

Une Voirie Pour Tous

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

AVRIL 2008

« Une Voirie Pour Tous » est un programme partenarial d'actions qui fédère les professionnels de l'aménagement urbain autour de pratiques respectueuses des différents publics et des usages, et non plus centrées sur les seules fonctionnalités. Adhérer à la démarche « Une Voirie Pour Tous », c'est prendre en compte prioritairement les usagers vulnérables de la voirie, favoriser l'expression de la vie locale et assurer les services profitables à tous sur l'espace public.



- x Le nombre croissant de fonctions et d'usages qui interfèrent sur l'espace public posent de nombreux **problèmes de gestion** aux élus.
- x Or l'espace public fait aujourd'hui l'objet d'**exigences qualitatives** toujours plus pressantes. En particulier, le surdimensionnement des voies de circulation au détriment des autres espaces est de moins en moins toléré par les citoyens.
- x L'espace public étant limité, il est de la responsabilité de la collectivité d'en organiser le partage, afin d'établir un **meilleur équilibre entre les usages**.
- x Pour voir se développer d'autres modes de déplacements et permettre à la vie locale de s'exprimer, il importe donc désormais d'opérer des **choix d'aménagement** tenant compte prioritairement :
 - des personnes à mobilité réduite
 - des piétons
 - des cyclistes
 - des usagers des transports collectifs

3 préoccupations fondamentales auxquelles tous les maires sont confrontés :

- **L'ACCESSIBILITÉ** : L'espace public doit être accessible aux Personnes à Mobilité Réduite. La loi n° 2005-12 du 11 février 2005 impose la réalisation d'un **plan de mise en accessibilité** de la voirie et des aménagements de l'espace public, pour toutes les communes ou intercommunalités, **d'ici décembre 2009**.
- **LES VÉLOS** : Les préoccupations environnementales rendent impératif le développement des modes de déplacements alternatifs aux véhicules individuels motorisés et plus particulièrement **les vélos qui doivent être pris en compte dans tout projet** d'aménagement ou de rénovation de voirie urbaine. C'est l'objectif de l'article 20 de la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) aujourd'hui codifiée sous l'article L228-2 du Code de l'Environnement.
- **LA MODÉRATION DE LA VITESSE** : C'est un facteur déterminant pour la sécurité des usagers (*). Elle favorise également la meilleure cohabitation possible entre les différents usages de l'espace public et offre un cadre de vie moins stressant, plus convivial.

(*) La probabilité de décès d'un piéton dans un choc avec un véhicule est au delà de 50 % (voire 80 % selon les études) à 50 km/h et de l'ordre de 10 % à 30 km/h



La loi handicap du 11 février 2005 étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne de déplacement (bâtiments, espaces publics, systèmes de transport).



De la réflexion...

- Commissions communales d'accessibilité
- Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public
- Annexe accessibilité des PDU pour les grandes agglomérations

... à la réalisation

La mise en accessibilité de l'espace public se traduit entre autres par :

- des cheminements de 1,40 m minimum libre de tout obstacle sur trottoirs
- des pentes de 5 % maximum
- des arrêts de bus implantés en ligne ou en saillie pour le milieu urbain (sauf impossibilité technique avérée)
- des bateaux (abaissées de trottoirs) et des bandes d'éveil de vigilance pour les traversées de chaussée

Pour en savoir plus : Une voirie accessible, Certu, 2003, dépliant 8 pages

Accessibilité de la voirie et de espaces public, éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes, Certu, 2006

Le vélo est un mode de déplacement alternatif à la voiture bien adapté à la vie urbaine. Son usage doit être promu en veillant à assurer des conditions de sécurité optimales.



De la réflexion...

- Diagnostic des déplacements
- Schéma directeur vélo
- Plan Local d'Urbanisme et notamment le Plan d'Aménagement et de Développement Durable

... à la réalisation

Suivant les priorités retenues, la prise en compte des vélos peut conduire à la réalisation :

- de voies de circulation apaisées (Zone 30) où les vélos peuvent cohabiter avec les voitures sans aménagements spécifiques
- des aménagements cyclables de type bandes ou pistes
- des voies vertes pour des itinéraires spécifiques en site propre
- des stationnements sécurisés

Pour en savoir plus : Recommandations pour les aménagements cyclables, Certu, 2008

Recommandations pour les itinéraires cyclables, Certu, 2005

Réussir sa politique vélo, Territorial Editions, 2007

Les limitations de vitesses relèvent du pouvoir de police de la circulation du maire ; elles sont à fixer en fonction des besoins et usages locaux et doivent donner lieu à des aménagements cohérents



De la réflexion...

- Une hiérarchisation du réseau de voies en fonction des objectifs de priorités d'usage

... à la réalisation

Une réglementation de la vitesse et des aménagements adaptés aux objectifs de priorités d'usage:

- sur une grande partie du réseau pour privilégier la vie locale et assurer la sécurité des différents usages, les zones 30 ont vocation à être généralisées
- là où l'on souhaite privilégier des activités conduisant à une forte densité piétonne (rues commerçantes ou touristiques ...), l'aire piétonne permet de fortement restreindre la présence de véhicules motorisés
- sur les voies principales où la circulation motorisée est prépondérante, le maintien de la limitation à 50 km/h doit s'accompagner d'aménagements spécifiques pour assurer un bon niveau de sécurité aux différents modes de déplacement



Pour en savoir plus : Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires, La Documentation française, 2006

Zones 30, des exemples à partager, Certu, 2006

La sécurité dans les plans de déplacements urbains, Certu, 2004

Certu

Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier

69456 Lyon Cedex 06

Tél. : 04 72 74 58 00

Fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr