

La démarche Voirie pour Tous



Photos Jean-Charles POUTCHY-TIXIER, CGEDD

L'origine de la démarche

"Une Voirie pour Tous" est une démarche transversale initiée fin 2002 par le Conseil National des Transports pour répondre à une "demande sociale" exprimée par un certain nombre d'acteurs de l'espace public, qui s'interrogeaient sur le partage de la voirie au regard de la sécurité et de la cohabitation des usages, thème **qui reflète une préoccupation permanente des collectivités territoriales**. La démarche a été construite en partenariat avec l'ensemble de ces acteurs.

S'inscrivant dans la lignée des nombreuses politiques ou réflexions antérieures, la démarche Voirie pour Tous les prolonge par une approche globale replaçant **le public** au centre des préoccupations. Les objectifs partagés et les savoir-faire ont été reformulés et formalisés dans un [rapport](#) publié en juin 2005, présenté dans les deux pages de synthèse "[Une Voirie pour Tous : les travaux du CNT](#)".

Cette approche globale et non plus fonctionnelle de l'espace public nécessite un **changement culturel profond** pour considérer que **la normalité, c'est prendre en compte dès le départ les publics auxquels on ne pense pas** d'emblée pour créer des aménagements profitables à tous.

Principes fondamentaux de Voirie pour Tous

Quatre principes fondamentaux guident les actions d'une voirie et d'un espace public pour tous :

- **Garantir l'accessibilité incontournable** de la voirie aux différents publics et services auxquels elle est destinée.
- **Comprendre la vie "au-delà de la ville"** des différentes catégories d'habitants en périphérie urbaine et dans les villages constituant les bassins de vie, d'emploi et d'habitat ;
- **Offrir un véritable choix du mode de déplacement** à tout un chacun sans astreindre la population à dépendre uniquement de la voiture individuelle.
- **Décider et choisir en toute lucidité**, en arbitrant dans le dialogue vers de véritables propositions partagées, centrées sur l'avenir et l'intérêt général.

L'application de ces principes est déclinée dans une [plaquette de synthèse](#) éditée en septembre 2006.

La démarche Voirie pour Tous en 2010

Par son approche globale, la démarche Voirie pour Tous est souvent difficile à appréhender tant par les décideurs que par les concepteurs ou les techniciens. Ce n'est en effet pas facile, car l'addition de principes et de leur déclinaisons en objectifs ne forme pratiquement jamais un ensemble cohérent finalisé (**un ensemble de parties ne forme pas un tout**).

Ces principes simples nécessitent **de la cohérence et des méthodes**, car il faut sortir des pratiques et logiques culturelles spécialisées. Imaginer un nouvel ensemble cohérent finalisé sur de nouvelles priorités implique de **réinterroger les concepts** et de **faire preuve de créativité** pour redonner à chacun la place qui lui revient et redistribuer équitablement l'espace sans privilégier la voiture.

Portant une attention particulière à la vie locale et aux personnes vulnérables, la démarche Voirie pour Tous favorise d'abord une cohérence en amont de l'action sur la voirie et l'espace public, développe des synergies et provoque parallèlement des **économies d'échelles et de coûts**.

La démarche appelle en premier lieu à **renverser les priorités habituellement accordées à certains usages**, à certains modes de transport. En effet, bon nombre de responsables sous-estiment fortement le nombre des personnes qui ne peuvent pas disposer d'une voiture ou qui souhaitent s'en passer. Souvent perçues comme une minorité, ces personnes constituent en fait une majorité.

Une Voirie pour Tous 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 ou un autre espace public, sans inconvénient grave, voire tout simplement sans les exclure !

Hormis les obligations légales sur [l'accessibilité de la voirie](#), [les itinéraires cyclables urbains](#) et les dispositions dites du "[code de la rue](#)", "Une Voirie pour Tous" n'est ni une obligation juridique, ni une série d'actions faisant l'objet d'un plan d'actions et de financements, mais une approche globale visant à **donner du sens et de l'intelligence** adaptée à l'usage quotidien de l'espace public par tous.

Voirie pour tous, c'est aussi une **sélection de plus de 2500 documents** permettant de se documenter, de se qualifier à son rythme, de dispenser des enseignements, de faire de l'auto-formation encadrée, de favoriser le travail en commun des architectes, urbanistes paysagistes, designers, ingénieurs, géomètres... notamment à partir du site www.voirie-pour-tous.info

Les enjeux 2010-2020 de la démarche Voirie pour Tous

Touchant tant aux mobilités qu'à l'espace public, **la démarche Voirie pour Tous se centre sur la vie des gens** et les enjeux de société intégrant les préoccupations sur les alternatives au tout voiture, l'accessibilité et la sécurité de tous, le cadre de vie, en visant notamment à :

- **Assurer la qualité des espaces publics et leur appropriation par la population** avec comme objectifs prioritaires l'accessibilité, la cohabitation et le respect d'autrui.
- **Privilégier des politiques d'arrêts brefs** au stationnement sur voirie encombrant l'espace.
- **Ne pas exclure socialement** la nombreuse population qui ne possède pas de voiture en lui offrant des trajets directs, continus, sûrs, sécurisés, lisibles, attractifs et confortables
- **Rendre possible les déplacements de proximité non motorisés**, notamment à pied et à vélo, en toute sécurité dans les quartiers périurbains, les faubourgs, les banlieues, les villages des couronnes urbaines, les quartiers gérés par les établissements publics de l'État.
- **Donner la priorité** au traitement des abords d'école, au parcours le plus direct pour le plus lent, aux seniors et personnes âgées, à la complémentarité des modes de déplacements.
- **Intégrer les nouvelles pratiques de mobilité numérique** dans les programmes d'action liant mobilité et aménagement urbain
- **Produire de la sociabilité**, des services générateurs d'employabilité et d'économie locale au-delà du simple aménagement de la voirie et de l'espace public.