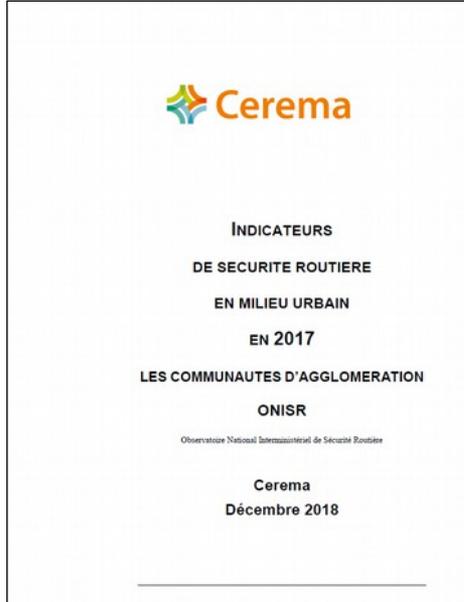


Publications Cerema

Nancy : les 19,20 et 21 novembre 2019

**Recensement des
nouvelles publications**

Sécurité routière



Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2017 – Les communautés d'agglomération ONISR
(décembre 2018) [lien](#)

Sécurité routière



Les piétons la nuit en milieu urbain
Analyse de la mobilité
Données Enquêtes Mobilité 2009-2015



RAPPORT D'ÉTUDE
décembre 2018

Trois rapports du Cerema viennent approfondir la connaissance de la mobilité et de l'accidentalité des piétons la nuit en milieu urbain

(mars et décembre 2018) [lien](#)

- Les piétons la nuit en milieu urbain - Analyse de la mobilité - Données Enquêtes Mobilité 2009-2015
- Les piétons la nuit en milieu urbain - Analyse de l'accidentalité - Données BAAC 2010-2014
- Les piétons hors agglomération - Analyse de l'accidentalité - Données BAAC 2008-2012

Sécurité routière

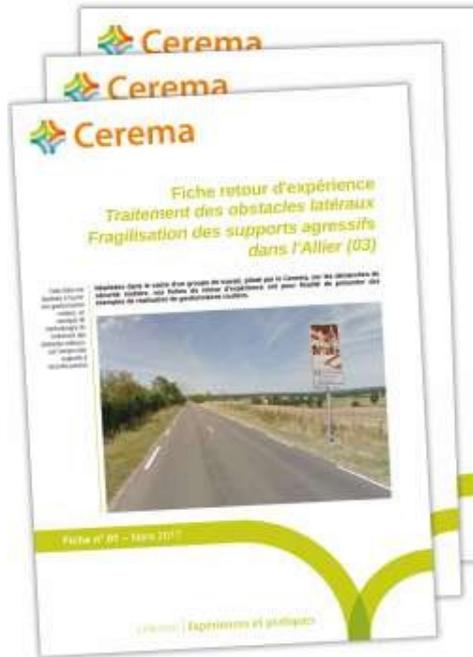


Démarches de sécurité routière - Fiches de présentation

- Panorama Général
- Évaluation des incidences sur la sécurité routière
- Les audits de sécurité routière
- Suivi continu de la sécurité d'un réseau : patrouillage et suivi de l'accidentalité
- Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires "ISRI"
- Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE)
- Traitements des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération

(mars 2019) [lien](#)

Sécurité routière



Démarches de sécurité routière - Fiches de retour d'expérience

- Traitement des obstacles latéraux Fragilisation des supports agressifs dans l'Allier (03)
- Traitement des obstacles latéraux Traitement des arbres sur la RN 13 dans l'Eure - Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest
- Sécurisation d'un itinéraire via l'utilisation de la démarche - « Route plus sûre, route sans accident » par le Département de Seine-Maritime
- Sécurisation d'un itinéraire via l'utilisation de la démarche SURE par le Département de l'Isère
- Pratiques et méthodes mises en oeuvre en matière d'analyse des accidents mortels Conseil départemental des Côtes d'Armor
- Sécurisation d'itinéraires par l'application de la démarche SURE Province Sud de Nouvelle-Calédonie

(juillet 2019) [lien](#)

Mobilité



Véhicules et mobilités autonomes : Quelles attentes citoyennes pour demain ?

(mai 2019) [lien](#)

La nouvelle réglementation pour les Engins de Déplacements Personnels motorisés (EDPM)

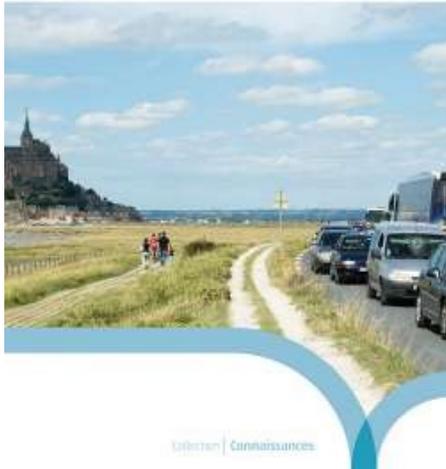
(novembre 2019) [lien](#)



Mobilité



Connaître la mobilité touristique
Guide méthodologique pour la réalisation d'enquêtes



Connaître la mobilité touristique – Guide méthodologique pour la réalisation d'enquêtes (avril 2019) [lien](#)



Transports urbains et tourisme

Pratiques françaises pour une mobilité touristique durable

La France est une des premières destinations touristiques mondiales, avec 81 millions d'arrivées de touristes internationaux. En outre, près de 30% des Français partent en vacances, soit 60 millions de Français chaque année. En fait, le tourisme représente 7% du PIB du pays. Les enjeux économiques de cette activité sont donc particulièrement stratégiques.

Pour les touristes, l'accès de plus d'une fois à la population française, et particulièrement dans les zones littorales, nécessite des services qui doivent mettre en place des politiques publiques adaptées et ce d'autant que l'objectif gouvernemental est d'accueillir 100 millions de touristes d'ici 2020. Mais en fait, et afin que la France garde son rang international, les conditions d'accueil et de déplacement des visiteurs doivent atteindre un meilleur niveau de service et une qualité qui répondent au mieux aux besoins des touristes et aux enjeux environnementaux.



Transports urbains et tourisme - série de fiches

(avril 2019) [lien](#)

Mobilité

Mobilité dans les villes moyennes - Trois échelles territoriales d'analyse

(janvier 2019) [lien](#)



Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ?

(janvier 2019) [lien](#)

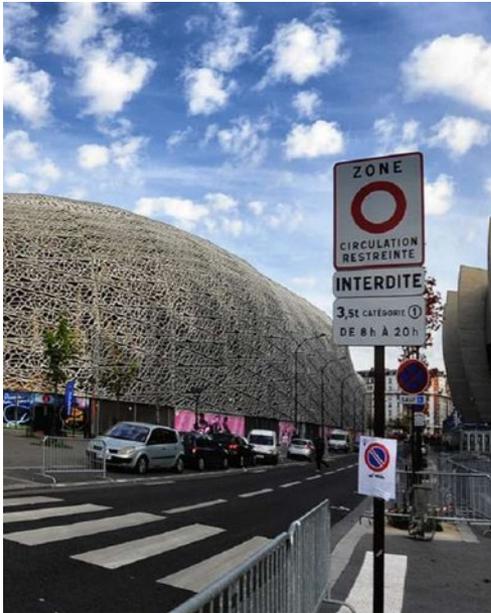


Mobilité

Dossier : les Zones à Faible Emission

- De quoi parle-t-on exactement ?
- Comment prendre en compte l'impact social ?
- Modélisation des effets d'une zone à faible émission (ZFE) sur le trafic
- Vers des solutions de contrôle automatisé ?

(août 2019) [lien](#)



Aménagement - journées

Démarche "Route Autrement pour une Conduite Adaptée" : retour sur la journée technique du 15 novembre

(novembre 2018) [lien](#)



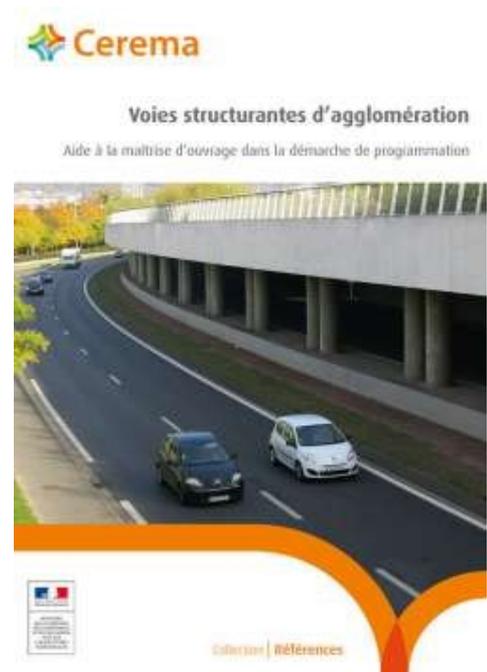
Retour sur la journée technique nationale "Carrefours à feux : vers de nouvelles pratiques pour une ville des mobilités actives !"

(novembre 2018) [lien](#)

Aménagement



Voies Structurantes d'Agglomération VSA -
Aménagement des voies réservées aux
services réguliers de transports collectifs
(juillet 2019) [lien](#)



Voies Structurantes d'Agglomération (VSA) -
Aide à la maîtrise d'ouvrage dans la démarche
de programmation
(novembre 2018) [lien](#)

Aménagement

Cerema

Ville accessible à tous
Éléments de doctrines et retours d'expériences

Adhérence des revêtements pour des cheminements piétons confortables et sûrs

Ville Accessible à Tous

La question de l'accessibilité de la ville est essentielle pour solliciter l'usage de ses structures et activités.

Le Cerema publie le programme « Ville accessible à tous » avec l'objectif d'éclairer les différents acteurs de la ville et adopter une approche globale de l'accessibilité et à prendre en compte les usagers les plus vulnérables.

Dans un contexte de promotion des modes actifs, les espaces dédiés aux piétons ou aux cyclistes se développent : larges trottoirs, plots et places, allées piétonnes, zones de rencontre, etc. Ils doivent répondre à des exigences qualitatives (espace conviviaux et agréables) et fonctionnelles, telles que la sécurité, le confort et l'adhérence. Ainsi la glissance des revêtements des espaces publics fréquentés par les piétons concerne de plus en plus de collectivités territoriales. Les fonctions de l'adhérence sont multiples : impulsion de sécurité, de confort ou encore vecteur d'information pour les personnes visuellement déficientes.

Au risque sinon d'engendrer des coûts importants pour traiter des situations dangereuses ou insatisfaisantes, la glissance doit être prise en compte dans les projets d'aménagement des les premières exigences et réflexions sur le choix des matériaux.

La présente fiche a pour but de donner des éléments de connaissances concernant la glissance afin que cette caractéristique puisse être mieux appréhendée dans les différents projets.

Sommaire

- 1 Quel enjeu pour la ville ? 2
- 2 Notre situation présente 4
- 3 Les obligations réglementaires 8
- 4 Évaluation de l'adhérence in situ : aspects, mesure, outils 10
- 5 Recommandations d'emploi et d'entretien 12
- 6 Retour sur quelques bonnes pratiques 15
- 7 Conclusion : quelques recommandations 15

Fiche n° 17 - juin 2019

Collection | Connaissances



Adhérence des revêtements pour des cheminements piétons confortables et sûrs (juin 2019) [lien](#)



Handicaps et usages



Comprendre les stratégies de déplacement des plus fragiles pour améliorer la lisibilité urbaine

Les acteurs, décideurs et intervenants, qui travaillent à améliorer l'accessibilité de la ville de voir se trouvent souvent désemparés pour prendre en compte tous les handicaps liés par la loi de 2005.

Cette série de fiches a pour but de leur aider à comprendre les notions de handicap rencontrées par les usagers dans leur diversité.

L'enjeu de cette fiche est de sensibiliser les décideurs et concepteurs de la ville à l'importance de la lisibilité urbaine pour garantir une ville accessible à tous. Une ville peu lisible, ou il est difficile de se repérer, peut constituer un facteur de repérage ou de perte d'autonomie, voire de « non-mobilité » pour les personnes les plus fragiles. À contrario, un environnement urbain peut offrir des appais, des aides pour s'orienter et contribuer ainsi à faciliter le déplacement de tous.

L'organisation de « parcours commentés » a été expérimentée afin de mieux concrétiser la lisibilité urbaine du point de vue de publics sensibles. Cela prend la forme de mises en situation d'usagers (à qui il est demandé de réaliser un trajet à pied puis de trouver un équipement structurant) qui s'accompagnent d'une observation et d'une analyse comparatives.

À travers deux retours d'expériences menés par le Cerema en lien avec les métropoles de Grenoble (en 2014) et de Lille (en 2014), cette fiche présente plus précisément la méthode utilisée pour ces « parcours commentés ». Elle propose quelques pistes pour concevoir une ville plus expérientielle dans laquelle l'articulation des fonctions urbaines, comme se repérer ou se déplacer, est facilitée pour tous.



Fiche n° 04 - février 2019

collection | Expériences et pratiques

Comprendre les stratégies de déplacement des plus fragiles pour améliorer la lisibilité urbaine (février 2019) [lien](#)

Aménagement



Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre - Analyse de cinq aménagements

(juillet 2019) [lien](#)

Les yeux à 1,20m - Pour un aménagement urbain adapté aux enfants (*traduction d'une toise Bâloise*)

(septembre 2019) [lien](#)



Aménagement

Le citoyen et la fabrique de l'espace public : zoom sur les initiatives citoyennes série d'articles (octobre 2019) [lien](#)

Par ailleurs, les espaces publics urbains deviennent des lieux d'expression citoyenne et de fabrication du commun : intervention artistique, occupation temporaire ou pérenne, jardinage, « street-art », urbanisme participatif, etc. Ce désir croissant de certains habitants de s'investir dans la conception et la gestion des espaces publics interroge les manières de concevoir la ville.

PRISE EN COMPTE DES INITIATIVES CITOYENNES DANS LA CONCEPTION ET LA GESTION DES ESPACES PUBLICS : QUELS ENJEUX ?

La prise en compte par les collectivités de ces actions citoyennes qui modifient les espaces publics, que ce soit en termes d'aménagement ou de gestion, mène à divers questionnements :

- Les initiatives citoyennes dans l'espace public : de quoi parle-t-on ?
- Des habitants qui gèrent eux-mêmes leurs espaces publics : quels enjeux pour la collectivité ?
- Les initiatives citoyennes : une manière d'améliorer le « vivre ensemble » ?
- Des actions qui améliorent l'espace public : stimuler les initiatives citoyennes par le budget participatif ?

Chacun de ces aspects est détaillé dans les articles suivants. Ces articles sont des introductions aux sujets traités : ils identifient des exemples, des idées, des enjeux et questionnements actuels, et contribueront à établir un panorama des initiatives citoyennes de transformation des espaces publics.

DANS LE DOSSIER

-  Les initiatives citoyennes dans l'espace public : de quoi parle-t-on ?
LE 16 SEPTEMBRE 2019
-  Des habitants qui gèrent eux-mêmes leurs espaces publics : quels enjeux pour la collectivité ?
LE 16 SEPTEMBRE 2019
-  Des actions qui améliorent l'espace public : stimuler les initiatives citoyennes par le budget participatif
LE 16 SEPTEMBRE 2019
-  Les initiatives citoyennes : une manière d'améliorer le vivre ensemble ?
LE 16 SEPTEMBRE 2019



ETUDE

Le citoyen et la fabrique de l'espace public : zoom sur les initiatives citoyennes

1 OCTOBRE 2019

[Espace public](#) | [Espaces publics](#) | [Initiatives citoyennes](#)



VOIR AUSSI

-  Numérique et espace public : quels enjeux ?
-  Retour sur une journée d'échanges : implication citoyenne dans l'espace public - du 7/9/17

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

- Rues et espaces publics pour tous

SOMMAIRE

- PRISE EN COMPTE DES INITIATIVES CITOYENNES DANS LA CONCEPTION ET LA GESTION DES ESPACES PUBLICS : QUELS ENJEUX ?
- LES INITIATIVES CITOYENNES DANS L'ESPACE PUBLIC : DE QUOI PARLE-T-ON ?
- DES HABITANTS QUI GÈRENT EUX-MÊMES LEURS ESPACES PUBLICS : QUELS ENJEUX POUR LA COLLECTIVITÉ ?
- DES ACTIONS QUI AMÉLIORENT L'ESPACE PUBLIC : STIMULER LES INITIATIVES CITOYENNES PAR LE BUDGET PARTICIPATIF
- LES INITIATIVES CITOYENNES : UNE MANIÈRE D'AMÉLIORER LE VIVRE ENSEMBLE ?

LES INITIATIVES CITOYENNES ET LES ESPACES PUBLICS

L'injonction politique de la participation citoyenne encourage les administrations à aller vers les citoyens afin qu'ils interviennent dans les processus d'aménagement et de réponse aux enjeux de la transition écologique. Pour nombre de collectivités, la participation des citoyens est considérée comme une manière de rendre plus efficace les aménagements des espaces publics et de favoriser leur durabilité grâce notamment à une meilleure appropriation.

Aménagement



Favoriser la marche

Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville

Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville (octobre 2019) [lien](#)

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir le mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

Inché à marche, c'est aussi donner la possibilité de s'arrêter. Un banc, mais aussi une chaise, un sous-abrui ou un meuble créent autant de lieux de pause. Plus largement, on peut regrouper dans l'expression « lieux de pause » tous les lieux de l'espace public où il est possible de s'arrêter. Cela peut être pour un moment d'attente très court ou pour un temps long, pour lire, se entretenir ou discuter avec un ami. Ces lieux de pause et de repos concourent tous les publics et tous les âges. Pour faire des pauses régulières est une nécessité avant d'être un élément de confort, en particulier pour des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.

Dans une logique de développement de la marche en ville, il est utile de repérer les lieux de pause existants, les bancs publics ou les autres équipements, mais aussi de bien identifier les besoins et les manques le long d'itinéraires d'usage. L'aménagement et l'installation d'aires requiert un arbitrage pour concilier plusieurs contraintes : ajouter des bancs le long d'itinéraires piétons sans gêner le cheminement, veiller au confort même si certains espaces sont restreints, multiplier les types d'aires sans compliquer la gestion et l'entretien, apporter des aménités à un espace public tout en évitant que certains usages nuisent aux riverains ou à l'image du lieu.



Fiche n° 03 - Octobre 2019

Collection | Connaissances

Les itinéraires pédestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération (décembre 2018) [lien](#)



Favoriser la marche

Les itinéraires pédestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir le mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

De nombreuses communes disposent d'atouts patrimoniaux, naturels, ou d'équipements destinés sur leur territoire. Pourtant, il est fréquent qu'aucun cheminement balisé ne permette aux marcheurs réguliers, occasionnels, ou aux personnes vulnérables, de visiter confortablement ces points d'intérêt et de profiter pleinement des charmes des villes et des villages. Dans le cadre d'un partenariat avec le Club Vosgien, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) a mis en place un réseau de 570 kilomètres d'itinéraires balisés utilisant d'innombrables possibilités de se déplacer à pied dans toutes les communes de l'agglomération.



Fiche n° 04 - Octobre 2019

Aménagement



Petits aménagements de sécurité
Thème V - Aménagement de carrefour

Giratoires avec entrée à deux voies séparées par un îlot refuge

Giratoires avec entrée à deux voies séparées par un îlot refuge (avril 2019) [lien](#)

Cette fiche fait partie d'une collection intitulée « Petits aménagements de sécurité ». Cette série de documents a pour vocation de constituer un recueil d'expériences sur des aménagements efficaces en termes de sécurité et peu coûteux. Ces-ci ont été réalisés dans un contexte précis et ne peuvent être reproduits sans précaution.

Les giratoires sur des axes à fort trafic présentent souvent des entrées à 2 voies de circulation. Dans cette configuration, la traversée des piétons est rendue difficile, les piétons ont un sentiment d'insécurité et des difficultés à trouver un passage dans le flot important de véhicules. Afin de sécuriser et faciliter la traversée des piétons tout en gardant la capacité d'écoulement des véhicules, des gestionnaires de voirie ont eu l'idée de mettre en place un refuge piéton entre les îlots de circulation.

Sur la base de ces retours d'expérience, cette fiche présente les recommandations d'aménagement de ce dispositif son domaine d'emploi ainsi que les observations faites sur les sites étudiés.



Fiche n° 07 - avril 2019

Collection | Expériences et pratiques

Les aménagements pour les cyclistes en zones 30 (juillet 2019) [lien](#)



Zones de circulation apaisée

Les aménagements pour les cyclistes en zones 30

Ce document s'inscrit dans une série de fiches thématiques sur les zones de circulation apaisée, une plateforme, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations qui souillent de plus en plus le gestionnaire de voirie.

Les principaux facteurs de l'insécurité ressentie par les cyclistes en villes sont le différentiel de vitesse entre le trafic motorisé et les cyclistes ainsi que le volume de ce trafic.

En réduisant les vitesses, les zones à circulation apaisée offrent aux cyclistes un confort et une sécurité accrues. Dans ces conditions, la cohabitation, sur le même espace, des cyclistes et du trafic motorisé peut être préconisée sans avoir recours aux aménagements cyclables traditionnels. Cependant, dans certains cas, la marge entre cyclistes et usagers motorisés n'est pas satisfaisante.

Cette fiche présente comment prendre en compte les cyclistes en zone 30 et plus particulièrement des situations où le recours à des aménagements spécifiques est nécessaire.

Dans l'hypothèse d'une modulation de la vitesse dans les villes, c'est en moyenne 85% du réseau de voirie urbaines qui pourrait être classé en zone de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre et axes piétons). Il est donc primordial de bien concevoir ces zones pour les déplacements de tous (et donc des cyclistes) puisqu'elles pourraient représenter une part importante du réseau de la ville de demain.



Fiche n° 14 - juillet 2019

Collection | Références

Aménagement



Vélo

Véloroutes et intersections Quel régime de priorité? Quel aménagement?

Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité? Quel aménagement? (août 2019) [lien](#)



Cette fiche ne
métréologiquement
réglementaire et
Elle doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une illustration
d'exemples.
Elle ne saurait
être utilisée dans
des situations
non prévues.

Les cyclistes qui empruntent les véloroutes - itinéraires qui intègrent, notamment, des voies vertes et des routes à trafic limité - franchissent de nombreuses intersections. Leur conception nécessite le respect des principes fondamentaux d'aménagement des carrefours : visibilité, visibilité, homogénéité, compacité.

L'augmentation de la pratique cycliste et la volonté de rendre efficaces les trajets à vélo ont conduit de nombreux maîtres d'ouvrages à s'interroger sur la pertinence de rendre prioritaires les véloroutes dans les intersections.

Cette fiche présente pour un usage public, les principales règles techniques de base pour des carrefours situés en zone périurbaine ou en zone rurale. Elle s'adresse en particulier aux situations de rencontre des différents régimes de priorité entre véloroute et route carrefour. Ces règles sont illustrées par des exemples valables qu'il conviendra d'adapter à la situation locale.



Fiche n° 40 - Août 2019

Collection | Références

Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée - Retours d'expériences d'écomobilité scolaire (décembre 2018) [lien](#)



Vélo

Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée Retours d'expériences d'écomobilité scolaire

Cette série de fiches
propose des exemples
de bonnes pratiques
en matière de
politiques cyclistes.
Elles constituent
un outil d'aide
à la décision
pour les professionnels
de l'éducation.

L'écomobilité scolaire consiste à promouvoir et à développer les modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle pour se rendre à l'école : la marche, le vélo, le trottinette, les transports en commun, le covoiturage.

Au cours de l'année scolaire 2016/2017, 12,3 millions d'élèves se sont rendus régulièrement dans les établissements scolaires :

- + 4,8 millions dans les écoles maternelles et élémentaires ;
- + 3,3 millions dans les collèges ;
- + 2,2 millions dans les lycées.

À ces déplacements s'ajoutent ceux effectués par le personnel de l'éducation nationale (1,1 millions d'agents).

Le mode de transport utilisé pour le trajet domicile/établissement scolaire est souvent déterminant pour les autres déplacements. Par exemple, le choix d'accompagner son enfant en voiture à l'école implique souvent d'utiliser la voiture pour se déplacer au cours de la journée.

L'établissement scolaire apparaît également comme un lieu privilégié pour sensibiliser les élèves tout au long de leur scolarité aux enjeux de la mobilité durable, ce qui pourrait être déterminant dans leur choix de mode de déplacement futur.

Cette fiche a pour objectif de présenter des retours d'expériences de démarches d'écomobilité scolaire de la maternelle au lycée.



Fiche n°39 - Décembre 2018



Aménagement



Gestion dynamique du trafic

Sécurisation du tunnel de Toulon par la régulation dynamique du trafic

Cette fiche s'inscrit dans la thématique « Gestion dynamique du trafic ».

Elle donne suite à l'ouvrage « Gestion dynamique des voies » qui a décrit en premier état de l'art au niveau national et international des aménagements liés à l'application dynamique des voies.

Elle permet de tenir à jour les connaissances des projets réalisés en matière de gestion dynamique des voies en France et à l'étranger.



Fiche n° 06 - avril 2019

Sécurisation du tunnel de Toulon par la régulation dynamique du trafic (avril 2019)



Gestion dynamique du trafic

Gestion dynamique des voies La voie auxiliaire sur l'axe Genève-Lausanne

Cette fiche s'inscrit dans la thématique « Gestion dynamique du trafic ».

Elle donne suite à l'ouvrage « Gestion dynamique des voies » qui a décrit en premier état de l'art au niveau national et international des aménagements liés à l'application dynamique des voies.

Elle permet de tenir à jour les connaissances des projets réalisés en matière de gestion dynamique des voies en France et à l'étranger.



Fiche n° 07 - février 2019

Gestion dynamique des voies La voie auxiliaire sur l'axe Genève- Lausanne (février 2019)

Voie réservée aux bus et au covoiturage à Linz (Autriche) (mars 2019)

[lien](#)

Aménagement



Vélo

Véloroutes et intersections Quel régime de priorité? Quel aménagement?

Cette fiche met
méthodiquement
à jour le cadre
réglementaire.
Elle doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une illustration
d'exemples.
Elle ne se substitue
pas à la consultation
des circulaires
des services
régionaux.



Les cyclistes qui empruntent les véloroutes - itinéraires qui intègrent, notamment, des voies vertes et des routes à trafic limité - franchissent de nombreuses intersections. Leur conception nécessite le respect des principes fondamentaux d'aménagement des carrefours : visibilité, visibilité, homogénéité, compacité.

L'augmentation de la pratique cycliste et la volonté de rendre efficaces les trajets à vélo ont conduit de nombreux maîtres d'ouvrages à s'interroger sur la pertinence de rendre prioritaires les véloroutes dans les intersections.

Cette fiche présente pour un usage public les principales règles techniques de base pour des carrefours situés en zone périurbaine ou en zone rurale. Elle s'adresse en particulier aux situations de pertinence des différents régimes de priorité entre véloroute et route carrefour. Ces règles sont illustrées par des exemples valables qu'il conviendra d'adapter à la situation locale.



Fiche n° 40 - Août 2019

Collection | Références

Prévenir et gérer les conflits d'usages liés aux milieux humides dans un contexte urbanisé (octobre 2019) [lien](#)



Nature en ville

Milieux humides, conflits d'usages et urbanisme Prévenir et gérer les conflits d'usages liés aux milieux humides dans un contexte urbanisé

Cette fiche vise à
donner quelques
conseils pratiques
afin de gérer
au mieux les
conflits d'usages
et de prévenir
l'émergence de
conflits futurs.
Elle s'adresse plus
particulièrement
aux services
techniques de
collectivités
intercommunales locales,
et aux agents
de concertation de
secteurs
d'usages.

Carrefour de voirie et de services écosystémiques, les milieux humides sont des espaces polyvalents
l'objet de multiples usages, et donc particulièrement exposés aux conflits.

Ils souffrent encore d'une mauvaise reconnaissance par certains
acteurs de territoire, qui favorisent une gestion de
zones insalubres et improductives. De plus, la règle
mentaire le concernant est jugée complexe et
contraignante, notamment à travers la mise
en œuvre de la règlementation d'urbanisme
compétence - UR2U prévue par la loi
LCR. Lorsqu'une zone humide est
susceptible d'être impactée par un
projet.

Cette problématique est d'autant
plus prioritaire que les espaces
productifs, zones stratégiques de
fonctionnement urbain, peuvent être
riches en milieux humides.



Fiche n° 04 - Octobre 2019

Collection | Connaissances

Autre



Sécurité globale et résilience des territoires
Ingénierie, effets de levier et stratégies à promouvoir - Séminaire organisé à Lyon le 17 et 18 janvier 2019

(septembre 2019) [lien](#)



Nature en ville

Milieus humides, conflits d'usages et urbanisme
Prévenir et gérer les conflits d'usages liés aux milieux humides dans un contexte urbanisé

Cette fiche vise à donner quelques conseils pratiques afin de gérer au mieux les conflits d'usages et de prévenir l'émergence de conflits futurs. Elle s'adresse plus particulièrement aux services techniques de collectivités territoriales (mairies, départements, régions) et aux agents de conduite de projets.

Carbone de vie et de services écosystémiques, les milieux humides sont des espaces polyvalents. Ils souffrent encore d'une mauvaise reconnaissance par certains acteurs de territoire, qui favorisent une perception de zones inutiles et ingérables. De plus, la réglementation les concernant est jugée complexe et contraignante, notamment à travers la mise en œuvre de la règlementation « autorisation » (A) ou « déclaration » (D) prévue par la loi sur l'eau lorsqu'une zone humide est susceptible d'être impactée par un projet.

Cette problématique est d'autant plus présente que les espaces périurbains, zones privilégiées de l'extension urbaine, peuvent être riches en milieux humides.

Fiche n° 04 - Octobre 2019

Collection | Connaissances

Prévenir et gérer les conflits d'usages liés aux milieux humides dans un contexte urbanisé

(octobre 2019) [lien](#)

Merci