

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

Centre d'études sur les réseaux, les transports,  
l'urbanisme et les constructions publiques

Lyon, le 30.1.2012,



## Une Voirie pour Tous Séminaire du 16.12.2011

### Compte-rendu

## Sommaire

Participants.....	3
Introduction.....	5
Bilan du programme Une voirie pour tous.....	7
Les recommandations « initiales » du programme Une voirie pour tous.....	10
Restitution des travaux en ateliers.....	13
Échanges et débats.....	15
Conclusion du séminaire.....	17

Nota :

Tous les documents présentés ou diffusés lors du séminaire sont disponibles en ligne sur le site internet Une voirie pour tous : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr>, en particulier :

- L'ensemble des diaporamas des présentations
- Le programme et les participants
- Le bilan des actions 2006-2011 Une voirie pour tous
- L'analyse de la mise en œuvre des recommandations du CNT
- Les travaux du Conseil National des Transports (CNT) : rapport, annexes et synthèse
- Le "Guide pour les décideurs" édité en 2003 par la Commission Européenne.

## Participants

### Liste des participants

Les participants au séminaire Une voirie pour tous étaient les suivants.

Nom	Organisme
Alexandre E.	SG/DMA
Ansart C.	Certu-VOI
Bacqueville R.	CETE-NP
Balay S.	Certu-VOI
Besnard F.	CETE IdF
Blanchard G.	CETE de l'Ouest
Boillon P.	Certu- VOI
Canalis S.	ADSTD
Chazal M.	FNCAUE / CAUE 71
Corbillé M-A.	CETE de Lyon
Courbot M.	AITF
Dalin C.	Géomètre-expert - Conseil régional de l'Ordre des Géomètres-experts
Dellinger F.	Paysagiste concepteur (Fédération Française du Paysage)
Deuré C.	Egis. Bureau d'étude ingénierie - IDRRIM, Comité Rue et espace urbain
Dezert C.	AMF – Président du Comité Rue et espace urbain de l'IDRRIM
Eneau B.	DGITM/DIT
Estingoy A.	Certu-VOI
Franc G.	CETE de Lyon
Garnaudier G.	Mairie de Communay
Geffrin Y.	CGDD/DDD3
Heinrich S.	CNFPT
Hélary J-L.	Certu
Laferrère G.	FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette
Le Gal Y.	Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise
Le Roux R.	DDTM Morbihan
Lebrun D.	CGEDD
Meunier-Chabert M.	Certu-DD
Mitrani N.	SER - IDRRIM, Comité Rue et espace urbain
Peigné H.	CGEDD
Pons J-L.	CGDD/SEEI/IDDDPP4
Prochasson F.	Ville de Paris

Renneson C.	CETE de Lyon
Riou D.	FNAU / IAU IdF
Seum Souk P.	Egis / Syntec Ingénierie
Soriano G.	FRTP, représentant l'USIRF - IDRRIM, Comité Rue et espace urbain
Tassone M.	IDRRIM
Truffy J-P.	ATTF
Vautrin B.	Certu-URB
Vincent J-L.	SER (vice-président) - IDRRIM, Comité Rue et espace urbain
<b>Excusés</b>	
Granger V.	Programmist - Société Pro-Développement
Legier C.	Fédération nationale des parcs naturels – Parc du Lubéron
Marchal J-L.	Communauté urbaine de Strasbourg
Wiezmann L.	Architecte – LWA – Président des architectes conseil de l'État

---

### Participants historiques et nouveaux

Le séminaire a réuni les partenaires « historiques » du programme sont constitués des membres du COPIL (comité de pilotage) et CCDAC (comité de coordination inter-directions d'administration centrale) en élargissant le cercle à de nouveaux partenaires (entreprises, bureaux d'études, architectes, paysagistes-aménageurs, géomètres-experts...), qui peuvent être partie prenante de la démarche Une voirie pour tous (futurs partenaires potentiels) ou de personnes pouvant présenter des thématiques complémentaires qui peuvent utilement enrichir la démarche.

# Introduction

---

## Anne Estingoy

A. Estingoy, chef du département Voirie et espace public du Certu souhaite la bienvenue aux participants et les remercie de leur présence.

Elle excuse Jean-Louis Hélary, retenu de façon inopinée mais qui rejoindra le séminaire en fin de matinée.

## H. Peigné et D. Lebrun

A. Estingoy salue tout particulièrement la présence d'Hubert Peigné, pilote depuis son origine du programme Une voirie pour tous, retraité depuis quelques semaines, et Dominique Lebrun, son successeur, qui a bien voulu se joindre au séminaire.

## Co-organisation IDRRIM

A. Estingoy rappelle que le séminaire est co-organisé avec l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la mobilité).

Cette co-organisation marque la volonté du programme Une voirie pour tous de s'ouvrir plus largement aux partenaires de la sphère privée, initiée dès 2010 avec l'adhésion du SNAL (Syndicat National des Aménageurs Lotisseurs) et de Syntec-Ingénierie.

Elle marque également la volonté de travailler les complémentarités de nos deux champs d'action, pour travailler en réelle synergie.

## Nouveaux partenaires

A. Estingoy souligne la présence de nouveaux partenaires invités à l'occasion de ce séminaire.

- Les représentants des professions de :
  - paysagiste
  - programmiste
  - géomètre-expert

- Les représentants des entreprises
- La fédération des parcs naturels...

Jusqu'alors ils n'étaient pas toujours été associés à la démarche Une voirie pour tous, alors qu'ils sont acteurs de l'aménagement de la voirie et de l'espace public.

## Point charnière Une voirie pour tous

Après six ans de démarche Une voirie pour tous et de portage du programme, le séminaire trouve utilement sa place pour dresser le bilan des actions déjà réalisées, et de réfléchir aux orientations pour l'avenir.

## Objectifs du séminaire

Les objectifs proposés sont :

- dresser un bilan de l'ensemble des actions et productions réalisées dans le cadre du programme depuis 2006
- Effectuer un point d'avancement sur la manière dont ont été prises en compte des recommandations du Conseil National des Transports
- d'échanger sur les orientations pour la suite.

La journée sera très largement ouverte aux échanges afin que l'expression des attentes et besoins de chacun soit prise en compte.

## Entretiens du Certu

A noter dans les agendas, les 31.1 et 1.2.2012 se tiendront les Entretiens du Certu, consacrés cette année au thème "Métropolisation et nouvelles urbanités".

---

**Marc Tassone**

M. Tassone, directeur général de l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité) remercie les participants de leur présence et remercie le Certu de sa proposition de co-organisation du séminaire.

**IDRRIM** M. Tassone présente l'IDRRIM.

L'IDRRIM est né de la convention d'engagement volontaire du 25 mars 2009 signée par l'État, l'Assemblée des Départements de France, la Fédération Nationale des Travaux Publics, l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française, le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France, et Syntec Ingénierie, pour favoriser la mise en œuvre concrète des engagements pris dans l'esprit du Grenelle de l'Environnement en matière de conception de construction, d'entretien et d'exploitation des routes, des voiries et des infrastructures de mobilité.

L'IDRRIM a été créé début 2010 à partir de la transformation du CFTR (Comité Français pour les Techniques Routières) avec l'ambition de favoriser, développer et promouvoir une vision partagée de la conception, de la réalisation, de la maintenance, de l'exploitation et de la gestion des routes, des rues, des infrastructures de déplacement, des espaces publics de mobilité et des services associés.

Il entend développer une nouvelle forme de partenariat, en ayant comme objectif la finalité fonctionnelle des infrastructures concernées et de leurs services dans une approche de développement durable.

Il regroupe l'ensemble des acteurs concernés au niveau national comme au niveau régional, maîtres d'ouvrages publics et privés, maîtres d'œuvre publics et privés, entreprises et fournisseurs, établissements du réseau scientifique et technique de l'État, organismes de recherche et de formation publics et privés, associations paritaires public-privé.

**Comité Rue et espace urbain** Un des comités opérationnels de l'IDRRIM est le comité Rue et espace urbain, dont certains thèmes sont voisins de ceux du programme Une voirie pour tous. L'objectif du comité « Rue et espace urbain » est de traiter les questions spécifiques aux infrastructures en milieu urbain (espaces contraints, multiples modes de déplacements, nombreux échanges, difficultés techniques spécifiques...).

**Complémentarité Une voirie pour tous - IDRRIM** M. Tassone précise que certaines thématiques traitées par le dispositif Une voirie pour tous et par le comité Rue et espace urbain de l'IDRRIM sont parfois proches. Chaque démarche doit pouvoir enrichir pertinemment les travaux de l'autre, en veillant à une efficace complémentarité.

# Bilan du programme Une voirie pour tous

---

## Présentation du bilan

P. Boillon présente le bilan du programme Une voirie pour tous :

- Les journées régionales d'échanges
- Les matinées-débats
- Les groupes de travail ou de pilotage
- Les actions de formation
- Les entretiens du Certu
- Les ouvrages
- Le site internet.

(cf. présentation et éléments de bilan détaillés sur le site Une voirie pour tous).

### *Plaquette de présentation Une voirie pour tous*

La plaquette de présentation (4 pages) a été remise à jour en décembre 2011. Elle fait partie des éléments remis aux participants.

---

## Témoignage de F. Prochasson

F. Prochasson (Ville de Paris) fournit son témoignage sur le programme Une voirie pour tous et suggère des orientations pour la suite du programme.

### *Des axes structurants*

Les axes structurants qui ont été portés et qui doivent être poursuivis sont les suivants :

- Apaiser les vitesses
- Gérer l'encombrement de l'espace public
- Travailler sur la temporalité de l'espace public (usages différents en fonction des temps de la vie urbaine)
- Développer les réflexions sur la méthode :
  - Placer l'utilisateur au cœur des politiques
  - Faire évoluer la conception en mesurant mieux le décalage entre destinations des aménagements et les pratiques réelles par rapport aux comportements observés
  - Passer de guides d'aménagements à l'élaboration de référentiels
  - Comprendre l'utilisateur et ses besoins, prendre en compte le confort de l'utilisateur
- Tirer parti de l'apport de la sociologie, de la psychologie dans la conception de la voirie sur les principes d'Une voirie pour tous.

---

## Témoignage de R. Le Roux

R. Le Roux (DDTM 56) présente le contexte actuel des DDT/DDTM en lien avec le programme Une voirie pour tous :

- La fin de l'ingénierie publique pour les DDTM
- La mission de portage des politiques publiques prioritaires
- Le Grenelle de l'environnement
- L'opportunité du programme Une voirie pour tous, qui propose une philosophie, le code de la rue, qui constitue un outil et la sécurité routière, qui doit être une exigence constante
- Le choix stratégique de la DDTM de profiter de l'expérience acquise pour s'orienter vers le conseil.
- 

### Plan de mobilité urbaine

Il présente ensuite les travaux réalisés par la DDTM dans le cadre d'une démarche « Plan de mobilité urbaine » qui articule dans des documents de programmation les enjeux et thématiques suivantes :

- Sécurité routière
- Accessibilité
- Modes doux et TC
- Paysages et déplacements
- Urbanisme et déplacements.

---

## Témoignage de M. Courbot

Marc Courbot (AITF) présente son témoignage sur le programme Une voirie pour tous et propose des orientations pour la suite.

Face au constat que les collectivités doivent faire face à des demandes d'aménagements croissants avec des budgets décroissants, il conviendrait de développer les orientations suivantes :

- Améliorer l'ergonomie des espaces publics et « la lisibilité générale »
- Vulgariser les méthodes de conception
- Trouver l'équilibre du « faire plus avec moins »
- Développer la production de fiches de synthèse à destination des élus.

Il est noté que la notion de coût global pourrait être développée, en intégrant en particulier les bénéfices du programme Une voirie pour tous dans le domaine de la santé.

### Place du végétal

M. Tassone souligne que le coût global doit effectivement être pris en compte, mais qu'il ne doit pas conduire à diminuer la place de l'arbre et plus largement du végétal dans la conception de l'aménagement.

---

## Témoignage de C. Dezert

C. Dezert (Maire adjoint de la ville d'Avon) apporte son témoignage en tant qu'élu sur le programme Une voirie pour tous, et insiste en particulier sur les aspects suivants :

- Nécessité de réaliser les arbitrages en toute connaissance de cause (la somme des intérêts particuliers n'est pas l'intérêt général)
- Impératif de faire comprendre les enjeux des projets d'aménagements aux administrés (en particulier, expliciter les principes du projet qui ne sont pas négociables tels l'accessibilité ou le partage de la voirie, et bien les différencier avec des points qui peuvent évoluer en fonction des apports et des remarques de la population)
- Besoin de faire évoluer les mentalités dans le temps pour amener les habitants à mieux partager les usages de la voirie et de l'espace public.

Il semble en tout état de cause très nécessaire de développer des actions de pédagogie en accompagnement des projets d'aménagements.

---

## Témoignage de G. Garnaudier

G. Garnaudier (Maire Adjoint de Communay) présente la démarche d'élaboration conjointe d'un PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public) et d'un PDD (Plan de déplacement durable) dans sa commune.

### Questions ou difficultés

Cette double démarche (PAVE et PDD) est mise en perspective du programme Une voirie pour tous. Les questions ou difficultés qui ont été rencontrées peuvent être des pistes utiles pour la suite du programme :

- Difficulté pour les petites communes de contracter avec un prestataire pour la réalisation d'un PDD ou d'un PAVE (comment monter le cahier des charges ? Comment choisir le prestataire le plus adapté ?)
- Nécessité de pédagogie en direction des habitants (besoin de connaissances techniques solides, construction d'un argumentaire)
- Besoin de faire comprendre qu'un aménagement ne règlera pas tous les problèmes, ni même ne doit chercher à régler des problèmes qui relèvent surtout de la gestion et de la police
- Comment dépasser les contradictions apparentes entre réglementations lorsque c'est nécessaire (concilier écluses et vélos par exemple)
- Comment imposer aux entreprises le respect des dimensions Une voirie pour tous dans les phases travaux (accessibilité, sécurité, continuité des cheminements...), comment sensibiliser le personnel de chantier ?
- Difficulté de sortir du standard en matière de mobilier urbain
- Comment gérer les interventions successives des différents maîtres d'ouvrages ?

### Apports de la démarche Une voirie pour tous

G. Garnaudier pointe les apports de la démarche Une voirie pour tous :

- Une source documentaire ... sous réserve d'y avoir accès (problématique des petites collectivités)
- Mise en relation de tout un réseau de praticiens
- Une approche globale de la problématique.



---

**Intervention de  
F. Dellinger**

F. Dellinger (Fédération française du paysage) réagit sur les différentes présentations et témoignages.

**Usage et confort**

Il faut revenir aux questions de qualité d'usage et de confort pour l'utilisateur. Ces deux questions doivent traiter aussi bien les fonctions circulatoires que des autres fonctions (de rencontre, d'échanges...).

**Forme des espaces**

Il convient aussi de revenir aux formes des espaces publics, à leurs rôles, et veiller à la qualité de ces espaces.

**Nécessité de se  
professionnaliser, de  
capitaliser et de  
diffuser sur les  
champs de la nature  
en ville**

F. Dellinger indique qu'il lui semble que les professionnels français restent sous-représentés dans les débats et colloques internationaux sur le rôle des infrastructures vertes et les services de la nature en ville, thématiques pourtant bien présentes à l'international et particulièrement chez les aménageurs anglo-saxons alors que des compétences nationales existent.

**Biodiversité**

Il souligne que les principes de partage d'usage et d'approche globale sont très intéressants ; il conviendrait d'y intégrer également les questions de biodiversité (déplacement des animaux) et de prise en compte plus forte des plantations (puits à carbone et rôle de climatisation dans le milieu urbain).

**Gestion de l'eau**

La conception des espaces publics dépasse la réponse aux besoins des usagers. Par exemple, l'articulation de la ville, de la voirie et de l'espace public avec la dimension de la gestion des eaux pluviales doit également être prise en compte (forme de l'espace public, création de jardins de pluie...). La complexité de ces projets du fait de la multiplicité des acteurs est soulignée.

**Coût global**

Le coût global doit intégrer les questions environnementales.

**Transversalité**

La dimension transversale entre les services et entre les professions doit également progresser par la pédagogie et la discussion.

---

**Remarque de  
C. Deuré**

C. Deuré (Egis) souligne que les restrictions budgétaires des collectivités touchent également les études des aménagements.

Dans ce contexte, il est parfois difficile d'intégrer les préoccupations globales de la démarche Une voirie pour tous.

---

**Témoignage de J-  
P. Truffly**

J-P. Truffly (ATTF) fait part des attentes de l'ATTF vis-à-vis du programme Une voirie pour tous :

- Poursuivre le découplage des usages des différents espaces de la ville
- Développer la démarche Une voirie pour tous en s'appuyant sur le niveau régional (relais de chacun des partenaires nationaux de la démarche Une voirie pour tous local)
- Entretenir les synergies nécessaires entre les différents acteurs et professions.

## Les recommandations « initiales » du programme Une voirie pour tous

### Les recommandations du CNT : l'origine du programme Une voirie pour tous

Le programme national d'action Une voirie pour tous tient ses origines des travaux du CNT (2005) sur la sécurité et la cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage.

Le titre du rapport issu de ces travaux était « **Une voirie pour tous - Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage** ».

Reprenant à son compte les conclusions du rapport, le ministre en charge des transports a lancé en 2006 le programme national d'action pour promouvoir et diffuser les principes d'aménagements énoncés par le rapport.

### Le rapport du CNT

Le rapport du CNT (2005) est la restitution de cette vaste réflexion, impliquant de nombreux groupes de travail.

Il se définit comme :

« une base commune partagée pour rappeler des **principes**, formuler des **finalités**, **proposer pour agir** et **poursuivre** dans la durée un processus long, difficile mais indispensable, nécessitant l'implication de multiples acteurs.»

### Mise en œuvre des recommandations

Le document détaillé, diffusé préalablement au séminaire rappelle chacune des **150 recommandations** et explicite différents types de contributions du programme Une voirie pour tous à leur mise en œuvre.

Ce document permet de dresser un bilan en distinguant :

- Les recommandations bien prises en compte par Une voirie pour tous
- Les recommandations à conforter
- Les recommandations orphelines qu'il conviendrait de développer.

Ce point d'étape permettra d'orienter la suite du programme de façon pertinente.

### Présentation de synthèse

P. Boillon présente en séance une synthèse de cette analyse (cf. document d'analyse détaillé et diaporama de présentation en ligne).

D'une manière très macroscopique, on observe qu'une grande majorité des recommandations a été largement déclinée et mise en œuvre dans le programme Une voirie pour tous, grâce aux actions de l'ensemble des partenaires. On peut citer plus particulièrement :

- Élaborer des méthodes pour les personnes et instances en charge de l'espace public
- Élaborer des guides et des outils thématiques
- Faire évoluer la réglementation
- Mettre en place un réseau de compétences et développer la formation.

Toutefois, certaines des recommandations, qui touchaient à des orientations de politiques publiques très générales sortaient du champ de périmètre du programme.

### Une thématique à développer : sécurité et sureté urbaine

Une dimension, pointée par les recommandations du CNT et qui mériterait d'être plus développée concerne la sécurité et la sureté urbaine.

L'exposé suivant se propose de présenter les enjeux de cette thématique.

## Les recommandations « initiales » du programme Une voirie pour tous (suite)

### La sécurité/sûreté dans les opérations d'aménagement

Gersende Franc et Marie-Aude Corbillé (CETE de Lyon) présentent le Point d'Appui National sûreté sécurité urbaine du CETE de Lyon intervenant sur tout le territoire avec pour missions:

- La veille, la capitalisation et la diffusion des bonnes pratiques
- L'accompagnement des services déconcentrés: méthodologie pour l'évaluation des projets, suivi d'opérations, d'études de sécurité publique, formations...
- L'animation du réseau des services déconcentrés.

### Les partenaires

Les principaux partenaires du point d'appui national sûreté sécurité urbaine sont les suivants :

- MEDDTL : DGALN, SG, PUCA
- Ministère de l'Intérieur (SGCIPD, référents sûreté)
- Union Sociale pour l'Habitat
- Forum Français pour la Sécurité Urbaine
- CVA Aménageurs
- IAU Idf
- ANRU
- Bureaux d'études
- Architectes (P. Landauer, JL Laforgue)
- École Nationale pour la Rénovation Urbaine
- Chercheurs...

### Un guide à paraître

Le point d'appui national sûreté sécurité urbaine est sur le point de publier un guide relatif à la sécurité/sûreté dans les opérations d'aménagement.

Les principales orientations du guide sont présentées.

Le guide détaille les éléments à intégrer dans l'aménagement. Pour être et se sentir plus en sûreté, l'usager doit pouvoir :

- Percevoir les signes qu'il existe un garant des lieux
- S'orienter facilement
- Garder un contrôle visuel lors de ses déplacements
- Bénéficier d'une surveillance naturelle
- Se sentir intégré à la cité
- Savoir quel comportement adopter selon les lieux
- S'approprier ses lieux de vie ...
- ... et ce à tout moment
- Bénéficier de l'aide des pouvoirs publics si nécessaire.

## Les recommandations « initiales » du programme Une voirie pour tous (suite)

---

### Réactions et remarques

La présentation de ce guide sur la sécurité et sureté des opérations d'aménagement suscite un vif intérêt des participants.

G. Laferrère (Fédération des usagers de la bicyclette) souligne que les éléments présentés, mais plus largement les principes Une voirie pour tous, devraient faire l'objet de formations initiales en direction de toutes les écoles de formation de l'ensemble des professionnels impliqués.

G. Blanchard (CETE de l'Ouest) souligne la très intéressante convergence de différentes démarches :

- Une voirie pour tous
- Sécurité-sureté
- Santé...

Elles nécessitent en effet une approche globale intégrant toutes les dimensions de la problématique et un cadre fortement partenarial.

---

### Témoignage de Y. Le Gal

Y. Le Gal (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise) présente son témoignage sur la démarche Une voirie pour tous en développant 4 thématiques particulières :

- Apaisement ou fluidité : comment concilier qualité de la vie locale et vie économique ?
- L'enjeu du péri-urbain : peut-on imaginer des avenues départementales ?
- Oser la mixité : comment faire co-exister tous les usages dans les espaces contraints ? Entre mixité et séparation, comment hybrider les réponses techniques ?
- Créer des ambiances de tranquillité et de sécurité indispensables ?

Il développe également la question des formats de communication et de diffusion qui, par expérience, lui semblent les plus efficaces tant auprès des élus qu'en réunion publique (courte vidéo...)

---

### Intervention de B. Eneau

B. Eneau (DGITM/DIT/MARNN) rappelle toute l'attention que la DGITM porte à la démarche Une voirie pour tous.

Il précise que les crédits 2012 sollicités (180 k€ en T9 et 20 k€ en T3) ont été validés.

## Restitution des travaux en ateliers

### Atelier 1 : quels vecteurs de diffusion pour la démarche Une voirie pour tous ?

S. Canalis (ADSTD) présente la restitution de l'atelier « Quels vecteurs de diffusion pour la démarche Une voirie pour tous ? » structuré selon les thématiques suivantes :

- La visibilité d'Une voirie Pour Tous
- Les journées d'échanges
- L'appui des services de l'État
- Les actions de formations
- Les réseaux.

Il est tout d'abord souligné qu'il n'y a aucun intérêt à recourir au sigle « UVT », le sigle n'est connu que des initiés, et que l'appellation « Une voirie pour tous » est à la fois plus élégante, explicite et donc préférable.

#### La visibilité d'Une voirie pour tous

Il faut donner plus de visibilité à Une voirie pour tous et mieux faire connaître la démarche. Il serait par exemple utile qu'elle figure dans Wikipédia.

#### Les journées d'échanges

Concernant les journées techniques qui sont des temps importants du programme Une voirie pour tous, les pistes suivantes sont formulées :

- Ouvrir très largement les journées aux différentes professions techniques et être pro-actifs vis-à-vis de nouveaux partenaires
- Ouvrir les journées d'échanges aux élus en les invitant directement (mailings), leur faire connaître le programme Une voirie pour tous
- Impliquer le niveau régional
- Être en capacité de dupliquer les journées dans différentes régions pour démultiplier les participants
- S'appuyer et promouvoir le label conjoint Une voirie pour tous / COTITA
- Exploiter les canaux de diffusion de l'IDRRIM.

#### L'appui des services de l'État

Il conviendrait de s'assurer de l'appui des services de l'État :

- Le lien avec la sécurité des déplacements rend opportune l'intervention des services déconcentrés de pour promouvoir le programme Une voirie pour tous
- Il serait opportun d'obtenir une circulaire demandant aux préfets la mobilisation des services de l'État sur cette thématique qui croise différentes politiques de l'État : accessibilité, Grenelle, .... afin d'amplifier le portage local du programme Une Voirie pour Tous par les DDT(M).

#### Les actions de formations

Les actions de formation pourraient développer les axes suivants :

- S'appuyer sur le CNFPT
- Promouvoir les formations en direction de l'ingénierie privée
- Identifier le réseau des écoles pour introduire de la formation initiale Une voirie pour tous
- Examiner avec les CAUE le lien à effectuer avec les élus.

#### Les réseaux

Sur le sujet des réseaux d'échanges, de diffusion de connaissance :

- Il convient de diversifier, multiplier les réseaux, quitte à être foisonnant
- Identifier les réseaux d'élus afin de diffuser à leur intention (et prévoir pour eux en particulier des éléments très synthétiques).

## Restitution des travaux en ateliers (suite)

---

### Atelier 2 : Une voirie pour tous et la transversalité, comment investir les démarches transversales émergentes ?

D. Riou (FNAU) rapporte les travaux de l'atelier « Une voirie pour tous et la transversalité, comment investir les démarches transversales émergentes ? ». Il met en avant les points suivants :

- Le label Une voirie pour tous
- La distanciation avec les travaux du CNT
- La démultiplication des actions
- L'identification des démarches en synergie
- Les problématiques des petites collectivités
- La composante économique.

#### *Le label Une voirie pour tous*

Le « label » Une voirie pour tous constitue une référence qu'il est important de conserver en interne comme en externe.

Il est noté que ce label n'est cependant pas une fin en soi, il faut toucher les utilisateurs de la démarche Une voirie pour tous.

#### *La distanciation avec les travaux du CNT*

Il convient de tourner la page de la démarche du CNT et de ne plus forcément y faire référence.

#### *La démultiplication des actions*

Il serait nécessaire de démultiplier les actions que peuvent mener le tandem Certu-coordonateur en constituant des groupes de travail sur des sujets thématiques particuliers.

Il sera utile de passer en revue le réseau des contacts des différents partenaires.

#### *L'identification des démarches en synergie*

Il serait utile d'effectuer un point des démarches en synergie avec le programme Une voirie pour tous pour tisser des connections dans ces réseaux.

#### *Les problématiques des petites collectivités*

La problématique des petites collectivités qui disposent de peu de moyens et de peu de ressources techniques doit être traitée avec une attention particulière.

#### *La composante économique.*

La composante économique (économe) du programme Une voirie pour tous doit être mise en avant.

Le budget transport est aujourd'hui un réel enjeu et une approche mobilité durable doit être recherchée.

## Restitution des travaux en ateliers (suite)

---

### Atelier 3 : Quels axes pour une approche globale conception/gestion/maintenance des aménagements ?

F. Prochasson (Ville de Paris) restitue les travaux de l'atelier « Quels axes pour une approche globale conception/gestion/maintenance des aménagements ? ».

Trois points sont mis en avant :

- Un métier de programmiste de l'espace public
- Des approches de bon-sens à privilégier
- Le cas des micro-aménagements.

#### Un programmiste de l'espace public

Le programme Une voirie pour tous a fait émerger la nécessité d'une réelle programmation de l'espace public qui devra mettre les usages au centre des préoccupations, tout en intégrant les différentes fonctions de l'espace.

Cependant, bien souvent, la commande des maîtres d'ouvrages aux acteurs de l'ingénierie ciblent des items particuliers, sans mentionner l'attente d'une approche globale de l'aménagement.

Par ailleurs, les questions de gestion et de maintenance ne sont pas suffisamment intégrées dès l'amont alors qu'elles doivent être pensées dès la conception, voire la programmation.

Le Certu devrait produire des documents à destination de la maîtrise d'ouvrage de manière à l'aider et l'accompagner dans ses choix, en proposant en particulier des approches concrètes du coût global de l'aménagement.

#### Approches transversales et de bon-sens

Le caractère qualitatif du programme doit être l'objet d'une attention constante, ce qui constitue un défi, l'espace public étant un système très transversal et très complexe. Sur ces champs, la transversalité entre les thématiques ainsi que l'interdisciplinarité trouvent toute leur importance.

Dans toutes ces réflexions, il est essentiel d'avoir une approche globale et de privilégier la transversalité à la technicité.

#### Les micro-aménagements

Il convient également d'être attentif aux nombreuses interventions en milieu urbain car elles ne font pas toujours l'objet d'une conception les replaçant dans une vision globale de l'aménagement.

Cette absence de conception conduit fréquemment à des incohérences dommageables à l'espace public.

#### En conclusion

L'aménagement de la voirie et de l'espace public requiert de véritables démarches de programmation en associant étroitement élus et techniciens.

## Échanges et débats

**Réactions et débats** Des réactions et débats font suite à la restitution de ces différents ateliers.

**Enjeux de réalisation des travaux** La programmation et la conception sont des éléments centraux. Ils doivent intégrer les problématiques liées à la réalisation des travaux (chantier, matériaux, gêne...).

**Coût global** C. Deuré indique que l'approche globale d'un aménagement est un objectif à atteindre, mais que la démarche est complexe et que les temps passés sont nécessairement plus importants. Les coûts d'ingénierie sont donc renchérissés, ce qui est délicat dans un contexte budgétaire difficile (en particulier pour les petites collectivités).

Il est toutefois souligné qu'une approche globale à l'amont permet d'éviter de coûteuses reprises ultérieures.

**Concertation et faisabilité** Il est rappelé que la concertation tient un rôle central dans la conduite d'un projet, et qu'il convient d'adopter une approche très pédagogique vis-à-vis du grand public.

Il faut aussi savoir rester pragmatique et rester dans des scénarios réalisables (technique du possible).



## Échanges et débats (suite)

---

### Articulation entre Une voirie pour tous et l'IDRRIM

J-L. Héлары souligne que si en apparence le programme Une voirie pour tous et la mission du comité Rue et espace urbain de l'IDRRIM sont relativement proches, leurs vocations sont clairement distinctes.

### Une voirie pour tous

Le programme Une voirie pour tous s'est plutôt construit sur les questions de fonctionnement, de conception, d'usages et met en exergue la définition du programme.

Il développe la production de méthodologies, de guides, il accompagne l'évolution de la réglementation et met en place des réseaux de diffusion de compétences et de formations.

Les aspects de programmation mériteront d'être approfondis dans deux directions :

- Distinguer plusieurs typologies de cas et d'espaces (requalification de la rue ordinaire, les petites interventions qui font appel au micro-aménagement (type double-sens cyclable), la création de voirie du lotissement...)
- Capitaliser les expériences et les retours de terrain, pour mettre en lumière des principes généraux d'aménagements.

### Comité Rue et espace urbain

Le comité Rue et espace urbain inscrit ses travaux dans la continuité de ceux du CFTR (Comité Français pour les Techniques Routières).

Il est naturellement plus orienté vers la mise en œuvre et la matérialisation des projets de voiries et d'espaces urbains.

Par nature, ses activités s'orientent plutôt sur les thématiques de matériaux (choix, fonctions de guidage, mise en œuvre, tenue au temps, évolutivité...) et de management de chantier (nuisances, contraintes environnementales, contraintes de mise en œuvre...).

Il est noté que le programme Furet (visant à assurer une moindre gêne des chantiers est déjà engagé (en lien avec le CETE IdF, Egis, la Ville de Paris...).

### Une articulation des rôles à définir

Les orientations proposées font consensus.

Il conviendra maintenant de décrire de façon précise cette articulation des deux démarches, de manière à exploiter au mieux leurs complémentarités et d'en assurer une forte coordination.

## Conclusion du séminaire

---

### Dominique Lebrun

D. Lebrun pointe divers aspects qui lui ont semblé essentiels :

- Le programme Une voirie pour tous, c'est oser la mixité, et il faut le faire comprendre aux élus, et le faire partager aux riverains, aux citoyens, aux électeurs...
- La voirie et l'espace public ne doivent pas devenir les variables d'ajustement dans un contexte de contraintes budgétaires fortes.
- La voirie et l'espace public exigent, pour être conçus dans l'orientation du programme Une voirie pour tous, des métiers techniques solides (ingénieurs, architectes, urbanistes, paysagistes, géomètres-experts...) qui s'associent également les compétences des psychologues, sociologues, ergonomes... pour aboutir à des espaces pleinement partagés et appropriés.  
Les élus ont besoin d'équipes de professionnels pour les accompagner et maîtriser ces multiples dimensions des aménagements.
- Un aménagement Une voirie pour tous ne coûte pas plus cher qu'un autre : les économies sont à rechercher à l'aune du coût global.
- Les élus sont les décideurs qui portent, orientent et décident des projets. Il est important d'impliquer fortement les élus dans le programme Une voirie pour tous.

---

### Jean-Louis Héлары

J-L. Héлары souligne plusieurs éléments de conclusion :

- Au sein des nombreuses productions du Certu, le domaine de la voirie est celui qui assure le plus de ventes ce qui témoigne que les besoins et les attentes des différents acteurs sont très fortes.
- De la rue à l'espace public, l'approche doit passer de la fonctionnalité à la convivialité, il convient d'intégrer ces différents degrés d'approches dans les modes de conception.
- La séparation des trafics, des flux et des usages a trouvé aujourd'hui sa limite. Les usages exclusifs et dédiés de certains espaces ne sont plus viables dans la plupart des cas et il faut revoir les anciennes logiques de séparation et de cloisonnement.
- Les entretiens du Certu se tiendront les 31.1.2012 et 1.2.2012 sur le thème « Métropolisation et nouvelles urbanités », les participants sont chaleureusement invités à s'y joindre.

---

### Pierre Boillon

P. Boillon tient à remercier l'ensemble des intervenants, partenaires, membres du comité technique, membres du comité de pilotage et de coordination inter-DAC pour leur active participation à la réalisation de cette journée.

\*

\*

\*