

Voirie pour tous : de la vision 2005 à celle de 2011

Point d'étape sur la vision de 2005 et orientations proposées

On peut caractériser la période 2005-2010 par une période de développement des orientations et des savoir-faire (collection du CERTU, code de la rue, fiches pratiques) et de sensibilisation des acteurs, essentiellement des techniciens, notamment par l'organisation de rencontres régionales. Un travail considérable a été fait par le CERTU.

Il est proposé que la démarche Voirie pour Tous s'oriente davantage à partir de 2011 vers une phase de gouvernance partenariale articulée autour des acteurs politiques, économiques, associatifs, techniques, vers de la communication (séduction, déclenchement de volonté par déclics vers les décideurs), des méthodes, de la pédagogie (formation, dispositifs d'autoformation personnelle, encadrée ou tutorée) avec des effets de levier jouant sur des acteurs / partenaires impliqués et relais territoriaux

L'IDRRIM pourrait être une des pierres angulaires du dispositif en proposant divers débats à conduire dans son milieu et des dynamiques événementielles progressives, en fédérant des initiatives et offrant à l'ensemble de ses partenaires des dispositifs de qualification à partir des ressources internes de ses réseaux. Il pourrait s'appuyer en cela sur le CERTU.

Les ressources pourraient provenir au plan technique du site du CERTU destiné aux partenaires du programme d'action (www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr) et au plan de la gouvernance et de la formation des 2500 documents pédagogiques, de synthèse, de méthode ou d'information (mais n'émanant pas forcément de l'Etat et ouverts sur l'expression personnelle) qui ont été sélectionnés et sont disponibles sur le site collaboratif voirie-pour-tous.info (<http://www.voirie-pour-tous.info/-Actu-PRO-Voirie-Pour-Tous-.html>), en s'appuyant sur la diversité des acteurs de l'IDRRIM avec, bien évidemment, une forte implication du CERTU.

Le code de la rue dans la démarche Voirie pour Tous

Indissociable de la démarche Voirie pour Tous, [la démarche code de la rue](#) vise à :

- assurer un meilleur partage de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers,
- offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains aux usagers vulnérables et utilisateurs de modes non motorisés.
- faire partager des règles de comportement et de cohabitation en sécurité sur les espaces publics,
- garantir en priorité l'accessibilité incontournable de tous aux lieux et aux services.

Ces aspects sont développés dans l'article et la synthèse en deux pages "[Le code de la rue dans la démarche Voirie pour Tous](#)".

Il importe de **bien veiller à ce que la démarche "Code de la rue" continue à s'intégrer et à s'articuler en permanence avec la démarche "Voirie pour Tous"**, la synergie entre ces deux démarches étant essentielle pour la réussite des mises en oeuvre sur le terrain.

Vision de la démarche "Voirie pour Tous" à partir de 2011

Trois recto-versos en format PDF présentent une vision permettant d'orienter à partir de 2011 la démarche "Voirie pour Tous" autour de ses principes et valeurs à préserver, de ses enjeux pour l'avenir, des points de doctrine à développer et de ses critères de qualité fondamentaux :

- ◆ Le recto-verso "[Une voirie pour Tous : 3 critères de qualité](#)" de 2008 rappelle les 4 principes incontournables de la démarche et 3 critères représentant les valeurs essentielles assurant la qualité de la démarche tant au plan politique qu'au plan de sa mise en oeuvre.
- ◆ Le recto-verso "[La démarche Voirie pour Tous](#)" de 2010 se termine par la présentation de 7 enjeux stratégiques de la démarche pour la période 2010-2020.
- ◆ Le recto-verso "[Mettre en oeuvre localement Voirie pour Tous](#)" de 2011 présente 12 points de doctrine à l'attention des décideurs pour la mise en oeuvre de la démarche ainsi que 6 points clés pour concevoir les projets en respectant les valeurs de la démarche.

Par ailleurs, des [repères sur la réunion du comité de pilotage Voirie pour Tous du 17 juin 2010](#) ont récapitulé quelques pistes de travail pour les 5 ans à venir, dont notamment :

- ◆ Favoriser le travail en commun des architectes, urbanistes, ingénieurs, designers, paysagistes, géomètres, ... globalement la palette des hommes de l'art.
- ◆ Cerner et préciser les questions de qualification des professionnels, en particulier autour de l'accessibilité pour tous.
- ◆ Aider à la bonne compréhension d'une démarche à la fois complexe et globale, en produisant des supports pédagogiques adaptés.
- ◆ Accélérer et amplifier le travail du groupe méthodes et le restituer sous forme appropriable par tous dont bien sûr les maîtres d'ouvrages, concepteurs et maîtres d'oeuvre.
- ◆ Approfondir les liens entre Voirie Pour Tous et divers thèmes porteurs : création d'emplois, innovations en termes de produits et de services, filières économiques, valorisation des initiatives existantes, articulation avec les centres et réseaux de compétitivité.

L'ensemble de ces éléments devrait permettre de mettre en exergue la petite dizaine de **valeurs** à partager, incontournables pour mettre en oeuvre Voirie pour Tous au plan local ainsi que les points de **doctrine** à créer à l'attention des professionnels et que les **critères** permettant d'offrir une **qualité d'usage** aux différentes populations concernées.



Photo Jean-Charles POUTCHY-TIXIER, CGEDD

Illustration de la vision : Bahnhofstraße à Zürich, Suisse

Bahnhofstraße, la rue de la gare, à Zürich, illustre tout à fait les valeurs développées par la démarche voirie pour tous : l'absence de dénivellations garantie l'accessibilité à l'ensemble des piétons et des personnes à mobilité réduite. De larges "bandes passantes" rectilignes ont été dégagées pour les piétons qui peuvent ainsi circuler en famille ou en groupe en toute sécurité. Ces bandes sont séparées des autres circulations par les arbres et le mobilier urbain.

La partie réservée à la circulation des trams est délimitée par une bande pavée légèrement en creux détectable au pied et à la canne par les aveugles et malvoyants. L'espace dégagé entre cette bande et le mobilier urbain permet la circulation des cyclistes et l'arrêt bref pour la livraison des commerces.