

## Vos contacts

### au CNT

Jean-Charles  
POUTCHY- TIXIER  
☎ 01 53 23 85 87  
jean-charles.poutchy-  
tixier@cnt.fr

### au Certu

Bernard ENEAU  
☎ 04 72 74 58 32  
bernard.eneau  
@equipement.gouv.fr

Gilles GARNAUDIER  
☎ 04 72 74 58 54  
gilles.garnaudier  
@equipement.gouv.fr

Imprimeur : JOUVE  
☎ 01 44 76 54 40  
Achevé d'imprimer :  
octobre 2006  
ISBN 10 :  
2-11-096246-1  
ISBN 13 :  
978-2-11-096246-1

© 2006 Certu  
La reproduction  
totale du document  
est libre de droits.  
En cas  
de reproduction  
partielle,  
l'accord préalable  
du Certu  
devra être demandé.

## Une voirie pour tous

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

### Quatre grands principes ont émergé des travaux du CNT...

**1 Garantir d'abord l'accessibilité incontournable** de la voirie aux différents publics et services auxquels elle est destinée : cela signifie que soit assurée en priorité l'accessibilité en toute sécurité pour les services d'urgence, de santé, de secours, de sécurité, mais aussi pour les personnes à mobilité réduite, les livreurs...

**2 Comprendre la vie « au-delà de la ville »**, c'est-à-dire comment, concrètement, vivent ou vont vivre dans le temps ses différentes catégories d'habitants hors du centre-ville, dans les secteurs périurbains, quelle est leur dépendance au regard de la voiture, à quels services de la vie quotidienne ils devraient accéder simplement.

**3 Donner à tout un chacun le choix du mode de déplacement**, de façon à ne pas astreindre telle catégorie de la population à dépendre d'un seul mode, la voiture le plus souvent, mais aussi ne pas oublier que la voirie est aussi et d'abord un lieu de vie locale qui doit, sauf exception ou substitution proche et réellement praticable, pouvoir s'y déployer.

**4 Décider et choisir en toute lucidité**, en arbitrant dans l'écoute et le dialogue sans pour autant céder aux mauvais compromis : par exemple, il ne faudra pas hésiter, le cas échéant, à limiter ou encadrer des usages pour simplement laisser à d'autres la possibilité même d'exister; à réduire le différentiel de vitesses; à rendre moins vulnérables les usagers... vulnérables; à rééquilibrer les rapports de force; etc.

### De ces principes découlent deux conséquences importantes :

**1 Changer le concept de normalité**, c'est-à-dire prendre en compte, dès le départ, les publics auxquels on ne pense pas d'emblée, comme les personnes âgées, les enfants, les personnes à mobilité réduite. C'est un aspect fondamental qui permet, en outre, d'effectuer des aménagements profitables à tous.

**2 Considérer les transports publics comme un service de base**, et non comme un simple service social. Cela permet d'élaborer des politiques cohérentes sur la voie publique avec une limitation de l'usage de la voiture compensée par une offre de service de meilleure qualité.

LONDRES : une voirie pour tous.



## POUR EN SAVOIR PLUS

Rapport complet, notamment les exemples, retours d'expérience, méthodologies et développements thématiques,  
consultable en ligne : [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr).

Il comporte :

⇒ une note de synthèse;

⇒ un tome 1 Rapport du groupe de réflexion;

⇒ 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.

... À titre d'exemple,  
il semble de bon  
sens de ne pas prendre  
de décisions  
annihilant les efforts  
d'investissement  
dans les transports  
publics, comme le  
développement de  
nouvelles voiries, de  
nouveaux parkings  
en centre-ville...

► Certu 2006/57



PARIS VIII<sup>e</sup> : avenue Marceau en 2004, au droit du Conseil national des Transports.

Décideurs, élus, responsables administratifs, chefs de projet ont, en matière d'aménagement de voirie, à piloter des démarches, à donner aux acteurs un cadre et des outils méthodologiques, à les engager dans un processus, etc.

Le rapport du Conseil National des Transports *Une voirie pour tous* leur donne des éléments précieux pour bâtir une politique durable, notamment une gamme étendue de recommandations pour agir. Il demande à l'État de mettre à disposition des acteurs des **guides et manuels méthodologiques** (comment procéder) et **thématiques** (exemples de ce qu'on peut faire) dont ils ont tous besoin.

Le CNT propose que soit **reconnue la prise en considération prioritaire** des usages et usagers vulnérables de la voirie, des services qui doivent impérative-

ment y être assurés, de la vie locale qui n'a pas d'autre lieu d'exercice : il s'agit d'un véritable **renversement** de la priorité traditionnellement accordée à la circulation générale, c'est-à-dire celle des voitures.

Ce document se veut en effet **une base commune partagée**, un outil à la fois pour les collectivités locales et l'État, les professionnels et les associations, les écoles... C'est l'ensemble des acteurs de la voie publique qui se trouve concerné.

En 2003, le Conseil National des Transports a lancé une réflexion sur la sécurité et la cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage en s'appuyant sur une « demande sociale » d'un certain nombre d'acteurs de l'aménagement des voies et de l'espace public, qui s'interrogeaient sur la question du partage de la voirie. Il est vite apparu que l'on ne pouvait traiter cette question du partage que par la cohabitation des publics et des usages, et non par la séparation des fonctions. Cette démarche, qui a donc pris le nom de « Une voirie pour tous » s'est par ailleurs inscrite dans la lignée des nombreuses politiques déjà initiées - *Villes plus sûres, quartiers sans accidents, zones 30, plans de déplacements urbains (PDU)*... Cependant, elle s'en est distinguée par une approche globale en termes de publics, d'usagers et d'usages, par davantage de savoir-faire et de concertation...

Au final, le groupe de réflexion, présidé par Hubert PEIGNÉ, a abordé bon nombre de sujets concernant la circulation des biens et des personnes avec une attention particulière aux personnes les plus vulnérables ou à mobilité réduite, ainsi qu'aux usages indispensables au fonctionnement des services et de la vie urbaine tout en prenant en compte l'urbanisme, les modes de vie ainsi que les processus de décision. Le groupe a souhaité inscrire ses réflexions dans la plus étroite cohérence avec :

- les démarches *Ville Accessible à Tous* et *La rue du futur*;
- les réflexions du comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti (Coliac) sur *Ville et vieillir*;
- les 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);
- les travaux de certaines administrations, des réseaux techniques et scientifiques de l'État et des collectivités territoriales;
- les travaux de plusieurs villes, de multiples organismes et de personnes, tous mentionnés dans l'annexe 1 : *Composition du groupe de travail et personnes auditionnées.*

## La voirie est partie intégrante d'un système complexe, l'espace public

La voirie est par définition l'ensemble des voies aménagées et entretenues par l'administration publique. La circulation des personnes et des biens y rencontre des conditions de possibilité ou d'impossibilité (restrictions d'accès, engorgements). Pour autant, la voirie ne saurait se réduire à cela; **squares, places, rues et carrefours constituent des lieux d'échanges et de rencontres ouverts à tous, où la sociabilité peut s'exercer pleinement au-delà d'inévitables conflits d'usages**. En ce sens, la voirie est un espace public à part entière, un système complexe où s'inscrivent de multiples problématiques. Si cet espace convoité rend de nombreux services, reste que la loi du plus fort y est souvent la « meilleure ».

Mais les usages évoluent considérablement, les politiques locales également. Aussi les collectivités locales font-elles de gros efforts pour améliorer la qualité de leurs espaces publics. On peut même dire que l'espace public est devenu, en quelques années, la clé de voûte de nombre de politiques d'embellissement des villes, au même titre que la qualité du site ou de l'architecture par exemple.

**Mais si l'embellissement guide souvent les politiques urbaines, l'accessibilité à tous, qui doit être portée, au moins, au même niveau de priorité que l'embellissement, demeure encore loin des préoccupations de certains concepteurs ou de certains décideurs.**

Et si les villes investissent fortement dans leurs centres - mais des problèmes majeurs subsistent, comme la question des deux-roues motorisés ou celle des livraisons -, la périphérie présente en matière d'espace public un déficit d'usage et d'image. Or, ne l'oublions pas, la ville habitée, c'est quelque 90 ou 95 % du territoire urbanisé...

Quoi qu'il en soit, en centre-ville comme en périphérie, l'objectif n'est pas de rechercher la possibilité d'un espace sans conflits, mais bien d'en **améliorer l'accessibilité, la convivialité, le « vivre avec » basé sur des rapports positifs entre les usagers. En fin de compte, ne doit-on pas destiner l'espace public... au public ?** Et tendre inlassablement vers plus de partage entre les différents publics ou les différents usages, et **vers plus de sécurité et de cohérence.**

NANTES : AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD DE SARREBRÜCK : RÉÉQUILIBRAGE ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES



← AVANT  
2x2 voies rapides  
de type périurbain.



APRÈS →  
Avenue calme  
(- 15 km/h) et partagée.

© Ville de NANTES / ANAIS images

## Des recommandations de bon sens pour agir...

Le rapport du Conseil National des Transports *Une voirie pour tous* pointe toutes ces difficultés. Il interpelle l'ensemble des acteurs sur ce sujet et fait un certain nombre de recommandations. Bien évidemment, leur mise en œuvre ne se fera pas d'un coup de baguette magique... et c'est bien à tous les acteurs qu'il appartient de travailler ensemble pour progresser.

Assurer les moyens de politique globale de mobilité durable, générer l'appropriation collective des décisions et des espaces, destiner vraiment la voirie publique au public, mettre en œuvre la modération des vitesses en ville, rendre la ville accessible à tous, favoriser tant les modes de déplacement non motorisés que les livraisons en ville, tels sont quelques-uns des éléments de la « base commune partagée ».

Dans l'ensemble, ces « bonnes » résolutions reposent sur l'adoption de certaines postures, pour ainsi dire d'un « savoir-être », voire même sur une déontologie de l'action.

À titre d'exemple, il semble de bon sens de ne pas prendre de décisions annihilant les efforts d'investissement dans les transports publics, comme le développement de nouvelles voiries, de nouveaux parkings en centre-ville; de communiquer de façon honnête et transparente, sans aucune velléité de manipulation; de généraliser et d'étendre la conduite apaisée; d'adapter les rues aux modes doux et lents; d'acquiescer

le réflexe systématique et simple d'expérimenter avec des moyens mobiles avant de construire en dur; de garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non motorisés, et non pas aux modes motorisés; de développer des actions relatives aux ordures et aux déchets pour généraliser les alternatives à la présence de poubelles sur les trottoirs, etc.

Enfin, au-delà des mesures qui relèvent des décideurs locaux, on réfléchira à l'opportunité de procéder à d'importantes modifications juridiques, telles que la mise en chantier d'un code de la rue enrichi des expériences de nos voisins européens, ou encore la dépenalisation du 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 », dans le cadre d'une politique de la responsabilité des collectivités locales.

Pour assurer une cohérence d'ensemble, quelques recommandations génériques visent à rechercher des situations gagnant/gagnant :

- faire en sorte que la voirie assure un ensemble de services;
- s'organiser pour mettre en place un processus de décision et piloter les opérations;
- favoriser l'appropriation collective;
- déboucher sur des propositions partagées et durables.

## Se mobiliser pour progresser ensemble

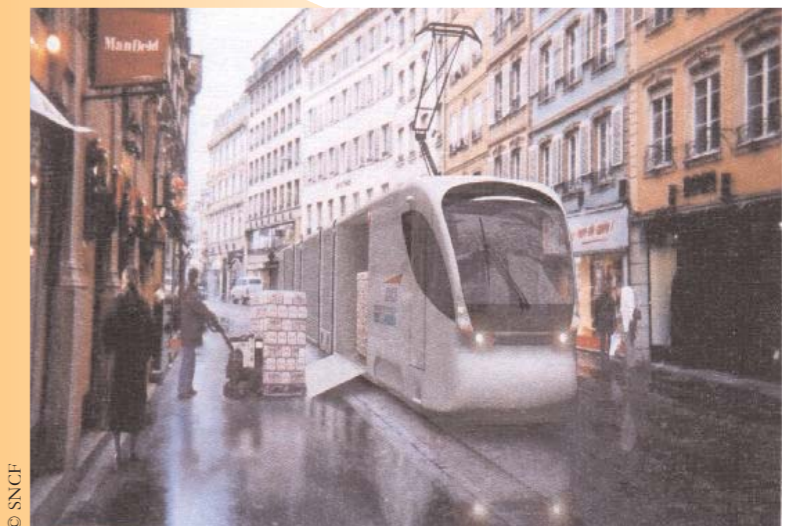
Afin de donner à cette mobilisation toute l'ampleur souhaitée, le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer mobilise les directions départementales de l'Équipement et le réseau

scientifique et technique pour lancer un programme de réflexion et d'action auquel sont invités à se joindre les collectivités locales, de même que les réseaux professionnels (AITF, ATTF, ADSTD, CAUE, FNAU...).



Coeur 30 : la ville de STOCKHOLM est passée entièrement en zone 30 en janvier 2005. Panneau de la campagne mise en place.

PARIS : projet de livraison par tram-fret (photomontage).



© SNCF