utilisant cette voie ;
- la géométrie de la voie et sa place dans le réseau, c'est-à-dire l'offre de déplacements.

Une voirie pour tous

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

3,2 *Passer de l'analyse exhaustive aux connaissances utiles à l'action*

Faute de pouvoir identifier les multiples usages de l'espace public⁴, on peut décrire ses vocations (plutôt que ses fonctions) principales. Le bureau d'études ITER⁵ a ainsi bâti une grille d'identification des espaces et de leur vocation au moyen "d'activités situées" dans l'espace : lieu des circulations piétonnes, automobile, arrêts de bus, parvis, terrasses, espaces paysagers, etc.

On peut ensuite identifier les modes de régulation du système : les règlements appliqués dans l'espace public (code de la route, arrêtés spécifiques sur la vitesse et le stationnement), les outils d'exploitation (feux, priorités, traversées piétonnes, horodateurs,...).

On analyse enfin, non pas les usages par catégorie, mais les pratiques pouvant générer des dysfonctionnements :

- conflits d'usage ;
- situation de "presque accident", selon les différences de vitesse, de trajectoire, de débit, de vulnérabilité,... ;
- écarts entre la vocation prévue (par exemple : stationnement de courte durée, aménagement pour les Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R.)) et la pratique (stationnement longue durée, neutralisation de l'aménagement pour les P.M.R. par un détournement d'usage,...) ;
- accidents corporels répertoriés.

Il s'agit, pour reprendre les termes des théoriciens de l'approche systémique, de réunir les connaissances utiles à l'action.⁶

3,3 *Centrer le diagnostic sur les dysfonctionnements*

Tous ces éléments sont recueillis aux fins de combiner trois types d'actions : l'aménagement, la modification des règles d'exploitation, un meilleur contrôle de ces règles. Ces "connaissances utiles à l'action" constituent donc un diagnostic à finalité pré-définie, rendant inutile une description trop détaillée, ce qui permet surtout de cibler, plutôt que le détail, une analyse contextuelle selon les trois critères préconisés ci-dessus (cadre urbain, offre et demande de déplacements).⁷

Le bureau ITER développe une approche comparable en bâtissant une base de données appelée ACABIT qui précise pour chaque espace public son échelle (quartier, ville,...), sa vocation attendue, son usage réel, ses problèmes d'ergonomie, de dimensionnement, de conflit potentiel et d'insécurité.

⁴ Cette hypothèse serait signée d'un espace très peu fréquenté ou très fonctionnel au point que tout usage transgressant les fonctions prévues serait impossible. C'est d'ailleurs ce qui fait la différence entre la rue et la route, entre le boulevard et la rocade, entre la voie publique et la voie autoroutière ou la voie ferrée.

⁵ Diagnostic fonctionnel de voies départementales du Conseil Général des Hauts de Seine – étude ITER – LROP 2004.

⁶ En référence aux théories de la décision de l'économiste H.A. SIMON.

⁷ Ce type de diagnostic systémique a été expérimenté au mois de mai 2004 par le groupe, à l'invitation de la Mairie de Paris, sur la place Victor et Hélène Basch, illustration présentée dans l'annexe 7 "Croisement des flux, carrefours et intersections".

Une voirie pour tous

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

Une approche beaucoup plus simple menée à Toulouse sur un quartier périphérique, a permis à partir d'un diagnostic accident révélateur de dysfonctionnements, de préconiser un large champ de solutions d'aménagement, aujourd'hui en cours de réalisation⁸.

La différence entre ces deux approches est une question d'échelle de traitement de la problématique. L'approche ITER identifie à une échelle plus grande, le micro-conflit potentiel, indicateur de dysfonctionnement systémique. L'approche développée à Toulouse est menée au niveau du quartier et croise les données de réseau et de vocation urbaine. Toutes les deux constituent des diagnostics beaucoup plus riches que les pratiques habituelles, pour trois raisons :

- Il s'agit d'un diagnostic dynamique, tourné vers l'action, alors que les diagnostics font en général des états des lieux, sans privilégier les liens entre dysfonctionnements, usages et vocations qui charpentent les méthodes préconisées ici.
- C'est un diagnostic qui intègre l'évaluation initiale (ex-ante) pour préparer l'évaluation après mise en œuvre (ex-post).
- C'est un diagnostic qui offre un champ de solutions très largement ouvert.

Dans les deux cas, l'aménagement de la voie apparaît comme une solution parmi un champ plus large de réponses : transfert de certains déplacements sur d'autres itinéraires, opérations d'urbanisme, mesures d'exploitation, mesures d'ordre public,...

4 Choix politiques, expertise technique, expertise citoyenne

Mais, ces deux approches présentent un inconvénient majeur : elles restent spécifiquement technocratiques et n'intègrent pas une dimension devenue incontournable de l'aménagement, la concertation ou, mieux, le dialogue. Tout au plus peuvent-elles déboucher sur des outils d'aide à la décision, facilitant ainsi le travail du maître d'ouvrage.

En réalité le processus de décision est de plus en plus décalé par rapport aux approches pseudo-rationnelles des techniciens, qu'elles soient classiques (le plus souvent) ou systémiques (encore rarement). En revanche, le mérite des approches systémiques est d'avoir développé des approches de la décision en situation non structurée, où le processus de décision est indéfini.

Les outils d'aide à la décision qui sont pratiqués dans le champ de l'aménagement, comme l'analyse multicritère ou l'analyse de la valeur, montrent très vite leurs limites dès qu'on ouvre la négociation à un ensemble d'acteurs imprévisibles, liés au projet par des intérêts particuliers : usagers ou riverains.

Aujourd'hui, les concertations, en supposant qu'elles soient menées de "bonne foi", débouchent très souvent sur des blocages définitifs ou des solutions de compromis décevantes pour tous. Dans ce contexte, la meilleure étude technique apparaît comme une nouvelle tentative des techniciens et élus pour imposer leur choix à une population qu'on croit pouvoir facilement convaincre.

⁸ Aménagement du quartier Plana à Toulouse, CERTU – DSCR – CETE de l'Ouest, étude de 1999.

Une voirie pour tous

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

Sur ce point, en l'absence de méthodologie systématique universelle, les pistes d'action s'inspirent des théories de la logique floue⁹ avec des moments de dialogue permettant au cas par cas de développer une méthodologie spécifique de partage de l'espace public pour en faire "une voirie pour tous".

4,1 *Un projet partagé pour l'espace public à traiter*

Les pratiques nouvelles de co-production de la décision nécessitent de travailler beaucoup plus la démarche. La production de la décision bascule du domaine technique dans le domaine sociologique, le technicien intervenant pour formaliser le projet. Plus que des "recettes" ou des solutions, les recommandations qui suivent sont des processus à adapter, à enrichir de l'expérience des impasses multiples que les maîtres ouvrages vivent aujourd'hui dans le dialogue et les concertations.

L'espace public à partager est tout d'abord à considérer comme un **territoire de projet**.¹⁰ La démarche comporte quatre phases :

- La première phase va consister à définir le projet non en termes d'aménagement, mais **comme un ensemble de services** à rendre. Cette notion de services, qui implique des usagers, ou mieux des bénéficiaires, voire le public au sens large, est préférable à la notion de fonction, trop mécanique.
- La deuxième phase est celle de la mise en place du **processus de décision** (acteurs à associer, modalités de dialogue et de décision,...), avec la souplesse nécessaire permettant de s'adapter aux circonstances imprévisibles.
- La troisième phase est celle qui permet de favoriser l'**appropriation collective**. Cette phase est tout d'abord celle de l'identification et de la collecte des connaissances¹¹ considérées d'un commun accord comme nécessaires à la définition du projet. L'exhaustivité, comme on l'a vu ci-dessus, étant illusoire, les connaissances utiles sont à la fois limitées et dispersées. Chaque protagoniste a sa part. Cette phase consiste essentiellement à mettre "en réseau" ces connaissances, faute de pouvoir bâtir une synthèse. Cette phase est incertaine, mais tout aussi créative que la précédente : il est

⁹ La logique floue consiste à sortir de la logique binaire de réponse "oui / non" pour être dans une logique à au moins trois réponses : "oui / ? / non", le signe ? pouvant signifier : ne sais pas, peut-être, pourquoi pas, à étudier, à expérimenter, à tester, à mesurer, à approfondir, à évaluer dans la durée, indifférent (sans enjeux ou sans importance), etc. Les systèmes experts et robots les plus performants fonctionnent actuellement sur les principes de la logique floue.

¹⁰ A ce sujet, une méthodologie systémique performante a été développée dans la publication "Construire un projet de territoire" de septembre 1997 (publication non mentionnée dans les références bibliographiques, car ne concernant pas directement l'espace public), coproduit par la DATAR, le Ministère de l'Emploi et de la Solidarité, le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, et publié par le Comité de Liaison des Comités de Bassin d'Emploi. Les 6 phases de cette méthode permettant de produire les décisions pour des projets de territoire sont : 1 – Initier la démarche ; 2 – Identifier les acteurs à consulter et à impliquer ; 3 – Consulter les acteurs pour repérer les enjeux et les projets fédérateurs ; 4 – Hiérarchiser les enjeux et les projets fédérateurs ; 5 – Produire un diagnostic sur les enjeux et les projets ; 6 – Confronter les acteurs aux conclusions du diagnostic.

¹¹ Il est à noter que dans les approches systémiques, notamment celles concernant les espaces et les territoires, la collecte des connaissances nécessaires à l'action ne s'effectue pas au préalable sous forme d'un "état des lieux" qu'on analyse ensuite, mais bien plus tard, sous une forme adaptée au cas concret, après avoir défini les finalités, la hiérarchie des enjeux et le processus de décision.

Une voirie pour tous

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

possible qu'elle remette en cause le projet. Mais le travail s'effectue en fait en amont pour permettre de construire une vision partagée pour l'avenir de ce territoire, fil conducteur de la démarche. Cette troisième phase est celle du diagnostic partagé et approprié par les acteurs, construit sur l'identification des dysfonctionnements connus par les protagonistes.

- La quatrième phase est celle de la conception et du dialogue, permettant de déboucher sur des **propositions partagées et durables**.

Ces quatre phases font l'objet de chacun des chapitres de la troisième partie de ce document : "Recommandations pour agir".

4,2 *Une démarche itérative et évolutive*

Cette démarche est évidemment évolutive et itérative. Il est en effet impossible de prévoir si elle va déboucher sur une décision plus facile à prendre et plus pertinente. Elle est cependant une alternative (parmi bien d'autres) incontournable parce qu'imposée aujourd'hui par l'idée même du dialogue et de la durabilité.

Le dialogue ne s'improvise pas et doit être organisé sur des bases d'information communes, qui permettent d'intégrer aussi la représentation des "tiers absents"¹² et des "générations à venir". Il est également nécessaire que ce dialogue soit animé par des "tiers neutres", que ce soient des personnalités unanimement reconnues ou des panels de citoyens.

A l'association des usagers, des riverains, des consommateurs, des citoyens, des tiers absents, du public doit correspondre un changement culturel profond dans le processus de décision.

Pour que les concertations n'apparaissent plus comme un marché de dupe, il faut que les techniciens changent d'état d'esprit et admettent que :

- Le dialogue s'établit sur un partage des enjeux, des buts et des objectifs, sur la définition d'une perspective partagée pour le territoire et non sur un aménagement de l'espace pré-défini.
- La connaissance est présente chez tous les acteurs, notamment chez ceux qui ont la pratique quotidienne de l'espace.
- Les démarches classiques qui s'inscrivent dans une pseudo-rationalité laissent très dubitatifs les acteurs non-techniciens et le public en général.

Enfin, il faut noter que le dialogue n'est pas qu'un avatar de la démocratie, mais qu'il s'impose dans une démarche de type "marketing", où l'utilisateur doit être associé si on souhaite qu'il s'approprie l'espace et l'utilise à bon escient.

¹² Les "tiers absents" sont l'ensemble des personnes concernées qui ne peuvent pas être représentées : usagers en transit, populations non fédérées ou sans représentant défini, victimes potentielles d'accidents ou de catastrophes, personnes âgées, enfants à naître. Il appartient aux animateurs ou médiateurs sociaux d'assurer la représentation de ces tiers absents dans le dialogue et les démarches participatives.

Une voirie pour tous

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

5 Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public

L'espace public est effectivement un système avec la connotation de complexité que porte ce concept dont la finalité dépasse largement le seul aspect déplacement, même si celui-ci est largement prépondérant.

Dans ce système, décideurs et techniciens doivent bien être conscients que **le dialogue prendra de plus en plus de poids sur la conception**, au point que la réussite d'une démarche de partage ou de requalification de l'espace public se jouera plus sur le processus de décision que sur la conception technique et architecturale des espaces.

Si, comme mentionné dans les principes et les enjeux, **la collectivité** a tout d'abord le devoir d'assurer les circulations obligées et de permettre l'accessibilité à tous, elle **a aussi le devoir de hiérarchiser les enjeux, de piloter le processus de décision, l'organisation du dialogue, la coordination et la mise en cohérence des différents leviers d'actions.**

Le rôle des pouvoirs publics est également fondamental pour mettre en œuvre un processus qui permet d'inclure l'ensemble des personnes concernées et pour rechercher un résultat gagnant¹³ et satisfaisant au mieux l'intérêt général.

A titre d'illustration de ce chapitre, l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies" présente sur des exemples réels d'échecs ou de réussite, des méthodologies systémiques et des démarches adaptées à la réalité concrète, comme celle du Grand Lyon. La méthodologie systémique présentée dans le présent chapitre, synthèse de différentes approches analogues, semble être une **démarche incontournable des problèmes actuels de l'espace public**. Mais il est nécessaire de **poursuivre les expérimentations, les évaluations et les adaptations locales de ces approches systémiques** avec l'appui du réseau des villes, du réseau technique et de l'ensemble des acteurs du domaine public.

Actuellement, les pouvoirs publics locaux manquent cruellement de méthodes permettant d'intervenir de façon pertinente, que ce soit au niveau du diagnostic, de la programmation ou de la conception.

Certaines initiatives ont déjà vu le jour, comme l'étude ITER/LROP citée précédemment, l'approche par les modèles du LROP, l'application de l'Analyse Fonctionnelle à l'espace public dans un esprit systémique par le CERTU, ...

Il paraît nécessaire de les promouvoir et de les fédérer en élargissant le champ des acteurs impliqués, **en intégrant largement les sciences sociales dans le processus.**

Mais **la mise en place de ces méthodes systémiques nécessite avant tout un important effort de qualification** : qualification des décideurs, qualification de leurs partenaires, qualification du public, qualification des professionnels, du concepteur à l'exécutant de terrain en passant par l'ensemble des techniciens et des gestionnaires de l'espace public.

¹³ Dans un processus gagnant, n'y "perdraient" éventuellement que ceux qui ont été depuis longtemps les gagnants : on peut dans un tel cas, accepter à la fois une certaine perte par rapport à aujourd'hui et une entorse au principe des "droits acquis".

Une voirie pour tous

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

Un certain nombre de recommandations complètent ces recommandations sur les méthodes. Elles concernent l'élaboration de guides, la mise en place de qualifications et sont développées dans les annexes 3 à 6 et notamment dans l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies.

Une recommandation qu'il est particulièrement souhaitable de reformuler ici en complément de celles figurant à la fin de l'annexe 3, est de **réactualiser et de mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides pour que les maîtres d'ouvrage, concepteurs et maîtres d'œuvre puissent bénéficier d'un nouveau guide général méthodologique et technique concernant la voirie et les espaces publics urbains permettant d'assurer une cohérence globale, d'effectuer la planification stratégique, de coproduire l'espace avec les acteurs et de permettre une conception technique détaillée**, à l'instar de ce qui se met en œuvre dans d'autres pays, et mettant en évidence l'importance du rôle des pouvoirs publics précédemment évoquée.

Une voirie pour tous

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

Ch. 2.2 – Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité

1 Toujours mieux assurer la sécurité et la prévention des conflits...

Assurer la sécurité sur la voie publique a toujours été une priorité indiscutable. Les politiques de sécurité routière ont donc accompagné l'expansion considérable de la voiture, mais dans les années 60, ces politiques étaient principalement orientées vers la sécurité des automobilistes plutôt que vers l'ensemble des usagers.

Depuis les années 70, la prévention des conflits entre les différents usagers a fait d'importants progrès, avec des succès avérés et durables :

- Les "**petits aménagements de sécurité**" ont généré dès les années 70-80 de nombreuses opérations d'aménagement qui ont permis d'améliorer la sécurité tout en rééquilibrant les usages dans les villages et les secteurs ruraux.
- Les **approches globales aménagement – sécurité – environnement humain** sur les projets de voirie des années 80 ont généré de nombreuses opérations réussies.
- Les programmes "**villes plus sûres, quartiers sans accidents**", suivis des programmes sur les **entrées de ville** ont permis de changer profondément l'image d'insécurité et d'anarchie qu'offraient les secteurs périurbains.
- La politique "**vivre et circuler en ville**" des années 90 a eu des conséquences très positives sur la qualité de la vie urbaine.
- Les **Plans de Déplacements Urbains** ont développé pour les agglomérations des approches globales et cohérentes avec les politiques d'urbanisme et de localisation des équipements urbains, afin de faciliter la vie urbaine, de prendre en compte les usages multiples de l'espace public et d'assurer le confort et la sécurité des usagers quel que soit leur mode de déplacement.
- De nombreuses villes se sont impliquées et ont constitué des **corpus de connaissances et d'expertise** autour d'équipes compétentes, permettant ainsi la reconstruction et la réappropriation de l'espace public.
- **L'ergonomie urbaine** développée par le Laboratoire Mobilités – Réseaux – Territoires – Environnement de l'Université de Cergy-Pontoise¹ à partir du concept d'ergonomie, utilisé dans l'analyse des postes de travail, est une démarche essentielle pour rendre la ville accessible à tous les publics. Partant des besoins du public, l'ergonomie urbaine se base sur le principe évident que, pour pratiquer leurs activités dans la ville ou le territoire de leur bassin de vie, les gens ont besoin de : se fixer des buts et des tâches (travail, achats, éducation, loisirs, culture, etc.) ; se donner les moyens de se rendre sur les lieux de leurs activités ; se déplacer, faire des gestes, regarder, écouter, toucher, dépenser de l'énergie ; se servir de tous les moyens disponibles du cadre bâti, des équipements et des services qu'ils peuvent maîtriser physiquement, financièrement, culturellement ; s'adapter et se plier aux conditions et aux contraintes de l'environnement : horaires, espaces, sécurité, ambiances.
- La démarche "**Ville Accessible à Tous**", initiée dans le prolongement de l'ergonomie urbaine par le CERTU en 2003, part du principe que la ville est le lieu où doivent se tisser des liens sociaux, où se développent différents usages ; elle doit donc permettre un usage de ses structures et activités, tourné vers la satisfaction de tous les usagers-citoyens. Le thème de l'accessibilité de la ville est en effet au cœur des réflexions des

¹ G. IGNAZI : "Ergonomie de la mobilité quotidienne", mars 2000

Une voirie pour tous

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

élus qui souhaitent mieux prendre en considération le public, les usagers et les citoyens. Ce thème complexe nécessite de privilégier une approche globale plutôt que des approches sectorielles. L'accessibilité aux diverses fonctions de la ville, se décline de trois façons : l'accessibilité géographique, qui permet une circulation sans barrières des personnes et des biens ; l'accessibilité physique des espaces publics, des bâtiments et des transports aux personnes à mobilité réduite, au sens large du terme ; l'accessibilité sociale, admettant les contraintes financières ou culturelles de chaque usager. Les travaux du CERTU portent sur l'ensemble de la ville. Les travaux sur "L'espace public accessible à tous" s'effectuent en étroite collaboration avec les membres du groupe "Une voirie pour tous" du CNT ainsi que le COLIAC.

- **L'Interface Urbanisme Déplacements**, démarche pilotée depuis décembre 2003 par un Comité d'Orientation Stratégique sous la présidence du Conseil général des Ponts et Chaussées, dont les travaux confiés au CERTU devraient s'achever en 2007.

2 ... malgré la complexification des usages et des modes de vie...

Toutes ces démarches donnent d'excellents résultats et aident les villes à dépasser les conflits d'usage de l'espace public et à faire cohabiter les différents publics et usagers et toute sécurité et toute sûreté sur la voie publique.

Pourquoi alors se pencher de nouveau sur cette question ?

La raison essentielle est que les usages et les modes de vie actuels sont en évolution permanente vers toujours plus de complexification, engendrant parallèlement de ce fait l'évolution permanente des usages et des conflits :

- Les modes de vie se complexifient, notamment par la **multiplicité des buts pour une même chaîne de déplacements**. La logique fonctionnelle des déplacements domicile – travail aux heures de pointe ne correspond plus vraiment aux modes de vie de ce nouveau siècle.
- De **nouveaux comportements**, de **nouveaux modes de déplacement**, de **nouveaux services** amènent de **nouveaux usages** de l'espace public et donc de nouveaux conflits.
- La **modification des rythmes urbains**² entraîne des usages différents de l'espace public selon les moments de la journée, de la semaine, du mois ou de l'année.
- De **nombreux problèmes demeurent**, notamment **dans le secteur périurbain, dans les petites villes et les villages**, aux services techniques réduits. L'exemple de la ville d'A-C dans l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies" en est une excellente illustration.
- **Des conflits d'usage évidents se développent et se multiplient**. L'annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits" en cite et en illustre quelques-uns. La presse urbaine évoque en permanence les problèmes des motards en colère, des scooters sur les trottoirs, des livreurs de pizzas kamikazes, de l'agressivité, l'incivilité et l'arrogance des 4x4 en ville, de l'insécurité permanente subie par les cyclistes, des poubelles encombrant les trottoirs, de l'inaccessibilité de la voirie et des services aux personnes handicapées, des personnes âgées qui n'osent même plus sortir dans la nouvelle jungle urbaine...

² Jean-Paul BAILLY, Edith HEURGON, Conseil National des Transports : "Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?", décembre 2001 – Conseil Economique et Social : "Le temps des villes : pour une concordance dans la cité", juillet 2002.

Une voirie pour tous

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

- Des **dysfonctionnements importants** doivent être aujourd'hui résolus en profondeur et non pas par les habituels mauvais compromis qui ne servent qu'à aggraver les problèmes en les repoussant dans le temps. Parmi eux se pose particulièrement celui du **stationnement**, avec les enjeux du stationnement hors voirie, comme ont réussi à le mettre en œuvre d'autres villes d'Europe, le problème de blocage des emplacements de livraisons, les chargements et dépose "minute",³... **L'encombrement de l'espace public piétonnier par divers objets immobiles**, tels les échafaudages, les dépôts de matériaux, les déchets, les motos, etc., sans aucune préoccupation pour le passage des piétons des cycles, des personnes à mobilité réduite s'additionne aux camions de livraisons pour arriver à un blocage complet des cheminements.⁴
- Les incivilités, les contournements et les transgressions des règles, l'absence de "**code de la rue**" demeurent des problèmes importants en suspens.
- Entre l'espace public ouvert à tous et l'espace privé se pose toute la question des **espaces riverains**, assurant une transition de l'espace public pour tous vers un espace plus local concernant plus particulièrement les riverains et les habitants d'un quartier, d'un lotissement, d'une rue, d'un ensemble de logements,...
- **L'approche fonctionnelle par les usages** avec repérage systématique des conflits **conduit à l'échec** face à un espace public fonctionnant aujourd'hui comme un véritable système complexe.⁵
- **La France est globalement en retard** vis-à-vis de nombreux autres pays d'Europe qui ont mis en œuvre des politiques et des dispositifs innovants **pour rendre la ville accessible à tous**. Et ce retard se creuse de plus en plus avec nos voisins immédiats du Benelux, d'Allemagne, de Suisse, d'Italie et d'Espagne.

3 ... pour assurer l'accessibilité à tous

Le thème de l'utilisation de la voirie par tous touche de très près la réalité concrète de la vie urbaine et la façon dont les familles vivent au jour le jour l'étalement urbain. Il génère donc un besoin permanent de dialogue avec le public, les usagers et les habitants.

La sécurité, la sûreté et la fiabilité sont les éléments fondamentaux permettant la **cohabitation sur la voie publique**.

La sécurité doit être comprise ici au sens de l'ensemble des situations, des règles, des moyens et des services visant à protéger publics et usagers contre les risques d'accidents et à prévenir les conflits d'usages de l'espace public, par extension de la notion de sécurité routière.

La sûreté doit être comprise ici au sens de l'ensemble des situations, des règles, des moyens et des services visant à assurer des protections et à offrir des garanties contre les risques d'agressions, de vol et de détérioration des biens.

La fiabilité doit être comprise ici au sens de la maîtrise des temps de déplacement et de la garantie des services au plan de la qualité et de la régularité.

³ Cf. annexe 14 : "Stationnement sur la voie publique".

⁴ Cf. les diverses annexes thématiques.

⁵ Cet aspect est développé dans l'annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits" sous le titre "l'impossibilité de recenser exhaustivement les usages".

Une voirie pour tous

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

Au cœur des problèmes de sécurité et de sûreté se trouve la question de la vulnérabilité des individus, ce qui conduit à orienter tout particulièrement les politiques de sécurité en faveur des "**publics et usagers vulnérables**" (enfants, groupes d'enfants, femmes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, handicapés, piétons, patineurs, cyclistes, vélomotoristes, scooteristes, motards, etc.).

La sécurité est très dépendante des différences de vitesses. Si la sécurité d'un mode de déplacement n'est pas assurée⁶, le report se fait sur d'autres modes où la sécurité est assurée.

La sûreté est très dépendante de l'ambiance générale, de l'absence de recoins isolés favorisant les risques d'agression, de la fiabilité... Si la sûreté d'un mode de transport n'est pas assurée, il y a report sur d'autres modes où la sûreté est mieux assurée.⁷

La qualité des espaces doit être au cœur des préoccupations du Maître d'Ouvrage, tant au plan de la conception qu'au plan de l'exploitation spatiale et temporelle et qu'au plan de l'entretien. Les deux orientations majeures du Maître d'Ouvrage doivent donc être axées sur :

1. La prise en compte de tout le monde (tous les publics, tous les usagers souhaités et tous les usages acceptables), à la fois dans l'espace et dans le temps. Il est à noter à ce sujet que **la dévolution de l'espace en fonction du temps nécessite une banalisation des espaces et la mise en place de dispositifs et matériels de partage mobiles.**
2. L'accessibilité à des espaces de qualité pour le public (en termes de conception, d'exploitation, d'entretien, de gestion quotidienne).

« Le slogan "Plus de services et moins d'aménagements" donne l'impression que l'espace public ne serait plus en enjeu. A mon avis, il faut plus d'aménagements, mais **conçus de façon plus intelligente**. En Espagne ou au Portugal, les places sont très simples et fonctionnent très bien. En France, les places publiques sont pensées comme la "Foire du Trône" : il y a beaucoup trop de choses... Une des grandes questions de l'aménagement urbain, dans les années à venir, consistera à **cesser de vouloir à tout prix faire des aménagements spécialisés pour chaque catégorie d'individus** : cyclistes, personnes handicapées, personnes âgées... **Il faut banaliser l'aménagement. Mais il ne doit pas être la béquille du manque de civilité, de l'incivisme et de l'incorrection des individus.**»⁸

Les démarches engagées par un certain nombre de ville, telles la "Charte du partage de la voirie de Dunkerque Grand Littoral", présentée à l'annexe 4 "Voiries de villes et de conflits", constituent de bons exemples des actions qui peuvent être entreprises pour la cohabitation au-delà des conflits d'usages.

⁶ Par exemple la sécurité des cyclistes ou des piétons.

⁷ Dont par exemple sur les gros véhicules 4x4 permettant de se sentir protégé dans une sorte de "coque blindée", même si ce type de véhicule est une absurdité totale pour circuler en ville.

⁸ Francis CUIILLER, directeur, Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine, lors du séminaire "Mobilités des seniors, accessibilité de l'espace public" au GART le 5 mai 2004

Une voirie pour tous

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

4 Assurer des "allures homogènes"

Faire cohabiter des usagers multiples utilisant différents modes de déplacement met rapidement en évidence la nécessité de parvenir à **assurer des "allures homogènes"**⁹. Par exemple, dans une rue comportant uniquement des trottoirs et une chaussée, les trottoirs doivent être utilisés à l'allure du piéton, quel que soit l'utilisateur y circulant : un patineur empruntant un trottoir doit aller à l'allure du piéton, un motard qui l'utilise pour rejoindre un garage va doucement. Réciproquement, la chaussée doit être réservée à des modes de déplacements plus rapides, mais ne devant jamais excéder les 30 km/h pour les voies de desserte de la ville ou des quartiers résidentiels, « l'homogénéité d'allure favorisant entre utilisateurs disparates une communauté d'usage ».¹⁰

Dans certaines villes, la voie publique pourrait se réduire à deux espaces d'allure homogène, celui où l'on se déplace au pas, correspondant au rythme du trottoir, et celui où on se déplace un peu plus rapidement, correspondant au rythme de la chaussée. Empêcher les pointes de vitesses d'excéder les 30 km/h¹¹ permet aux usagers se déplaçant à vitesse intermédiaire, tels les cyclistes, d'opter selon le cas ou la situation, pour une allure de piéton ou pour une allure correspondant à celle d'une "zone 30" (où il serait matériellement impossible d'aller vite).

La réglementation existante permet de décliner "la règle des allures homogènes" sur chaussée en agglomération selon trois catégories de voies publiques :

- Moins de 30 km/h pour la voirie ordinaire des villes desservant les quartiers.
- 30 – 50 km/h pour les boulevards et avenues irriguant la ville.
- 50 – 70 km/h pour les voies structurantes des agglomérations.

Concernant cette même "règle des allures homogènes", les documents de l'AIPCR¹² sur les Transports Non Motorisés¹³ avaient identifié quant à eux 5 plages de vitesses où la cohabitation de moyens de déplacement divers ne posait pas de problèmes. La différence avec les analyses précédentes est due en fait à l'identification d'une vitesse intermédiaire ne correspondant ni à celle des trottoirs, ni à celle des chaussées, la plage 6 – 15 km/h, en pleine expansion dans la plupart des villes du monde, car correspondant à un besoin de déplacement des gens sur des distances de quelques kilomètres. Les plages identifiées y sont :

- 0 – 6 km/h, vitesses pratiquées majoritairement par les piétons et autres utilisateurs des trottoirs.
- **6 – 15 km/h**, vitesses pratiquées fréquemment par les cyclistes, les patineurs (patinettes, planches à roulettes, rollers), les joggers, les deux-roues à assistance électrique (vélos électriques, patinettes et planches électriques), les grands fauteuils roulants électriques (avec éventuelle remorque pour les "courses"), les tricycles ou quadricycles électriques. **Cette plage de vitesses est en forte croissance, car elle correspond à un réel besoin des gens, mais elle génère de nombreux conflits**

⁹ Il n'a pas été précisé ici "allures homogènes à vitesse réduite", car nous nous plaçons ici au-delà du seul milieu urbain. La question de la modération des vitesses en ville est évoquée en annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable".

¹⁰ Jean-Loup GOURDON, « "La rue, on partage", il dépend comment... »

¹¹ Ou 20 km/h comme dans d'autres pays d'Europe, tels l'Allemagne.

¹² AIPCR : Association Mondiale de la Route

¹³ Notamment par Jean-Charles POUTCHY-TIXIER : "Taking into account Non-Motorised Transport in road network planning", International seminar on sustainable development in road transport, New Delhi, novembre 2001 et "Transport Non Motorisé", janvier 2002.

Une voirie pour tous

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

d'usage sur les voies publiques classiques disposant uniquement de chaussées et de trottoirs. Il est en effet à noter à ce sujet qu'actuellement en France, tout ce qui se déplace à plus de 6 km/h ne peut légalement pas circuler sur les trottoirs, mais que la classification se fait selon le moyen de déplacement ou de transport. Cette plage de vitesse de déplacement entre donc directement en conflit avec la précédente sur les trottoirs en générant beaucoup "d'incivilités d'usage" et "d'accidents légers" dont les premières victimes sont les piétons les plus vulnérables (personnes âgées et à mobilité réduite), en générant un sentiment d'insécurité. Sur chaussée, elle rentre aussi directement en conflit avec la plage de vitesses suivante en raison des trop fortes différences de vitesse et de vulnérabilité. **La création de pistes cyclables dédiées aux vélos ne permet pas de résoudre le problème, car les pistes cyclables sont dédiées à un mode et non à une vitesse de déplacement**, entraînant de ce fait des conflits au sein même de différentes catégories de cyclistes (par exemple, des familles se promenant à vélo à moins de 10 km/h par rapport aux groupes de cyclistes sportifs pédalant à plus de 30 km/h).

- 15 – 30 km/h, vitesses pratiquées en ville par la majorité des véhicules motorisés et utilisateurs des chaussées.
- 30 – 50 km/h, vitesses pratiquées sur les grandes artères urbaines.
- 50 – 70 km/h, vitesses correspondant aux voies structurantes des agglomérations, mais aussi aux pratiques urbaines usuelles des scooters et motos ainsi que des véhicules d'urgence ou d'intervention.

Quelle que soit l'approche, le problème de la vitesse achoppe bien sur ces usagers circulant à une vitesse supérieure à celle du piéton et inférieure à celle des autres modes de déplacement. Faut-il leur réserver un espace adapté sur le principe de la "piste cyclable" ouverte aux autres usagers à "allure homogène" ? Faut-il les inclure selon les cas dans les autres allures en réduisant l'amplitude de ces allures ? Faut-il réduire plus drastiquement la vitesse des plus rapides pour qu'elle rejoigne leur allure ? Faut-il "apaiser les pointes de vitesses" pour empêcher physiquement les excès ?

La réponse à ces questions dépend évidemment de la voie et les recommandations des différents organismes spécialisés sont convergentes pour proposer :

- **La généralisation de vastes zones 30 sur toutes les voies de desserte avec des dispositifs de conduite apaisée** obligeant physiquement¹⁴ l'ensemble des véhicules à circuler à moins de 20 km/h, sur des espaces publics relativement banalisés permettant la mixité des circulations et des usagers.
- **La constitution d'espaces de circulation séparés pour les différentes vitesses** (piétons, cyclistes et véhicules semi-lents roulant à l'allure des cyclistes, véhicules circulant à plus de 30 km/h) **pour les rues principales et les voies de distribution.**
- **La mise en place d'itinéraires "lents"** se superposant à ces réseaux et empruntant les voies de desserte banalisées lorsque cela ne conduit pas à des allongements de parcours.

¹⁴ Il ne s'agit pas ici d'instituer des zones 30 par l'apposition d'un simple panneau, comme le font encore trop fréquemment de nombreuses villes en France (où 45 % des zones 30 ne sont pas conformes aux spécifications), mais de généraliser le concept de "villes 30" bien connu en Suisse, en Autriche, en Belgique ou en Allemagne. L'aménagement de villes 30, comme par exemple à Zürich en Suisse avec des mesures très peu coûteuses ou comme l'effectue en France Lorient au titre d'une politique globale, permet de réduire fortement les comportements indésirables.

Une voirie pour tous

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

5 Apaiser les pointes de vitesse

Les pointes de vitesses pratiquées en ville par certains usagers, essentiellement les voitures et les deux roues motorisés, sont à la fois dangereuses et totalement dénuées de fondement dès lors que les vitesses moyennes de circulation en ville sont généralement inférieures à 20 km/h. Pouvoir ramener toutes les vitesses pratiquées par les véhicules en ville, hors des grands axes, à celles pratiquées par les cyclistes n'entraînerait donc pas d'augmentation de la congestion et permettrait d'éviter une grande partie des conflits d'usage et des accidents dus aux différences de vitesse et de vulnérabilité.

Les recommandations de l'Association Mondiale de la Route¹⁵ pour la cohabitation des usagers et l'apaisement des vitesses peuvent se résumer ainsi :

- **Partager les usages en ville en fonction de priorités préalablement définies.**
- **Traiter les voies résidentielles en conduite apaisée** avec priorité aux piétons et aux cyclistes.
- **Apporter une attention particulière aux usagers vulnérables**, notamment au droit des carrefours.

Les approches les plus couramment combinées dans le monde pour "apaiser les pointes de vitesse" agissent à la fois sur l'institution de règles et la création de contraintes visant à modifier les comportements. Elles peuvent consister à :

- **Faire cohabiter tous les usagers sur le même espace sans séparer les modes**, comme illustré par les cours urbaines d'Europe à voirie banalisée conçues pour favoriser les faibles vitesses.
- **Ralentir les véhicules les plus rapides par des aménagements physiques**, comme illustré dans divers pays d'Europe par les réductions de largeur de chaussées¹⁶, les trottoirs traversants, les mini rond-points, les sinuosités, les obstacles latéraux, etc.
- **Ne pas prédéfinir de règles** afin de favoriser "l'efficacité civique", comme illustré par les carrefours aux Etats-Unis dont les voies, toutes équipées de stops, obligent chaque usager à laisser passer l'autre dans l'ordre d'arrivée, les mini-giratoires en France, qui responsabilisent l'usager tout en écoulant plus de trafic qu'un carrefour à feux, ou par les "priorités non définies" en Chine qui font s'écouler les flux au mieux des capacités spatio-temporelles.
- **Réserver l'accès aux seuls véhicules à motorisation ne permettant que les faibles vitesses**, comme illustré par des villes touristiques dans de nombreux pays ou par l'accessibilité à des sites sensibles ou protégés.

Les annexes 2, 3, 4, 7, 8, 12, développent des points particuliers sur le thème de l'apaisement des vitesses et l'illustrent de quelques réalisations en France et à l'étranger.

¹⁵ Voir annexe 2 "Propositions et recommandations externes au groupe".

¹⁶ Incluant la suppression des 2 x 2 voies en ville, cf. annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable".

Une voirie pour tous

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

6 Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)

La question de la vitesse est actuellement traitée selon deux orientations stratégiques majeures dans la politique de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) :

- Le respect des règles de vitesse par une politique renforcée de contrôle.
- La maîtrise des temps de déplacement, afin de modifier les comportements des gens.

Ce qui importe le plus pour les gens qui se déplacent, et donc pour les usagers de la voie publique, **c'est de maîtriser leurs temps de déplacement.**¹⁷

Lorsque les usagers peuvent maîtriser leurs temps de déplacement ou qu'ils disposent d'une information continue sur les temps de parcours, la conduite devient apaisée, la vitesse est réduite et la sécurité est améliorée, tant pour les voitures qui circulent que pour les usagers vulnérables que sont les piétons, les personnes âgées, les handicapés et les utilisateurs de deux roues. **C'est la maîtrise du temps de déplacement total qui s'avère efficace**, et non pas la seule maîtrise du temps de transport. Le dialogue avec les usagers a montré que les gens préfèrent maîtriser leur temps et se déplacer ainsi en toute sérénité que de gagner du temps et d'aller plus vite.

L'annonce du temps de parcours sur le Boulevard Périphérique de Paris a par exemple engendré des comportements plus sereins, a réduit les vitesses pratiquées ainsi que le nombre de changements de file. A Berlin, les taxis sont informés en permanence des temps de parcours grâce à un système de GPS embarqué.

Grenoble a expérimenté sur ce même thème un système d'information multimodal (affichage en un lieu du temps mis pour atteindre un autre lieu selon le mode de déplacement, par exemple "Mairie : voiture 30 min., train 10 min.").

Pour les bus, la mention aux points d'arrêts du temps d'attente pour l'arrivée du bus est une alternative intéressante pour modifier le comportement des usagers et pour déterminer le mode de déplacement le plus approprié pour eux à un moment donné.

La maîtrise des temps peut s'obtenir de multiples façons, sans grands travaux d'aménagement de l'espace public, par la réglementation ou la tarification des accès, par une gestion capillaire des flux ou par une gestion du réseau des voies urbaines en dessous de sa capacité nominale, ce qui a en outre l'avantage de permettre de dégager de la capacité en cas d'accident et de garantir ainsi un temps de parcours constant favorisant des comportements plus sereins.

Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) et les Plans de Déplacement d'Administration (PDA) sont également d'excellents outils pour la maîtrise des temps de déplacement. Encore faudrait-il avant tout **que l'Etat, qui a institué ces dispositifs, se montre exemplaire en instaurant lui-même ses propres PDA.**

¹⁷ A l'exception des déplacements de proximité effectués à pied ou en transport non motorisé, pour lesquels la distance demeure un paramètre fondamental.

Une voirie pour tous

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

7 Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usages

Les recommandations de ce chapitre pour dépasser les conflits d'usage et cohabiter en sécurité sur la voie publique peuvent se résumer en douze points :

1. **Mettre en chantier un code de la rue** enrichi des expériences de nos voisins européens.¹⁸
2. **Mettre en œuvre les politiques et actions** permettant d'assurer des **allures homogènes**.
3. **Généraliser et étendre la conduite apaisée**.
4. **Généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de l'espace urbain**.
5. **Modérer les vitesses sur les voies de desserte**.
6. **Porter une attention particulière aux usagers vulnérables**, notamment aux carrefours.
7. **Séparer les flux circulant à des vitesses différentes sur les voies de distribution** en fonction d'allures homogènes et non en fonction des modes de déplacements.
8. **Banaliser davantage les espaces publics affectés à des usages variables selon le temps**.
9. **Assurer la maîtrise des temps de déplacement** au lieu de vouloir augmenter les vitesses.
10. **Etre exemplaire par la mise en œuvre des Plans de Déplacements d'Administration**.¹⁹
11. **Mettre à profit le retard important de la France pour analyser les facteurs de réussite et d'échec**²⁰ dans les nombreuses réalisations de nos voisins européens.
12. **Approfondir les recherches sur** l'aménagement et la gestion dans **les espaces riverains**.²¹

Des propositions complémentaires et plus détaillées sont récapitulées à la fin de l'annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

¹⁸ Par exemple, le code de la rue de Wallonie présenté en annexe 4 "Voiries d'usages et de conflits".

¹⁹ Que l'Etat notamment se montre exemplaire en s'appliquant à lui-même les textes promulgués sur les PDA !

²⁰ Plutôt que de présenter des études de cas ou de constituer des catalogues de bonnes pratiques uniquement descriptifs.

²¹ A la fois en milieu urbain, périurbain et rural.

Une voirie pour tous

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

Chapitre 2.3 – Destiner la voie publique aux différents publics

1 Destiner la voie publique au public et non à l'usager

Une voie publique est par vocation un espace destiné au public. C'est donc le public qui doit en être le premier bénéficiaire et qui est amené à l'utiliser. C'est à partir du public que se définissent les usagers, les usages, les moyens utilisés fixes ou mobiles, les modes de déplacements, les moments et les durées d'utilisation de la voirie et de l'espace public.

Ce principe de base "destiner la voie publique au public" peut apparaître comme une lapalissade, mais force est de constater que ce principe a été souvent perdu de vue dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle et que techniciens, concepteurs et décideurs ont préféré "destiner la voie publique à une/des fonction(s)", et non pas au public. **Cette notion de public est à distinguer de la notion d'usager.**

Le public est constitué de personnes ou de groupes d'individus formant l'ensemble des citoyens. Les pouvoirs publics ont le devoir d'assurer au public l'accessibilité à l'espace public et à ses services de façon permanente et sans aucune discrimination d'âge, de sexe, de fatigabilité ou de handicap.

L'usager est constitué de personnes ou de catégories d'individus utilisant l'espace public d'une façon précise, en liaison avec une activité ou un déplacement particulier. Les pouvoirs publics ont le droit de limiter l'accessibilité de certains espaces publics de façon permanente ou temporaire à certains usagers.

Si le public a le droit à l'accessibilité de l'espace public, c'est l'usager qui est à l'origine des dysfonctionnements et des conflits de sécurité et de cohabitation sur la voie publique. Faire cohabiter les différents usagers en toute sécurité sur la voie publique nécessite des arbitrages complexes. Ces arbitrages doivent tout d'abord passer par une réflexion sur les publics susceptibles de l'utiliser, de manière à n'en exclure aucun. Il s'agit ensuite de résoudre les conflits d'usage en définissant des **objectifs hiérarchisés destinés, à imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accessibilité de certains usagers et la pratique de certains usages** sur la voie publique. Dans certains cas, on peut aussi simplifier cette hiérarchisation en se limitant à trois objectifs au lieu de cinq : **imposer, permettre, empêcher.**

L'annexe 5 "Voiries de publics et d'usagers" présente une liste détaillée des différents publics et des différents usagers. Elle propose aussi une série de "bonnes questions à se poser" et constitue ainsi une aide aux acteurs de l'espace public pour éviter des oublis, des erreurs ou des exclusions, tout en donnant des éléments permettant de hiérarchiser les priorités.

Alors que la voie publique constitue le réseau de base de l'accessibilité et des déplacements, l'accessibilité de la voirie au public est actuellement loin d'être assurée. « Nous savons par exemple que 45 % de la voirie est inadaptée aux personnes à mobilité réduite, 29 % est accessible aux personnes accompagnées, 26 % est accessible en autonomie ».¹ Pourtant, «

¹ Jean Pierre SERUS, Directeur de AccesMetric, intervention au séminaire "Mobilité des seniors. Accessibilité de l'espace public", GART, Institut des Villes, Fondation de France, FNAU du 5 mai 2004 à Paris.

Une voirie pour tous

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

L'autonomie est un facteur déterminant de la dignité de chacun. A l'inverse, la dépendance est un véritable vecteur d'exclusion ».²

2 Assurer l'accessibilité pour tous publics ³

Malgré des progrès réalisés cette dernière décennie sur l'accessibilité des espaces publics, on est obligé de constater qu'une grande partie de la population rencontre encore d'importantes difficultés pour se déplacer, se trouvant de ce fait plus ou moins gênée, empêchée ou en situation de handicap au regard de ses déplacements.

Cette situation est permanente pour toute personne ayant, à des degrés divers, des incapacités fonctionnelles motrices, sensorielles (cécité, mal voyance, surdité, malentendance) ou encore intellectuelles et cognitives ; elle est occasionnelle pour toute personne se déplaçant avec bagages, poussette d'enfant, vélo, ou subissant un handicap temporaire à la suite d'accident.

Cela représente donc une grande majorité de la population, même si les besoins et les attentes sociales sont de nature et de degrés divers, voire contradictoires.

Assurer l'accessibilité et concevoir des espaces publics pour tous nécessite à la fois de changer de concept de "normalité" et de garantir à la fois l'accessibilité et la sécurité des lieux, tout en organisant la cohabitation et la mixité des personnes utilisant l'espace public. C'est identifier les besoins, les attentes et les dysfonctionnements pour dégager des réponses optimales. C'est construire des réponses communes en utilisant les connaissances, les expériences et les règles acquises pour les personnes à mobilité réduite et celles en situation de handicap.

2.1 *Changer le concept de "normalité"*

Concevoir un espace public pour tous implique de penser à la fois à l'espace et aux divers modes d'information permettant à tout un chacun de s'orienter, de se repérer, d'organiser son déplacement sur la voirie et dans les transports.

Il s'agit avant tout de perdre l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides (agiles, en pleine forme physique, ayant une excellente acuité visuelle et auditive,...) **pour concevoir et gérer les aménagements et les dispositifs d'information.**

Et cela doit prévaloir tant dans les diagnostics que dans la conception et la gestion des espaces. Acquérir ce type de réflexe dépend fortement de la formation et de l'implication de tous les acteurs et des différents corps de métiers intervenant sur l'espace public. Pour prendre un exemple quotidien, il est nécessaire de bien faire comprendre qu'une poubelle au milieu du trottoir peut se révéler un obstacle infranchissable pour une personne à mobilité réduite ou à la vue déficiente.

² Edmond HERVE, Président de l'Institut des Villes, Maire de Rennes, Président de Rennes Métropole.

³ La plupart des paragraphes composant ce titre "Assurer l'accessibilité pour tous publics", ainsi que les cinq sous-titres qui le composent, sont issus du chapitre "Concevoir des déplacements et des espaces publics pour tous" écrit par Catherine CHARTRAIN, Présidente du COLIAC, dans l'ouvrage "Villes et Vieillir" publié par l'Institut des Villes et édité par La Documentation Française en septembre 2004.

Une voirie pour tous

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

2,2 *Garantir l'accessibilité et la sécurité des lieux publics*

Garantir à la fois l'accessibilité et la sécurité des lieux publics est essentiel.

Pour toute personne, notamment pour les personnes vieillissantes et à mobilité réduite, les espaces publics peuvent être, selon la qualité de leur aménagement, des lieux de convivialité et d'autonomie ou, à l'inverse, des zones de danger ou de dépendance.

Il est nécessaire d'avoir un sentiment de sécurité. Il ne s'agit pas seulement des problèmes liés aux agressions, mais du sentiment de pouvoir se déplacer en étant à peu près certain qu'on va pas tomber dans un trou, par exemple. Il convient d'assurer aux différents publics le sentiment qu'ils ne risquent pas, à chaque moment, de tomber, de se heurter ou de se faire heurter, de ne pas voir ou ne pas pouvoir lire une information ou encore, de ne pas pouvoir entendre un message, ce qui est d'autant plus grave quand il s'agit de messages annonçant des incidents ou des consignes de sécurité. Les seniors par exemple ont souvent la crainte de tomber sur des obstacles qu'ils ne voient pas, ne sentent pas ou n'entendent pas.

2,3 *Organiser la cohabitation et la mixité des personnes*

Pour des raisons de démocratie et du fait de la rareté de l'espace, concevoir un espace public pour tous suppose d'organiser la cohabitation de tous les utilisateurs, de sorte que soient limités les conflits d'usage, mais aussi les cloisonnements et séparations, que soient canalisés les modes devenus dominants d'occupation que sont l'automobile ou la dépose anarchique de mobiliers ou objets divers, facteurs d'exclusion et d'insécurité.

Un principe essentiel doit être respecté : **ne pas atomiser les problèmes et les populations**. Il s'agit de ne pas faire un aménagement pour un certain type d'usager, mais au contraire **d'imaginer un espace public pour tous les publics**. En caricaturant à dessein, on pourrait faire une bande pour les automobiles, une pour les bus, une pour les vélos, une pour les rollers, une pour les handicapés, un autre pour les personnes âgées, etc. Il est assurément nécessaire de régler les questions de sécurité de chaque catégorie d'usagers, mais il faut essayer de les régler en créant un espace public commun, sans le "saucissonner". C'est la démarche à adopter pour éviter les conflits, la séparation des espaces, la discrimination.

2,4 *Identifier les besoins et les attentes des personnes*

Identifier les besoins, les attentes et les dysfonctionnements pour dégager les réponses optimales en adoptant une approche systémique et ergonomique de la mobilité dans toutes ses composantes physiques, cognitives et informationnelles, tant dans les phases de diagnostic et de conception que dans le management de la gestion courante.

La démarche systémique précédemment évoquée⁴ est fondamentale pour analyser tous les éléments de chaîne de déplacements, dont la continuité et le confort des cheminements dans les espaces publics. Il est important de prendre en compte les interfaces entre ces différents éléments et de rechercher des synergies entre divers types d'usage et de situations.

⁴ Chapitre "Approcher l'espace public comme un véritable système"

Une voirie pour tous

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

Les outils de l'ergonomie, privilégiant l'analyse des activités du public (se déplacer, s'orienter, s'informer, accéder à un service) permettent une appréhension objective des problèmes et des solutions optimales sur le plan collectif.

2,5 Construire des réponses communes à partir des handicaps

Construire des réponses communes se fait souvent en utilisant les connaissances, expériences et règles acquises pour les personnes en situation de handicap.

En effet, ce que l'on conçoit pour permettre aux personnes ayant des incapacités reconnues bénéficie à tout le monde. La télécommande en est l'exemple le plus universel, les bus à plancher bas participent au confort de tous. On peut étendre ce raisonnement à d'autres domaines comme celui de la voirie, dont une rénovation bien conduite permet aux personnes handicapées et a fortiori aux personnes plus ou moins valides de se déplacer sans risque.

Comme on l'a vu plus haut, au regard des difficultés ou incapacités fonctionnelles, il y a lieu de rapprocher les problématiques des personnes handicapées et celles des personnes âgées.

Il ne faut pas oublier non plus le problème des personnes atteintes d'un handicap profond et vieillissantes. En vieillissant, nous sommes tous atteints d'incapacités multiples. La mobilité et l'agilité ne sont plus les mêmes. On entend moins bien, on voit moins bien. Les problèmes et les besoins des personnes handicapées de différents types de handicaps sont exactement les mêmes que ceux des personnes vieillissantes.

Les besoins de base se déclinent ensuite avec plus de nuances. Les concepteurs doivent s'imaginer la difficulté de se déplacer quand on est en fauteuil roulant. Un espace ouvert au public doit permettre le passage d'un fauteuil roulant. Ils doivent s'imaginer aveugle ou très mal voyant et, à partir de là, se demander si les panneaux sont lisibles ou si l'on a accès à l'information. Il est évident que par rapport à tout handicap sensoriel, le problème essentiel est celui de l'information. On est dans une société où l'information est de plus en plus visuelle. Cela pose naturellement des problèmes aux mal voyants et aux aveugles. Cela concerne également les personnes âgées, dont la vue décline : les petits caractères ne sont pas faciles à déchiffrer. Il faut penser à ce genre de choses : un menu d'information déroulant est totalement illisible non seulement pour les aveugles, mais aussi pour toute personne mal voyante, soit par plus de 50 % de la population. Les personnes malentendantes ont quant à elles besoin d'informations écrites.

3 Approcher l'accessibilité du public au niveau local

« L'accessibilité nécessite de la concertation et doit en être le fruit. Nous sommes tous usagers de l'espace public, et son accessibilité fait partie de sa qualité d'usage ».⁵

Le dialogue est évidemment à la base de toute approche locale de l'accessibilité au public.

⁵ Olivier BROCHARD, Chef de pôle à la Délégation Interministérielle à la Ville, dans "Villes et Vieillir".

Une voirie pour tous

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

Le principe de la méthode consiste à identifier l'environnement et les raisons d'agir, à recenser les problèmes avec les différents publics, à partager et s'approprier les finalités poursuivies.

3,1 Identifier l'environnement et les raisons d'agir

« La "marche exploratoire" est un des moyens permettant de faire une évaluation objective de l'environnement urbain. Ces phases de repérage constituent une étape importante de l'appropriation de l'espace public, quel qu'il soit : les places, les centres commerciaux, les entrées de métro, les garages souterrains ».⁶

Il importe d'associer concepteurs et publics dans ces évaluations exploratoires pour générer de l'appropriation. Pour appliquer les diverses méthodes présentées⁷, il est très important d'inclure des panels de personnes âgées, hommes et femmes, à mobilité réduite. En effet, « Prendre en compte les "moins" permet aux "plus" d'émerger... Ils sont bénéfiques pour l'ensemble de l'espace public et pour la communauté urbaine. Il faut donc inviter les personnes âgées à tenir leur place entre l'espace public et la vie sociale ».⁸

3,2 Recenser les problèmes avec les différents publics

La constitution de panels de publics et de citoyens⁹ est un des points importants pour recenser les problèmes, puis déterminer les dysfonctionnements et les conflits d'usage. Il convient aussi d'essayer de représenter les tiers absents en "se mettant dans leur peau".

3,3 Partager et s'approprier les finalités poursuivies

Deux questions essentielles sur les finalités poursuivies sont à partager avec le public :

- **Pour qui doit-on agir**, c'est-à-dire quels doivent être sur la voie publique les principaux bénéficiaires parmi les différents publics et groupes d'utilisateurs ?
- **Pour quoi faire**, c'est à dire quels usages de la voie publique doivent-ils être privilégiés et traduits par des manières de faire, d'agir, d'utiliser ?

Viennent ensuite deux questions sur les outils et les moyens à utiliser :

- Quels outils, c'est-à-dire **quels sont les moyens et les modes de déplacement** utilisés sur la voie publique pour assurer la mobilité et le transport ?
- **Quels objets**, c'est-à-dire quels équipements fixes à implanter sur la voie publique **sont nécessaires au fonctionnement** urbain ?

Répondre à ces questions et s'approprier les finalités poursuivies est une étape indispensable pour engager ensuite en partenariat les phases de conception et de décision.

⁶ Janine MACE, animatrice d'un groupe d'habitants à Rennes, dans "Villes et Vieillir".

⁷ Chapitre "Approcher l'espace public comme un ensemble de services", annexe 3 "Voiries de villes et de vies".

⁸ Patrice LECLERC, responsable du programme personnes âgées à la Fondation de France.

⁹ Cet aspect est développé au chapitre "Favoriser l'appropriation collective".

Une voirie pour tous

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

4 Recommandations sur la destination de la voie publique au public

A titre de conclusion de ce chapitre, voici les principales recommandations qui peuvent être sélectionnées :

- **Destiner la voie publique au public et non à l'utilisateur.**
- **Assurer et garantir au public** en tout état de cause **l'accessibilité et la sécurité de l'espace public** et de ses services.
- **Imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accessibilité** selon le lieu et le moment **à certains usagers en fonction de priorités préalablement hiérarchisées.**
- **Changer le concept de normalité** en perdant l'habitude de se référer aux capacités des personnes particulièrement valides pour concevoir et gérer l'espace public.
- **Utiliser les connaissances** et les règles acquises par **des personnes en situation de handicap pour** effectuer **des améliorations de l'espace public profitables à tous.**
- **Identifier les besoins**, les attentes **et les dysfonctionnements pour dégager les réponses optimales** en adoptant des approches systémiques **et ergonomiques pour les mobilités.**
- **Effectuer systématiquement des examens et "revues de projet" avec les différentes catégories de public et d'utilisateurs** en se basant sur des aides mémoires, tels que celui figurant en annexe 5 "Voiries de publics et d'utilisateurs".

Une voirie pour tous

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

Chapitre 2.4 – Assurer la cohérence d'ensemble

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

1 Cohérence de mobilité et de services durables

La première recommandation consiste à **sortir du cadre strict de l'espace public pour se placer dans un cadre plus large de mobilité durable dans une ville accessible à tous**. Les annexes 3 à 5 illustrent plus concrètement les trois premières finalités et donnent déjà des éléments méthodologiques cohérents. Elles sont intitulées "Voiries de villes et de vie", "Voiries d'usages et de conflits", "Voiries de publics et d'usagers".

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

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

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

2 Cohérence sur la place des voitures et de la vitesse

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

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

Une voirie pour tous

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

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

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

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

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

3 Cohérence des politiques thématiques

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

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

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

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

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

Une voirie pour tous

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

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

4 Cohérence dans la coordination des acteurs

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

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

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

5 Cohérence d'un Etat exemplaire

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

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

TROISIEME PARTIE

RECOMMANDATIONS POUR AGIR

Ch. 3.1 : Considérer la voirie comme un ensemble de services

- 1 – Agir sur la dimension économique des déplacements
- 2 – Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public
- 3 – Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux
- 4 – Allier efficacité, simplicité et variabilité

Ch. 3.2 : Mettre en place le processus de décision

- 1 – S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs
- 2 – Définir le processus de décision à partir des enjeux
- 3 – Organiser le dialogue
- 4 – Identifier les clefs pour réussir

Ch. 3.3 : Favoriser l'appropriation collective

- 1 – Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés
- 2 – Générer l'adhésion de la population à des objectifs
- 3 – Prendre en considération les objections du public
- 4 – Générer l'appropriation collective des lieux

Ch. 3.4 : Déboucher sur des propositions partagées et durables

- 1 – Offrir une qualité de voies publique répondant à tous les besoins
- 2 – Garantir l'accessibilité de tous face à l'exclusion
- 3 – Veiller au respect des personnes et des règles
- 4 – Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets

Une voirie pour tous

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

Ch. 3.1 – Considérer la voirie comme un ensemble de services

Chacun des quatre chapitres sur les finalités à atteindre a déjà formulé un certain nombre de pistes constituant des recommandations pour agir, qui ne sont donc pas reprises dans cette partie, mais qui sont plus simplement résumées dans "Synthèse et propositions". Ces quatre chapitres de recommandations seront donc plus courts que les précédents. Il sont centrés sur l'essentiel. Chacun d'eux correspond à l'une des phases de la démarche systémique développée dans le chapitre "Approcher l'espace public comme un véritable système".

Considérer la voirie comme un ensemble de services est donc la première étape. **La notion de service implique** avant tout ses bénéficiaires, donc **le public au sens large**. Elle est préférable à la notion de fonctionnalité des voies, trop réductrice et vite limitée.

L'illustration pratique de cette approche systémique a été testée par le groupe sur la place Victor et Hélène Basch dans le 14^{ème} arrondissement de Paris, place la plus circulée et la plus polluée de la capitale. Cet exemple est présenté dans l'annexe 7 "Croisement des flux, carrefours et intersections". Il amène à recommander de **développer les méthodologies** et de **poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous" dans la durée avec mise en réseau**.

Quelles recommandations formuler pour agir sur la voirie en tant qu'ensemble de services ? Quatre semblent particulièrement pertinentes et sont présentées ci-après : **agir sur la dimension économique des déplacements**, **définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public**, **intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux**, **allier efficacité, simplicité et variabilité**.

1 Agir sur la dimension économique des déplacements

Le choix du mode de déplacement et la garantie d'un service d'intérêt général de transports publics font partie des principes de base déjà évoqués.¹ Aucun mode n'est à écarter a priori et aucune ségrégation ne doit non plus frapper tel ou tel mode, d'une part car certains n'ont pas de possibilité de choix, d'autre part parce que **la dimension économique est un paramètre fondamental du choix des modes** de déplacement et de leurs différents usages.

Il convient aussi de permettre aux différents modes d'utiliser pleinement leur potentiel là où ils sont les plus pertinents, et **la tarification est un levier d'action politique majeur pour les collectivités locales**, même si son impact est assez faible par rapport à des mesures de taxation de l'énergie qui pourraient être prises par l'Etat ou par l'Europe.²

L'enjeu du périurbain est, comme on l'a vu, un enjeu fort qui mérite de favoriser la vie économique, donc les déplacements de la banlieue vers des zones d'activités denses et bien desservies par les transports en commun, avec un pourcentage inéluctable de déplacements en voiture et en deux-roues, qu'ils soient sur l'intégralité des parcours ou seulement sur les trajets initiaux et finaux.

¹ "Donner le choix des modes de déplacement", chapitre "Des principes et des enjeux".

² Telles les permis d'émissions négociables appliquées aux transports ou l'harmonisation par le haut de la fiscalité des transports dans l'Union Européenne.

Une voirie pour tous

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

On débouche là aussi sur des aspects de politiques de tarification : stationnement, péage urbain, régulations d'accès, tarifications différentielles, transports et livraisons à la demande, questions faisant l'objet des annexes 14, 15 et 16 du présent document.

2 Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public

Assurer de façon la plus complète possible **des types de services par rapport aux types de voiries nécessite de définir un cadre d'harmonisation des services** à partager et à gérer en commun par les différents opérateurs utilisant l'espace public.

Cette définition ne peut se faire qu'au niveau local, et il convient d'**identifier les meilleures pratiques** françaises et étrangères qui permettent d'en tirer sous certaines conditions des enseignements techniques ou méthodologiques pour aider les collectivités territoriales.

Considérer la voirie comme un ensemble de services, c'est surtout **se dégager d'une vision professionnelle de la voirie pour considérer les usagers de la voirie comme un public en quête de service**, au même titre que le public des hôpitaux ou des transports en commun.

Pour rebondir sur la dimension économique précédemment évoquée, on constate par exemple partout en France que **les services** que devrait apporter la voirie **aux artisans** et à l'artisanat, premier secteur d'emploi et force économique majeure d'un pays, **sont inexistant**, voire contre productifs **et pénalisent l'ensemble de la population**, clients et entreprises confondus.

Intégrer les artisans dans les services liés à la voirie est donc une autre recommandation dans la poursuite du processus "Une Voirie pour Tous", notamment au regard des problèmes d'arrêts brefs, de stationnement, de régulation d'accès, de tarification, mais aussi en termes de synergies à trouver avec les services aux Personnes à Mobilité Réduite, aux livreurs, aux personnes dont les problématiques sont semblables en matière de pénibilité de cheminements, de prise en charge en un lieu de départ et de dépose à un lieu de destination.

La **notion d'aménagement – service** a conduit à d'excellentes méthodes de conception, de co-gestion et d'exploitation d'un certain nombre d'espaces privés mais ouverts au public où se combinent la nécessité d'écouler des flux importants sans entrave, d'attirer le public par une excellente qualité de service, de générer l'appropriation par le cadre et l'ambiance et d'écouter attentivement les besoins, les doléances et la satisfaction des clients. Ce sont notamment les grands hôtels de luxe, les complexes touristiques, les grands centres commerciaux, les pôles d'échanges internationaux tels les aéroports (aéroport de Singapour par exemple), les grandes gares et nœuds de passage (complexe Châtelet – Les Halles à Paris par exemple), les espaces privés des grandes firmes (technopoles, "Challenger" de Bouygues" par exemple).

La définition d'un cadre partenarial de référence s'appuyant sur des dispositifs techniques permet **d'offrir un véritable aménagement – service dans ces lieux publics pour écouler des flux, gérer le quotidien, assurer une démarche qualité, offrir des services multiples, maintenir la propreté, faire s'approprier les lieux, offrir une qualité d'ambiance attractive, signaler les problèmes, maîtriser les incidents, gérer les événements et les urgences, coordonner et partager les responsabilités, bref, satisfaire le public.**

Une voirie pour tous

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

L'analyse de la conception, de la co-gestion et de l'exploitation **des grands espaces privés ouverts au public ou très fréquentés pourrait permettre** sous certaines conditions de **fournir des méthodes de conception, de gestion et d'exploitation de l'espace public profitables à tous.**

Il est recommandé de **poursuivre des recherches**, des analyses **et des expérimentations permettant d'offrir** aux collectivités des méthodes **pour intégrer un ensemble de services répondant aux besoins dans des espaces publics accessibles à tous.**

3 Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux

La charte des services publics locaux³ poursuit sept objectifs majeurs concernant les thèmes : 1 – nécessaire clarté des rôles, 2 – maîtrise des missions de service public, 3 – libre choix et réversibilité de la gestion, 4 – émulation par la comparaison objective, 5 – construction de relations partenariales de confiance, 6 – transparence et équité, 7 – évaluation et démocratie locale.

Dans les engagements des signataires de la charte figure un certain nombre d'actions qui s'appliquent à l'ensemble des services publics locaux. Neuf d'entre elles peuvent parfaitement se transposer sous forme de recommandations pour agir sur les services que doivent offrir la voirie et l'espace public :

- 1.2 "L'usager est **au centre du service public** lequel contribue à la **cohésion sociale et territoriale**".
- 1.3 "Le **"développement durable"** du service intègre les dimensions relatives à la **sécurité**, à la **santé** et à l'**environnement**".
- 2.1 "Les **choix d'organisation** du service sont précédés d'**états des lieux** (technique, social, juridique et économique) du service et de son environnement comprenant notamment **l'inventaire et l'état du patrimoine**".
- 2.2 "Les caractéristiques du service sont établies à partir de l'**étude des besoins à satisfaire**, régulièrement actualisée. Les **règlements de service** précisent les dispositions applicables aux usagers".
- 5.1 "L'Etat et les Autorités organisatrices structurent et soutiennent des **réseaux de compétence et d'expertise autonome**, au service des élus comme de leurs services techniques, financiers et administratifs".
- 5.3 "Une **source documentaire diversifiée et représentative** des différents sujets relatifs à l'organisation et à la gestion des services publics locaux est mise en place par l'Observatoire des services publics locaux et rendue accessible au travers des différentes technologies de l'information et de la communication, notamment le transfert électronique de données numérisées".
- 6.1 "L'Autorité organisatrice **sélectionne et fixe le niveau des objectifs** de manière équilibrée, compte tenu de la qualité requise, de son prix pour les usagers et des règles et normes à respecter".

³ Charte des Services Publics Locaux signée le 16 janvier 2002 sous la présidence de M. Christian PONCELET, Président du Sénat, et en présence de M. Daniel VAILLANT, Ministre de l'Intérieur, par les Présidents de l'Association des Maires de France, M. Jean-Paul DELEVOYE, de l'Assemblée des Départements de France, M. Jean PUECH, de l'Association des Régions de France, M. Jean-Pierre RAFFARIN, et de l'Institut de la Gestion Déléguée, M. Claude MARTINAND.

Une voirie pour tous

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

- 7.2 "L'Autorité organisatrice veille à la production des rapports d'activités du service, les analyse et les diffuse. Elle assure l'information du public sur la **qualité du service** et sur les **tarifs** et assure un **suivi** périodique des éventuelles **réclamations des usagers et des suites** qui y sont données".
- 7.3 "L'Autorité organisatrice organise, selon les formes les mieux adaptées, le **recueil des attentes locales du public** et notamment celles se rapportant aux équipements et à l'économie du service. Des **débats publics** éclairés par des **évaluations pluralistes** sont organisés à l'occasion des **choix** ou des **décisions majeurs**".

Ces neuf actions confirment la **nécessité de l'existence d'une instance nationale et de réseaux de compétence et d'experts autonomes** apportant une assistance documentaire, technique, administrative et financière, prenant en compte les besoins des usagers, pouvant organiser des débats publics sur les choix majeurs, mettant en place des évaluations pluralistes et accompagnant le processus dans la durée. **Le processus "Une Voirie pour Tous" devrait y être intégré** au même titre que son processus complémentaire "Ville Accessible à Tous".

4 Allier efficacité, simplicité et variabilité

Allier efficacité et variabilité dans le temps des voiries et espaces publics nécessite des aménagements simples permettant la polyvalence et le partage mobile de voies⁴, ce que l'on trouve d'ailleurs dans de nombreux pays étrangers.

C'est ainsi que de la Slovénie au Danemark, on remarque par exemple que le trottoir est généralement libre, et qu'il n'y a pas de stationnement de voitures sur la chaussée. En Suède, aucun obstacle ne vient en général encombrer le domaine public, même pas les poubelles.⁵

L'institution de zones 30 à l'étranger se fait généralement par des mesures peu coûteuses permettant leur généralisation à grande échelle dans une logique d'efficacité de service public, et non dans une logique d'aménagement. C'est le cas notamment en Suisse où leur mise en place se fait par l'information, le contrôle des vitesses à l'aide de radars mobiles (avec un délai de tolérance de 3 semaines), la signalisation horizontale et verticale tolérant l'expérimentation. C'est également le cas en Allemagne où l'entrée en zone 30 est simplement marquée sur la chaussée et signalée par un panneau. D'autres pays marquent les entrées en zone 30 par des trottoirs traversants. Souvent la zone 30 augmente d'ailleurs la fluidité des flux, et la ville de Stockholm vient de passer totalement en zone 30 au début de l'année 2005.

En France, la situation est inverse, les aménagements d'espaces publics sont compliqués, les trottoirs sont la plupart du temps encombrés, les zones 30 petites et complexes. Cohérence et service y semblent étrangers aux Maîtres d'Ouvrage et Maîtres d'Œuvre de l'espace public.

La conclusion de ce chapitre accompagne cette recommandation de simplicité d'une référence à l'ouvrage de l'architecte et historien d'art autrichien Camillo SITTE "L'art de bâtir les villes" (1889), qui demeure aujourd'hui encore le passage obligé de toute réflexion sur la ville. De nombreux enseignements peuvent être tirés de ses chapitres 2 "Dégagement du centre des places" et 3 "Dimensions et forme des places" pour allier esthétique, efficacité et simplicité.

⁴ L'annexe 15 "Tarifications de zones et régulations d'accès" traite de l'affectation variable des espaces publics.

⁵ Cet important problème des cheminements encombrés par les poubelles en France est développé en annexe 11 "Ordures et déchets dans l'espace public".

Une voirie pour tous

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

Chapitre 3.2 – Mettre en place le processus de décision

Deuxième phase de l'approche systémique de l'espace public, la mise en place du processus de décision nécessite de bien déterminer les acteurs à associer, les modalités de dialogue et de décision, avec la souplesse nécessaire pour s'adapter aux circonstances imprévisibles.

De nombreux travaux ont été menés sur le processus de décision depuis les années 60-70¹ à l'étranger, dans le monde², en Europe³, et de nombreux guides et ouvrages ont été publiés⁴, mais relativement peu en France à l'exception de ceux sur le thème de la participation du public⁵. Parmi tous ces travaux, nous retiendront essentiellement comme référence le Guide pour les Décideurs de la Commission Européenne (un des guides "Prospect" publiés en 2003).

Quatre recommandations semblent particulièrement pertinentes pour compléter les finalités sur le processus de décision abordées dans le chapitre "Approcher l'espace public comme un véritable système" : **s'appuyer sur le guide de la Commission Européenne pour les décideurs, définir le processus de décision à partir des enjeux, organiser le dialogue, identifier les clefs pour réussir.**

1 S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs

La Commission Européenne publie depuis 2003 des guides intitulés "Guides Prospects" pour planifier le système urbain des localisations et des transports. Ces guides, très bien conçus et illustrés, donnent des conseils pour les décideurs et les praticiens pour aider à une meilleure prise de décision dans le domaine des transports urbains dans les pays de l'Union Européenne.

L'analyse de la prise de décision est basée principalement sur six villes⁶, servant de référence pour des études de cas illustrées, et s'enrichit de la contribution d'une soixantaine d'autres agglomérations européennes. Le guide pour les décideurs propose une approche structurée sur les enjeux pour la prise de décision par les élus. Le guide méthodologique s'intéresse aux méthodes techniques et s'adresse aux planificateurs.⁷ Un autre guide des politiques de transport et d'aménagement urbain⁸ complète les deux précédents.

Le guide pour les décideurs est structuré en différentes sections fournissant chacune des conseils sur un aspect du processus de prise de décision. Les trois premières concernent :

¹ Allemagne, Australie, Autriche, Canada, Etats-Unis, Pays-Bas, Royaume Uni, Scandinavie, Suisse, ...

² Notamment au sein d'organismes internationaux tel l'ONU (Agendas 21, etc.), l'OCDE, la Banque Mondiale, ...

³ Par exemple les Guides "Prospect" de la Commission Européenne (2003) ou la publication CEMT "Evaluation et prise de décision pour des transports durables" (2004).

⁴ On peut citer par exemple les guides américains téléchargeables sur Internet "Decision Process Guidebook" de l'US Department of the Interior, www.usbr.gov/guide ou "Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making" de l'US Department of Transportation, www.fhwa.dot.gov/pitttd.

⁵ Par exemple "L'utilité publique aujourd'hui", Conseil d'Etat (1999), "Concertation / Débat public", CGPC (2002) et des publications (autour de l'an 2000) émanant de la DRAST, du CERTU, du réseau technique, etc.

⁶ Edimbourg, Helsinki, Madrid, Oslo, Stockholm, Vienne.

⁷ Edités par l'Office des publications officielles des Communautés Européennes, tous deux sont téléchargeables à partir du site <http://www-ivv.tuwien.ac.at/projects/prospects.html>.

⁸ Téléchargeable à partir du site <http://www.transportconnect.net/konsult/index.html>.

Une voirie pour tous

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

- **Le contexte de la prise de décision** avec ses limites, ses contraintes, ses horizons temporels.
- **Les approches de la prise de décision** avec les forces et faiblesses des trois types d'approches les plus couramment identifiées, mais qui se combinent généralement dans les faits.
- **La participation**, en montrant comment tirer le meilleur parti de la participation à travers des choix adéquats de méthodes, de calendrier et de degré d'implication des groupes appropriés.

S'ensuivent dix autres sections concernant la mise en œuvre : **Une structure logique**, pour toutes les phases de planification et de suivi ; **Objectifs, indicateurs et cibles**, avec des conseils pour les élaborer autour de l'objectif principal de "durabilité" ; **Identification des problèmes**, point de départ pour la planification et la prise de décision ; **Les outils**, avec comparaison de l'intérêt des différents outils tels l'aménagement ou la tarification pour l'efficacité, l'environnement, la qualité de la vie, la sécurité, l'équité, l'économie et les générations futures dans différents contextes (centres ville, villes périphériques, périurbain, petites villes) ; **Les obstacles** légaux, politiques, institutionnels, financiers, pratiques, technologiques ou d'acceptabilité à la mise en œuvre, ainsi que les manières de les dépasser à court ou à long terme ; **L'élaboration de la stratégie**, avec l'agencement et la mise en cohérence pour atteindre plusieurs objectifs souvent conflictuels ; **Prévoir les impacts** avec les différents types de modèles et leurs limites ; **Estimation et évaluation**, avec des grilles d'estimation pour aider à la prise de décision même dans un contexte incertain ; **Optimisation** pour sélectionner la meilleure solution de manière appropriée selon les circonstances ; **Mise en œuvre et suivi**, avec l'ordre à respecter pour limiter les obstacles, relâcher les contraintes pour réussir. Suivent les études de cas d'Edimbourg, Madrid, Oslo et Vienne.

Il est recommandé aux élus de **s'appuyer sur le Guide de la Commission Européenne pour les décideurs dans la mise en place du processus de décision sur l'espace public**.

Le guide méthodologique ne sera pas présenté ici pour ne pas allonger inutilement ce texte, mais il faut bien constater que ces guides sont malheureusement encore peu connus et peu utilisés en France. Il est donc recommandé de **faciliter la diffusion des méthodes et outils des guides européens Prospect adaptés au partage de l'espace public auprès des élus et des techniciens**, avec l'aide des différents réseaux techniques, des réseaux professionnels et des réseaux formation (CERTU, AITF, CNFPT, CIFP, Ecoles, revues, etc.).

2 Définir le processus de décision à partir des enjeux

La collectivité se doit d'assurer l'accessibilité incontournable et de hiérarchiser les enjeux.⁹ **Le processus de décision doit se construire sur ces enjeux hiérarchisés, à partir des problèmes rencontrés localement et en intégrant les différentes logiques d'acteurs**. La prise en compte de ces logiques d'acteurs est fondamentale pour mettre en œuvre un "bon processus" de décision et "réussir un espace public" approprié par la population et les usagers.

Mais il est également important d'assurer la représentation des tiers absents : tiers non consultés, tiers non géographiquement présents, tiers à naître. Cela nécessite de **piloter le**

⁹ Premier principe énoncé au chapitre "Des principes et des enjeux".

Une voirie pour tous

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

processus décisionnel avec l'aide de personnes impartiales et responsables qui aient une vision censée de l'avenir et qui ne fassent ni démagogie ni clientélisme.

Partir des problèmes et des enjeux nécessite aussi d'**organiser la participation au processus avant d'élaborer un projet**, habitude encore trop peu répandue en France. Les méthodes pour organiser le processus tournent donc généralement autour des quatre phases suivantes :

- Phase de **dialogue créatif mettant l'accent sur la libre expression** de tous les acteurs et du public sur les problèmes et les enjeux. Validation des enjeux et des buts.
- Phase de création **d'une structure de projet pilotée par une personnalité reconnue** et d'un processus de conduite de projet (comité de pilotage, chef de projet) autour des finalités recherchées. Détermination des objectifs et des contraintes.
- Phase de **développement des différentes solutions dans un dialogue social ouvert**. Validation des principes et des attentes à imposer aux concepteurs et aux techniciens.
- Phase de **conception permettant d'élaborer les projets** administratifs et techniques à partir des objectifs exprimés en termes de résultats attendus.

A titre d'exemple, la méthode baptisée "Ordre et Chaos" utilisée aux Pays-Bas dans les années 90 pour l'élaboration d'un schéma régional à l'horizon 2010 - 2030 a utilisé un processus demandant à l'ensemble des parties prenantes de donner leur propre vision de l'avenir, puis en organisant les ateliers de "Chaos créatif" en mettant l'accent sur la libre pensée. Cette méthode a impliqué tous les décideurs, de niveau national, régional ou local avec les organisations de défense des intérêts, grâce à un déroulement du processus en quatre phases de ce type.

Un autre exemple de processus de décision global sur l'espace public en système complexe est celui qui a été mis en place par la ville Gloucester dans le cadre du forum "Safer City"¹⁰ en huit phases (5 jusqu'à la conception, 3 pour la réalisation), avec concertation à chaque phase du processus : Vision du futur partagée par l'ensemble des partenaires ; Analyse et recueil d'observations de terrain ; Stratégie permettant de prendre en compte tous les publics et les types de lieux concernés ; Planification des actions ; Conception des actions, mise en place des moyens et du suivi ; Mise en œuvre et gestion de la transition ; Actions et suivi des actions dans la durée ; Evaluation continue.

Pour terminer par un exemple français, le processus de décision mis en place à Lyon sur le thème plus spécifique du stationnement pour les livraisons pour expérimenter les "Points Rapido"¹¹ (nouveau système de régulation de l'accueil des livraisons et des courses des particuliers) est une démarche de concertation basée sur les phases et les principes suivants : Diagnostic et concertation menés avec l'ensemble des acteurs (de la logistique urbaine) ; Pistes d'actions et expérimentations envisagées ; Choix du dispositif mis en œuvre ; Protocole d'évaluation retenu ; Examen des principaux résultats et point clefs ; Repérage des éléments de méthodes susceptibles d'être reproduits en méthodologies et en modes opératoires.

Il convient que l'ensemble des élus, des techniciens et des professionnels adoptent ces processus de décision, certes contraires aux habitudes françaises, mais qui s'inscrivent dans les démarches durables des Agendas 21 et de la loi de 2002 sur la démocratie de proximité.

¹⁰ Cf. annexe 13 "Sécurité et sûreté de l'espace public" pour les aspects "sécurité" de "Safer City" à Gloucester.

¹¹ Publication du CERTU téléchargeable. Cf. bibliographie annexe 17 sous le titre "Approches locales"

Une voirie pour tous

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

3 Organiser le dialogue

Pour compléter ce qui a déjà été évoqué sur l'organisation du dialogue à partir des problèmes, des enjeux et des buts poursuivis,¹² il est bon de rappeler que les projets d'aménagement de l'espace public doivent passer par des phases très approfondies de concertation, et la plupart des villes s'imposent aujourd'hui le lancement de cette concertation dès l'origine de la démarche. Pour autant, les frustrations restent encore nombreuses. Les oppositions entre techniciens et riverains sont toujours aussi brutales et le dialogue aussi difficile. Les cultures s'affrontent sans s'enrichir. L'affrontement produit des frustrations réciproques, une absence d'appropriation collective des enjeux du projet, jusqu'au rejet motivé en partie par le fossé qui perdure entre technicien et citoyens. Le technicien fait un apprentissage douloureux de ces nouvelles pratiques de concertation et le riverain attend des approches développées par les concepteurs des éclairages très différents des logiques techniques.

Le dialogue ne s'improvise pas, il s'organise. Les procédures françaises sont complexes et rigides, bien encadrées par la loi (Débat Public, Déclaration d'Utilité Publique), centrées sur la concertation et la négociation formalisées, plutôt que sur le dialogue. Ce qui ne facilite pas le dialogue souple et constructif, mais néanmoins organisé, tel que le pratiquent nos voisins.

Le dialogue ne peut se construire que sur des relations de confiance. Cela pose un véritable problème du fait que le public en France n'a plus aucune confiance envers les élus et représentants des classes politiques, à de rares exceptions près. **Cela nécessite d'organiser le dialogue en faisant appel à des personnalités impartiales dont l'autorité sera reconnue par l'ensemble des parties prenantes** dont le public.

Le dialogue ne doit s'entreprendre que sur des problèmes, des enjeux et des finalités préalablement identifiés. La hiérarchisation porte sur les priorités à fixer pour affecter l'espace public, selon le cas, entre les modes doux, dont les piétons et les Personnes à Mobilité Réduite, les bus, les livraisons prioritaires, la distribution et les autres modes, et il importe de dialoguer et d'être à l'écoute dans l'organisation technique du processus décisionnel.

Il est important que le processus de décision intègre des groupes ressources des différents types d'usagers, de populations, de tranches d'âges et de professionnels, en tant que représentants d'associations ou en tant que simples citoyens, **pour valider et faire s'approprier**¹³ les aménagements, les règles ou les chartes de comportements, les moyens de faire respecter les règles et l'évaluation permanente dans le temps, permettant d'apporter les modifications nécessaires et d'effectuer des améliorations durables.

Il est donc nécessaire d'organiser le dialogue autour d'un certain nombre de principes :

- **Rapprocher les demandes des besoins**, croiser les enjeux, rapprocher les projets et les solutions des véritables problèmes, besoins et enjeux, rapprocher les cultures et les logiques différentes
- **Impliquer toutes les parties prenantes** par de la pédagogie active, en l'illustrant d'exemples venus d'ailleurs, impliquer les différents acteurs et les réseaux sociaux pour élaborer avec de véritables partenaires.

¹² "Une démarche itérative et évolutive", dans "Choix politiques, expertise technique, expertise citoyenne", chapitre "Approcher l'espace public comme un véritable système".

¹³ L'appropriation est abordée dans le chapitre suivant "Favoriser l'appropriation collective".

Une voirie pour tous

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

- **Fédérer des groupes restreints** sur des finalités précises avant de lancer le dialogue avec le public, être à l'écoute des leaders d'opinion, des acteurs représentatifs et travailler avec eux.
- **Rechercher la légitimité** avant d'enclencher les procédures légales.
- **Vulgariser la complexité** par de la mise à niveau culturelle pour progresser sur des bases communes à partir d'exemples concrets.
- **Assurer une transparence absolue** permettant l'adhésion, en présentant les avantages de projets par rapport à d'autres, mais aussi leurs inconvénients, les contraintes, les astreintes et les frustrations qu'ils engendrent.

4 Identifier les clefs pour réussir

Il est tout d'abord recommandé aux élus et aux décideurs d'**utiliser les technologies de représentations virtuelles des espaces** pour organiser le dialogue, mais aussi d'**acquérir ce réflexe très simple et systématique d'expérimenter avec des moyens mobiles** (barrières plastiques, vieux pneus, sacs de sable, bottes de paille...) avant de construire en dur. Ce sont deux actes politiques civiques qui fondent la légitimité par la co-décision, l'appropriation par le public, l'économie d'argent public en évitant des gaspillages et qui s'inscrivent dans la logique du développement durable.

L'examen des raisons principales d'échecs montrent qu'ils sont généralement dus à l'absence de communication ou à un manque d'appropriation par les parties prenantes. Parmi les raisons concrètes des échecs des projets d'espaces publics figurent notamment¹⁴ :

- Une communication inadaptée, une approche trop technique, des plans élaborés donnant l'impression que tout est décidé d'avance (et entraînant une attitude de rejet), une "propagande" effectuée au détriment d'une véritable communication, l'absence sur place d'interlocuteurs compétents représentant le Maître d'Ouvrage.
- Un manque de clarté dans les phases ou le déroulement du processus, un manque d'information sur les raisons des décisions, un manque de clarté sur leur avancement, une mauvaise identification des parties prenantes, une opacité des buts, un cadre de travail aux responsabilités non clairement définies, un processus conduit uniquement par des considérations professionnelles ou dominé par des techniciens.
- Des données manquantes ou erronées, de fausses informations données par les médias.
- L'absence ou le manque d'implication des décideurs, le peu de considération qu'ils ont pour le public, l'absence de prise en compte des améliorations proposées.
- L'absence de compromis réalisable entre des parties prenantes ayant des vues opposées, un conflit entre les parties prenantes, des conflits d'intérêts, le noyautage par des lobbies, des personnalités influentes, des groupes ou des associations minoritaires.
- Des délais importants dans le processus de mise en œuvre après consultation.

Les principales clés de la réussite ne tiennent pas à des méthodes, mais plutôt à la transparence, à l'écoute et à l'honnêteté des responsables et des techniciens. Savoir se

¹⁴ Cette analyse des causes d'échecs et des clefs pour réussir sur les questions de voiries et d'espaces publics a été effectuée à partir des deux publications de l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) "Processus de décision pour un transport durable tenant compte du développement économique et social, de l'environnement et de l'aménagement du territoire" (1999) et "Processus de décision dans la mise en œuvre de politiques de transports durables" (2003).

Une voirie pour tous

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

mettre à la place des autres, s'adapter à un auditoire, travailler avec des représentants de réseaux sociaux dans un climat de confiance mutuelle, savoir écouter d'autres cultures, d'autres éducations, d'autres valeurs, éviter de considérer le public avec condescendance, éviter la "langue de bois" ou l'approche technocratique, telles sont les qualités fondamentales qu'ils doivent posséder pour réussir les projets complexes tels ceux de l'espace public.

Se donner les clefs du succès, c'est donc avant tout :

- **Définir clairement le processus** de décision, en identifiant bien les décideurs.
- **Associer le public suffisamment tôt**, avant que les décisions ne soient prises.
- **Ne pas vouloir "vendre" un projet**, et surtout ne pas abuser d'une présentation de projet pour en faire inconsidérément l'éloge : les gens détestent qu'on essaye de les forcer à adhérer à des projets ou à des idées dont on leur présente que les avantages.
- **Mettre en place un processus souple et efficace permettant d'identifier les aspirations et les attentes du public**, combinant des étapes d'information, de consultation et de décision, et permettant d'intégrer de nouvelles idées et des alternatives non considérées initialement.
- **Travailler en interaction, en réseau, en interface, avec des échanges de vue clairs, transparents et fréquents permettant un dialogue continu.**
- **Etre à l'écoute des problèmes**, des points de vue des minorités, des personnes dont la culture, l'éducation, les langages sont différents. A défaut d'un primordial climat de confiance et de coopération, cela nécessite de passer par des médiateurs reconnus par l'ensemble des parties prenantes et des réseaux sociaux.¹⁸
- **Rendre les discours compréhensibles, transparents, proche du vécu** quotidien des gens, adapter les présentations aux auditoires, connaître le terrain avec son contexte et ses problèmes, et être capable de s'y assimiler ; les plans et graphiques doivent être réalisés pour des personnes n'ayant pas la connaissance technique.
- **Communiquer avec l'aide de facilitateurs**, de professionnels capables de chercher des solutions, d'animateurs choisis en fonction de leur personnalité et de leur compétence sociale, capables de réagir aux craintes du public sans les ignorer ni les nier.
- **Qualifier par de l'andragogie active**, c'est-à-dire par une véritable pédagogie pour adultes fondée sur des formulations concrètes liées à l'expérience vécue, et non sur des schémas scolaires théoriques, surtout vis-à-vis de personnes qui ont gardé un souvenir détestable de leur scolarité.¹⁹

Puissent ces quelques recommandations aider les responsables à organiser la difficile mise en place de processus de décision permettant l'appropriation collective de mesures s'inscrivant dans la durée. Travailler de cette façon nécessite des modifications de comportement et d'attitudes de la part des décideurs, des techniciens, des professionnels, mais aussi du public, et l'on sait que de telles modifications de comportement du temps d'apprentissage mutuel avant de pouvoir sortir de la confrontation.

¹⁸ "Dynamique de la médiation", Jean-François SIX, 1995.

¹⁹ "Dialogue et territoire", Bernard TOZZI, Claude BOUTTERIN, Jean-Charles POUTCHY-TIXIER, 1993.

Une voirie pour tous

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

Chapitre 3.3 – Favoriser l'appropriation collective

Troisième phase de l'approche systémique de l'espace public, mais très liée à la mise en place du processus de décision, celle de **l'appropriation collective commence par l'organisation du dialogue**, précédemment évoquée.

Et c'est volontairement que le mot "dialogue" a été précédemment utilisé, plutôt que les mots "consultation" ou "concertation". Le mot "concertation" signifie en effet un processus qui permet d'échanger des avis, la plupart du temps préétablis, et de rechercher un compromis par la négociation. Le mot "consultation" se réfère quant à lui à l'action de solliciter simplement un avis (sans engagement d'en tenir compte). Le mot "dialogue" se réfère en revanche à une notion d'**échanges réciproques et équitables de points de vue et de propositions**. Il situe les interlocuteurs **dans une relation de respect mutuel, indispensable pour générer de l'appropriation**, surtout en l'absence de relation de confiance. C'est pourquoi le mot "dialogue" a été choisi dans le chapitre précédent "Mettre en place le processus de décision".

L'appropriation collective est en effet le critère fondamental permettant d'évaluer la réussite ou l'échec d'un aménagement de voirie ou d'espace public. Pour l'illustrer de façon très concrète sur Paris, on pourrait se référer à l'appropriation différenciée d'espaces tels ceux du Parvis de La Défense ou du Jardin des Halles.

Qu'est-ce qui fait la réussite ou l'échec dans l'appropriation des espaces ? Il est impossible de donner une réponse simple à cette question, car trois facteurs importants y concourent principalement, le "génie des lieux", la "durabilité" des lieux et les attentes du public.

L'urbaniste perçoit le réseau de voirie comme élément essentiel de la construction des espaces publics, constituant l'identité de la ville. Pour qu'il puisse être qualifié d'espace public, un espace doit alors pouvoir être approprié par tous, ce qui sous-entend un équilibre de ses fonctions et de ses usages, et être ainsi vécu comme un espace approprié sans possesseur.¹

Mais au-delà de cet équilibre, ce sont les notions d'ambiance, d'atmosphère, de convivialité, d'attractivité, d'esthétique qui généreront le succès immédiat. D'où l'importance de la création, de l'imagination, données par les architectes, les paysagistes et les urbanistes à l'architecture du projet d'espace public pour faire ressortir le "génie des lieux".

Mais ce "génie des lieux" doit pouvoir perdurer dans le temps et demeurer "approprié" durant de multiples années, ce qui nécessite de se préoccuper de l'exploitation et de l'entretien (notamment de la propreté) simultanément à la conception des espaces.

Enfin, nulle appropriation durable d'un espace public ne peut s'effectuer si cet espace ne correspond pas à un besoin ou une attente du public et des utilisateurs.

Tel est le subtil et délicat équilibre auquel devront parvenir les responsables pour générer une appropriation collective des nouveaux espaces publics.

¹ "Aménagement cyclable et espace urbain", Arantxa JULLIEN et association Métropolis (septembre 2000)

Une voirie pour tous

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

Le présent chapitre ne traitera pas de la conception, facteur prépondérant de l'appropriation, mais qui est du seul ressort du "génie" des concepteurs. Il ne traitera pas non plus de la gestion qui se réfère à un problème classique de management de l'exploitation et de l'entretien, éventuellement complété par l'organisation d'événements exceptionnels ou périodiques. Il ne traitera que du dernier aspect, l'appropriation par une réponse aux besoins, qui est également prépondérant, notamment pour les voiries et espaces publics ordinaires, et que l'on peut décliner en quatre recommandations : **constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés, générer l'adhésion de la population aux objectifs, prendre en considération les objections du public et générer l'appropriation collective des lieux.**

1 Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés

La constitution d'un diagnostic partagé et pouvant être approprié par l'ensemble des acteurs concernés s'effectue en identifiant l'ensemble des problèmes et des dysfonctionnements connus par les protagonistes. Il ne s'agit pas encore d'exprimer des opinions, des solutions, voire des hypothèses, mais de **recenser les faits**, de **collecter des connaissances considérées d'un commun accord comme nécessaires** à la définition d'un projet d'amélioration et de **"mettre en réseau" ces connaissances**, étape indispensable pour générer de l'intelligence, puis de l'appropriation.²

Mais parmi cette multitude d'acteurs et de personnes concernées, comment s'assurer de construire un diagnostic qui sera partagé par la majeure partie de la population ?

Une méthode peu utilisée en France, mais relativement répandue à l'étranger³ est celle de la **constitution de panels de citoyens, incluant publics et usagers**, permettant à tous les types de population d'être présents au même titre que les représentants des acteurs institutionnels ou les porte-parole des différents groupes et associations.

Les comités de quartier peuvent jouer un rôle important dans la constitution de ces panels, la coordination et la mise en réseau. Recourir à la fois à des associations et à des représentants des citoyens (comités de quartier, panels de publics, panels d'usagers) pour modifier l'usage de voiries et d'espaces publics permet de cerner les problèmes de la vie quotidienne des gens, de déterminer les besoins d'accessibilité et de mobilité, de connaître les parcours, de pointer les incohérences et les défauts de coordination entre modes, de recenser les conflits d'usages et de localiser tout cela précisément. Cela permet surtout d'aider à améliorer la situation existante ou les projets par des solutions de terrain simples, efficaces et pratiques pour les habitants et les usagers, et souvent même à moindre coût.

La constitution de panels de citoyens permet de générer en premier lieu l'adhésion de la population à des objectifs, en second lieu l'appropriation par les gens dans la durée.

Constituer un panel de citoyens ne s'improvise pas. Cela nécessite une méthodologie rigoureuse pouvant par exemple s'inspirer de celle bien maîtrisée du Wuppertal Institut en Allemagne, utilisée avec efficacité depuis plusieurs décennies pour les panels de citoyens.

² Une liste de publics et d'usagers permettant de collecter des connaissances en n'oubliant personne figure en annexe 5 "Voiries du publics et d'usagers".

³ Notamment en Allemagne, au Benelux, au Danemark, en Espagne, aux Etats-Unis, au Royaume Uni, en Suisse.

Une voirie pour tous

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

A la différence des comités de quartier qui permettent aux habitants de participer à la vie locale, le panel de citoyens permet au public (habitants, usagers, personnes extérieures au territoire de l'aménagement mais concernées par lui, tiers absents) de participer à la mise en œuvre d'un espace public profitable à tous de façon pérenne.

La principale difficulté pour faire fonctionner un panel de citoyens est de mettre en place un encadrement de qualité, assurant le contact privilégié avec les gens, ayant des capacités suffisantes en formation pour vulgariser des thématiques complexes et en animation pour créer une ambiance conviviale, respectueuse de chacun et propice au travail en commun.

Parmi les différentes formules de panels de citoyens utilisées à l'étranger, la plus pertinente est sans doute celle qui consiste à tirer au sort une cinquantaine de personnes volontaires, représentatives en termes de sexe, d'âge, de milieux socioprofessionnels et de localisation géographique, contactés individuellement par une société de sondage reconnue. Cette cinquantaine de personnes peut ainsi se répartir en trois sous-groupes réduits, plus propices à la production d'avis de qualité. Bien sûr, cela nécessite également de rémunérer ces citoyens ou, au moins, de prendre en charge leurs frais (déplacements, garde d'enfants), même si l'on peut organiser un covoiturage ou des gardes collectives, et de les assister dans leurs démarches (employeurs, chômage, écoles, etc.) pour leur permettre de se libérer certains jours consacrés à de la mise à niveau ou à de la formation. Mais ce coût est marginal par rapport aux coûts de "ratage" d'un aménagement de voirie ou d'espace public.

Et le panel de citoyens est une méthode d'une grande qualité pour réfléchir ensemble et pour prendre position quant aux valeurs (économiques, sociales, environnementales, culturelles) qui généreront l'appropriation des espaces par l'ensemble du public. Si ces conditions sont convenablement réunies, comme c'est en général le cas à l'étranger, les panels de citoyens produisent des diagnostics et déterminent des finalités d'une qualité au moins égale, souvent supérieure à celle produite par les professionnels, car plus proche des problèmes vraiment vécus par les gens.

Il serait donc souhaitable de **faire plus souvent appel en France à des panels de citoyens pour obtenir des consensus sur des objectifs à rechercher**, notamment dans les problèmes complexes de partage de l'espace public.

D'autres expériences pour constituer un diagnostic partagé de la voirie et de l'espace public **se sont développées récemment** en France **et il conviendrait d'en tirer les évaluations** en termes d'impacts tant en méthodologies transposables qu'en appropriation des espaces par tous, réussite des aménagements, de leur gestion et de leur fonctionnement dans le moindre détail et qu'en économies financières globalement effectuées.

2 Générer l'adhésion de la population à des objectifs

Etape préalable à l'appropriation d'une modification de voirie ou d'espace public, l'adhésion est une phase incontournable qui permettra à la population de se reconnaître dans les objectifs poursuivis.

Pour faire adhérer la population à des objectifs partagés concernant les voiries et espaces publics, trois principes de base peuvent être formulés en terme de recommandations :

Une voirie pour tous

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

- **Bien prendre conscience que l'adhésion des gens s'effectue à des échelles de temps différentes.** Elle touchera d'abord celles et ceux qui ont des idées et une vision du futur, puis les favorables à l'expérimentation et la mise en œuvre, puis la majorité précoce dans l'entourage proche des leaders d'opinion, mais pas dans l'immédiat la majorité tardive qui attend pour voir. Il importe d'en tenir compte pour organiser le dialogue et faire adhérer par étapes les différents acteurs et usagers de l'espace public.
- Il est particulièrement nécessaire de **s'assurer de l'adhésion des réseaux sociaux et des leaders d'opinion** pour qu'ils puissent eux-mêmes s'approprier les objectifs, les faire comprendre en termes accessibles, montrer l'intérêt des choix à faire pour la vie quotidienne des populations et **générer l'adhésion des différents types de publics.**
- **Communiquer dans une transparence absolue** en montrant les avantages et les inconvénients dans les documents présentés. Sans passer par de superbes expositions, cela peut souvent se faire par des méthodes très simples telles la distribution de fiches projets dans les boîtes aux lettres, comme c'est souvent le cas au Royaume Uni.

3 Prendre en considération les objections du public

Les objections du public sont légitimes et doivent être considérées, étudiées, débattues.

Les catégories de personnes dont elles émanent ont autant le droit à la parole que les techniciens et autres acteurs. Il n'y a pas lieu d'en avoir peur.

Il est nécessaire, intéressant, passionnant même, de se confronter aux objections du public, **sans entrer dans une logique primaire où l'on a forcément tort ou raison, où l'on est forcément gagnant ou perdant.**

Par exemple, les commerçants sont divers et variés, et il est souhaitable d'analyser la justesse de ce qu'avancent les uns et les autres. De nombreuses études et expériences montrent, très souvent, de très grandes erreurs de leur part ou des idées reçues qu'il convient de démentir par des faits ou des exemples. En tout état de cause, il convient de considérer leurs craintes pour examiner si sont fondées ou non.

Mais il faut également résister aux solutions douteuses qui ne règlent pas les problèmes de fond, maintiennent les causes d'opposition et compromettent l'avenir. Par exemple, le maintien d'un stationnement de quelques places dans des rues piétonnes oblige à maintenir la circulation générale, favorise le stationnement sauvage et ne résout rien pour les commerçants. Vaut-il mieux pour eux une telle situation, avec peu ou moins de clients de passage en arrêt - minute (boulangerie, tabac,...) et plus d'habitants à demeure dans un quartier plus vivable, plus convivial... ? Que dit l'expérience d'autres villes ? L'annexe 8 sur les déplacements non motorisés et les modes doux montre bien l'énorme erreur des élus et des techniciens sur ce qu'ils perçoivent des attentes de la - **toute la !** - population.

Mais il convient surtout de **ne pas tomber dans le piège des positions arrêtées qui génèrent les conflits : ce sont les faits qui fédèrent et les hypothèses qui permettent le débat.** Et pour éviter de transformer l'opinion d'autrui en une position arrêtée irréversible, voire bloquée, il faut **savoir écouter sans répliquer immédiatement par une opinion contraire.**

Bien sûr, l'on n'échappera jamais aux objections de l'éternel râleur ni du "Monsieur ou Madame je sais tout", mais ils se marginaliseront d'eux-mêmes aux yeux de l'opinion publique

Une voirie pour tous

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

si le dialogue et la prise en considération des objections se fait dans **l'honnêteté, la transparence et le respect d'autrui**.

4 Générer l'appropriation collective des lieux

La transformation de l'adhésion à des objectifs en appropriation des lieux, permettant au public de s'y intégrer en tant que partie prenante, ne peut se faire que si le public estime qu'il a pris part au processus d'élaboration et de décision.

Le pilotage du processus d'appropriation nécessite une totale imbrication entre la construction du contenu envisagé pour modifier l'espace public et des actions de communication transparentes. **Le processus intégré d'appropriation est fortement marqué par un caractère pédagogique : faire comprendre, faire partager, faire élaborer un savoir permettant ensuite de faire agir.**

Mais ce processus est soumis à quelques dangers dont les élus doivent se prémunir :

- **Eviter de déclencher des actions de communication pour de simples raisons de notoriété ou d'idéologie.**
- **Eviter de faire appel à des experts** et des spécialistes compétents, mais **dont le savoir ne sera pas applicable aux situations concrètes** des lieux.
- **Veiller à ce qu'il n'y ait pas un trop grand décalage de temps entre l'acceptation sociale d'un projet et son délai de mise en œuvre.**
- **Eviter les** trop grandes **contradictions entre les réponses à court terme**, qui appellent souvent des solutions immédiates superficielles, **et les réponses à long terme**, nécessitant des solutions durables résolvant les problèmes en profondeur.
- **Résister au désir de "l'inaugurable visible"**, souvent contradictoire avec la nécessaire progressivité de l'appropriation sociale collective vers un devenir partagé.
- Et surtout **communiquer de façon honnête et transparente**, sans velléité de manipulation ni "de prendre les gens pour des imbéciles". Cela peut paraître une évidence, c'est une des causes principales de rupture de dialogue et d'échec sur l'espace public.

Le processus d'appropriation collective nécessite en revanche de savoir faire réagir, faire savoir, faire comprendre, faire émerger, faire progresser, montrer ce qui réussit ailleurs, donner du sens, mettre en synergie, faire faire, autant de qualités qui nécessitent une animation très pointue par des responsables honnêtes et compétents.

Une voirie pour tous

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

Ch. 3.4 – Déboucher sur des propositions partagées et durables

Quatrième phase de l'approche systémique de l'espace public avant la mise en œuvre des mesures opérationnelles, l'élaboration de propositions partagées et durables est plutôt l'aboutissement logique des trois phases précédentes qu'une phase supplémentaire.

Ces propositions vont beaucoup dépendre du contexte local, mais elles ne pourront être considérées comme "durables" que si elles sont cohérentes, intégrant les diverses échelles territoriales avec un traitement particulièrement soigné des interfaces articulant les différents espaces, intégrant aussi l'exploitation, l'entretien et l'amélioration de ces espaces dans un dispositif efficace de suivi.

Quelles sont les plus "durables" ? De nombreuses propositions et recommandations sont formulées dans les différents chapitres et annexes de ce document. Il convient pour cela de **se référer à la liste récapitulative des propositions et recommandations**. Mais il n'y a pas de recommandations plus efficaces que d'autres. **C'est d'agir simultanément, ensemble et dans la durée sur plusieurs leviers d'action qui produira des effets durables et efficaces.**

Georges MERCADAL, Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public, effectue les recommandations suivantes¹ : « L'action doit se fonder sur deux principes : d'abord agir simultanément sur tous les paliers en profondeur du phénomène afin de déclencher une autre cohérence et construire un autre engrenage. Ensuite agir à chaque pallier en favorisant les paramètres alternatifs ou substituables à ceux qui figurent dans l'engrenage de la mobilité, plutôt que de contraindre autoritairement ces derniers. Pour sortir de ces abstractions, tentons trois suggestions à trois niveaux de profondeur :

- Au niveau des comportements de mobilité, **favoriser les valeurs concurrentes ou alternatives de la vitesse et du gain de temps.**
- Au niveau des structures organisationnelles, notamment spatiales, qui induisent souvent la mobilité, **agir sur des solutions collectives pour leur donner l'attrait concurrentiel qui leur fait défaut par rapport aux solutions individuelles.**
- Au niveau des attitudes et des valeurs, **opposer à la société du développement incontrôlé et de l'individualisation par le choix et la consommation, celle de la maîtrise, de l'équilibre et de la précaution.** ».

Au risque d'effectuer quelques redites, nous allons conclure "Une voirie pour tous" sur quatre recommandations "partagées et durables", **offrir une qualité de voies publiques répondant à tous les besoins, garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion, veiller au respect des personnes et des règles, assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets.**

1 Offrir une qualité de voies publiques répondant à tous les besoins

La démarche qualité qui s'applique aux voies et espaces publics doit répondre à tous les besoins, et non à la seule demande des automobilistes. C'est évidemment une redite, mais sur

¹ « La mobilité, "phénomène social global ?" », Georges MERCADAL, conclusion de "Mobilités, le temps des controverses", Cahier du Conseil n° 7, CGPC, janvier 2003.

Une voirie pour tous

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

le terrain, les résistances sont toujours tenaces, durables, renforcées par l'invocation de la complexité croissante des choses (le droit, les conflits d'usage, les nouveaux véhicules, etc.) qui justifieraient de ne pratiquer sur les voies publiques aucune discrimination, ce qui, on le sait par expérience, signifie toujours l'éviction des plus faibles (modes lents, usagers vulnérables, publics à mobilité réduite) par les plus forts.

La démarche qualité des voiries doit être aussi conduite dans une perspective d'optimisation du fonctionnement des espaces publics : qualité des espaces de vie, qualité de la conception des espaces, qualité des espaces de villes, qualité du design urbain, qualité spatiale, qualité temporelle des voiries, qualité d'exploitation, qualité de gestion, qualité quotidienne par la sécurité et la propreté, qualité permanente par la maintenance et l'entretien.

On voit bien que cette démarche qualité va au-delà de la seule conception. Tous les acteurs méritent d'être guidés dans cette démarche. Ce qui réaffirme d'une autre façon² la **nécessité qu'un nouveau guide méthodologique et technique général concernant la voirie et les espaces publics urbains**, avec par exemple des fiches et une mise en ligne, **soit établi, qui permette une pertinence et une cohérence globale et de détail pour aller de la planification stratégique à l'opération ou l'intervention individualisée.**

L'exercice est difficile, car **les réponses doivent s'y montrer ouvertes, diverses selon les cas**, parfois divergentes avec l'aménagement physique, **voire dans certains cas contraires à « ce qu'on a toujours fait »**. Mais nous n'entrerons pas davantage dans les détails ici.

2 Garantir l'accessibilité pour tous face à l'exclusion

Autre redite, puisque "garantir l'accessibilité incontournable" est le premier principe de base développé dans le chapitre "Des principes et des enjeux". Il faut toutefois "boucler la boucle" et s'assurer que ce principe est bien respecté dans les propositions qui seront effectuées d'un commun accord pour les voiries et espaces publics.

Mais là aussi les résistances sont tenaces et durables pour **changer le concept de normalité dans l'esprit de tous les acteurs** et pour **faire perdre l'habitude de se référer aux hommes actifs, jeunes et dynamiques pour dimensionner les voies et espaces publics.**

L'intégration des contraintes d'une voirie accessible et sûre pour les personnes à mobilité réduite, les modes lents, les transports publics, les marchandises, permet de **concevoir des espaces en se référant aux difficultés des plus faibles et effectuer ainsi des améliorations profitables à tous**. On rejoint ainsi des recommandations effectuées dans de nombreux chapitres³ et annexes, telles par exemple celles sur les livraisons de marchandises ou les transports publics concernant les métiers de chauffeurs livreurs ou de livreurs à domicile - accompagnateurs, qu'il convient de considérer comme des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Garantir l'accessibilité à tous face à l'exclusion, c'est d'abord **comprendre le vécu qu'ont et qu'auront les Personnes à Mobilité Réduite avant toute décision d'aménagement**, c'est

² En complément au chapitre "Approcher l'espace public comme un véritable système" et à l'annexe 3 "Voiries de villes et de vies".

³ Notamment le chapitre "Destiner la voie publique aux différents publics".

Une voirie pour tous

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

prêter une attention particulière aux personnes qui n'ont pas le choix, qui sont exclus de facto de la vie urbaine **ou qui n'ont d'autre choix que de prendre ce qui existe**.

Une attention particulière doit être portée à **homogénéiser les approches et assurer les cohérences entre les centres et les périphéries**, sans privilégier ostensiblement les centres villes. Il y a en effet de forts enjeux de ségrégation sociale et spatiale entre certains centres et certaines périphéries, mais cette ségrégation est davantage liée à un déséquilibre dans la politique urbaine globale correspondante que dans le seul traitement de l'espace public.

Créer des espaces publics sophistiqués en centre ville risque de trop valoriser un centre déjà embourgeoisé et d'en détruire toute mixité génératrice de richesse urbaine, en chassant en périphérie des habitants et des activités économiques qui s'y retrouveront marginalisés, voire exclus en l'absence de moyens efficaces de déplacement et de transport. A l'inverse, **enclencher une requalification des quartiers par la requalification des espaces publics avec les habitants est une méthode qui a fait ses preuves**, notamment dans des villes comme Barcelone où l'esthétique ne vient qu'appuyer la satisfaction des besoins des habitants.

3 Veiller au respect des personnes et des règles

L'équilibre de la vie en société dépend d'un respect des personnes et d'un respect des règles, notamment des règles de stationnement, des règles de respect des espaces piétons, des règles de non-encombrement des espaces publics.

Ne pas respecter la règle, c'est inciter tous les autres à en faire autant. Non seulement personne n'y gagne, mais tout le monde y perd. **C'est aussi amener ceux que l'on gêne**, et ils existent toujours même quand nous n'en sommes pas conscients, et souvent en grand nombre (les personnes à mobilité réduite, les scolaires, les cyclistes obligés de faire des écarts, les livreurs qui vont empiéter plus loin, etc.) **à enfreindre une autre règle ou en faire autant non loin de là**, en fin de compte au détriment du plus grand nombre, voire de tous. **Aucune excuse hypocrite n'est à accepter** : Non, ce n'est pas vrai que "J'en ai pour une minute !" ou que "Je ne gêne personne !". Sortir de la jungle, c'est définir des règles et les faire respecter.

L'Etat doit donner aux collectivités territoriales des moyens de définir leurs règles et de mettre en œuvre leurs politiques urbaines, telles la décentralisation et la dépenalisation du stationnement payant sur voirie, l'institution d'un code de la rue, la possibilité pour les collectivités locales de mettre en œuvre des taxes et des tarifications (taxation progressive du stationnement, péage urbain, taxation des parkings, tarifs des transports publics).

Les collectivités territoriales doivent s'assurer de l'efficacité du système de police et de répression, qui va nécessairement avec l'instauration des règles. Pour cela, elles doivent **afficher des objectifs au service de tous** au premier rang desquels figurent les publics à mobilité réduite et les usagers vulnérables. Ainsi, respecter la règle, c'est respecter les gens.

Il est recommandé en outre d'**amplifier la politique du respect des règles en la fondant sur deux piliers : un pilier "contrôle - sanction" et un pilier "efficacité mesurée et publicité de cette efficacité pour le bénéfice de tous"**, comme par exemple la garantie de temps de

Une voirie pour tous

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

parcours ou le maintien d'une vitesse d'écoulement malgré des restrictions de nombre de voies.

L'annonce et l'application d'un système de police et de répression effectif se doivent d'être ciblées, motivées, concentrées dans un premier temps sur un territoire expérimental, avec des mesures transitoires (par exemple avec un tarif progressif des Procès Verbaux sur un mois avant application de la sanction maximale), appuyées éventuellement par une contribution spécifique de l'Etat préalablement à une généralisation de procédés (mise en place de fourrières à deux roues motorisés par exemple), **assorties d'un engagement de rendre compte à la population.**

4 Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets

Les différents publics doivent pouvoir aller d'un point à un autre en toute fiabilité et cheminer en toute sécurité, sans rencontrer d'obstacles, quel que soit leur mode de déplacement. Il s'agit à la fois d'un principe de base, d'une finalité à atteindre et d'une recommandation pour agir.

Il a été énoncé au niveau des principes que **les cheminements les plus courts et les plus sûrs sont à affecter aux modes non motorisés. Pour les modes de déplacement doux, cela signifie aussi offrir des trajets courts, directs, sûrs, continus, confortables, agréables, lisibles, éclairés, avec des possibilités de stationnement, entretenus.**⁴ C'est également **permettre aux modes semi-lents d'avoir un espace de circulation à vitesse intermédiaire (6-15 km/h). Ces exigences doivent concerner toutes les catégories de publics**, dont les scolaires, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite,... C'est exigeant, mais c'est absolument normal.

Cette exigence doit d'abord se traduire par l'action de **libérer les trottoirs.**

Un nouveau type de règle pourrait d'ailleurs être institué pour **assurer en permanence des cheminements accessibles et de largeur suffisante aux Personnes à Mobilité Réduite par l'instauration d'une bande devant être toujours dégagée de tout obstacle**, à l'instar de ce qui se pratique sur les chaussées en carrefour pour laisser une bande libre de tout véhicule.

Mais libérer les trottoirs nécessite aussi d'élargir la réflexion sur l'accueil de certaines fonctions dans l'espace public, et chercher d'autres alternatives. **Des actions sont à développer** par exemple **concernant les ordures et les déchets. La poubelle sur trottoir n'est pas une contrainte impérative et d'autres solutions sont à mettre en œuvre**, comme proposé dans l'annexe 11 "Ordures et déchets dans l'espace public".

Les actions de libération des trottoirs doivent s'appuyer au départ sur les habituelles questions de priorités : sur ce trottoir-ci, dans ce quartier et cette ville, qu'est-ce qui a priorité, selon quelle hiérarchie, quelles contraintes, quelle tolérance (au partage de l'espace avec d'autres usages ; à un éloignement, même limité...)? On recherche là aussi comme précédemment des réponses ouvertes sortant du cadre habituel de « ce qu'on a toujours fait ».

⁴ 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

Supprimer le stationnement sur voirie est une action phare pour les voies extrêmement convoitées. **Lorsque qu'une voie représente un espace rare, elle doit être dédiée en priorité aux déplacements** (couloir bus, aménagement cyclable,...) **ou aux activités humaines de proximité** (rencontre, stationnement de vélos, commerce,...) qui ne peuvent pas être localisées ailleurs. On doit donc rechercher soit la suppression de ces places, soit leur transfert (en particulier pour les résidents), par exemple sur un espace proche, qu'il soit public ou privé. Cela nécessite le cas échéant d'y consacrer le temps (par une politique foncière) et les moyens nécessaires. C'est ce que montrent beaucoup de villes, notamment petites et moyennes, de Hollande, de Suisse ou d'Allemagne. **C'est ce qu'il convient de reformuler dans le contexte des villes françaises.**

Une autre orientation majeure est de **réduire la vitesse dans la ville de la vie quotidienne. Ce n'est pas, comme nous l'avons vu,⁵ la fin de la vitesse en ville : c'est la fin de la vitesse là où, pour un gain de temps douteux et en toute hypothèse très marginal, elle empêche le développement de la vie locale**, qui n'a pas d'autre espace où s'exprimer !

La traduction de cette orientation est multiple. C'est d'abord **promouvoir la règle des allures homogènes**. Dans la segmentation fréquemment adoptée de la gamme des vitesses (0/30, 30/50, 50/70 km/h) ne pas hésiter à **affiner la segmentation de la tranche 0/30** (par exemple 0/6, 6/15, 15/30) et travailler en particulier les mesures nécessaires à l'insertion de la tranche 6/15, en forte croissance, en conflit potentiel avec la tranche 0/6 des plus vulnérables.

C'est aussi **agir pour abaisser fortement les pointes de vitesse**, par des mesures telles que mélanger certains modes, réserver l'accès aux véhicules circulant à vitesse adéquate, simplifier les règles pour favoriser le mélange, ralentir par certains aménagements techniques, par une gestion adaptée du réseau de voirie et des conditions de trafic, etc.⁶

C'est aussi **faciliter la maîtrise des temps de déplacement** par une meilleure connaissance de ces temps et par des mesures de régulation qui en garantissent le respect.

C'est également avoir une politique pour **étendre la surface des zones 30 à l'ensemble des zones délimitées par les voies principales en visant à la création de quartiers 30**, voire de villes 30 à l'instar de ce qui se passe chez nos voisins européens.



Nu gäller 30 km/tim i Stockholm.

Janvier 2005 : La ville de Stockholm est passée entièrement en zone 30

⁵ Chapitre "Dépasser les conflits d'usage pour cohabiter en sécurité" et annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable"

⁶ De telles mesures sont présentées dans l'annexe 6 "Accessibilité globale et mobilité durable" ainsi que dans les annexes thématiques

Une voirie pour tous

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

Table des matières du rapport (Tome 1)

Avant propos	4
Synthèse et propositions	5
Pourquoi cette volumineuse restitution ?	5
Sur quels principes conduire les actions ?	7
Quelles finalités à atteindre ?	8
Quelles recommandations pour agir ?	8
Quelles propositions mettre en œuvre ?	9
Sur quels thèmes poursuivre les travaux ?	10
Liste récapitulative des propositions et recommandations	12
1 – Poursuivre le processus "Une voirie pour tous"	12
2 – Développer les méthodologies systémiques voiries et services	13
3 – Actualiser les outils techniques et juridiques de la voirie	15
4 – Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle	16
5 – Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public	17
6 – Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable	19
7 – Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces	21
8 – Destiner vraiment la voie publique au public	22
9 – Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville	23
10 – Favoriser les modes de déplacements non motorisés	25
11 – Mettre en synergie des actions thématiques	27
12 – Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie	28
Guide de lecture	30
Lecteurs pressés	30
Décideurs	30
Concepteurs, chefs de projet et leurs partenaires	31
Public, acteurs de terrain, maîtres d'œuvre, concepteurs	32
Lecture complémentaire des exemples et annexes	33
Partie 1 : Problématique et enjeux	35
Chapitre 1.1 : Une problématique complexe	36
1 – Voirie et espace public	36
2 – Dysfonctionnements et conflits d'usage	38
3 – Séparation ou cohabitation ?	39
4 – Obstacles et blocages	40
Chapitre 1.2 : Des principes et des enjeux	42
1 – Des principes	42
1,1 Garantir d'abord l'accessibilité incontournable	42
1,2 Comprendre la vie au-delà de la ville	44
1,3 Donner le choix du mode de déplacement	44
1,4 Décider et choisir en toute lucidité	45
2 – Des enjeux	46
2,1 Le périurbain	46
2,2 Les territoires	47
2,3 Les citoyens	48
2,4 La qualité	49

Une voirie pour tous

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

Partie 2 : Finalités à atteindre	51
Chapitre 2.1 : Approcher l'espace public comme un véritable système	52
1 – Comprendre ce que vivent les gens	52
2 – Les propriétés systémiques de l'espace public	53
3 – Approche descriptive du système "espace public"	53
3,1 Entrer dans le système "espace public"	53
3,2 Passer de l'analyse exhaustive aux connaissances utiles à l'action	54
3,3 Centrer le diagnostic sur les dysfonctionnements	54
4 – Choix politiques, expertise technique, expertise citoyenne	55
4,1 Un projet partagé pour l'espace public à traiter	56
4,2 Une démarche itérative et évolutive	57
5 – Recommandations sur l'approche systémique de l'espace public	58
Chapitre 2.2 : Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité	60
1 – Toujours mieux assurer la sécurité et la prévention des conflits...	60
2 – ...malgré la complexification des usages et des modes de vie...	61
3 – ...pour assurer l'accessibilité à tous	62
4 – Assurer des "allures homogènes"	64
5 – Apaiser les pointes de vitesse	66
6 – Maîtriser les temps de déplacement (au lieu des vitesses)	67
7 – Recommandations sur la cohabitation au-delà des conflits d'usage	68
Chapitre 2.3 : Destiner la voie publique aux différents publics	69
1 – Destiner la voie publique au public et non à l'utilisateur	69
2 – Assurer l'accessibilité pour tous publics	70
2,1 Changer de concept de "normalité"	70
2,2 Garantir l'accessibilité et la sécurité des lieux publics	71
2,3 Organiser la cohabitation et la mixité des personnes	71
2,4 Identifier les besoins et les attentes des personnes	71
2,5 Construire des réponses communes à partir des handicaps	72
3 – Approcher l'accessibilité au niveau local	72
3,1 Identifier l'environnement et les raisons d'agir	73
3,2 Recenser les problèmes avec les différents publics	73
3,3 Partager et s'approprier les finalités poursuivies	73
4 – Recommandations sur la destination de la voie publique au public	74
Chapitre 2.4 : Assurer la cohérence d'ensemble	75
1 – Cohérence de mobilité et de services durables	75
2 – Cohérence sur la place des voitures et de la vitesse	75
3 – Cohérence des politiques thématiques	76
4 – Cohérence dans la coordination des acteurs	77
5 – Cohérence d'un Etat exemplaire	77

Une voirie pour tous

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

Partie 3 : Recommandations pour agir	78
Chapitre 3.1 : Considérer la voirie comme un ensemble de services	79
1 – Agir sur la dimension économique des déplacements	79
2 – Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public	80
3 – Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux	81
4 – Allier efficacité, simplicité et variabilité	82
Chapitre 3.2 : Mettre en place le processus de décision	83
1 – S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs	83
2 – Définir le processus de décision à partir des enjeux	84
3 – Organiser le dialogue	86
4 – Identifier les clefs pour réussir	87
Chapitre 3.3 : Favoriser l'appropriation collective	89
1 – Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés	90
2 – Générer l'adhésion de la population à des objectifs	91
3 – Prendre en considération les objections du public	92
4 – Générer l'appropriation collective des lieux	93
Chapitre 3.4 : Déboucher sur des propositions partagées et durables	94
1 – Offrir une qualité de voies publique répondant à tous les besoins	94
2 – Garantir l'accessibilité de tous face à l'exclusion	95
3 – Veiller au respect des personnes et des règles	96
4 – Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets	97