

Bilan en 2010 de la mise en oeuvre des 150 propositions du rapport du CNT de 2005

Le rapport du Conseil National des Transports (CNT) « Une Voirie pour Tous » de juin 2005 a formulé **150 propositions** dont la plupart étaient liées et inter connectées, c'est-à-dire qu'une mise en œuvre partielle de certaines actions sans mise en œuvre des autres actions liées n'aurait eu ni effet ni résultat. Ces 150 propositions étaient réparties en 12 grands objectifs stratégiques d'actions :

1. Poursuivre le processus "Voirie pour Tous"
2. Développer les méthodologies systémiques voiries et services
3. Actualiser les outils techniques de la voirie
4. Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle
5. Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public
6. Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable
7. Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces
8. Destiner vraiment la voie publique au public
9. Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville
10. Favoriser les modes de déplacements non-motorisés
11. Mettre en synergie des actions thématiques
12. Élargir la réflexion sur les fonctions d'accueil de la voirie

Le présent document vise à faire le point 5 ans après sa publication de la mise en oeuvre de ces propositions. Il complète le rapport "Une Voirie pour Tous, 5 ans après ?" établi en juin 2010 par M. Abdoul LY, ENTPE.

Afin de faciliter la lecture et contrairement à l'usage, ce document va d'abord présenter les principales conclusions de ce bilan, puis un bilan synthétique par grand objectif stratégique d'actions avant d'entrer dans le bilan détaillé de la réalisation des propositions du CNT.

Principales conclusions du bilan ci-après

Sur les 150 propositions, 32 ont été mises en oeuvre entre 2005 et 2010 (21 %), 57 ont été engagées dans le cadre d'un processus pluriannuel (38 %) et 61 n'ont pas encore été engagées (41 %).

Les réussites

- ♦ La poursuite du processus Voirie pour Tous a été engagée au-delà des espérances vis-à-vis des services techniques des collectivités territoriales, notamment grâce à la mobilisation du CERTU et des écoles du CNFPT
- ♦ L'actualisation et la mise en place d'outils techniques est elle aussi un succès grâce à la mobilisation du Réseau Technique et Scientifique de l'État avec le soutien et la participation des techniciens des collectivités territoriales
- ♦ Le renforcement des outils juridiques a été bien engagé avec le lancement de la démarche "code de la rue", la mise en oeuvre de la démarche "livraisons en ville", la réglementation concernant les voies vertes destinées aux déplacements non-motorisés.

- ◆ La qualification des élus et techniciens a été une priorité mise en oeuvre par le CERTU, les CETE, le CNFPT et les ENACT, notamment via les journées d'échanges régionales.
- ◆ La mise en place de moyens pour mettre en oeuvre des politiques globales sur les transports publics, le développement de l'usage du vélo, l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, le démarrage des "zones propres" telles que définies par la Commission Européenne le 28 juillet 2004 dans le cadre des objectifs européens de contribution des transports au développement durable.
- ◆ La prise de conscience pour destiner vraiment la voie publique au public (enfants, personnes âgées, etc.) et non aux seuls usagers de la route a été bien appropriée par certaines collectivités territoriales dont des grandes villes.
- ◆ La politique de modération des vitesses en ville a été bien engagée et mise en oeuvre, notamment avec les aires piétonnes, les "nouvelles" zones 30 et les zones de rencontre.
- ◆ Les modes de déplacements non-motorisés ont été favorisés, notamment grâce à la nomination d'un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.
- ◆ Des actions thématiques ont été mises en synergies, notamment grâce au traitement sans dénivellations d'espaces publics facilitant à la fois l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, la livraison de marchandises en ville, le déplacement des Personnes Aveugles et Malvoyantes.
- ◆ Des réflexions sur les fonctions d'accueil de la voirie ont été élargies grâce aux travaux lancés par le PREDIT et le PUCA au titre des mobilités, des cités et quartiers "durables".

Les lacunes et les actions restant à développer

- ◆ Le développement du concept "Voirie pour Tous" vis-à-vis de certains professionnels (architectes, urbanistes, paysagistes,...), des acteurs économiques, des acteurs sociaux, de la société civile et de ses associations représentative reste encore embryonnaire.
- ◆ Malgré la mise en place d'un groupe de travail sur les méthodes, aucune restitution écrite des travaux n'a été publiée à destination de l'ensemble des acteurs.
- ◆ Concernant les outils techniques, aucune réflexion ni recherche théorique n'a été engagée sur la modélisation des flux des modes de déplacements autres que la voiture (notamment en ce qui concerne les piétons, les cyclistes, les deux-roues motorisés,...)
- ◆ Au plan juridique, les questions de dépenalisation et déconcentration du stationnement, fondamentales pour mettre en oeuvre des politiques globales, n'ont pas été clairement soumises au législateur. Il en est de même pour les sanctions différenciées, la circulation des deux-roues motorisés.
- ◆ Le respect de la règle souffre d'un manque de contrôles. Le seuil des amendes est encore relativement bas au regard de la plupart des pays de l'Union Européenne, la notion de stationnement gênant et mettant en danger les piétons Personnes à Mobilité Réduite (interruption des cheminements concernant notamment les Utilisateurs de Fauteuils Roulants, obstacles dangereux pour les Personnes Aveugles et Malvoyantes) n'est pas encore intégrée dans le code. Les réflexions sur le traitement des incivilités de la voie publique n'ont pas été engagées avec l'ensemble des partenaires concernés pour la construction d'un cadre global de référence conduisant à des mesures et propositions.

- ◆ La sensibilisation du grand public et la qualification de l'ensemble des acteurs au partage de la voirie souffre encore d'un manque de campagne nationale d'information. Cela concerne également les modifications juridiques apportées dans le cadre de la démarche "code de la rue".
- ◆ La mise en oeuvre de politiques globales souffre d'un manque d'exemplarité de l'État (Plans de Déplacements d'Administrations, appropriation de la démarche Voirie pour Tous par les établissements publics de l'État). Un certain nombre de points restent à traiter : moyens financiers, taxes dissuasives, tarifications, mise en cohérence et articulation des différents textes (code de la route, de la voirie, des collectivités locales), politiques de stationnement et d'arrêts brefs, lutte contre l'excès d'usage de la voiture.
- ◆ La démarche d'appropriation collective des espaces publics mériterait d'être développée vers les différents publics et usagers en donnant du sens, luttant contre les idées reçues, créant des visions partagées...
- ◆ Des réflexions sont encore à développer concernant la mobilité des personnes sans voiture, le vécu quotidien des habitants du périurbain, la protection des piétons et des cyclistes par rapport aux deux-roues motorisés, le partage de la voirie lié au développement des modes de déplacements semi-lents et électriques.
- ◆ Le réflexe de créer des synergies pour mettre en oeuvre des solutions originales n'est pas encore entré dans les moeurs. C'est notamment le cas pour les synergies fauteuils roulants – poussettes – livraisons. Des exemples montrent encore que des modifications axées sur un seul problème peuvent déstructurer un plan d'ensemble où tout se tient. Les thématiques encore peu présentes pour la création de synergies sont l'arrêt et le stationnement des artisans, le transport à la demande copulé au portage à domicile, les dépose-minute, l'accessibilité des services à la personne, les trajets à dégager de tout obstacles pour les publics non-motorisés....
- ◆ Il est très difficile de trouver des études, des recherches ou des réflexions consultables et utiles sur l'articulation des espaces publics avec les espaces (privés) riverains.

Bilan synthétique par grand objectif stratégique d'actions

Il est difficile d'effectuer un bilan de réalisation chiffré de la mise en oeuvre des propositions. Le principe choisi pour établir le taux de réalisation a été de qualifier chaque proposition en trois possibilités : réalisé ; engagé et/ou en cours (notamment pour les processus lents et/ou continus) ; non engagé. Le ratio se fait ensuite sur le nombre de propositions par grand objectif stratégique. Cette indication des pourcentages est à relativiser, car il est très difficile d'estimer les degrés de réalisation de chaque action et a fortiori de chaque objectif stratégique d'action.

- 1 - **Poursuivre le processus "Voirie pour Tous"** : réalisé ou engagé à **85 %**.
- 2 - **Développer les méthodologies systémiques voiries et services** : réalisé à **7 %**.
- 3 - **Actualiser les outils techniques de la voirie** : réalisé ou engagé à **83 %**.
- 4 - **Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle** : engagé à **21 %**.
- 5 - **Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public** : réalisé ou engagé à **90 %**.
- 6 - **Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable** : réalisé ou engagé à **39 %**.
- 7 - **Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces** : **non encore engagé** au niveau national ; engagé localement à **40 %**.

- 8 - **Destiner vraiment la voie publique au public** : réalisé ou engagé à 77 %.
- 9 - **Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville** : réalisé ou engagé à 93 % .
- 10 - **Favoriser les modes de déplacements non-motorisés** : réalisé ou engagé à 69 %.
- 11 - **Mettre en synergie des actions thématiques** : réalisé ou engagé à 55 %.
- 12 - **Élargir la réflexion sur les fonctions d'accueil de la voirie** : réalisé ou engagé à 92 %.

Bilan détaillé de la réalisation des propositions du CNT

Les 150 propositions sont reprises avec les codes de couleur suivants : **le vert correspond aux propositions mises en oeuvre ou réalisées** ; **le jaune foncé aux propositions engagées ou en cours** ; **le rouge aux propositions non encore engagées**. Par mesure de simplification, chaque proposition a été résumée en 1 à 3 lignes.

1 Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous"

- 001 Assurer une ville accessible à toutes les personnes et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et usagers vulnérables, mais aussi aux livraisons de marchandises : **engagé et en cours**.
- 002 Changer le concept de normalité en perdant l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides : **engagé et en cours (processus long d'ouverture d'esprit)**.
- 003 Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous" dans la durée avec mise en réseau : **réalisé**.
- 004 S'appuyer sur une équipe dédiée ou une instance nationale ayant pour mission de suivre, de piloter le processus "Une Voirie pour Tous" : **réalisé**.
- 005 Analyser et comprendre ce que vivent les personnes et les ménages dans le périurbain, et surtout ce qu'ils vivront demain : **engagé et en cours**.
- 006 Rendre la ville accessible à tous en permanence, réduire les incivilités, les contournements et les transgressions de règles : **engagé et en cours**.
- 007 Poursuivre dans la durée les efforts envers la société civile afin d'arriver à un espace public co-produit qui ne débouche plus sur des mauvais compromis : **non encore engagé**.

2 Développer les méthodologies systémiques voiries et services

- 008 Développer, évaluer et perfectionner la mise en oeuvre d'approches systémiques : **engagé mais non restitué**.
- 009 Développer les expérimentations permettant d'offrir aux collectivités des méthodes pour intégrer un ensemble de services répondant aux besoins dans des espaces publics accessibles à tous : **non encore engagé**.
- 010 Mettre en œuvre l'approche de l'espace public en termes de services à satisfaire et la restituer sous forme de guide méthodologique ou de recommandations : **engagé mais non restitué**.
- 011 Faciliter la diffusion des méthodes et outils des guides européens "Prospect" adaptés au partage de l'espace public auprès des élus et des techniciens : **réalisé et mis en ligne**.
- 012 Développer en France les méthodes faisant appel à des panels de citoyens : **non encore engagé**.
- 013 Transposer à la voirie et à l'espace public les engagements de la charte des services publics locaux : **très timidement engagé**.

- 014 Établir un modèle méthodologique national de charte de partage de la voirie à partir de chartes existantes : *non encore engagé.*
- 015 Développer les chartes de comportement pour les conducteurs de deux-roues motorisés (cf. Pays-Bas) : *non encore engagé.*
- 016 Poursuivre les expérimentations, les évaluations et les adaptations locales des approches systémiques : *très timidement engagé.*
- 017 Développer les recherches et études comparatives pour analyser les facteurs de réussite et d'échec. En tirer des "facteurs de succès" : *non encore vraiment engagé.*
- 018 Associer les différents types de services par rapport aux différents types de voiries. Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public : *non encore engagé.*
- 019 Offrir un véritable aménagement - service de l'espace public : *très timidement engagé.*
- 020 Analyser la conception, la co-gestion et l'exploitation des grands espaces privés ouverts au public pour en tirer des méthodes : *très timidement engagé.*
- 021 Combiner innovations technologiques et innovations organisationnelles : *très timidement engagé.*

3 Actualiser les outils techniques de la voirie

- 022 Réactualiser et mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides : *réalisé.*
- 023 Demander au CERTU d'élaborer un nouveau "guide général de la voirie urbaine" : *engagé sous forme de publications thématiques de la collection "Une Voirie pour Tous".*
- 024 Élaborer un "guide des ordures et déchets de l'espace public" : *réalisé sous forme de fiches.*
- 025 Lever les incohérences entre divers guides techniques modaux pour l'aménagement de carrefours destinés à tous : *démarche engagée.*
- 026 Établir de nouveaux modèles et outils mathématiques permettant de modéliser les flux de déplacement de personnes tous modes : *non encore engagé.*
- 027 Réviser les processus existants permettant d'assurer la coordination des services et des acteurs de la voie publique : *engagé et en cours.*

4 Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle

- 028 Légaliser les travaux de la MIQCP sur "Les espaces publics urbains" de novembre 2001 par une définition juridique claire des notions de voie publique et d'espace public : *non encore engagé.*
- 029 Mettre en chantier un code de la rue : *démarche lancée, décrets publiés.*
- 030 Établir une véritable police pour les usages incivils de la rue : *non encore engagé au plan national.*
- 031 S'assurer de l'efficacité du système de police et de répression qui va nécessairement avec l'instauration des règles au service de tous : *non encore engagé au plan national.*
- 032 Amplifier la politique du respect des règles basée sur le "contrôle - sanction" : *non encore vraiment engagé au plan national.*
- 033 Dépénaliser le stationnement : *proposition de loi non adoptée.*
- 034 Décentraliser le stationnement aux structures intercommunales : *proposition de loi non adoptée.*

- 035 Instituer des allègements de taxes sur les espaces logistiques relais : *non encore engagé.*
- 036 Faire du métier de chauffeur livreur une profession à part entière en redéfinissant ce métier dans les conventions collectives : *réalisé.*
- 037 Augmenter très fortement le montant des amendes pour non-paiement du stationnement et rejoindre au moins la moyenne européenne : *non engagé.*
- 038 Accroître la répression envers les deux-roues motorisés en infraction et développer les fourrières à deux-roues motorisés : *non encore engagé.*
- 039 Différencier les cyclistes et les automobilistes pour l'application des sanctions, différencier les deux-roues motorisés des voitures dans le Code de la Route : *réflexion engagée par la DSCR.*
- 040 Considérer l'arrêt et le stationnement (dont les motos) sur les aménagements cyclables et les trottoirs comme dangereux vis-à-vis des cyclistes et des Personnes à Mobilité Réduite (contravention de 4^{ème} classe avec mise en fourrière) : *non encore engagé.*
- 041 Doter les voies vertes d'un statut juridique: *réalisé.*

5 Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public

- 042 Généraliser l'approche systémique de l'espace public dans les formations : *engagé et à poursuivre.*
- 043 Poursuivre les qualifications des différents réseaux professionnels et techniques : *engagé et à poursuivre vers les architectes, urbanistes, paysagistes, géomètres experts.*
- 044 Développer la qualification à l'espace public considéré comme support de services : *à poursuivre.*
- 045 Former les différents acteurs pour la mise en œuvre opérationnelle de l'accessibilité à tous : *réalisé.*
- 046 Développer les journées interprofessionnelles "sécurité et cohabitation sur la voie publique" vers les décideurs et les praticiens : *réalisé.*
- 047 Développer les compétences requises pour mettre en œuvre une voirie pour tous aux niveaux national et local : *réalisé et à poursuivre vers d'autres professions.*
- 048 Diffuser largement les outils ainsi que les exemples d'aménagements modestes et peu coûteux permettant de "gagner du temps en allant moins vite" : *réalisé et à poursuivre.*
- 049 Constituer un corpus ; dynamiser le milieu associatif ; développer les publications, sensibiliser les responsables d'enseignement aux déplacements non-motorisés ; susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires : *engagé et à poursuivre.*
- 050 Sensibiliser les automobilistes à la prise en compte les deux-roues dans la circulation et inclure ce thème dans les formations au code et la conduite dispensées par les auto-écoles : *prévu dans la réforme du permis de conduire.*
- 051 Former les personnels chargés de la propreté de la voirie à ne pas perturber les trajets des Personnes à Mobilité Réduite par des conteneurs, des poubelles : *à engager dans chaque collectivité locale.*
- 052 Mettre en place des formations initiales et continues au métier de chauffeur – livreur : *réalisé.*

6 Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable

- 053 Assurer l'exemplarité de L'État dans les missions de conseil et dans les actions concernant l'accessibilité des voiries pour tous : *à mettre en place au niveau local.*

- 054 Rendre l'État exemplaire pour mettre en œuvre rapide les Plans de Déplacements d'Administration (PDA) : *à réaliser*.
- 055 Construire la politique de transports publics comme un service de base pour tous : *réalisé*.
- 056 Donner aux collectivités locales les moyens de mener leur politique avec des outils juridiques (dépénalisation du stationnement, tarification des déplacements urbains) : *non encore engagé*.
- 057 Donner les moyens aux collectivités de définir leurs règles et de mettre en œuvre leurs politiques urbaines : *engagé et à poursuivre*.
- 058 Positionner l'espace public dans la mobilité durable d'une ville accessible à tous : *réalisé*.
- 059 Homogénéiser les approches et assurer les cohérences entre centres et périphéries : *très peu engagé*.
- 060 Assurer une qualité durable de l'espace public sur des critères de qualité de vie, de ville et de services : *fiche réalisée, mais démarche non encore vraiment engagée*.
- 061 Assurer une approche d'ensemble cohérente qui ne se limite pas à superposer différentes mesures sans les articuler entre elles : *non encore bien ancré dans les esprits*.
- 062 Identifier les besoins, les attentes et les dysfonctionnements pour dégager les réponses optimales en adoptant une approche systémique et ergonomique : *engagé dans certaines villes*.
- 063 Donner un choix élargi de solutions pour les modes de déplacement : *engagé et à poursuivre*.
- 064 Agir sur l'aspect économique des déplacements pour orienter les choix des usagers (tarification par exemple) : *non encore engagé*.
- 065 Développer des stratégies s'attaquant non pas à la voiture, mais à l'excès d'usage de l'automobile : *très timidement engagé*.
- 066 Dédier en priorité les voies convoitées à espace rare et restreint aux déplacements ou aux activités humaines de proximité, en y supprimant le stationnement sur voirie : *très timidement engagé*.
- 067 Optimiser la politique de stationnement payant des véhicules motorisés (dont 2 roues-motorisés) pour favoriser des mobilités durables alternatives : *non encore engagé au plan national*.
- 068 Développer les politiques d'arrêts brefs couplées à des Zones à Trafic Limité et au développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile" : *non encore engagé*.
- 069 Appliquer les recommandations de 2004 et 2005, sur les livraisons en ville et les espaces logistiques urbains : *engagé et à poursuivre*.
- 070 Instaurer l'affichage extérieur visible de la classe Euro des véhicules de livraison et des poids lourds pour instituer les "zones propres" définies par la Commission Européenne en 2004 dans le cadre des objectifs européens de contribution des transports au développement durable : *engagé*.

7 Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces

- 071 S'appuyer sur le "Guide pour les décideurs" de la Commission Européenne (2003) pour la mise en place du processus de décision sur l'espace public : *engagé et à poursuivre*.
- 072 Construire le processus de décision sur l'espace public à partir d'enjeux hiérarchisés : *peu engagé*.
- 073 Organiser la participation au processus de décision avant d'élaborer un projet en co-conception : *engagé très localement sans appui de l'État*.

- 074 Piloter le processus décisionnel sur l'espace public avec l'aide de personnes impartiales et responsables qui aient une vision censée de l'avenir : *engagé très localement sans appui de l'État.*
- 075 Intégrer des groupes ressources dans le processus de décision : *très peu fréquent.*
- 076 Organiser le dialogue à partir des problèmes, enjeux et finalités préalablement définies : *très rare.*
- 077 Organiser le dialogue en le construisant sur des relations de confiance : *à créer dans la durée.*
- 078 Organiser le dialogue en rapprochant demandes et besoins en toute transparence : *très rare.*
- 079 Communiquer de façon honnête et transparente, sans aucune velléité de manipulation : *très rare.*
- 080 Se confronter aux objections sans entrer dans une logique primaire et savoir écouter : *à poursuivre.*
- 081 Faire comprendre, faire partager, faire élaborer un savoir permettant en suite de faire agir : *rare.*
- 082 Montrer ce qui réussit ailleurs, donner du sens, mettre en synergie : *engagé et à poursuivre.*
- 083 Se donner les clefs de la réussite en se basant sur les recommandations du rapport CNT: *engagé.*
- 084 Proscrire les décisions annihilant les efforts d'investissement dans les transports publics : *engagé.*
- 085 Piloter, décider et choisir en toute lucidité sans céder aux mauvais compromis ; résister au désir de "l'inaugurable visible" : *très rare.*

8 Destiner vraiment la voie publique au public

- 086 Garantir en priorité l'accessibilité incontournable, telle l'intervention rapide des services de secours et de sécurité ou la possibilité d'accès aux personnes handicapées : *engagé et à poursuivre.*
- 087 Veiller à ce que les dispositifs techniques n'entravent pas l'accessibilité : *engagé et à poursuivre.*
- 088 Destiner la voie publique au public et non à l'utilisateur : *très timidement engagé.*
- 089 Favoriser l'accès au plus grand nombre des voiries et de leurs services : *engagé et à poursuivre.*
- 090 Apporter une attention particulière aux usagers vulnérables, notamment au droit des carrefours : *engagé et à poursuivre.*
- 091 Prêter une attention particulière aux personnes qui n'ont pas le choix : *engagé et à poursuivre.*
- 092 Offrir aux personnes sans voiture des conditions de déplacement de qualité : *non vraiment engagé.*
- 093 Imaginer un espace public pour tous les publics : *engagé et à poursuivre dans la durée.*
- 094 Comprendre le vécu qu'ont et qu'auront les Personnes à Mobilité Réduite : *engagé et à poursuivre.*
- 095 Concevoir des espaces publics avec les connaissances des personnes en situation de handicap et effectuer ainsi des améliorations de l'espace public profitables à tous : *engagé et à poursuivre.*
- 096 Imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accès en fonction de priorités préalablement hiérarchisées : *engagé et à poursuivre.*
- 097 Mettre en œuvre des solutions intelligentes et profitables à tous par l'examen des publics et des usagers cibles : *engagé et à poursuivre.*
- 098 Effectuer systématiquement des examens et des "revues de projet" avec les différentes catégories de publics et usagers : *non vraiment engagé.*

9 Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville

- 099 Assurer la maîtrise des temps de déplacement au lieu de vouloir augmenter les vitesses : *engagé*.
- 100 Éviter de spécialiser l'espace public lorsque le trafic peut être ralenti et réduit : *réalisé en ZCP*.
- 101 Limiter la multiplication d'aménagements spécialisés pour chaque catégorie d'usagers : *assimilé*.
- 102 Banaliser davantage les espaces publics affectés à des usages variables selon le moment : *engagé*.
- 103 Mettre en œuvre des actions permettant d'assurer des allures homogènes : *réalisé et à poursuivre*.
- 104 Réhabiliter les voiries avec des dispositifs qui ont montré leur pertinence et leur efficacité : *engagé*.
- 105 Généraliser et étendre la conduite apaisée : *réalisé grâce aux politiques "ville 30"*.
- 106 Abaisser les pointes de vitesses. Réduire la vitesse excessive là où elle empêche le développement de la vie locale : *engagé et à poursuivre*.
- 107 Étendre largement le système des Zones à Trafic Limité : *timidement engagé*.
- 108 Mesurer les temps perdus ou gagnés par les différents usagers suite aux mesures de modération des vitesses de pointe des véhicules à moteur : *engagé et à poursuivre*.
- 109 Généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de l'espace urbain : *en cours dans certaines villes*.
- 110 Traiter les voies résidentielles en conduite apaisée : *assimilé et bien généralisé*.
- 111 Constituer des espaces de circulation séparés pour les flux circulant à des vitesses différentes sur les axes principaux : *rendu obligatoire par la loi dans le code de l'environnement (L228-2)*.
- 112 Regrouper ou partager les usages de la voirie en fonction des priorités préalablement définies : *engagé et à poursuivre*.
- 113 Utiliser les techniques de représentation virtuelle sans omettre d'expérimenter avec des moyens mobiles avant de construire en dur : *engagé, mais réflexe restant encore à acquérir*.

10 Favoriser les modes de déplacements non-motorisés

- 114 Observer les besoins des nouveaux matériels pour les déplacements non-motorisés et les modes doux : *engagé par le CERTU et la DSCR*.
- 115 Garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non-motorisés : *engagé et à poursuivre*.
- 116 Assurer en priorité la protection des utilisateurs de modes de déplacement non-motorisés vis-à-vis des deux-roues motorisés rapides : *dans le code de la rue (principe de prudence), non appliqué*.
- 117 Redistribuer l'espace public par un véritable dialogue : *effectué dans des codes de la rue locaux*.
- 118 Assurer des cheminements accessibles et de largeur suffisante aux Personnes à Mobilité Réduite par l'instauration d'une bande devant toujours être dégagée de tout obstacle : *non encore engagé*.
- 119 Généraliser les trottoirs traversants : *instauré en 2010 dans le code de la route*.
- 120 Offrir aux modes de déplacement doux des cheminements courts, directs, sûrs, continus, lisibles, confortables, agréables, éclairés, entretenus : *engagé et à poursuivre*.
- 121 Libérer les trottoirs et généraliser le stationnement hors trottoir pour les deux-roues motorisés : *engagé et à poursuivre*.

- 122 Assurer des largeurs suffisantes de trottoirs aux piétons pour permettre le passage de familles, de groupes, d'enfants accompagnés, etc : *intégré dans les PAVE et à réaliser dans ce cadre.*
- 123 Permettre aux modes semi-lents d'avoir un espace de circulation à vitesse intermédiaire (6-15 km/h) pour toutes les catégories de public : *non encore engagé hors ZCP.*
- 124 Assurer la continuité des itinéraires des modes non-motorisés : *non encore ancré dans les esprits.*
- 125 Favoriser les actions en faveur des déplacements doux domicile – école : *engagé et à poursuivre.*
- 126 Généraliser les double sens cyclables : *intégré dans le code de la rue et largement réalisé.*

11 Mettre en synergie des actions thématiques

- 127 Mettre en synergie différents problèmes pour faire émerger des solutions originales : *peu engagé.*
- 128 Ne pas déstructurer un plan d'ensemble dans lequel les actions sont en synergie : *très rare.*
- 129 Assurer les synergies entre les programmes "La rue du futur", "Une Voirie pour Tous", "Ville Accessible à Tous" : *engagé et à poursuivre dans la durée.*
- 130 Poursuivre le développement des synergies entre les politiques de la ville et le traitement des espaces publics pour tous : *engagé et à poursuivre.*
- 131 Intégrer dans les livraisons en ville le problème des artisans, du transport à la demande, du portage à domicile et des emplacements réservés à la sécurité : *non vraiment engagé.*
- 132 Mettre en synergie la gestion des emballages et déchets des commerces avec la création de Points d'Accueil Logistique, ainsi que la gestion des colis par les magasins relais : *engagé et à poursuivre.*
- 133 Privilégier les politiques d'arrêt bref sur chaussée au stationnement de longue durée pour assurer l'essentiel des services intéressant la population et aider les professionnels : *non vraiment engagé.*
- 134 Faire évoluer la réglementation et les pratiques afin que les surfaces à dégager de tout obstacle soient identifiables : *non encore engagé.*
- 135 Aménager des espaces piétonniers sans dénivellations profitables ainsi à de nombreux usagers : *largement réalisé.*
- 136 Prévoir pour les deux-roues des chaussées et des peintures sur chaussée drainantes, unies, à texture non lisse et non glissantes : *engagé mais non généralisé partout.*
- 137 En l'absence de synergie, arbitrer et trancher en imposant, favorisant, permettant, défavorisant ou excluant certains usagers : *réalisé localement et à poursuivre.*

12 Elargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie

- 138 Approfondir les recherches sur les espaces riverains : *non vraiment engagé.*
- 139 Affecter des crédits de recherche au profit des mobilités non-motorisées : *en cours au PREDIT.*
- 140 Prélever de l'espace automobile au profit des deux roues : *engagé et à poursuivre.*
- 141 Libérer des places de stationnement pour voitures au profit de places pour deux-roues motorisés : *bien engagé et à poursuivre.*
- 142 Séparer les emplacements de stationnement pour les vélos et les emplacements de stationnement pour les motos et scooters : *largement réalisé.*

- 143 Développer les Techniques d'Information et de Communication (TIC) pour améliorer l'usage des réseaux existants : *largement réalisé*.
- 144 Développer des types de deux-roues motorisés urbains à faible vitesse et peu polluants : *engagé*.
- 145 Développer les réflexions et les actions expérimentales sur la prise en compte des deux-roues motorisés et sur leur cohabitation avec les autres publics et usagers : *engagé et en cours*.
- 146 Instaurer des actions simples et efficaces pour les livraisons : *guides établis et plans engagés*.
- 147 Développer des actions alternatives à la présence de poubelles sur les trottoirs : *cf. fiches CERTU*.
- 148 Évaluer les impacts des fortes amendes et des "brigades propreté" sur le respect des règles instituées et sur la propreté effective de l'espace public : *engagé et à poursuivre*.
- 149 Concevoir des voiries et espaces publics permettant l'affectation variable : *recherches engagées*.
- 150 Approfondir les réflexions sur la réduction des performances physiques des véhicules urbains et la restriction des accès urbains pour les véhicules agressifs : *engagé et à poursuivre*.

Il est à noter que certaines propositions ont été par la suite légèrement modifiées ou reformulées en termes d'objectifs au fur et à mesure de l'avancement du programme et des retours effectués en comité de pilotage et des évaluations issues du terrain. Les finalités poursuivies n'ont toutefois pas été modifiées.

Le CERTU a estimé qu'il lui faudrait plus d'une dizaine d'année de travail pour réaliser l'ensemble des études, rédactions et publications de fiches et guides, développement de méthodes, évaluations de terrain et d'exemples étrangers contenu dans le plan pluriannuel d'actions "Voirie pour Tous".