

Une Voirie pour Tous : les travaux du CNT



Photo fournie au COLLIAC par la mairie de Paris



Photo J.C. Pouchéy-Tixier

Les travaux du Conseil National des Transports (CNT), "**Une Voirie pour Tous – sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usages**" se composent de deux tomes écrits respectivement en 2004 et 2005, publiés en 2005 par le CNT et la Documentation Française.¹

Tome 1 : rapport du groupe de réflexion

Le tome 1² est le rapport du groupe de réflexion. Précédée du sommaire général et de l'avant propos, la synthèse incluant les 150 propositions effectuées par le groupe débute le rapport.

Introduit par un guide de lecture et terminé par une table des matières détaillée du tome 1, le corps du rapport comporte trois parties :

- ◆ **La partie 1 traite de la problématique et des enjeux.** Elle se compose de deux chapitres : le premier, "Une problématique complexe" analyse la complexité du système voirie -espace public, le second "Des principes et des enjeux" est important et destiné à tous, car il définit notamment les grands principes retenus pour guider les démarches et finaliser les actions.
- ◆ **La partie 2 traite des finalités à atteindre.** Elle est destinée essentiellement aux Maîtres d'Ouvrage et aux concepteurs, car elle développe les méthodologies systémiques cohérentes pour aborder les voiries en replaçant le public au centre des préoccupations. Elle comprend 4 chapitres. Le premier, "Approcher l'espace public comme un véritable système" détaille les 4 phases d'action à partir de l'analyse des dysfonctionnements. Le deuxième, "Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité" montre l'impasse de l'approche par les usages fonctionnels de la voirie en milieu urbain en donnant de nouvelles approches, le troisième "Destiner la voie publique aux différents publics" est au cœur des finalités à rechercher pour assurer l'accessibilité pour tous les publics et se complète par une annexe donnant une méthodologie de revue de projet. Le quatrième annonce une évidence, "Assurer la cohérence d'ensemble" qui n'est malheureusement pas toujours assurée dans la réalité.
- ◆ **La partie 3 donne des recommandations pour agir.** Elle s'adresse essentiellement aux décideurs en leur donnant des clés de réussite et des facteurs d'échec. Chacun des 4 chapitres traite une phase de la démarche systémique permettant d'établir un projet d'espace public pour tous : 1 - "Considérer la voirie comme un ensemble de services", 2 - "Mettre en place le processus de décision", 3 - "Favoriser l'appropriation collective", 4 - "Déboucher sur des propositions partagées et durables".

¹ Version Web consultable sur <http://www.voirie-pour-tous.info/Une-Voirie-pour-Tous-Rapport-du-CNT-Conseil-National-des-Transports.html>

² Les liens sur les tomes 1 et 2 (au verso) donnés ici sont ceux de la version interactive ; pour une version imprimable simple, cf. bas de la page 2

Tome 2 : Exemples et annexes (aspects thématiques)

Le [tome 2 exemples et annexes](#) développe les [aspects thématiques](#). Introduit par son [sommaire](#), il comprend quatre parties d'importance inégale. Les parties les plus importantes sont la partie 2, consacrée aux exemples complétant et illustrant le rapport, et la partie 3, développant les différentes thématiques. Ces deux parties sont abondamment illustrées par des croquis et des photographies.

- ◆ **La partie 1 traite du groupe de travail et des réflexions associées.** Elle se compose de deux courtes annexes, la première donne la "[Composition du groupe de travail et personnes auditionnées](#)", la seconde les "[Propositions et recommandations externes au groupe](#)".
- ◆ **La partie 2 complète le rapport en l'illustrant** pratiquement par des exemples et en donnant des éléments de méthode. Cette partie comprend quatre annexes, qui complètent chacune un chapitre de la 2^{ème} partie du tome 1 sur les finalités à atteindre. "[Voiries de villes et de vies](#)" débute par l'exemple d'un échec retentissant dans une ville rendue volontairement anonyme, l'analyse de cet échec permettant d'en tirer de très précieux enseignements. "[Voiries d'usages et de conflits](#)" complète le thème des conflits d'usage par des retours d'expériences tel le code de la rue belge ou la mise en œuvre de schémas d'accessibilité. "[Voiries de publics et d'usagers](#)" diffère des précédentes car elle présente une méthodologie de "revue de projet" ou d'audit destinée à assister les Maîtres d'Ouvrage et les concepteurs sur les publics et usagers véritablement destinataires de la voirie et de l'espace public. Enfin, "[Accessibilité globale et mobilité durable](#)" relie les questions d'espaces publics à celles de l'accessibilité et de la mobilité urbaine autour d'exemple concrets en France et à l'étranger.
- ◆ **La partie 3 est constituée d'annexes thématiques.** Sont successivement traités (par ordre alphabétique et non par ordre d'importance) : 7 – "[Croisement des flux, carrefours et intersections](#)", annexe très importante car située à la fois au cœur des problèmes de fluidité, d'accessibilité et de continuité des cheminements ; 8 – "[Déplacements non motorisés et modes doux](#)", qui insiste non pas sur la marche et le vélo, déjà traités abondamment ailleurs, mais sur des modes doux atypiques pour personnes handicapées, pour délivrer des marchandises, pour se déplacer assisté électriquement ou par semi-motorisation ; 9 – "[Deux-roues motorisés](#)" ; 10 – "[Livraisons et transport des marchandises en ville](#)" ; 11 – "[Ordures et déchets dans l'espace public](#)", 12 – "[Revêtements et chaussées de l'espace public](#)", thème jugé souvent mineur par les décideurs, mais se révélant parfois d'une importance capitale pour conduire des politiques finalisées sur des objectifs cohérents de développement durable nécessitant de véritables "choix politiques" ; 13 – "[Sécurité et sûreté de l'espace public](#)" ; 14 – "[Stationnement sur la voie publique](#)", thème majeur pour la réussite d'une politique globale et cohérente de mobilité durable ; stationnement et arrêts brefs sur la voie publique sont à traiter en priorité avant de réaliser des aménagements coûteux et rendus inutiles par l'anarchie d'un stationnement non maîtrisé ; 15 – "[Tarifications de zones et régulations d'accès](#)" et 16 – "[Transports en commun et transports publics](#)" où de nombreux exemples étrangers montrent que l'important n'est pas le véhicule lié à un mode, mais la transmodalité.
- ◆ **La partie 4 intitulée "Repères"** contient une liste assez complète de "[Références bibliographiques](#)", la "[Liste des sigles et abréviations](#)" et la "[Table des matières détaillée](#)" du Tome 2.

[Tome 1](#) et [tome 2](#) existent aussi en version imprimable recto-verso. A la disparition en 2010 du CNT, ses fichiers "Voirie pour Tous" ont été transférés sur le site www.voirie-pour-tous.info afin de pouvoir poursuivre dans la durée avec tous les acteurs ce processus difficile mais indispensable.