

Voirie & espaces publics : quelles solutions d'aménagement pour améliorer le cadre de vie ?

Mener une réflexion globale et transversale



Patrice Champon
Cerema

7 décembre 2020



Une méthode de projet éprouvée contextualiser, analyser puis agir



Ça veut dire quoi, aménager la voirie et les espaces publics ?

Concilier deux enjeux : trafic et vie locale

Prendre en compte tous les usagers



Nécessité d'une approche conjointe entre les gestionnaires de voiries et la commune

Approfondir / reformuler la demande

La 1ère demande est rarement une demande globale :

« il faut sécuriser le carrefour vers la pharmacie ... »

« il faut mettre un ralentisseur devant l'école pour réduire la vitesse des véhicules ... »

« il faut mettre une ligne blanche pour empêcher de doubler à l'entrée du village ... »

Faut-il se précipiter sur le symptôme, ou plutôt en rechercher la cause ?

L'insécurité qui est souvent évoquée, est-elle réelle ou ressentie ?

Une nécessité :

- un premier échange
- une visite
- une reformulation de la demande

Le territoire à étudier

Bien distinguer périmètre du projet et territoire d'étude

Périmètre du projet : l'espace d'intervention concrète du projet

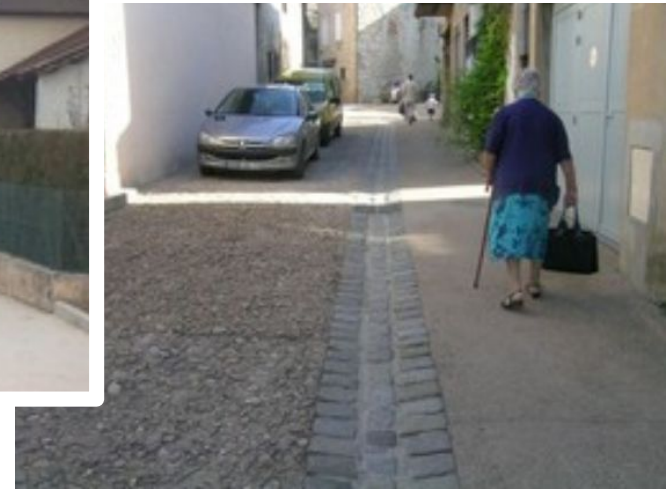
Territoire d'étude : celui dont l'investigation est nécessaire pour comprendre les phénomènes à l'œuvre sur l'espace du projet



Ne pas restreindre l'analyse à un périmètre *a priori*

Avant d'aller plus loin ... si on parlait de l'espace public ?

Pour vous, qu'est-ce que c'est ?



L'espace public

« ... ce qui est à nous, vous, les habitants, les citoyens (...) ou au moins ouvert à tous les usagers » (Roger Brunet – *Les Mots de la géographie*)

Accessibilité



Circulations

Côtoisement

Voirie = « ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes, affecté aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées »

L'espace public

Voici un point de vue, qui est un parti pris :



« Il est important de rectifier l'image d'un espace public dévolu à l'automobile » :

- Tout espace qui n'est pas une voie de circulation est perçu comme un lieu de stationnement potentiel...
- À l'inverse, la chaussée est réservée à la circulation des véhicules motorisés, les autres usagers n'y sont que tolérés...
 - l'usage de l'espace public est accompagné d'une notion de rapport de force : le plus faible doit céder le passage au plus fort (donc le piéton à l'automobiliste), le plus lent au plus rapide...

Une méthode de projet éprouvée

contextualiser, analyser puis agir



Les études préalables

- **Recueil de données**
- **Analyse et diagnostic**

Définition des enjeux et objectifs

Effectuer un « état des lieux », être factuel

Recueillir les données disponibles et effectuer des relevés (urbanisme, comptages de trafic/vitesses, accidents, pôles générateurs, stationnement ...)

Observer les fonctionnements et comportements

Se mettre à la place des différents usagers ...

Identifier les dysfonctionnements

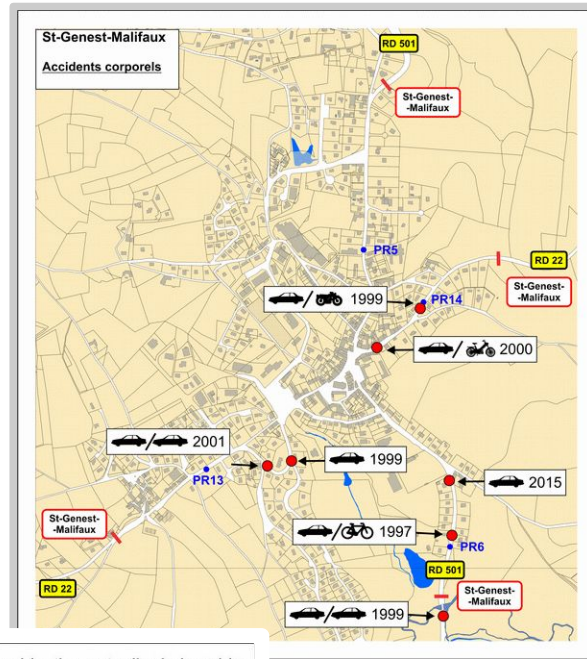
Écouter les élus, les populations

Le recueil de données

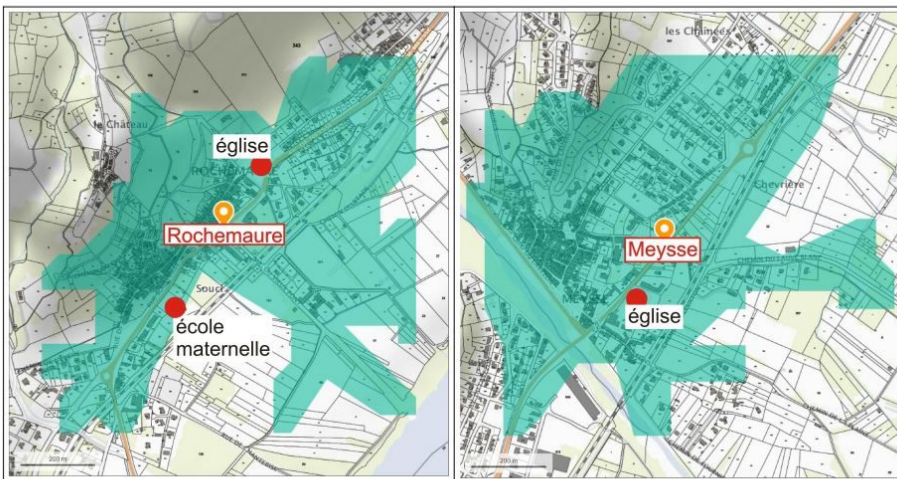
Cartographier autant que possible les données recueillies

→ mettre en évidence

→ comprendre comment fonctionne la commune



10 minutes de marche à 4 km/h permettent de couvrir 600m environ



Cartes isochrones piétons sur Rochemaure et Meysse, réalisées sur <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/carte-ign>

Saint Jean-de-Moirans - Hiérarchisation actuelle de la voirie



Analyse globale et perspectives

- Quels problèmes ? Quelles difficultés ? Quels enjeux réels ?
- Quels besoins ?
- Pour qui souhaite-t-on aménager ?
- Quels lieux sont attractifs ? Abandonnés ?
- Quels lieux sont symboliques pour la commune et à mettre en valeur ?
- Quels projets à venir pour la commune ?
- Comment insérer le projet dans cette vision prospective de la commune ?

Établir et faire partager un diagnostic

Diagnostic :

Pas une compilation de données, mais une interprétation

Pour permettre :

- de proposer des solutions pertinentes
- de dégager des moyens d'actions



Avec différents niveaux de participation :

il est essentiel de faire participer les acteurs locaux, pour partager la réflexion et le diagnostic

Établir et faire partager un diagnostic

Plusieurs niveaux de participation des acteurs locaux et notamment des citoyens :

- Information : le public est informé sur ce qui est en cours et sur ce qui va se produire
- Consultation : le public a la parole, mais n'a aucun pouvoir sur la prise en compte de son point de vue
- Concertation : à ce niveau, les citoyens commencent à avoir un certain degré d'écoute et d'influence, peuvent faire des propositions, mais n'ont pas de pouvoir de décision

« Est démocratique, une société qui se reconnaît divisée, c'est-à-dire traversée par des contradictions d'intérêts, et qui se fixe comme modalité d'associer à parts égales chaque citoyen dans l'expression, l'analyse, la délibération et l'arbitrage de ces contradictions. » - Paul RICOEUR -

Réalisation d'un diagnostic participatif : exemple de Saint Genest-Malifaux (42)



Le point de vue des habitants a été recueilli lors :

- d'interviews « micro-trottoirs »
- d'un diagnostic en marchant
- d'une soirée de travail collaboratif

Remarques positives recueillies lors des ateliers du 4 avril 2017 à Saint Genest-Malifaux

« Mettre les gros équipements (gamm vert, cinéma ...), c'est bien »

Le sens unique est sécurisant pour entrée et sortie d'école et augmente les capacités de stationnement

Le parc est utilisé par les retraités et les nounous

L'interdiction de sortir sur la rue du Forez est sécurisante, elle était dangereuse

Bon gabarit, trottoirs et cheminements agréables

« Cette année on a apprécié que les trottoirs soient dénégés »

Parking généreux

Rue commerçante accessible à pied depuis chez soi, où l'on trouve de tout
Nombre significatif de stationnements

Les bandes jaunes ont permis de discipliner le trafic

Marquage blanc devant l'église est bien, « l'écluse » fait ralentir les voitures

Le parking du Pécher : un grand parking gratuit bien situé à l'entrée, avec bus, stationnement de véhicules de marcheurs, stationnement pour école ...

Marché du dimanche qui amène du monde

Les nouveaux lotissements sont bien équipés en trottoirs et en cheminements piétons



BOUSSOLE DE LA PARTICIPATION : un outil pour mener une démarche participative



BOUSSOLE DE LA PARTICIPATION
UN OUTIL POUR MENER UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

POUR EN SAVOIR PLUS ET ACCÉDER À L'APPLICATION
vous pouvez nous contacter : participation@cerema.fr

Le Cerema est adhérent à la [charte de la participation du public](#)



La « **Boussole de la participation** » a pour objectif de guider dans la **construction d'une démarche participative**.

Elle donne des repères à partager, voire à **co-construire avec l'ensemble des participants**.

Elle permet également de **rendre compte du travail accompli** et d'en **dresser un bilan**.



Cet outil, élaboré par le **Cerema** a vocation à **accompagner et guider** les porteurs de projet (collectivités, maîtres d'ouvrage, collectifs citoyens...) dans la **définition**, la **mise en œuvre** et l'**évaluation** de **processus participatifs** qui portent et mettent en œuvre les principes et valeurs de la Charte de la participation du public.



Une méthode de projet éprouvée contextualiser, analyser puis agir



De la conception à la réalisation

La hiérarchisation de la voirie

Transformer la route en rue

Cohabiter dans l'espace public

Les cheminements piétons

L'accessibilité des PMR

Les aménagements cyclables

Les dispositifs modérateurs de vitesse

Les carrefours

Le stationnement

Le commerce

Les frontages

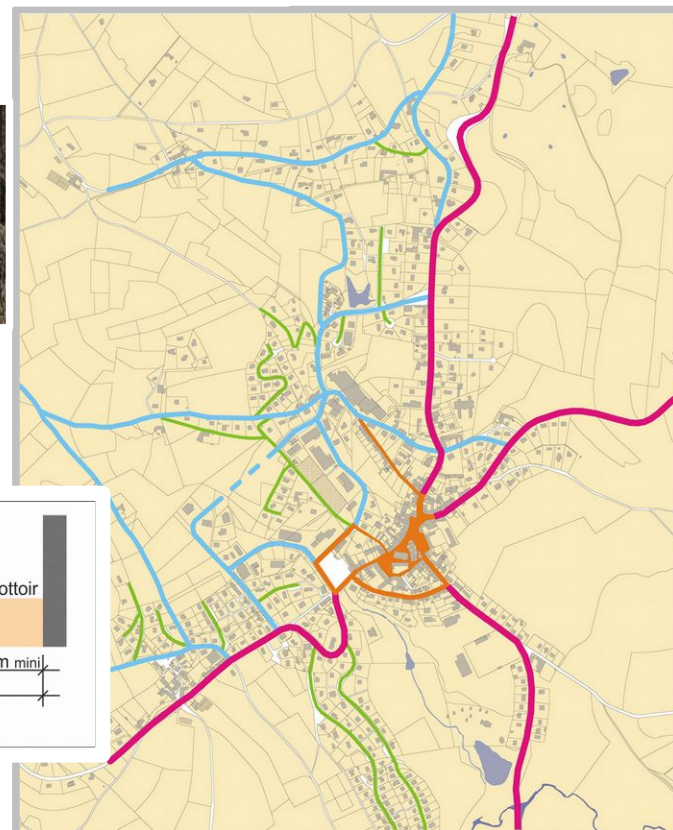
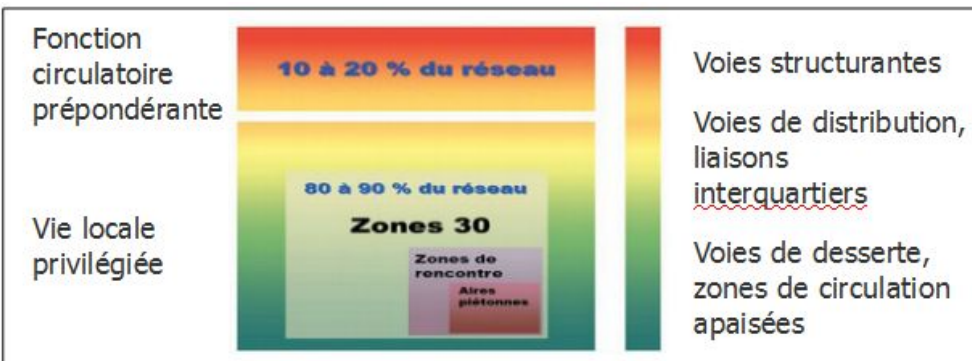
Les aménagements frugaux

Oser les aménagements provisoires

L'urbanisme tactique

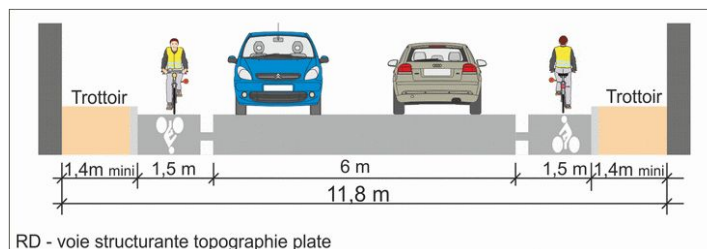
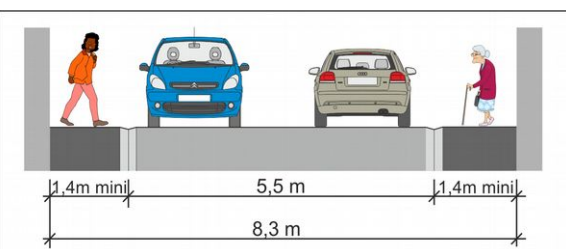
La hiérarchisation de la voirie

Quel type de voie pour assurer quelle fonction ?



- Voies structurantes - transit - fonction circulatoire prépondérante
- Voies de distribution - liaisons interquartiers
- Voies de desserte - vie locale privilégiée
- Coeur de bourg - mixité entre circulation et vie locale

= Pour définir un profil en travers type pour chaque catégorie de voie



RD - voie structurante topographie plate

= Pour aménager selon la fonction de chaque rue

Transformer la route en rue

Comment cohabiter dans l'espace public ?

- à 50km/h : la circulation des véhicules motorisés est privilégiée
- à 30km/h : les cyclistes prennent leur place
- en-dessous de 20km/h : la cohabitation de tous les usagers est possible

Pour une meilleure qualité de vie

- Permettre un usage transversal de la voirie
- Favoriser l'appropriation des espaces publics




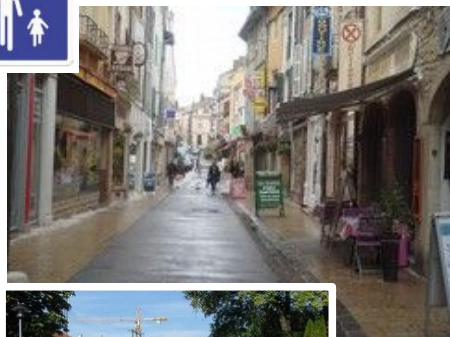
Cohabiter dans l'espace public



Utiliser des outils d'apaisement des vitesses : les Zones de Circulation Apaisée

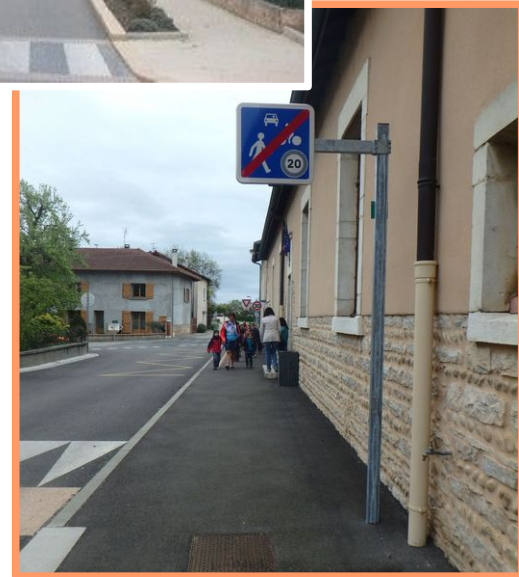
(aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30)

Statut de la zone ou de la voie					
Vitesse maximale	Aillure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre voie locale fonction circulatoire					



Les cheminements piétons

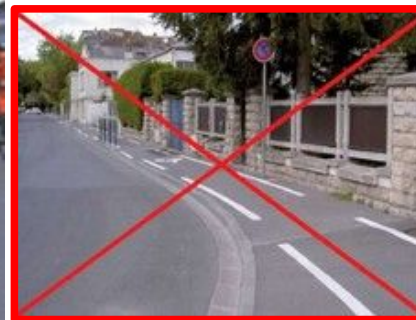
Aménager des circulations piétonnes confortables et sûres



→ Assurer la continuité et l'accessibilité des déplacements (Loi du 11 février 2005)

Les aménagements cyclables

Aménager des cheminements continus, confortables et sûrs



En vélo, on va 4 fois plus vite qu'à pied. On peut facilement sortir du (centre) bourg.

Un nouvel objet à fort potentiel : le V.A.E.

Ne pas oublier la Loi LAURE

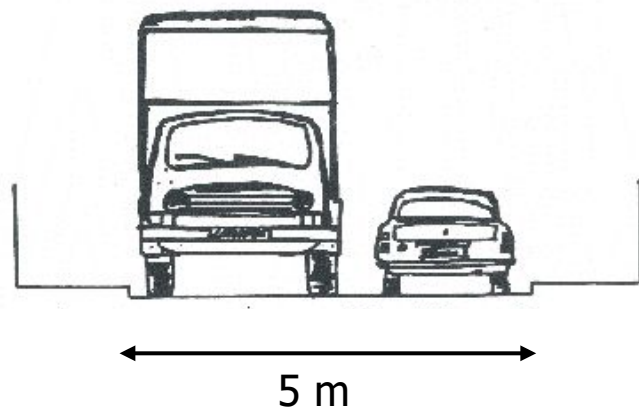
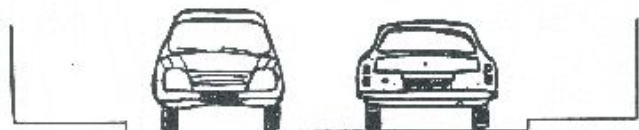
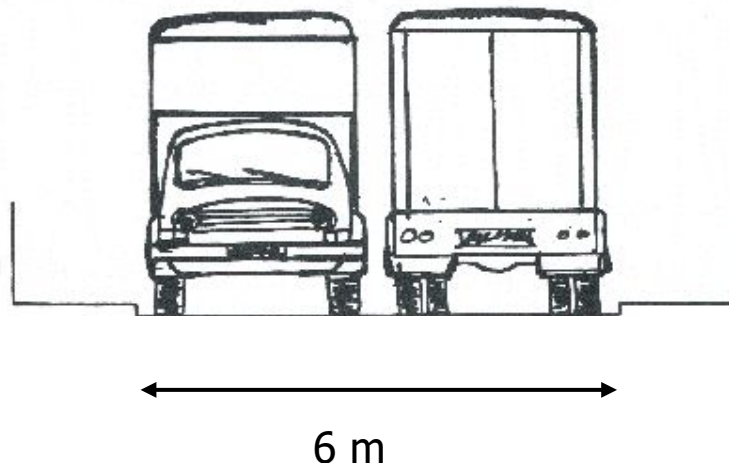


Les dispositifs modérateurs de vitesse

Le profil en travers

→ Réduire la largeur des voies de circulation :

Sur une chaussée de 6m :
2 PL se croisent à vitesse normale



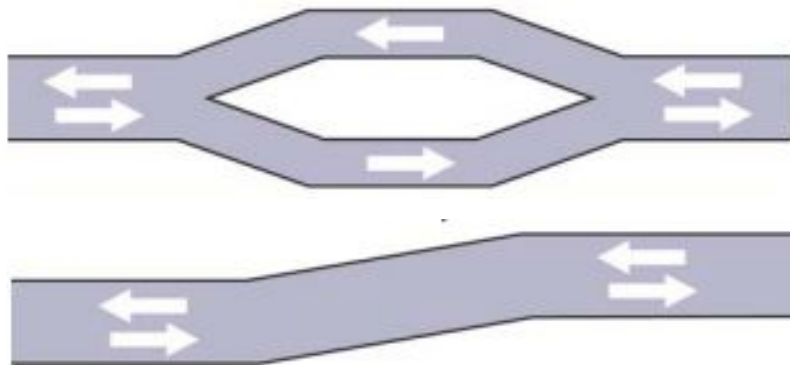
Sur une chaussée de 5m :
2 VL se croisent à 50 km/h
1 VL et 1 PL se croisent au pas
2 PL se croisent à vitesse réduite

Les dispositifs modérateurs de vitesse

Le profil en travers

→ **Modifier les trajectoires :**

par l'implantation de chicanes
(avec ou sans îlot central)



Les dispositifs modérateurs de vitesse

Le profil en travers

→ **Modifier les trajectoires :**

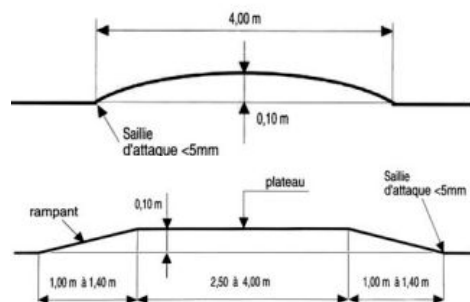
par la mise en place d'écluses
(simples ou doubles)



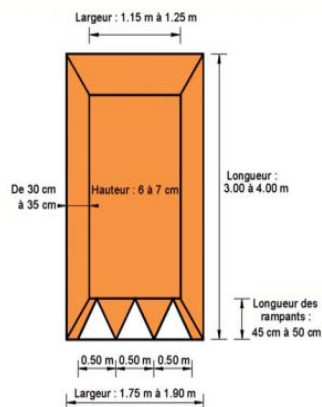
Les dispositifs modérateurs de vitesse

Le profil en long

→ **Planter des dispositifs ralentisseurs :**
dos d'âne ou trapézoïdal



coussin



« Planter un ralentisseur,
c'est un aveu d'échec ! »

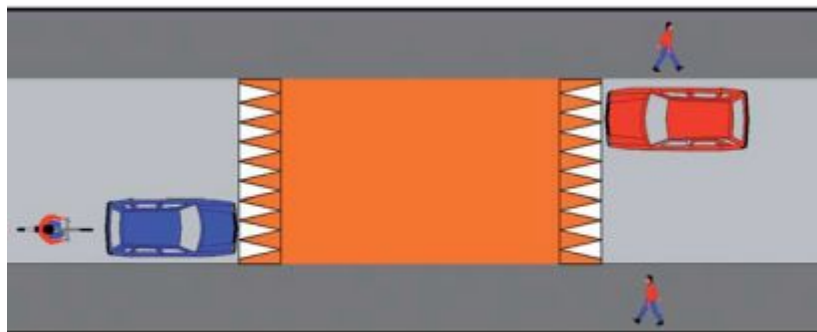
Qu'en pensez-vous ?

Les dispositifs modérateurs de vitesse

Le profil en long

→ **Planter des dispositifs ralentisseurs :**

Plateau traversant



8 à 30 m environ



Le stationnement

Les besoins sont différents selon les usagers :

- Les résidents : la voirie, extension naturelle du logement
- Les pendulaires : le droit à une place sur le lieu de travail
- Les visiteurs : le stationnement en turn-over, une condition pour le fonctionnement des commerces ?

Mais il y a des contradictions entre ces divers besoins.

Deux principes importants :

- Le stationnement de longue durée équivaut à une privatisation de l'espace public
- Le stationnement à durée limitée favorise la rotation et offre de la place à un maximum de clients potentiels des commerces et des services



Le commerce

Sujet important et sensible dans une démarche d'aménagement de centre-bourg !

- Les commerces de proximité
- Les grandes surfaces
- Les commerces de périphérie
- Le e-commerce ...

Quelles différences, quelles interactions, quelles concurrences, quelles complémentarités ...

Comment les clients vont-ils faire leurs courses ?

La très grande majorité des trajets vers les grandes surfaces se fait en voiture.

Les trajets vers les commerces de proximité se font majoritairement en voiture et un peu à pied.



Le commerce

Automobilistes, usagers des transports collectifs, cyclistes, piétons ..., qui sont les meilleurs clients ?

« A priori c'est l'automobiliste, qui peut remplir son coffre. »

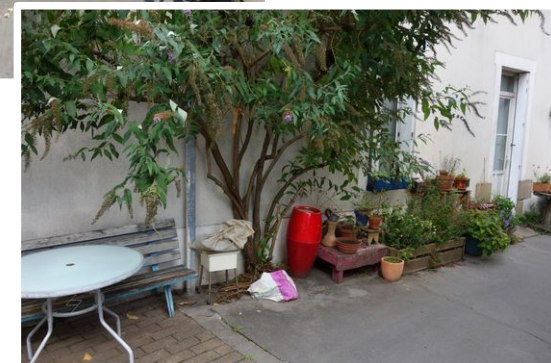
Mais la réalité est plus nuancée :

- Par visite, l'automobiliste dépense souvent plus, mais dans un seul magasin ...
... alors que le piéton et le cycliste dépensent moins à la fois, mais dans plusieurs magasins et de façon plus régulière.
- Sur une période donnée, les piétons et les cyclistes dépensent généralement plus que les automobilistes et sont souvent des clients plus fidèles.

Source Rapport FUBicy - 2003

La vie de la rue. L'importance des frontages

« Entre l'espace public et l'espace privé ... »



Les aménagements frugaux



Oser les aménagements provisoires

Tester
Évaluer
Adapter
... Pérenniser



Jusqu'au 31 octobre, la rue de la Libération est rendue aux piétons à l'heure du déjeuner. Un test qui pourrait bien devenir définitif.



L'urbanisme tactique



= un urbanisme d'urgence ?

- Pour répondre rapidement à un besoin, à une crise
- Pour intervenir à petite échelle
- Pour mettre en œuvre des aménagements temporaires
→ mais pérennisables
- À moindre coût

= un moyen de susciter de nouvelles pratiques

- En s'appuyant sur des retours d'expériences
- En associant la population
- En (re)pensant l'espace public



= un moyen de réajuster et de pérenniser

- En ré-intervenant rapidement pour ajuster ce qui doit l'être
- En envisageant de pérenniser ce qui fonctionne

Évaluer les aménagements

Observer

Mesurer

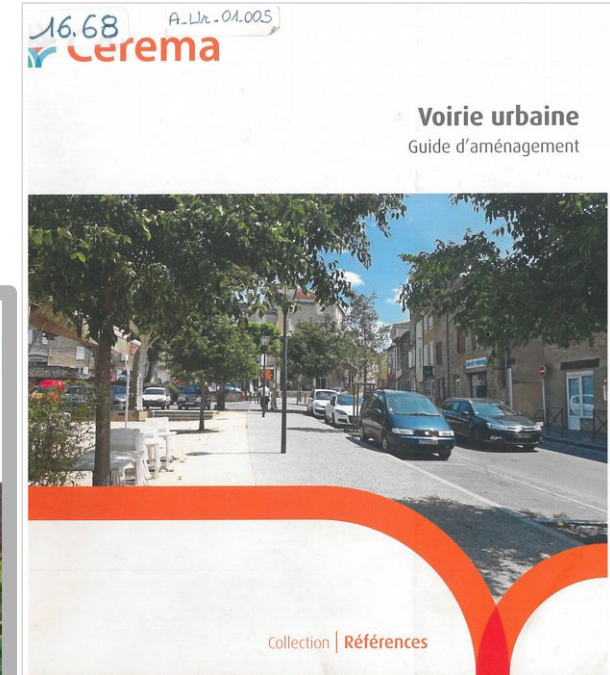
Expliquer

Corriger

Tirer des enseignements

Pérenniser - Reproduire

Des guides techniques en lien avec l'aménagement ...



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique>

Patrice CHAMPON

Patrice.champon@cerema.fr

04 74 27 51 24

« Parfois, je quittais les forêts pour trois ou quatre kilomètres de marche sur la route, entre deux écheveaux de chemins noirs. Les automobilistes faisaient un signe de la main comme pour épousseter une saleté sur la route, ou pire : ils klaxonnaient. C'était injuste, car le moteur à explosion n'avait installé sa suprématie sur la marche à pied que depuis une date récente. Aussi le piéton aurait-il dû jouir de la préséance historique. »

Sylvain Tesson – Sur les chemins noirs - 2016

Merci pour votre attention