

Certu



Promouvoir une ville durable



Les Entretiens du Certu

*en partenariat avec
le Centre National de la Fonction Publique Territoriale*

Atelier 10

Partage de l'espace public : comment requalifier la ville existante ?

Animateurs ▪ Stéphane Heinrich, CNFPT-ENACT Montpellier
▪ Bernard Eneau, Certu

Témoins ▪ Laurent Verdone, maire de Communay
▪ Eric Vivier, ATTF
▪ Marc Courbot, AITF
▪ Claude Beurel, USIRF - Routes de France

Comment équilibrer les différents modes de déplacement par l'aménagement ? Comment organiser la coexistence des usages ? Comment intégrer les différentes échelles de la ville ? Comment concilier la nécessaire approche économe avec l'exigence de qualité de l'espace urbain ?

Cité internationale de Lyon, les 2 et 3 février 2010
Bernard Eneau, Certu

La ville de 2050, qui devra réduire drastiquement ses émissions de carbone, est déjà construite à 70% : c'est cette ville qui devra nous permettre de nous déplacer, d'avoir une vie urbaine incluant d'autres modes de déplacements, voire d'autres modes de vie. La ville existante se renouvelle à un taux de 1 à 2% par an : si nous voulons être prêts en 2050, il est temps de s'atteler à requalifier la ville actuelle. Les piétons ont été souvent négligés, et le sont parfois encore : le stationnement des automobiles est privilégié par rapport au confort des piétons. Les défis suivants sont à relever :

- ✓ Adapter la voirie existante à l'ensemble des usagers,
- ✓ Intervenir à des échelles de territoires suffisantes,
- ✓ Concilier l'exigence de qualité, avec les limites des ressources publiques.

Des solutions existent pour engager cette requalification à des échelles significatives pour des coûts raisonnables, par exemple en aménageant des Zones 30 en faisant appel à des dispositifs ponctuels : surélévations de carrefours, coussins, chicanes, et en traçant des bandes cyclables dans toutes les rues dont les largeurs le permettent .

- *Exposé*

Laurent Verdone, maire de Communay

Notre démarche est de rééquilibrer les différents modes de déplacements. Chez nous, les jeunes de moins de 20 ans et les seniors de plus de 65 ans (tranche d'âge ayant moins ou pas accès à la voiture) représentent 40% de la population. Notre commune n'étant pas bien desservie, le taux d'équipement automobile avoisine les 1,6 voitures par ménage, alors qu'il est de 1,1 sur le Grand Lyon. La problématique pour l'élu est de construire la politique à mener, mais aussi de l'expliquer, ce qui est difficile.

Pour avoir une démarche globale, il faut une vue globale : pour cela, nous avons besoin de documents permettant d'avancer, mais aussi de présenter, de discuter et de communiquer. Si l'on parle de déplacement, il faut savoir pourquoi l'on se déplace et vers où. Certains pôles favorisent les déplacements. Il serait bien de rappeler qu'à l'échelle de Communay, le centre est accessible en 10 minutes à pied. Pour ceux habitant un peu plus loin, le temps est le même en utilisant le vélo. La question se pose quant à la nécessité de prendre sa voiture pour se rendre au centre ville.

L'analyse des dysfonctionnements, des points chauds, fait apparaître :

- Un certain nombre d'intersections dangereuses : peu de place pour les piétons,
- Des zones pentues : difficiles d'accès pour les vélos.

Nous avons dégagé des enjeux, classés en trois catégories : forts, modérés et faibles. Dès lors, nous avons mis en évidence un certain nombre de liaisons, sur lesquelles nous voulons travailler en priorité :

- Transports et déplacements doux,
- Agir sur la circulation automobile afin de sécuriser les carrefours.

Il ne s'agit pas d'interdire la voiture, mais de rééquilibrer les modes de déplacements pour l'environnement, les plus jeunes, les plus anciens, les handicapés.

- *Questions de la salle*

Bernadette Guyon-Benoite, ALGOE

Avez-vous pris en compte les questions de coûts par rapport aux priorisations, ou avez-vous regardé en matière temporelle comment vous alliez mettre en œuvre ce projet d'amélioration ?

Laurent Verdone

Nous sommes maintenant dans la deuxième phase qui est le choix et la priorisation en termes de coûts : aujourd'hui, un certain nombre d'actions ne coûtent presque rien. Notamment des pistes cyclables existantes qui ont vieilli, n'ont pas été entretenues, ne sont pas aux normes et qui demandent une rénovation. Les actions les plus importantes se situent sur les carrefours. Dès lors que cela touche à la voirie, les sommes sont relativement importantes, et cela nous limitera dans nos actions.

Jean-Paul Fournier, DDT 54

J'ai eu le sentiment qu'à travers votre présentation, vous n'avez travaillé que sur l'existant : le PLU et les orientations du PADD ont-ils été pris en compte ? Avez-vous dépassé le stade communal, et êtes-vous entré dans des dimensions intercommunales de liaisons en mode doux avec les communes de proximité ?

Laurent Verdone

Sur le développement de futures zones, des projets sont en cours, notamment avec le département : la départementale doit être modifiée pour passer à l'extérieur du village. Au niveau du PLU : nous sommes sur des modifications relativement restreintes. Notre centre est bien identifié, entouré d'une zone verte : dans les objectifs du SCOT et du PLU, la densification du centre urbain n'a pas d'emprise sur les zones vertes.

Anne-Marie Maur, agence d'urbanisme de Grenoble

Concernant la trame verte présentée : les tracés verts sont-ils séparés des circulations automobiles, ou les intègrent-ils en partie ?

Les parcours piétons ou cycles s'intègrent-ils dans l'existant, ou sont-ils dimensionnés à priori, en essayant d'arriver à ces dimensions après les aménagements réalisés ? Avez-vous des normes de référence pour les piétons et les cycles ? Avez-vous eu des problèmes de patrimoine en centre ancien de village ?

Laurent Verdone

Nous partons de l'existant car c'est notre patrimoine. Ensuite, les solutions sont différentes selon la topologie du lieu. Notre gros problème actuellement est de faire évoluer les mentalités.

Thierry Marchal, communauté urbaine de Nancy

Dans les grandes agglomérations, le problème de stationnement est souvent lié au partage de l'espace public : lorsque vous parlez de partage de l'espace public, cela ne génère-t-il pas des problèmes ? Dès lors que vous allez parler de trame piétons, trame cycles, je suppose que la question du stationnement a été posée ?

Laurent Verdone

Le sujet est effectivement abordé : nous avons environ 560 places de parking dispersées. Nous devons composer, dans nos aménagements, avec ce qui est possible et ce qui ne l'est pas, notamment au niveau des commerces.

- *Exposé*

Eric Vivier, ATTF, technicien à la communauté d'agglomération Portes de l'Isère

Nos interventions au quotidien consistent souvent en une analyse de la problématique, des diagnostics rapides, une évaluation technique et financière de l'opération. Les enjeux du

développement durable nous imposent une mutation des modes de déplacements. Nous avons un rôle de conseil aux décideurs de plus en plus important. Ces derniers veulent souvent des réalisations rapides, mais nous devons veiller à ce que les projets soient conformes à la législation, aux normes, à l'accessibilité, aux déplacements vélo, aux transports en commun. Par rapport aux nouveaux usages de l'espace public, nous avons besoin d'être plus performants en nous appuyant sur des outils permettant une meilleure définition des réglementations, des normes.

Nous pourrions être plus efficaces et responsabiliser d'avantage les usagers si nous avons moins de signalisations, mieux placées, de manière à améliorer les cheminements. Cela représente un coût important en investissement et en fonctionnement.

- *Questions de la salle*

Jean-Claude Chaix, technicien au service déplacement de la ville de Valence

Quelle alternative pourrait-on avoir à la place des potelets : une action de police ? A Valence, un aménagement lourd a été fait au centre ville pour une circulation de bus en couloirs réservés : nous avons installé des bordures à angle droit de 20 cm de hauteur, très dissuasives pour les voitures. En revanche, dans les couloirs de bus circulent les transports de fonds, les vélos et bien d'autres usagers. Malheureusement, il n'y a aucune verbalisation.

Béatrice Vessilier, adjointe au maire de la ville de Villeurbanne, chargée des déplacements et de la voirie

Comment faisons-nous aujourd'hui des zones de rencontre, dont le concept est intéressant ? Comment mieux faire respecter ce type d'aménagement par l'ensemble des usagers ?

Jean-Paul Truffy, ATTF

Nous pourrions peut-être mettre les sommes utilisées pour tous ces obstacles matériels et immatériels en même temps, pour avoir un peu plus de gens présents pour faire partager l'espace public, au sens moral du terme. Nous essayons aussi de provoquer la réflexion sur « trop de réglementation nuit à la réglementation ».

Bernard Eneau

La solution passe par de l'aménagement, mais aussi par une action de police. En matière de stationnement, il y a des limites à l'aménagement.

Laurent Verdone

Nous avons fait le choix d'une commission ouverte : il est bon que des citoyens s'emparent de ces problématiques.

Christian Deure, Egis Aménagement

La ville est avant tout un endroit de rencontre et de « conflits » qu'il faut accepter. Les aménagements que nous avons faits en tant que maître d'œuvre, dans lesquels nous avons particulièrement séparé les circulations, donnent un comportement égoïste : dans certaines grandes villes, lorsque sont créées des pistes à certains usages, les gens considèrent qu'elles leur appartiennent et qu'ils peuvent y faire ce qu'ils veulent. Il faut regarder ce qui se passe hors de nos frontières.

Bruno Verdon, MIGT 06 – MEEDDM

Pour faire des expérimentations, auriez-vous besoin davantage d'aide sur la façon de les faire par rapport aux objectifs ?

- *Exposé*

Marc Courbot, AITF, communauté urbaine de Lille

Des outils stratégiques sont nécessaires à la base : les PLU et les SCOT concernant les stratégies du territoire en termes d'urbanisme. Deux points pris arbitrairement à titre d'exemple :

- Les plans de déplacements urbains,
- L'adaptation de la ville existante par le biais des plans de mise en accessibilité de la voirie.

Le plan de déplacements urbains de Lille métropole a été voté en 2000. Depuis 2008, une révision de ce PDU est en cours. Un groupe de travail s'est mis en place sur la thématique de hiérarchie du réseau, avec les services de l'État, du département, communautaires et les communes, pour déterminer une nouvelle carte à l'échelle intercommunale. Il a été décidé de partir sur cinq niveaux de trafic :

- Niveaux I, II et III : hyper-structurants, structurants et la distribution, ont été concertés avec les services de l'Etat et du département,
- Niveaux IV et V : desserte fine, plus du ressort de la communauté urbaine en lien avec les mairies.

Il y a aussi les outils, en fonction des thématiques actuelles : l'accessibilité qui est un atout pour requalifier la ville existante et repartager la rue d'une manière différente. La loi de 2005 a mis à notre disposition de nombreux outils pour y parvenir. Dans un premier temps, les arrêts de transports collectifs lourds vont être diagnostiqués.

Derrière la question des plans d'accessibilité se trouvent des enjeux financiers : une traversée piétonne coûte environ 5 000 €, l'aménagement d'un kilomètre de mise en accessibilité en milieu dense représente 50 000 € rien que pour la thématique « traversée piétonne ». Il faut sensibiliser les élus au fait que cela va nécessiter une volonté politique forte.

La mise en œuvre du partage de la rue au quotidien demande la recherche permanente de compromis. Pour appliquer la stratégie établie, les techniciens et ingénieurs des collectivités territoriales s'appuient sur des référentiels élaborés par le Certu ou des pratiques locales.

- *Questions de la salle*

Didier Harribey, communauté urbaine de Bordeaux

Ma réaction concerne les zones de rencontre : je ne sens pas le piéton serein dans un aménagement avec du stationnement longitudinal de chaque côté.

Comment avez-vous travaillé sur les délimitations d'emprises des mouvements tournants sur les différentes catégories de voies, de façon à déterminer le passage des marchandises, voire les transports en commun ?

Marc Courbot

Nous avons essayé d'établir une carte de hiérarchisation du réseau poids lourds qui est très compliquée à faire valider. Cette réflexion a eu lieu, mais elle est difficile à faire passer politiquement car nous n'arrivons pas à avoir un réseau continu partout.

Béatrice Vessilier

Au vu des coûts engendrés par les travaux de voirie, il faudrait réfléchir à des mécanismes d'incitation financière, au-delà des textes réglementaires. Certaines collectivités, aussi volontaristes soient-elles, auront beaucoup de mal à avancer sans une aide pécuniaire.

Thierry Marchal

Le stationnement est devenu un problème majeur dans les aménagements d'espaces publics. Dans le cadre de la ville durable de demain, les collectivités doivent-elles continuer à

prendre le problème du stationnement tel qu'il l'a été depuis une décennie ? Il y a toujours cette préoccupation de vouloir satisfaire le commerçant, l'utilisateur, le riverain en multipliant, ou en conservant à minima le stationnement tel qu'il est organisé aujourd'hui.

Ce schéma de hiérarchisation de voirie m'intéresse. A-t-il été adopté au niveau de la communauté urbaine ? Toutes les communes, au nombre de 87, y ont-elles adhéré ?

Marc Courbot

Cela va être voté au courant de l'année : la carte sera dans le PDU, qui sera signé par tous les élus.

- *Exposé*

Claude Beurel, USIRF – Routes de France

L'USIRF représente environ 100 000 emplois en France répartis sur l'ensemble du territoire national : les activités routières et d'aménagements routiers réalisées sont essentiellement des activités de proximité. La majorité de nos activités se déroulent dans les agglomérations urbaines, où notre rôle dans la requalification et l'aménagement des villes est très important.

Le Grenelle de l'environnement a fait réagir fortement la profession, les constructeurs d'infrastructures ont été pointés du doigt comme étant à l'origine de pollutions, de nuisances... La profession a souhaité être un acteur actif et positif dans la mise en œuvre du développement durable : elle a signé une charte avec le Ministère de l'environnement pour aller de l'avant et être force de proposition auprès des maîtres d'ouvrages et des maîtres d'œuvres.

La convention d'engagement volontaire a été signée le 25 mars 2009 par le MEDAD, l'USIRF, le Syndicat des bureaux d'études et de maîtrise d'œuvre SYNTEC, la FNTP, les Terrassiers de France et l'Assemblée des Départements de France. Cette charte n'est pas simplement un engagement politique ou qualitatif, mais une charte quantifiée, à horizon 2020. Neuf points essentiels ont été inscrits dans cette convention :

- Remployer ou valoriser à 100% des matières géologiques naturelles : réduction des kilomètres de transport des camions,
- Atteindre un niveau de recyclage à 100% des routes : réemploi des matériaux de reconstruction de chaussées,
- Préserver la biodiversité et les milieux naturels,
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre : amélioration des matériels, utilisation de logiciels servant à comparer les solutions les plus économes,
- Réduire la consommation d'eau sur les chantiers de terrassement,
- Accroître la performance environnementale des entreprises et de la route,
- Améliorer la sécurité des personnes : usagers et riverains,
- Participer au développement de la recherche et diffuser l'innovation,
- Mise en place d'un institut français de la route et des infrastructures de transport.

Pour que cette convention soit applicable, elle doit être traduite dans les cahiers des charges des marchés qui seront lancés. Aujourd'hui, une démarche se met en place : la déclinaison de cette convention à l'échelon de tous les départements.

La profession est à la recherche d'outils spécifiques : les entreprises de la profession sont bien souvent force de proposition. Dans le cadre de petits travaux, les entreprises participent à l'élaboration du projet technique. La profession travaille conjointement avec le Certu sur des thématiques suivantes :

- ✓ Identification des besoins,
- ✓ Production de documents cohérents,
- ✓ Diffusion et mise en application de ces documents.

Parmi les travaux ayant permis d'avancer, a été établi le « guide d'aménagement des traversées d'agglomérations ». Nous participons également à un groupe de travail sur l'accessibilité des espaces publics : deux colloques ont eu lieu à Paris.

Stéphane Heinrich, CNFPT – ENACT Montpellier

Le CNFPT est le service public territorial de la formation des 60 000 collectivités territoriales et établissements publics, à destination des 1 800 000 fonctionnaires territoriaux.

L'espace public en ville est occupé à 90% par la voirie. Évidemment, dans les grandes évolutions en cours, nous devons intégrer tout ce qui concerne la mobilité durable : Grenelle de l'environnement, coût global, inter-modalités, multi-modalités. L'espace public actuel a souvent été pensé par les architectes urbanistes dans les années 50-60. De nouvelles orientations, de nouvelles préoccupations sont apparues depuis.

Dans beaucoup de conseils généraux, les directions « infrastructures », « déplacement », sont renommées directions « mobilité », « aménagement ». Ces grandes tendances irriguent l'ensemble des collectivités.

Le CNFPT propose aux collectivités territoriales un répertoire des métiers : un catalogue d'environ 230 métiers territoriaux visant à aider les collectivités dans leurs politiques de gestion des ressources humaines et de formation. Les familles de métiers territoriaux contribuant à l'aménagement de l'espace public sont notamment :

- Les transports et déplacements : infrastructures,
- Les espaces verts, paysages : les élagueurs, les agents de nettoyage,
- Les agents de maintenance des équipements sportifs,
- Les chefs de projets culturels.

Au sein des collectivités territoriales, les métiers concernés par l'espace public dépassent largement les seuls métiers techniques traditionnels.

Dans le domaine de la voirie, 50% des agents territoriaux sont issus de la filière technique. Près de 110 000 sont classés dans la famille « infrastructure » au 1^{er} janvier 2008, à savoir avant l'achèvement des transferts des DDE aux conseils généraux.

Nous faisons appel à des cabinets de formation, mais aussi à des praticiens de collectivités, à des experts de l'État qui représentent tous les métiers intervenant sur l'espace public : la réalisation d'infrastructures, leur gestion. Nous retrouvons des maîtres d'ouvrages, des architectes paysagistes, des architectes urbanistes, des plasticiens.

Les actions sur des thématiques déclinées en formations depuis plusieurs années portent sur :

- ✓ Des formations sur les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics,
- ✓ Des stages sur les premiers retours d'expériences sur le Code de la rue, les zones de circulation apaisée,
- ✓ Des journées d'information sur la démarche « une voirie pour tous » : coopération Certu-CNFPT.

Le CNFPT participe au Comité de pilotage « une voirie pour tous ». En miroir, le Certu participe à la structure Comité d'experts pour le pôle de compétences nationales infrastructures et réseaux du CNFPT. Un séminaire Certu-CNFPT est organisé chaque

année. Nous organisons également des journées thématiques dans les structures régionales du CNFPT avec la mission « Une voirie pour tous », en partenariat avec l'AITF et l'ATTF, pour proposer aux agents territoriaux de l'expertise, du partage d'expériences.

Au niveau des coopérations entre le CNFPT et le Certu, beaucoup de choses sont déjà faites, mais nous souhaitons en développer davantage, notamment :

- Bénéficier du travail du Certu quant à la capitalisation des expériences, mutualisation des ressources et mise à disposition d'expertises,
 - Partager nos réseaux de formateurs,
 - Favoriser une mixité des groupes en formation : formations communes à des agents issus de l'État et des collectivités de différents niveaux,
 - Permettre l'accès à une expertise technique publique, partagée et de très haute qualité.
- *Questions de la salle*

Benoît Walckenaer, directeur adjoint du Certu

Dans la vocation du Certu, il y a la diffusion des bonnes pratiques. Mais nous avons vu également la nécessité de diffuser les mauvaises pratiques, afin d'éviter la reproduction des erreurs. Il faut souhaiter que ces erreurs soient de moins en moins nombreuses, et que nous puissions collectivement nous en servir pour éviter que d'autres retombent dans les mêmes pièges.

Frédéric Dupin, directeur DDT des Hautes-Pyrénées

Dans notre nouveau positionnement, nous restons en prise sur le sujet de la planification et de l'ingénierie de solidarité que nous allons continuer à faire.

Le partage de l'espace public s'oriente largement à l'amont par la planification. Nous allons, avec le Grenelle de l'environnement, vers une deuxième phase de réactivation de la réflexion. De ce point de vue, quel rôle pourrait jouer le Certu, les collectivités et les bureaux d'étude sur le sujet ?

Attention à ne pas diaboliser l'automobile : nous avons beaucoup parlé des grandes agglomérations, dans lesquelles les transports collectifs étaient à taille critique pour mettre en œuvre des outils extrêmement puissants (métro, tramway...). Pensons aussi aux plus petites agglomérations où l'automobile reste un moyen efficace, dont il faut seulement réguler l'usage. Etre trop dogmatique et appliquer partout les recettes des grandes agglomérations conduit à une sorte de centrifugation de certaines fonctions sociales qui font lien dans les petites agglomérations : les commerces, les services, la banque, le cinéma...

Bernard Eneau

Jusqu'à présent le Certu a surtout travaillé avec les réseaux publics : s'ouvrir vers les partenaires privés est l'un de nos enjeux pour les années à venir, qu'il s'agisse des bureaux d'étude ou des promoteurs aménageurs.

Yvette Duval, présidente du club d'Entreprises Développement Durable

Par rapport au CNFPT, les élus peuvent aussi contribuer aux formations.

Christophe Wolf, SITRAM Mulhouse

Avons-nous aujourd'hui un guide nous indiquant les dispositions, les aménagements et les réglementations qui fonctionnent ? N'y a-t-il pas d'autres pistes à explorer ?

Dans le cadre de ces entretiens sur la ville durable, il me semblait qu'il serait davantage question des liens entre les déplacements et la construction de la ville. N'y a-t-il pas lieu de tisser plus de liens entre ceux qui traitent du déplacement, qui travaillent sur les commerces,

sur la construction des PLU ? La problématique des déplacements ne nous lie-t-elle pas tous à ces différentes échelles ?

Alain Morcheoine, ADEME

Le partage de la voirie peut servir à recréer du lien social. Le problème dans cette nouvelle lecture de la ville durable est que l'on arrive à mettre de l'évaluation quantitative aux côtés de l'évaluation qualitative. Comment allez-vous pouvoir évaluer l'effet quantitatif ?

Benoît Walckenaer

Pendant ces deux jours, nous n'avons pas pu couvrir 100% de l'activité du Certu : son activité de fond est d'être une passerelle. Passerelle entre les acteurs opérationnels du terrain, les acteurs de l'État et les collectivités territoriales, le monde de la recherche et de la mise en œuvre opérationnelle et passerelle inter-thématique sur ce qui fait la ville.

Bernard Eneau

Le temps nous est compté et ne nous permet pas de poursuivre ce débat et de répondre à nombre des questions posées.

Ces échanges ne sont pas perdus pour autant et nous allons en tirer des pistes pour orienter nos actions des années à venir.

Merci à tous.