

Une Voirie pour Tous
Rapport du Conseil National des Transports (2005)

« **Une Voirie pour Tous** » est une initiative (2002) du CNT -**Conseil National des Transports**. Le CNT s'est appuyé sur une « demande sociale » exprimée par un certain nombre d'acteurs de l'aménagement et de la pratique des voies publiques, qui s'interrogeaient sur la question du partage de la voirie. Il les a conviés à émettre des propositions au sein d'un groupe de travail.

Cette initiative s'inscrit dans la lignée des nombreuses politiques ou réflexions antérieures mais aussi de travaux universitaires ou parlementaires, de clubs et groupes, d'associations françaises et internationales, de collectivités locales... Elle les prolonge par une approche globale en termes de publics, d'usagers et d'usages, de confrontation des objectifs et des savoir-faire.

Le rapport « Une Voirie pour Tous » est le produit de cette démarche, **conçu à la fois comme une base de connaissances et d'expériences mises en commun, et un outil pour avancer dans la résolution de la question que rencontrent les collectivités locales** (avec leurs partenaires) : quels usages, et quels aménagements, pour telle voirie, tel espace public dont elles ont la responsabilité ?

Dans cet esprit :

- il expose et illustre le système complexe que constitue **la voirie publique où se juxtaposent et, souvent, se heurtent de nombreux usages**.
- il appelle à **renverser les priorités habituellement** -et souvent peu consciemment, par exemple dans le cadre de compromis apparemment équilibrés- **accordées à certains usages, à certains modes de transport**, et affirme qu'en règle générale priorité doit d'abord être donnée aux usages et usagers vulnérables, faibles, « pauvres »... qu'on ne peut pas déplacer sur une autre voie, sans inconvénient grave -voire tout simplement sans les exclure !
Service d'urgence, de santé et de secours/sécurité, livraisons, piétons, PMR, personnes âgées et jeunes enfants, cyclistes, TC urbains... : autant d'usagers qu'il est urgent de re/considérer.
- il propose **de nombreux exemples de solutions**, mises en oeuvre dans bon nombres de villes françaises ou européennes, qui montrent que, pour une situation donnée, on sait le plus souvent « inventer » une solution qui traduit cette priorité sur le terrain : étendre les périmètres à vitesse de circulation (très) limitée ; dégager les trottoirs du mobilier urbain et des poubelles ; libérer certaines rues du stationnement sur voirie ; développer les itinéraires les plus courts -les plus directs- pour les piétons, les cyclistes (« contre-sens cyclables »), les bus ; expérimenter avec des moyens mobiles avant d'aménager en dur...
- il sollicite un **engagement du Ministère des Transports et de l'Équipement** pour :
 - valider les principes ainsi exposés
 - **faire produire**, a priori **par le CERTU** et sous l'égide du Secrétaire Général du Ministère, **les**

outils demandés par tous les acteurs -les collectivités locales au premier chef :

.. **guides méthodologiques** : devant ce problème complexe, comment procéder, quelle démarche adopter, avec quels acteurs travailler, ...

.. **guides thématiques** (venant compléter, mettre à jour et développer les guides existants) : comment aborder et résoudre concrètement tel ou tel problème (dégagement de trottoir ; concentration de passages divers en voie étroite ; aménagements cyclables...), et cela selon des formules (volume du guide, technicité, types d'exemples...) adaptées aux diverses « cibles » que sont les élus décideurs, les ingénieurs et techniciens des villes, les opérateurs de transport, les acteurs économiques...

- **pousser la réflexion** et les travaux sur le domaine du périurbain, en grand déficit de ce point de vue.

- promouvoir une **politique de diffusion des bonnes pratiques, d'échanges, de rencontres etc...**

- procéder à des **modifications juridiques** (Code de la rue, dépénalisation du stationnement...)

• il livre et propose quelques lignes d'application pratique pour chacun :

→ donner à chaque personne un vrai choix de son mode de déplacement, ne pas l'astreindre à dépendre d'un seul mode peu performant.

→ ne pas hésiter à limiter certains usages pour simplement laisser à d'autres la possibilité même d'exister (réduire le différentiel des vitesses ; protéger les vulnérables et leur donner l'espace nécessaire...)

→ rechercher les situations gagnant/gagnant

→ redéfinir les diverses priorités d'affectation de l'espace des voies publiques (l'espace de la rue est rare) et des moyens qui leur sont consacrés (dépenser 1 € pour quoi : le stationnement VL ? les TC urbains ? une voie nouvelle ou élargie ? créer ou étendre une zone 30 ? ...).

En résumé, **deux clés commandent l'impact de ce rapport** :

- une **clé de d'entrée** : **nécessité de renverser les priorités.**

- une **clé de sortie** : **ferme pilotage de la mise en oeuvre des recommandations** qui le concernent par le Ministère des Transports et de l'Equipement.

Le rapport « Une Voirie pour Tous », y compris les exemples, retours d'expérience, éléments méthodologiques et développements thématiques est consultable en ligne sur le site du CNT : www.cnt.fr. Il est aussi disponible sur le site de la Documentation Française.

Il comporte :

- une note de synthèse

- un tome 1 : Rapport du groupe

- un tome 2 : Exemples et annexes.

Pour chacun des tomes, il existe une version interactive, avec liens et signets de navigation, et une version simple imprimable, sans navigation.

Contacts :

- CNT : jean-charles.poutchy-tixier@cnt.fr

- CERTU : bernard.eneau@equipement.gouv.fr

- CGPC : hubert.peigne@equipement.gouv.fr