

## Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD)

Réseau d'information et de documentation pour le  
développement durable et la solidarité internationale (RITIMO)

Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports,  
l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

### Rapport<sup>1</sup>

# Une Voirie pour Tous, 5 ans après ?

d'Abdoul Mamadou LY

Ecole d'ingénieurs de l'aménagement durable des territoires

---

<sup>1</sup> La présente version de ce rapport a été amputée de la première partie destinée à l'ENTPE décrivant la mission confiée à M. Abdoul Ly par le CGEDD avec l'appui du RITIMO et du CERTU. Ont été rajoutés à ce rapport par M. Poutchy-Tixier du CGEDD les parties 3.1.3 et 3.2.2 relatives au " comité technique " et aux " autres groupes de travail " que M. Abdoul Ly n'avait pas eu le temps de terminer. Les illustrations du rapport ont également été supprimées et remplacées par les deux tableaux donnant les compositions du CODAC et du COPIL. A l'exception de ces deux ajouts et des deux tableaux, le rapport reprend intégralement le texte de M. Abdoul Ly.

# SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 LE PROGRAMME "UNE VOIRIE POUR TOUS"</b>                     | <b>3</b>  |
| 1.1 Le rapport du CNT  | 3         |
| 1.2 Les principes fondateurs du programme "Une Voirie Pour Tous" | 4         |
| 1.3 Le plan d'action du programme                                | 4         |
| 1.3.1 Les actions à caractères stratégiques                      | 5         |
| 1.3.2 Actions Voirie pour tous liées au Code de la Rue           | 5         |
| 1.3.3 Développement en réseau                                    | 6         |
| <br>   |           |
| <b>2 LA STRATÉGIE DE COMMUNICATION</b>                           | <b>6</b>  |
| 2.1 Les journées d'échanges                                      | 6         |
| 2.1.1 Présentation   | 6         |
| 2.1.2 Bilan chiffré  | 6         |
| 2.1.3 Blocages et points à améliorer                             | 7         |
| 2.1.4 Points positifs et propositions d'amélioration             | 7         |
| 3.2 La communication internet                                    | 8         |
| 2.2.1 Présentation   | 8         |
| 3.2.2 Évolutions engendrées                                      | 9         |
| <br>   |           |
| <b>3 VOIRIE POUR TOUS : UN PLAN PARTENARIAL</b>                  | <b>9</b>  |
| 3.1 Les Comités "Voirie Pour Tous"                               | 10        |
| 3.1.1 Le comité de coordination des administrations centrales    | 10        |
| 3.1.2 Le comité de pilotage                                      | 11        |
| 3.1.3 Le comité technique  | 11        |
| 3.2 Les groupes de travail                                       | 12        |
| 3.2.1 Le groupe "méthodes"                                       | 12        |
| 3.2.2 Les autres groupes de travail                              | 12        |
| 3.3 Les clubs d'échanges inter-régionaux                         | 13        |
| <br>   |           |
| <b>CONCLUSION</b>  | <b>14</b> |

# 1 - LE PROGRAMME "UNE VOIRIE POUR TOUS"

"Une voirie pour tous" est un programme transversal issu d'une réflexion du CNT (Conseil National des Transports) menée de 2003 à 2005 et portant sur la sécurité et la cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage. La multitude des usages et des usagers amena le groupe de réflexion présidé par Hubert Peigné à aborder la question avec une attention particulière à la vie locale et aux personnes vulnérables.

C'est à la suite de ce rapport que le Secrétaire Général du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a confié en 2006, à M. Hubert Peigné, la mission de piloter et de coordonner un programme d'actions de l'État intitulé "Une Voirie pour Tous". Ce programme visera alors à développer et à diffuser de nouveaux savoir-faire dans le domaine de la conception des voiries urbaines, et sera mise en oeuvre par le CERTU.

## 1.1 - Le rapport du CNT

*Le Conseil National des Transports (CNT) était jusqu'en 2010 défini comme un « organisme de concertation, associé à l'élaboration et à la mise en oeuvre de la politique des transports. Il est consulté sur les questions relatives à l'organisation et au fonctionnement des systèmes de transport, de personnes et de marchandises terrestre, aérien et maritime. A ce titre, il exécute les missions d'études et de propositions qui lui sont confiées. Il a, de plus, la possibilité de se saisir lui-même de questions qui lui paraissent nécessaires de traiter ».*

C'est dans ce cadre défini par sa mission que le CNT s'est saisi de la question de la " sécurité et de la cohabitation sur la voie publique au delà des conflits d'usages ". Ce rapport répondait aux attentes de différents publics sur le partage de la voirie entre ses différents usagers et ses différents usages. Ses conclusions font état de quelques 150 propositions faites par le groupe de réflexion et fondé sur une approche systémique de l'espace public et non plus seulement fonctionnelle.

L'approche systémique suppose une certaine complexité, caractère que l'on retrouve dans le cas précis de ce rapport dans le système "voirie-espace public". L'articulation de ces deux notions ainsi que l'analyse de la complexité du système aboutit à l'énoncé des principes et des enjeux qui guideront la démarche et la finalisation des actions du futur programme.

Ce rapport aborde les moyens de développer des méthodologies systémiques cohérentes qui replacent le public au centre des préoccupations des aménagements viaires. A cet effet elle établit un certain nombre de finalités à atteindre et qui seront destinés pour l'essentielle aux maîtres d'ouvrages ainsi qu'aux concepteurs. Outre "[Approcher l'espace public comme un véritable système](#)" par l'analyse des dysfonctionnements, le rapport du CNT met en exergue la nécessité d'une substitution des approches fonctionnelles par de nouvelles approches de la voirie urbaine afin de "[Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité](#)" et "[Destiner la voie publique aux différents publics](#)" pour assurer l'accessibilité de tous à tous les lieux et tous les services qu'offrent l'espace public.

Enfin il met en lumière une nécessité qui apparaît évidente à posteriori mais qui malheureusement n'est pas toujours assurée dans les pratiques c'est-à-dire celle "[d'Assurer la cohérence d'ensemble](#)" dans la mise en place des politiques et des projets d'aménagement.

Le groupe de réflexion termine la restitution de ses travaux par des [recommandations pour agir](#) à l'intention des décideurs, le tout étant de fournir de manière pragmatique les facteurs de réussites et ceux d'échec. En somme le rapport nous offre la présentation d'une démarche systémique qui permet d'établir un projet d'espace public à destination de tous.

## 1.2 - Les principes fondateurs du programme "Une Voirie Pour Tous"

Le rapport du CNT une fois transmis au Ministère, le Secrétaire Général confia à M. Hubert Peigné, la mission de piloter et de coordonner « Une Voirie pour Tous ». Le programme mis alors en place se basera sur le rapport précédemment explicité pour définir ses fondements. Ainsi "Une voirie pour tous" repose sur quatre principes directeurs qui ont émergé des travaux du CNT :

- **Garantir d'abord l'accessibilité incontournable** de la voirie aux différents publics et services auxquels elle est destinée : cela signifie que soit d'abord assurée 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,...
- **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 péri urbains, quelle est leur dépendance au regard de la voiture, à quels services de la vie quotidienne ils devraient accéder simplement
- **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
- **Décider et choisir en toute lucidité**, en arbitrant dans l'écoute et le dialogue sans pour autant céder aux mauvais compromis.

Ainsi ces quatre principes s'expriment plus simplement en ces quatre points :

- Accessibilité à tous / aux plus vulnérables
- Enjeux du péri urbain
- Choix du mode de déplacement
- Refus des mauvais compromis

De ces principes découlent deux conséquences pratiques importantes :

- **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
- **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.

## 1.3 - Le plan d'action du programme

Les principes du programme « Une voirie Pour Tous » une fois définis, s'en suit l'élaboration d'un plan d'actions. Celui-ci sera élaboré en fin 2007, afin de permettre une consultation de l'ensemble des partenaires pour définir les points importants, nécessaires à traiter. De 2006 à 2007, les partenaires ont eu différentes réunions, rencontres régionales et manifestation « Une voirie pour tous » pour exprimer leurs attentes. D'autres éléments ont aussi été recueillis durant des réunions avec des acteurs divers allant du cabinet du ministre aux associations en passant par des élus, des chercheurs, des professionnels...

En 2007 donc un plan d'actions pluriannuel est publié et articulé autour de trois points principaux :

- Les actions à caractère stratégique
- Les actions liées aux travaux du Code de la Rue
- Les actions de développement en réseau

Ces trois points ne constituent pas trois points indépendants les uns des autres qui doivent être vues comme la juxtaposition d'actions isolées mais bien des points présentant des liens et devant être considérés comme un tout.

### 1.3.1 - Les actions à caractères stratégiques

Les actions à caractères stratégiques sont aux nombres de quatre:

- **Une approche systémique globale** qu'il est difficile de mettre en oeuvre tant les principes s'arrêtent généralement au niveau des discours. L'association de certaines villes avec le programme, comme c'est le cas avec la commune de Lectoure ou encore Rosporden, fait bouger les choses sans pour autant permettre de surmonter l'ensemble des obstacles. Les évolutions souhaitées sont le refus des cloisonnements des services pour une approche intégrée de la voirie et de l'espace public dans un effort de collaboration des services d'Urbanisme, Habitat et Transport. Des synergies naissantes se font entre autres sur la question du vélo et du logement ou encore sur les questions relatives à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduites (PMR) et relatives aux marchandises en ville.
- **Les priorités politiques concernant l'espace public** n'existent pas assez pour favoriser une qualité intégrée de l'espace public alliant respect mutuel entre les différents usages et les différents usagers, l'accessibilité, le stationnement... Il apparaît dès lors nécessaire de mobiliser autant les décideurs que les concepteurs dans un but d'une véritable politique de mobilité et d'aménagement urbain à l'image des éco-quartiers et éco-cités mais aussi en faveurs des modes doux autant dans les villes que dans les faubourgs et les zones péri urbaines.
- **Les actions stratégiques globales** qui consistent en une mobilisation des décideurs notamment les maires sur la qualité et l'accessibilité de l'espace public dans une considération prioritaire à l'égard des usagers vulnérables. Charité bien ordonnée commençant par soi-même, une volonté d'appliquer le concept de Voirie Pour Tous doit être promue pour toutes les opérations d'intérêt national au titre de l'État exemplaire.
- **Les actions stratégiques au sein du MEEDDM** à mettre en oeuvre dans les échanges européens sur la questions des usagers vulnérables et les mesures coercitives de prise en compte. Ces actions consistent aussi en des pratiques de démocratie participative mettant en avant la co-conception et la gouvernance intégrant le vécu. Une réflexion doit aussi être mise en place sur la question de l'intégration de Voirie Pour Tous dans les textes et les pratiques de l'État.

### 1.3.2 - Actions Voirie pour tous liées au Code de la Rue

Le programme "Voirie Pour Tous" » mène conjointement avec la Direction de la Sécurité et de Circulation Routière (DSCR) des travaux qui viennent en complément des travaux plus globaux au titre du Code de la Rue. Ces travaux consistent en des actions de communication commune ou se font au travers de groupes de travail spécifiques. Au lancement de cette initiative, la décision était d'en mettre en place un nombre de cinq :

- Circulation et sécurité des nouveaux modes de déplacements urbains
- Continuité des cheminements
- Arrêts brefs
- Ordures et déchets dans l'espace public
- Zones réglementées

En ce qui concerne les actions de communication conjointe, il s'agit plus des campagnes de la DSCR :

- Sur des thématiques sur la mobilité urbaine notamment *la prise en compte des handicapés en ville, l'usage partagé de l'espace en ville*
- A l'endroit des professionnels d'une part et des forces de l'ordre d'autre part sur *la cohabitation et l'accessibilité en toute sécurité*

### **1.3.3 - Développement en réseau**

Les actions de développement en réseau portent sur plusieurs points dont les plus importantes sont la production et la diffusion de savoir-faire et la définition des partenaires susceptibles d'être intéressés et prêts à s'engager dans le programme. Cela suppose une communication adéquate et ciblée aux différents publics visés. C'est ainsi que la production des savoir-faire à des fins de diffusions se feront soit de manière traditionnelle à travers des plaquettes et des fiches, soit de manière plus moderne à travers un site internet.

## **2 - LA STRATEGIE DE COMMUNICATION**

### **2.1 - Les journées d'échange**

#### **2.1.1 - Présentation**

Les journées d'échanges constituent l'un des deux volets du programme d'action "Une voirie pour tous", l'autre étant la production et la diffusion de nouvelles connaissances à travers des guides, des fiches ou encore des ouvrages. Elles sont portées à présent par les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) et les antennes locales du Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) qui en assurent au sein des forums ou clubs inter régionaux et sont ouvertes à l'ensemble des praticiens et professionnels de l'aménagement. Les thèmes de ces journées s'adressent ainsi aux agents des services de l'État, des collectivités territoriales, aux Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE), agences d'urbanisme, acteurs de l'aménagement des espaces publics et de l'aménagement urbain et sont choisis de façon à permettre un échange d'expérience et un enrichissement mutuel pour faire évoluer efficacement les pratiques aménageuses.

Le choix des thèmes des journées d'échange se fait en collaboration, entre les CETE et les relais régionaux des différents partenaires, ces derniers ayant été pour la plupart sensibilisés et mobilisés par leurs instances nationales. Ils sont tirés des propositions du rapport du Conseil National des Transport (CNT), en fonction des priorités ou des expériences locales, de façon à permettre une appropriation de la démarche.

#### **2.1.2 - Bilan chiffré**

L'organisation des journées d'échange était prévue avec un objectif d'une chaque semestre au niveau de chaque inter-région. Mais à l'heure du bilan certaines inter-régions présentent un bilan mitigé là où d'autre en présentent un excellent; les causes de ces disparités seront évoquées ultérieurement.

Dans l'ensemble, à l'exception de trois, les CETE organisent une journée par an. Les CETE Nord Picardie et Normandie-Centre en ont organisé deux la même année alors que le CETE de l'Est n'en a toujours pas organisé. Pour l'année 2010 au mois de juin, seules deux journées ont eu lieu.

### 2.1.3 - Blocages et points à améliorer

L'atteinte de ces objectifs cités précédemment a été freinée par différentes raisons :

- la polarisation des CETE qui est à l'origine d'autres sollicitations des agents en charge de "voirie pour tous",
- un manque de moyens (humains et financiers) et de temps, ce qui relègue le programme "voirie pour tous" » dans un second plan dans la priorisation des activités,
- une réorganisation des services et un "turn-over" au niveau du personnel qui met à mal la continuité des actions du programme,
- un blocage au niveau supérieur qui ne fait pas de voirie pour tous une priorité ("*voirie pour tous ne constitue pas une mission mais une simple étude*"). Ceci est visible à travers de la différence de production entre les chargés de mission et les chefs de service. Les correspondants ont cette insatisfaction de ne pas avoir de véritable pouvoir d'action et une autonomie suffisante.

Au-delà de la question des objectifs chiffrés, il n'y pas de suites réelles émergeant de l'organisation des journées d'échange. Les différents antennes du CNFPT proposent d'organiser des formations après chaque journée à l'attention des agents des collectivités territoriales. Certains de ces formations n'auront finalement jamais lieu.

L'ensemble des journées d'échange est presque exclusivement tournée vers les agents des différentes fonctions publiques. Autant au niveau des partenaires qui viennent présenter une de leurs actions ou leurs points de vue à ces journées que chez les participants, le secteur privé est insuffisamment représenté. Plus largement cette situation est révélatrice d'une difficulté à toucher un public plus large.

### 2.1.4 - Points positifs et propositions d'amélioration

Dans l'ensemble les journées d'échange constituent une réussite par rapport au nombre de participants, à l'intérêt que leur portent ces derniers et aussi au regard de l'atteinte de leur objectif de créer un cadre de réflexion et d'échanges.

Ils ont parcouru l'ensemble des thèmes en rapport avec le rapport du CNT. La diversité des présentations (fiches du CERTU, exemples de réalisation, présentations de démarches de nouvelles) lors de ces journées assure la diversité des profils présents pour y assister.

Des propositions ressortent des entretiens avec les correspondants CETE et les partenaires pour améliorer les journées d'échanges :

- Tout d'abord faire évoluer le rôle des différents correspondants CETE dans la forme : compte-tenu du poids de la hiérarchie il est proposé de clarifier un peu plus leur mission et de la faire assigner directement par le coordonnateur du programme "Une voirie pour tous".
- Faire évoluer les journées dans de nouveaux formats pour les rendre plus attractives à de nouveaux publics. Les CETE Normandie-Centre, de l'Ouest et Nord-Picardie sont déjà engagés dans cette voie. « Une voirie pour tous » a été, par exemple, intégré dans des matinées-débats en Normandie-Centre. D'autres comptent aussi organiser une journée à l'attention des professionnels.

Définir des objectifs avant une journée d'échange, faire un compte-rendu des débats et présentations et évaluer pour ensuite poursuivre sur des actions concrètes.

## 2.2 - La communication internet

### 2.2.1 - Présentation

Dès sa mise en place, le programme voirie pour tous a nécessité la création d'un outil de communication informatique. Compte-tenu des délais et de diverses raisons notamment institutionnelles, le site internet collaboratif a vu le jour en premier. Il s'agit de <http://www.voirie-pour-tous.info> . Ce dernier est administré par M. Jacques Chatignoux en collaboration avec la mission « Voirie pour tous » et quelques partenaires du programme.

<http://www.voirie-pour-tous.info/> se définit comme étant « *un site collaboratif destiné à tous les acteurs (politiques, associations, publics, entreprises, etc.) et non aux seuls techniciens ..... Sur cette question de l'usage de l'espace public, l'État ne peut pas être le seul contributeur à la démarche et les acteurs non techniciens de la gouvernance à 5 doivent pouvoir y contribuer, comme indiqué dans le plan d'actions pluriannuel voirie pour tous de 2007 validé en CODAC (comité de coordination des directions d'administration centrale) et en COPIL (comité de pilotage) (d'où une charte non ministérielle, mais sur laquelle le ministère peut apporter des références françaises ou étrangères et des expériences). C'est un site qui permet l'expression de tiers, avec de la vie et de la réactivité (par exemple pour les projets menés avec l'UNAF (Union Nationale des Associations Familiales) et ses unions départementales). Des groupes y travaillent en Extranet, pilotés par des collectivités, des géomètres, des associations.* »

Le programme "Voirie pour tous" est aussi doté d'un site professionnel animé par le CETE de Ouest sous l'égide du CERTU, [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/) axé sur la dimension partenariale qui cible prioritairement les techniciens. Ce site se décompose en deux parties : une publique, une autre privée et surtout collaborative accessibles aux organismes composant le COPIL. L'espace ouvert à l'ensemble des internautes permet une veille de la part des professionnels, alors que les espaces collaboratifs mis en place pour les différents groupes de travail (Groupe méthodes, COPIL, COTECH (comité technique), etc.) offrent un lieu de partage sur les études et les avancées des groupes en question.

Le site professionnel est sur la ligne éditoriale du ministère, ce qui l'handicape d'une rigidité dans son contenu. Ainsi le site collaboratif permet de vulgariser des expériences internationales incompatibles avec la législation dans son état actuel.

Par exemple, les contraintes actuelles du code de la route interdisant aux voitures de rouler sur les bandes cyclables rend de fait illégales la "chaussée centrale à voie banalisée". Les sites du Ministère ne pouvant se permettre la valorisation d'un système non-conforme à la loi, le site collaboratif s'en charge tout en gardant un caractère purement informatif et certainement pas incitatif.

Les deux sites internet affichent leur complémentarité dans leur contenu. Tout d'abord le site <http://www.voirie-pour-tous.info/> a permis dans un premier temps de stocker des informations pendant la réorganisation des sites ministériels et d'échanger des documents entre le CGEDD, le CERTU et les autres partenaires. Une fois la réorganisation ministérielle terminée, des liens entre ces deux sites ont été mis en place avec des passerelles et des renvois conjoints. En outre un certain nombre de documents ne peuvent pas être mis en ligne sur les sites ministériels (pour des raisons évoquées précédemment), et d'autres, comme les films ou les études du type vélo + train, posent des difficultés techniques sur les sites du MEEDDM.

Enfin les deux sites se complètent par leur public cible. En effet si le site gouvernemental du CERTU [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/) s'ouvre d'abord aux professionnels de l'aménagement de l'espace public, le site. <http://www.voirie-pour-tous.info/> vise plutôt à s'ouvrir vers les acteurs non-techniciens, à savoir les acteurs politiques, associatifs, sociaux , économiques...



### 2.2.2 - Évolutions engendrées

Les évolutions apportées portent essentiellement sur le site professionnelabrité par le ministère [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/) géré conjointement par le CERTU et le CETE de l'Ouest. Des propositions d'évolution ont été proposées au prestataire en charge du site collaboratif. <http://www.voirie-pourtous.info/>

Le site professionnel a pour mission de constituer un outil de travail et d'échange entre les différents acteurs du programme d'action notamment à travers sa partie privée dont l'accès nécessite un compte et un mot de passe. Ainsi jusqu'au mois de mars 2010, l'ensemble des utilisateurs se connectaient avec le même compte qui est celui de l'administrateur général du site. Cette situation présentait beaucoup d'inconvénients et des risques pour la pérennité du site. En effet le fait de se "loguer" sur le même compte administrateur donnait à tout le monde les mêmes droits, à savoir ceux les plus élargis qui soient : cela allait d'une possibilité de publication à celui de la suppression pure et simple du site web.

En outre il paraît important de personnaliser l'ensemble des publications et responsabiliser les actions de tout un chacun dans son utilisation des fonctionnalités du site. Dans cette situation toutes les actions ainsi que l'ensemble des articles mis en ligne étaient au nom de Gilles Garnaudier (mission voirie pour tous du CERTU). En concertation avec M. Poutchy-Tixier (mission voirie pour tous au CGEDD) et M. Eneau du CERTU, nous avons mis en place une classification des différents utilisateurs en trois catégories :

- Les administrateurs qui ont un accès élargi à l'ensemble du site. Il s'agit des responsables qui sont en charge de la vérification du contenu des publications, de 3 agents du CETE de l'Ouest qui administrent le site dans sa globalité mais aussi le forum
- Les rédacteurs qui ont un droit de publication. Une fois leurs articles mis en ligne, les administrateurs vérifient la conformité de leur contenu et les valident. Le statut de rédacteur a été donné à l'ensemble des membres du Comité Technique en plus du coordonnateur du Groupe Méthodes.
- Les visiteurs ont un droit de visite sur la partie privée. Ils ont ainsi accès à l'ensemble de la ressource du site qui leur permet de suivre l'évolution des différents groupes de travail. Ce statut est affilié aux participants actifs à ce programme qui n'entrent pas dans les deux cas précédents
- Des statuts intermédiaires existent mais sont spécifiques à certaines personnes

## 3 - VOIRIE POUR TOUS : UN PLAN PARTENARIAL

Le programme voirie pour tous est la réponse à une attente des professionnels et des acteurs de l'aménagement de l'espace public et de la gestion de la voirie, attente prioritairement en rapport avec la question du partage de la voirie et de l'espace public. Le programme vise donc à répondre à leurs besoins par une offre d'un cadre de réflexion et des outils méthodologiques pour appréhender les projets d'aménagement à la lumière des principes de partage et de cohabitation des différents usages et usagers.

Le programme a donc été partiellement porté sur le terrain dans un premier temps par les ex Directions Départementales de l'Équipement (actuellement réorganisées en préfecture au sein des Directions Départementales des Territoires) et le Réseau Scientifique et Technique (RST) en ce qui concerne les réflexions ainsi que les actions. Se sont jointes ensuite les collectivités locales telles que la Ville de Paris ou encore le Département de Seine-Saint-Denis ainsi que les associations

professionnelles que l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France (AITF), l'association des Techniciens Territoriaux de France (ATTF), l'Association des Directeurs de Services Techniques Départementaux (ADSTD), la Fédération Nationale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (FNCAUE), la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) entre autres.

La participation de ces partenaires se fait à différents niveaux. Ils participent au pilotage du programme ainsi qu'à l'ensemble des réflexions menées en amont à par le biais de leur implication dans les différents comités de Voirie Pour Tous mais aussi au travail d'information et de formation au niveau local à travers les journées d'échanges.

### 3.1 - Les Comités "Voirie Pour Tous"

#### 3.1.1 - Le comité de coordination des directions d'administration centrale

Le Comité de coordination des Directions d'Administration Centrale (CODAC) a pour but de coordonner les stratégies et actions du ministère de l'écologie (MEEDDM) au regard du programme partenarial Voirie pour Tous, afin d'assurer une politique cohérente de l'Etat vis-à-vis du comité de pilotage (COPIL).

On peut résumer l'articulation entre CODAC et COPIL en disant que le CODAC assure plutôt la mission de maîtrise d'ouvrage alors que le COPIL assure la mission de maîtrise d'oeuvre, même si cette affirmation est très simplificatrice et réductrice au regard de la réalité.. Le CODAC définit les objectifs et les priorités, il affirme les orientations de l'Etat "facilitateur"et assure le suivi et l'évaluation de la démarche et la mise en place des moyens notamment financiers, en particulier pour le Réseau Scientifique et Technique de l'Etat. Le COPIL de son côté précise les besoins et attentes du terrain, coordonne les actions en rapport avec le programme et assure une mission éditoriale. Il valide et décide des diffusions en ce qui concerne les expériences collectées et les réflexions menées.

En 2010, le CODAC comprend les membres permanents du tableau ci-après

| Sigle | Service   | Représentants   |
|-------|---|---|
| CGEDD | Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (président)                  | Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo et pour la mission Voirie pour Tous |
| SG    | Secrétariat Général du Ministère  | Mission Stratégie, sous-direction de la formation<br>Direction de la Communication                          |
| CGDD  | Commissariat Général au développement Durable   | Direction de la Recherche et de l'Innovation  |
| DGITM | Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer                         | Direction des Infrastructures de Transports (routes)<br>Direction des Services de Transports (mobilités)    |
| DSCR  | Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières                                     | Sous-direction des actions interministérielles, bureau de la réglementation (en charge du code de la rue)   |
| DGALN | Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature                            | Sous-direction de l'aménagement durable<br>Bureaux planification, éco-cités et écoquartiers                 |
| DMA   | Délégation Ministérielle à l'Accessibilité  | Chargé de mission Voirie Espaces Publics  |
| CNT   | Conseil National des Transports   | Secrétaire Générale   |
| CERTU | Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques | Chargé de mission Voirie pour Tous au CERTU (animateur du COPIL)  |

Il n'existe pas de subordination dans le rôle joué par le COPIL vis-à-vis du CODAC, le COPIL gardant en effet une grande liberté d'action dans la mise en oeuvre de ses actions. Le coordonnateur interministériel assisté du CERTU assure la coordination et la subsidiarité entre ces deux comités.

### 3.1.2 - Le comité de pilotage

Le comité de pilotage (COFIL) constitue d'une certaine manière un organe exécutif pour le programme. Il est dirigé par M. Hubert Peigné, coordonnateur de la mission Voirie Pour Tous, assisté dans cela par Jean-Charles Poutchy-Tixier, et est animé par Bernard Eneau, chargé de la mission Voirie Pour Tous au sein du CERTU. Il se compose de membres du Réseau Scientifique et Technique du Ministère (CERTU, correspondants de CETE, services techniques de la DREIF via le Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien - LROP). Les associations précédemment citées y ont aussi un voire deux représentants. Il s'agit de l'ADSTD, l'AITF, l'ATTF, la FNAU, la FNCAUE. Le CNFPT en tant qu'organisme en charge de la formation des agents des collectivités territoriales en est membre et participe à l'ensemble des travaux Voirie Pour Tous. Il est représenté au sein du COFIL par l'Ecole Nationale d'Application des Cadres Territoriaux (ENACT) de Montpellier, en charge des formations nationales sur la voirie et les espaces publics.

En 2010, le COFIL comprend les membres permanents du tableau ci-après auxquels peuvent participer des experts individuels et des représentants d'autres organismes. selon les thèmes abordés

| Sigle    | Libellé de l'organisme  | Représentants des organismes  |
|----------|---|---|
| CGEDD    | Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (président)                  | Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo et pour la mission Voirie pour Tous |
| CERTU    | Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques | Chargé de mission Voirie pour Tous au CERTU (animateur du COFIL)  |
| ADSTD    | Association des Directeurs des Services Techniques Départementaux                           | Directeur des Services Techniques du Conseil Général du Rhône   |
| AITF     | Association des Ingénieurs Territoriaux de France   | Représentants des groupes de travail Voirie et Espaces Publics (Lille Métropole, Toulouse), ville de Paris  |
| ATTF     | Association des Techniciens Territoriaux de France  | Président et ville de Valence   |
| CNFPT    | Centre National de la Fonction Publique Territoriale  | ENACT de Montpellier (en charge des formations sur la voirie, les espaces publics et l'urbanisme)           |
| FNAU     | Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme  | FNAU  |
| FNCAUE   | Fédération Nationale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement            | FNCAUE, CAUE de Saône et Loire  |
| RST Etat | Réseau Scientifique et Technique de l'Etat  | CETE de Lyon, CETE Nord Picardie, LROP  |
| COLIAC   | Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du Cadre bâti                      | Présidente  |

### 3.1.3 - Le comité technique

Présidé par le CERTU, le comité technique est composé de l'ensemble des chargés de mission Voirie pour Tous au sein des sept Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) ainsi que du Laboratoire National de l'Ouest Parisien (LROP).

Le comité technique a pour tâche essentielle la répartition du travail défini en comité de pilotage entre les différents centres inter-régionaux du Réseau Scientifique et Technique de l'Etat, notamment pour la rédaction de fiches et de guides.

Il a aussi pour tâche de mobiliser les chargés de mission inter-régionaux sur l'organisation de formations et de journées inter-régionales d'échanges en liaison avec les antennes locales du CNFPT.

## 3.2 - Les groupes de travail

### 3.2.1 - Le groupe "méthodes"

Le groupe "méthodes" est un lieu de réflexion et de propositions qui réunit, à l'image du comité de pilotage, presque l'ensemble des partenaires publics du programme "Une Voirie Pour Tous". Le choix de ne pas associer les entreprises privées est délibéré ; il est motivé par une différence de logique entre le privé et la puissance publique. En effet les entreprises privées ont des approches moins altruistes avec le but d'obtenir des outils opérationnels afin d'appliquer les normes. L'idée est donc d'établir ces outils, de les développer pour, en temps opportun, en faire part aux organismes privés et les leur présenter. Toujours est-il que la collaboration entre le groupe méthodes et le privé existe mais sous des formes indirectes et plus par l'intermédiaire de ses membres.

Le groupe méthode a la vocation de devenir une véritable force de proposition à l'instar des "think tank", non pas dans l'organisation mais plutôt dans la production et les apports à l'égard des politiques urbaines, en premier lieu une voirie pour tous. Dans le cadre de cette dernière, les travaux menés répondent à un besoin de méthodes. La vision du groupe méthodes est d'allier audace et innovation pour mettre en place de nouveaux outils efficaces et aptes à appréhender les problèmes de la ville en prenant bien en compte les concepts de la ville durable et accessible. On peut ainsi citer l'outil **PROJECTEUR** mis en place par le LROP avec le concept de voirie pour tous.

Le groupe méthodes se donne les moyens humains de son ambition, c'est-à-dire investir dans des noyaux de créativité, mais il se heurte malheureusement à un manque de moyens financiers. Une des nouveautés instituées cette année consiste en des approches nouvelles, basées sur des compétences complémentaires des approches classiques et fonctionnelles de la voirie et de l'espace public. Avec la ville de Paris, une étude a été menée sur la perception des usagers de la traversée piétonne. La nouveauté consiste à introduire la perception psychologique pour comprendre les comportements incivils relatifs aux traversées dans Paris.

Initié par le CGEDD avec d'abord la ville de Paris, le Conseil Général des Hauts-de-Seine et le LROP, le groupe méthodes a été rejoint par les représentants des autres départements de l'Ile de France, le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) et l'USIRF (Union des Syndicats de l'Industrie Routière de France). Le CERTU participe à ce groupe de travail et est en charge de la publication des travaux issus de ce groupe de travail. Les méthodes issues de ces travaux figurent également dans la rubrique "documents méthodologiques" du site [www.voirie-pour-tous.info](http://www.voirie-pour-tous.info).

### 3.2.2 – Autres groupes de travail

D'autres groupes de travail, tant thématiques que locaux, ont été mis en place au fur et à mesure des besoins et fonctionnent avec divers animateurs utilisant des extranets des sites Voirie pour Tous. A titre indicatif, le site voirie-pour-tous.info abrite les extranets des groupes de travail sur les thèmes :

- Accidentalité des cyclistes
- Bonnes et mauvaises pratiques voirie pour tous
- Label qualité voirie pour tous
- Mobilités, espace public partagé, nomadisme
- Plans locaux accessibilité de la voirie
- Plans locaux voirie pour tous
- Stationnement des vélos dans les quartiers d'habitat collectif
- Vélo et international
- Vélo numérique
- Voirie pour tous au quotidien

Les Extranets ne sont en revanche que des outils techniques, parfois difficiles à manier pour les

néophytes, et suivi de ces différents groupes de travail est assez inégal du fait de la plus ou moins grande disponibilité des animateurs et des membres, qui rappelons-le, sont tous des bénévoles devant assumer par ailleurs leur propre travail au sein des organismes dont ils dépendent.

### **3.3 Les clubs d'échanges inter-régionaux**

Les Clubs inter régionaux forment un réseau basé sur celui des CETEs. Ce maillage permet d'utiliser des ressources existantes et de mutualiser les moyens financiers dans un souci d'efficacité économique. Ces clubs sont les chevilles ouvrières du programme, amenées dans cette mission par les représentants Voirie Pour Tous au niveau de chaque CETE.

Un club constitue un lieu d'échange et de débats sur les pratiques et les difficultés rencontrées par les acteurs publics de l'aménagement de l'espace public et de la voirie. Ils regroupent donc les collectivités territoriales à travers leurs services techniques, les agences d'urbanisme, les CAUE et les DDT (anciennement DDE). Se sont joints à ces clubs les représentants locaux des associations professionnelles partenaires du programme ainsi que ceux du CNFPT.

Le travail des clubs d'échanges est appréciable compte-tenu de la collaboration existante notamment pour les journées d'échange. Mais certaines associations se plaignent de la lenteur de réactivité des pilotes des clubs. A leur lancement celles-ci ont briefé leurs représentants locaux sur la création des clubs, les invitant à y prendre part, ce à quoi les représentants locaux auraient accepté. Or dans les faits, suivant les régions, la participation est plus ou moins grande du fait des raisons expliquées précédemment. Il apparaît donc intéressant de remotiver les partenaires pour une association plus fructueuse.

## CONCLUSION

Le programme Voirie pour Tous interpelle l'ensemble des acteurs en conceptualisant l'espace public non plus par sa seule fonction mais par tous les usages et les usagers que l'on peut y rencontrer. Il intéresse donc parce qu'il représente une approche nouvelle et démocratique qui met en avant le partage et la cohabitation par l'ensemble des usagers avec une attention particulière et très forte pour les personnes vulnérables. La vision des partenaires s'accorde sur l'essentiel du programme d'action, notamment ces principes et ces objectifs. Mais il apparaît des incompréhensions sur certains points. Des entretiens il ressort aussi des points faibles dans le déroulement du plan d'actions, points qui ont été relevé par les partenaires et auxquels ils espèrent des améliorations. Mais le programme voirie pour tous est aussi une réussite qu'on lui reconnaît sur plusieurs points et qu'il serait ambitieux de valoriser et de pérenniser afin d'aller encore plus de l'avant dans l'atteinte des objectifs.

Le programme voirie pour tous présente une diversité chez ces partenaires par les différentes compétences et les différences de missions de ces derniers. Ceci apparaît naturel au vu du caractère transversal du programme, alliant Transport et Urbanisme. Elle a associé depuis peu d'autres disciplines, notamment la psychologie pour une approche comportementale, afin de compléter sa compréhension des problèmes et arriver à mieux les résoudre. Cette approche globale qui est revendiqué n'est pas toujours comprise, elle est encore très faible dans les mentalité et les habitudes professionnelles. En effet à la question à savoir ce que représente voirie pour tous, beaucoup donnent une réponse incomplète, s'arrêtant assez souvent à la seule partie en rapport avec son ou ses domaines. Il en est même qui réduisent le programme en une promotion du vélo ou des zones à circulation apaisée. Pour les associations d'usagers cela reste encore acceptable dans la mesure où ils luttent pour des intérêts particuliers, mais quand cela vient d'un responsable technique communal ça dénote d'une incompréhension du programme. D'où la nécessité dans la communication de réaffirmer les bases et les principes qui sont le fondement du programme.

L'évaluation du programme est aussi difficile en ce sens où les collectivités "vertueuses" font des efforts et des réalisations pour favoriser le partage et la cohabitation au sein de l'espace public mais qu'au même moment, au vu de la situation globale, on se rend compte de l'énorme chantier qu'il reste à faire. Les villes de Paris et de Lille, pour ne citer que ces deux, sont fortement engagées dans le programme d'actions. Elles affirment leur volonté de placer l'utilisateur au centre de l'aménagement. Ainsi la ville de Paris assure prendre conscience qu'un traitement fonction par fonction aboutit à une accumulation de mobiliers urbains pour devenir une source de problèmes plutôt que d'avoir un effet salvateur. Cette approche transversale et globale d'un problème laisse présager des avancées notamment pour le cheminement des personnes à mobilité réduite et particulièrement les personnes aveugles ou malvoyantes. Mais pour ces dernières la situation empire plus qu'elle ne s'améliore. Un exemple donné est celui des bandes podo-tactiles qui sont très appréciées par les personnes malvoyantes ou aveugles, mais les stationnements de vélos ou de motos viennent en réduire l'intérêt du fait des obstacles qu'ils constituent. L'intérêt d'un aménagement disparaît aussi du fait des détournements d'objectif et des incivilités. D'une part les élus s'arrêtent souvent aux plans et aux politiques établies, les techniciens assez souvent aux aménagements et en fin de compte plus personne n'est présent pour assurer la police et s'assurer du respect des usagers vulnérables.

Il apparaît donc que la prise de conscience au niveau des collectivités est réelle, du moins pour les collectivités vertueuses, mais que dans la pratique, les faits suivent trop faiblement. Les réalisations en soi constituent des avancées mais bien souvent on s'arrête à l'infrastructure. De là, il paraît nécessaire, pour tous les projets en liaison avec le programme d'actions, et au-delà même tout projet d'aménagement, de mettre en place un suivi et une évaluation qui seront pensés en amont du projet. Il s'agit de bâtir des éléments de diagnostic qui mesureront d'une part les objectifs de travaux en phase de réalisation et d'entretien des infrastructures et surtout des objectifs d'utilité pour tous.