



Document provisoire

## Rapport du CNT

### Mise en oeuvre des recommandations

#### Table des matières

Introduction : rappel sur le rapport et objet de la note.....	2
Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous" .....	4
Développer les méthodologies systémiques voiries et services.....	7
Actualiser les outils techniques de la voirie.....	9
Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle.....	11
Qualifier l'ensemble des acteurs de l'espace public.....	13
Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable.....	15
Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces.....	17
Destiner vraiment la voie publique au public.....	19
Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville.....	21
Favoriser les modes de déplacements non motorisés.....	24
Mettre en synergie des actions thématiques.....	26
Élargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie.....	28
En conclusion.....	30

## Introduction : rappel sur le rapport et objet de la note

---

### Objet de la note

Après un bref rappel du rapport du CNT, la présente note a pour objet de dresser un bilan de la mise en œuvre de ces recommandations par le programme Une voirie pour tous.

---

### Le rapport du CNT

Le rapport du CNT (2005) est la restitution de la vaste réflexion, impliquant de nombreux groupes de travail, sur **la sécurité et la cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage**.

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.»

---

### Les principes

Quatre principes constituent la base pour conduire les actions :

- **Garantir d'abord l'accessibilité incontournable** tels que l'accès rapide des services d'urgence, de santé, de secours et de sécurité ou encore l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, mais aussi aux livraisons
- **Comprendre la vie au-delà de la ville** et notamment ce que vivent les gens dans les secteurs périurbains
- **Donner le choix du mode de déplacement** et non pas astreindre la population à dépendre d'un seul mode
- **Décider et choisir en toute lucidité**, en arbitrant sans céder aux mauvais compromis.

---

### Les finalités à atteindre

Quatre finalités sont apparues fondamentales :

- Approcher l'espace public comme un véritable système
- Dépasser les conflits d'usages pour cohabiter en sécurité
- Destiner la voie publique aux différents publics
- Assurer la cohérence d'ensemble.

## Introduction : rappel sur le rapport et objet de la note (suite)

### Les recommandations pour agir

Quatre recommandations pour agir ont été définies pour parvenir à une voirie pour tous.

#### **Considérer la voirie comme un ensemble de services**

- Agir sur la dimension économique des déplacements
- Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public
- Intégrer la voirie dans la charte des services publics locaux
- Allier efficacité, simplicité et variabilité

#### **Mettre en place le processus de décision**

- S'appuyer sur le guide européen pour les décideurs
- Définir le processus de décision à partir des enjeux
- Organiser le dialogue
- Identifier les clefs pour réussir

#### **Favoriser l'appropriation collective**

- Constituer un diagnostic partagé par les acteurs concernés
- Générer l'adhésion de la population à des objectifs
- Prendre en considération les objections du public
- Générer l'appropriation collective des lieux

#### **Déboucher sur des propositions partagées et durables**

- Offrir une qualité de voies publique répondant à tous les besoins
- Garantir l'accessibilité de tous face à l'exclusion
- Veiller au respect des personnes et des règles
- Assurer à tous la fiabilité, la continuité et la sécurité des trajets.

### Recommandations du CNT

Le Conseil National des Transports a restitué ses travaux à travers un riche et volumineux rapport.

Ce sont 150 recommandations qui ont été listées, regroupées et 12 grandes catégories :

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

### Mise en œuvre des recommandations

Dans la suite du document, chaque recommandation est rappelée, et les types de contribution du programme UVT à leurs mise en œuvre sont examinés.

Certu Révision : 2	Recommandations du CNT Mise en œuvre	Page 3 / 30
-----------------------	---	-------------

## Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous"

	Recommandation	Suite donnée
1	Assurer une ville, donc un espace public, accessible à toutes les personnes et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et usagers vulnérables, mais aussi aux livraisons de marchandises.	Principe largement diffusé par le programme UVT en fort lien avec le programme Ville accessible à tous.  Guide UVT « Aménagement des aires de livraison ».
2	Changer le concept de normalité en perdant l'habitude de se référer uniquement aux capacités des personnes particulièrement valides, des hommes actifs, jeunes et dynamiques, pour concevoir, dimensionner et gérer les aménagements et les dispositifs d'information des voiries et des espaces publics.	Principe largement diffusé lors des journées d'échanges UVT.  Outils du code de la rue.
3	Poursuivre le processus "Une Voirie pour Tous" dans la durée avec mise en réseau, en parallèle au processus "Ville Accessible à Tous", afin de garantir une qualité d'accessibilité, de cohabitation et de sécurité des espaces publics.	Processus UVT en place depuis 2006 avec une dynamique croissante (cf. bilan).  Lien fort entre UVT et Ville accessible à tous.  Thème de l'accessibilité systématiquement évoqué aux journées d'échange et dans les guides.
4	S'appuyer sur une équipe dédiée ou une instance nationale ayant pour mission de suivre, de piloter le processus "Une Voirie pour Tous", d'expérimenter, d'échanger, d'évaluer et d'accompagner cette politique, fonctionnant avec des réseaux de compétences, des experts autonomes et des relais locaux.	Équipes Certu et CETE en place.  Ensemble des partenaires (MEDDTL, ADSTD, AITE, ATTF, CNFPT, FNAU, FNCAUE, IDRRIM, SNAL, Syntec) mobilisés dans la démarche (COPIL, réunions de travail, relectures...)  Réseau RST et réseaux des partenaires comme vecteur de diffusion.
5	Comprendre la vie au-delà de la ville, analyser et comprendre ce que vivent les personnes et les ménages dans le périurbain, et surtout ce qu'ils vivront demain. Poursuivre les travaux dans le périurbain, lieu des interfaces, des flux, du "marché" du développement de l'urbain de demain.	Nombreuses réflexions sur le périurbain en cours, en particulier au Certu (VOI, DD et URB).  A noter que cette thématique est celle d'un des ateliers des entretiens du Certu 2012.  Thème souvent exposé et traité lors des journées d'échanges.

6	<p>Rendre la ville accessible à tous en permanence en poursuivant notamment les travaux pour réduire l'encombrement de l'espace public piétonnier par divers objets immobiles, développer les espaces riverains qui assurent une transition de l'espace public pour tous vers un espace plus local concernant davantage les riverains et les habitants, réduire les incivilités, les contournements et les transgressions de règles.</p>	<p>Fiches UVT produites sur l'encombrement des trottoirs Fiche savoirs de base (n°28, août 2010) Principe exposé lors des journées d'échanges.</p> <p>Éléments également produits par le Certu (URB) sur l'espace public dans les bourgs ruraux et l'habitat dense</p> <p>Aspect sureté et incivilités peut-être à creuser. A noter toutefois un chapitre sureté du rapport OCDE « Piétons, sécurité, espace urbain et santé ».</p>
7	<p>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 et que l'ensemble des citoyens puisse s'approprier.</p>	<p>Prise en compte de l'association des citoyens à la démarche, à la concertation, la co-construction dans les guides produits</p> <p>Thème souvent abordé et exposé lors des journées d'échanges.</p>

## En synthèse

Le processus partenarial Une voirie pour tous est bien en place et actif.

Les partenaires et le RST portent la démarche.

Le principe général d'accessibilité de la ville (aux PMR, aux livraisons, à tous...) bien intégrés dans les productions.

Les éléments de bilan de la démarche UVT apportent des éléments précis sur le bilan 2006 – 2011 du programme.

## Développer les méthodologies systémiques voiries et services

	Recommandation	Suite donnée
8	Développer, évaluer et perfectionner la mise en œuvre d'approches systémiques telle que celle du "diagnostic partagé". Tirer les évaluations des diagnostics partagés menés en France.	Principe d'approche systémique intégré dans les productions  Enjeu de l'approche système souvent exposé lors des journées d'échanges.  A préciser sur les évaluations.
9	Développer les recherches, les analyses et 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.	Nombreuses recherches et expérimentations en ce sens, programme UVT et Ville accessible à tous, notamment.
10	Mettre en œuvre et suivre des expérimentations affinant l'approche de l'espace public en termes de services à satisfaire dans différents types de villes et de villages, sur différents types de voies et d'espaces publics, et les restituer sous forme de guide méthodologique ou de recommandations.	De nombreuses productions fournissent des éléments précis, souvent exposés lors des journées d'échanges.
11	Faciliter la diffusion des méthodes et outils des guides européens "Prospect" adaptés au partage de l'espace public auprès des élus et des techniciens.	Diffusion bien réalisée, présentations effectuées aux journées d'échanges.  Guide mis en ligne sur le site UVT.
12	Développer en France les méthodes faisant appel à des panels de citoyens pour obtenir des consensus sur les objectifs à rechercher concernant l'espace public.	Principe de panels et d'associations des citoyens dans le projets traités par UVT et également par le Certu.
13	Transposer à la voirie et à l'espace public les engagements de la charte des services publics locaux concernant la place centrale des usagers, le développement durable (sécurité, santé, environnement), les états des lieux préalables, les besoins à satisfaire, les réseaux de compétence et d'expertise autonomes, les sources documentaires, les objectifs à atteindre, la tarification et la qualité de service, la participation du public et les évaluations.	Certaines publications de l'IGD (Institut de Gestion Délégué) traitent de thématiques proches (Gestion patrimoniale du domaine public, Indicateurs de performance des services de transports publics...) mais la charte ne semble pas transposée.
14	Établir un modèle méthodologique national de charte de partage de la voirie à partir de chartes existantes telles que celle de Dunkerque Grand Littoral.	A examiner.
15	Développer les chartes de comportement pour les conducteurs de deux-roues motorisés, à l'instar de ce qui se pratique par exemple aux Pays-Bas (remontées de file, vitesses relatives, différentiels de vitesse, etc.).	Réflexions plus globales sur les deux roues motorisés et leur sécurité présentées lors de journées d'échanges.
16	Poursuivre les expérimentations, les évaluations et les adaptations locales des approches systémiques de l'espace public avec l'appui du réseau des villes, du réseau technique et de l'ensemble des acteurs du domaine public.	Principe d'approche systémique intégré dans les productions en lien étroit avec les collectivités porteuses des projets.
17	Développer les recherches et études comparatives pour analyser les facteurs de réussite et d'échec dans les nombreuses réalisations de nos voisins européens pour rendre la voirie accessible à tous en assurant la cohabitation et la sécurité. En tirer des "facteurs de succès" et contribuer ainsi à la mise en œuvre de démarches et de solutions créatives et adaptables aux problèmes spécifiques des cas rencontrés sur le terrain.	Ouvrage : « Accessibilité en Europe : étude sur les pratiques dans 11 villes européennes ».

18	Assurer de la façon la plus complète possible les différents types de services par rapport aux différents types de voiries. Définir un cadre d'harmonisation des services de l'espace public. Identifier sur ce thème les meilleures pratiques françaises et étrangères pour en tirer les enseignements techniques ou méthodologiques utiles aux collectivités territoriales.	Principe d'approche globale intégrée dans les productions Certu.
19	Offrir un véritable aménagement - service de l'espace public pour écouler les flux, gérer le quotidien, assurer une démarche qualité, offrir des services multiples, maintenir la propreté, faire s'approprier les lieux, offrir une qualité d'ambiance attractive, signaler les problèmes, maîtriser les incidents, gérer les événements et les urgences, coordonner et partager les responsabilités, bref, satisfaire le public.	Principe d'approche globale intégrée dans les productions Certu.
20	Analyser la conception, la co-gestion et l'exploitation des grands espaces privés ouverts au public pour en tirer des méthodes de conception, de gestion et d'exploitation de l'espace public qui soient profitables à tous.	Réflexions menées pour de grands équipements publics.
21	Combiner innovations technologiques et innovations organisationnelles impliquant des changements de comportement en matière de mobilité de personnes et des marchandises.	Réflexions et productions menées par le Certu sur ces thèmes, mais pas forcément diffusé par le programme UVT.

---

### En synthèse

Sur ce sujet de l'approche systémique voirie – service, de nombreuses publications, du Certu en particulier, fournissent des méthodologies d'approche globales devant prendre en compte l'ensemble des services que doit offrir la voirie.

Lors des journées d'échanges, les aménagements les plus réussis montraient comment la bonne prise en compte de toutes les composantes du système ont conduit à un aménagement de qualité.

## Actualiser les outils techniques de la voirie

	Recommandation	Suite donnée
22	Réactualiser et mettre en cohérence un certain nombre de manuels et de guides pour que les maîtres d'ouvrage, concepteurs et maîtres d'œuvre puissent bénéficier d'un nouveau guide général méthodologique et technique concernant la voirie et les espaces publics courants, permettant d'assurer une cohérence globale, d'effectuer la planification stratégique, de coproduire l'espace avec les acteurs, de permettre une conception technique détaillée et d'en assurer la gestion. Ce projet de réaliser un nouveau guide de la voirie urbaine pourrait être proposé au Comité d'Orientation du CERTU, avec un objectif d'édition des fiches par étapes d'ici 2008.	Nombreux guides Certu produits, certains sont spécifiquement labellisés UVT.  Guide de la voirie urbaine, travaux engagés en 2012.
23	Demander au CERTU de compléter la publication "Partager la rue principale de l'AIPCR" par une publication destinée plus particulièrement aux lecteurs français, qui pourrait permettre de "montrer ce qui se passe ailleurs" et servir également de socle à un nouveau "guide général de la voirie urbaine".	Guide de la voirie urbaine, travaux engagés en 2012.
24	Élaborer un "guide des ordures et déchets de l'espace public" donnant des techniques et des recommandations aux collectivités territoriales pour désencombrer l'espace public, et tout particulièrement les trottoirs, des poubelles, déchets et autres dispositifs permettant la collecte des déchets. Ce guide pourrait s'appuyer sur des illustrations d'autres pratiques européennes.	Fiches « Encombrement des trottoirs » consacrée au thème des bacs à ordures ménagères et conteneurs de tri sélectif.  De plus la Ville de Paris s'engage dans un vaste projet de désencombrement de l'espace public, son retour d'expérience sera précieux.
25	Lever les incohérences entre divers guides techniques modaux pour l'aménagement de carrefours destinés à tous.  Établir de nouveaux schémas types de carrefours offrant des trajets courts pour les déplacements non motorisés et des bandes podotactiles disposées perpendiculairement aux traversées, notamment lorsque les intersections ne sont pas perpendiculaires, ou sinon prévoir des dispositifs de guidage des aveugles dans les traversées de carrefours.	Le guide Carrefour urbains, labellisé UVT, prend spécifiquement en compte leur aménagement pour tous les usagers.  La prise en compte des cheminement des PRM est en particulier intégré (travaux sur le guidage).
26	Établir de nouveaux modèles et outils mathématiques permettant de modéliser les flux de déplacement de personnes tous modes à la journée intégrant tous les types d'usagers y compris les piétons, de rendre la ville passante pour tous en considérant les carrefours comme l'élément de base essentiel de régulation des flux et de la fluidité des déplacements.	Journées simulations dynamiques organisées par le Certu. Vérifier que les piétons sont modélisés.
27	Faire un point des processus existants permettant d'assurer la coordination des services et des acteurs, encadrée par un certain nombre de textes datant des années 80, en la resituant dans les responsabilités actuelles des collectivités territoriales issues de la décentralisation.  Cette mission pourrait être confiée au Collège Ingénierie Publique du CGPC, avec l'appui du CERTU et de ses partenaires.	A vérifier.



---

## En synthèse

La reprise régulière des outils techniques de la voirie est assurée par le Certu en lien étroit avec ses partenaires.

Ces refontes s'accompagnent d'une attention renforcée envers les publics vulnérables et aux autres modes que la voiture, certains guides sont d'ailleurs spécifiquement labellisés UVT.

## Renforcer les outils juridiques et le respect de la règle

	Recommandation	Suite donnée
28	<p>Définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public.</p> <p>Finaliser les travaux de la MIQCP sur "Les espaces publics urbains" de novembre 2001 par une définition légale de la voirie et des espaces publics.</p>	<p>Des fiches juridiques Certu sur la gestion du domaine public sont en cours de finalisation, et permettront de préciser les responsabilités des différents acteurs. Les thématiques traitées sont les suivantes : réseaux d'eaux pluviales, droits et obligations des riverains de la voie publique, alignement, le transfert de voies privées...</p>
29	<p>Mettre en chantier un code de la rue enrichi des expériences de nos voisins européens (voir notamment à l'annexe 4 "Belgique : une rue pour tous grâce au Code de la rue").</p>	<p>Démarche Code de la Rue.</p> <p>3 décrets publiés, la diffusion des évolutions associées est en cours</p> <p>Des évolutions complémentaires, possiblement matérialisées par de nouveaux décrets sont en cours.</p>
30	<p>Établir une véritable police intervenant sur les usages incivils de la rue et participant au fonctionnement concret de l'espace urbain.</p>	<p>Compétence UVT ?</p>
31	<p>S'assurer de l'efficacité du système de police et de répression qui va nécessairement avec l'instauration des règles au service de tous.</p>	<p>Réflexions du Certu sur l'évaluation des dispositifs (stationnement entre autres) et du contrôle associé.</p> <p>Une étude sur les contrôles d'accès aux aires piétonnes est programmée en 2012 et pourrait être étendue au contrôle d'accès aux aires piétons/trams.</p> <p>Nombreux exemples en ce sens présentés lors de journées d'échanges.</p>
32	<p>Amplifier la politique du respect des règles en la fondant sur le "contrôle – sanction", sur l'efficacité mesurée et sur la publicité de cette efficacité pour le bénéfice de tous.</p>	<p>Travaux spécifiques du Certu sur les dispositifs de contrôle -sanction automatiques (vitesses et respect des feux tricolores en particulier).</p>
33	<p>Dépénaliser le stationnement, en remplaçant le stationnement considéré juridiquement comme relevant du pouvoir de police, lié au maintien de l'ordre public, par un droit de stationnement relevant d'une "redevance d'utilisation du domaine public".</p>	<p>Rapport du sénateur Louis Nègre relatif à la dépénalisation du stationnement (novembre 2011) à examiner</p>
34	<p>Décentraliser le stationnement au profit de structures intercommunales.</p>	<p>Rapport du sénateur Louis Nègre relatif à la dépénalisation du stationnement (novembre 2011) à examiner</p>
35	<p>Instituer des dispositifs législatifs allégeant les taxes sur les espaces logistiques relais.</p>	<p>A examiner.</p>
36	<p>Considérer le métier de chauffeur livreur comme une profession à part entière nécessitant la redéfinition de ce métier dans les conventions collectives (métier et grilles salariales).</p>	<p>Dimension intégrée dans le guide Aménagement des aires de livraison.</p>

37	Renforcer les contrôles et les sanctions pour le stationnement illicite, notamment sur les arrêts de bus, les emplacements de livraison, les places et cheminements des Personnes à Mobilité Réduite. Augmenter très fortement le montant des amendes pour non-paiement du stationnement et rejoindre au moins la moyenne européenne.	Le renforcement du contrôle et des sanctions pour stationnement illicite est une proposition du Code de la Rue non aboutie  Renforcement de l'amende forfaitaire de 11 à 17 € en août 2011  Généralisation progressive du PV électronique pour améliorer le contrôle.
38	Accroître la répression envers les deux-roues motorisés en infraction (stationnement, vitesse, circulation sur des espaces non autorisés, etc.). Développer les fourrières à deux roues motorisés).	Démarche en cours sur la sécurité des deux roues motorisés.  Réflexion en cours sur l'évolution possible de la réglementation concernant les remontées de files pour les deux roues motorisés.
39	Différencier les cyclistes et les automobilistes pour l'application des sanctions relatives aux infractions au Code de la Route, à l'instar de ce qui se pratique par exemple en Allemagne.  Différencier les deux-roues motorisés (motos et scooters) des voitures dans le Code de la Route.	Cette proposition a été rejetée.  A noter dans ce registre le tourne à droite des cyclistes au feu rouge à titre expérimental (code de la route modifié mais arrêté de création du panneau en attente).
40	Considérer l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs comme un stationnement dangereux, le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir comme dangereux vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite, devant tous deux être punis d'une contravention de 4ème classe avec possibilité de mise en fourrière.	Proposition du Code de la Rue non aboutie.
41	Doter les voies vertes d'un statut juridique. Assurer les adaptations juridiques au code de la route pour intégrer les déplacements non motorisés et les modes doux.	Décret n° 2044-998 DU 16.9.2004 modifiant le Code de la Route définit les voies vertes.

## En synthèse

La démarche Code de la rue a abouti à des évolutions réglementaires qui sont aujourd'hui mises en œuvre et largement relayées par le programme UVT, notamment dans les journées d'échanges.

Sur d'autres aspects, comme la dépénalisation du stationnement ou certains forme de contrôle-sanction, la réflexion a progressé.

D'autre champs, comme la police contre les incivilités ou l'allègement des taxes sur les parcs logistiques relais sont à engager.

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

	Recommandation	Suite donnée
42	<p>Généraliser l'approche systémique de l'espace public dans les formations initiales et continues de tous les acteurs de la voirie.</p> <p>Faire figurer des formations initiales à l'espace public aux programmes des différentes écoles de l'aménagement.</p>	<p>L'approche systémique, intégrée dans les ouvrages techniques, est ensuite relayée dans les formations.</p> <p>Importance de promouvoir fortement ces formations.</p>
43	<p>Poursuivre les qualifications des différents réseaux professionnels et techniques, à l'instar de ce qui a été fait sur les espaces publics et les cultures urbaines en formation continue.</p>	<p>Actions de formation continues menées notamment avec le CNFPT (une formation UVT est donnée par les 5 inter-régions du CNFPT).</p>
44	<p>Développer la qualification aux services de l'espace public des décideurs, des acteurs, du public, des professionnels, des concepteurs, des techniciens, des gestionnaires, des exécutants.</p>	<p>Les journées d'échanges ont largement permis de qualifier l'ensemble des acteurs, certaines catégories étant toutefois moins représentées (élus, grand public...).</p> <p>Élargissement des partenaires de la démarche UVT peut contribuer fortement à ce développement.</p>
45	<p>Informier et former les différents acteurs qui ont à intervenir sur l'espace public pour la mise en œuvre opérationnelle de l'accessibilité à tous.</p>	<p>Journées d'échange UVT, et lien avec le programme Ville accessible à tous.</p>
46	<p>Développer les journées de qualification interprofessionnelles sur l'espace public en se servant du thème "sécurité et cohabitation sur la voie publique" ciblées à la fois vers les décideurs et les praticiens.</p>	<p>Journées d'échange UVT.</p>
47	<p>Développer les compétences requises pour mettre en œuvre une voirie pour tous aux niveaux national et local : inscrire des modules obligatoires consacrés au partage de la rue, à la modération de la vitesse automobile et aux aménagements piétonniers et cyclables dans les formations initiales et continues des techniciens et ingénieurs des collectivités territoriales...</p> <p>Ne pas oublier les formations aux professions d'architectes, paysagistes et urbanistes.</p>	<p>Formations initiales à l'ENTPE.</p> <p>Formations continues avec le CNFPT notamment.</p> <p>Nombreuses formations PFE.</p> <p>Actions à relayer vers les autres professions dans le cadre de l'élargissement de la démarche.</p>
48	<p>Diffuser largement l'ensemble des outils permettant de rendre la ville plus accessible et plus passante pour tous, ainsi que les nombreux exemples d'aménagements modestes et peu coûteux permettant de « gagner du temps en allant moins vite ».</p>	<p>Guides, fiches et recueil de fiches Certu très largement relayées et diffusées.</p> <p>Journées d'échange UVT.</p>
49	<p>S'appuyer sur les réseaux techniques ou professionnels, les structures telles que le CFDU (la MIQCP ?), le CERTU, les structures de publication et d'édition pour mettre en œuvre des politiques de qualification sur les déplacements non motorisés de tous les acteurs de l'espace public et travailler à la constitution d'un corpus ; dynamiser le milieu associatif ; développer les publications, articles dans la presse et les revues spécialisées, notamment en direction des enseignants, chercheurs et décideurs locaux ; sensibiliser les responsables d'enseignements à l'importance de la thématique des déplacements non motorisés ; susciter la création de nouvelles formations transdisciplinaires.</p>	<p>Nombreuses actions de diffusion de connaissance, d'articles, de publications réalisées.</p> <p>Diffusion à amplifier en démultipliant les réseaux.</p>

50	Renforcer la sensibilisation des professionnels (auto-écoles notamment) à la prise en compte des usagers non-motorisés et des aménagements en faveur des cyclistes. Former les automobilistes à la prise en compte des deux-roues dans les flots de circulation, à la fois dans des campagnes de sensibilisation et dans les formations au code et la conduite dispensées par les auto-écoles pour l'examen du permis de conduire.	Cette sensibilisation aux usagers vulnérables a bien été intégrée lors de la dernière réforme du permis de conduire (enseignement, épreuves de code, épreuves de conduite).
51	Former les personnels en charge de la propreté et de la signalétique de la voirie à ne pas perturber les cheminements des Personnes à Mobilité Réduite, qu'elles aient des déficiences motrices ou sensorielles, par des implantations inappropriées d'objets fixes ou mobiles tels que le mobilier urbain, les conteneurs ou les poubelles.	Des fiches UVT relatives à l'encombrement des trottoirs ont été produites.  La valise pédagogique relative à l'accessibilité fournit la connaissance générale des textes.
52	Mettre en place des formations initiales et continues de façon massive dans le cadre de la redéfinition du métier de chauffeur-livreur.	Action à engager.

## En synthèse

La qualification des acteurs de l'aménagement de l'espace public est une composante très forte de la démarche UVT.

La plus grande partie des cibles de ces actions sont les techniciens (État et collectivités) d'aménagement de la voirie et de l'espace public, dans une moindre mesure les élus de ces collectivités.

Les autres acteurs que sont les architectes, urbanistes, paysagistes... constituent des partenaires importants avec lesquels développer des actions. Leur association au séminaire va en ce sens.

Pour certains autres acteurs (personnels de la propreté, chauffeurs-livreurs...) les actions restent à engager.

## Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable

	Recommandation	Suite donnée
53	Assurer la cohérence et l'exemplarité de l'État dans le respect et l'application de la loi, dans les missions de conseil et d'ingénierie publique auprès des collectivités territoriales, dans les actions concernant l'accessibilité des voiries et espaces publics pour tous.	Actions de conseil menées et poursuivies (AMO). Action ingénierie publique menée mais contexte de désengagement de de l'ingénierie publique.
54	Assurer l'exemplarité de l'État et des Pouvoirs Publics par la mise en œuvre rapide des Plans de Déplacements d'Administration (PDA).	Le message de l'incitation à la mise en place de PDA a été porté par UVT en direction des services déconcentrés. Forte évolution du contexte de ces services.
55	Fonder les politiques urbaines sur les transports publics, qui constituent un service de base pour tous, et qu'elles doivent tendre à les conforter, quelle que soit la taille de la ville, compte tenu de la souplesse actuelle des moyens de transport public.	Principes repris et exposés lors des journées d'échanges. Question de subsidiarité des maîtres d'ouvrages.
56	Donner aux collectivités locales les moyens de mener leur politique en les dotant de tous les instruments juridiques et financiers (décentralisation et dépenalisation du stationnement payant, tarification des déplacements urbains).	Compétence UVT ?
57	Donner les moyens aux collectivités de définir leurs règles et de mettre en œuvre leurs politiques urbaines.	Compétence UVT ?
58	Sortir du cadre strict de l'espace public pour se placer dans un cadre plus large de mobilité durable dans une ville accessible à tous.	Principe porté par les productions Certu et relayée par UVT.
59	Homogénéiser les approches et assurer les cohérences entre centres et périphéries.	Question du périurbain traitée par de nombreuses productions.
60	Assurer une qualité durable avec de nouveaux critères de qualité de vie, de qualité de ville, de qualité de service de l'espace public.	Objectif de réaliser des aménagements de qualité intégré dans les différents guides.
61	Assurer une approche d'ensemble cohérente et une réflexion globale pour les villes qui ne se limitent pas à superposer différentes mesures sans les articuler entre elles.	Principe de cohérence d'ensemble et d'approche globale intégré dans les productions Certu.
62	Identifier les besoins, les attentes et les dysfonctionnements pour dégager les réponses optimales en adoptant une approche systémique et ergonomique de la mobilité dans toutes ses composantes physiques, cognitives et informationnelles, tant dans les phases de diagnostic et de conception que dans le management de la gestion courante.	Principe intégré dans les productions.
63	Donner le choix du mode de déplacement en permettant à chaque mode de donner pleinement son potentiel, en garantissant un niveau de service suffisamment élevé et en offrant un choix élargi de solutions.	Principes de prendre en compte tous les modes dans les aménagements largement repris dans les productions.
64	Agir sur la dimension économique des déplacements pour orienter les choix des usagers lorsque cela est possible. Utiliser l'outil de la tarification comme levier d'action politique.	Dimension intégrée et exposée lors des journées d'échange.
65	Mettre en place des stratégies urbaines s'attaquant non pas à la voiture, mais à l'excès d'usage de l'automobile.	Différentes actions portées par le Certu, message de nécessaire complémentarité entre les modes.

66	Dédier les voies convoitées aux espaces rares et restreints en priorité aux déplacements ou aux activités humaines de proximité, en y supprimant le stationnement sur voirie.	Principe d'aménagement relayé dans les productions et les journées UVT.
67	Mieux utiliser la politique du stationnement : taxer les parkings des bureaux, des supermarchés et centres commerciaux ; augmenter le prix du stationnement dans les parcs publics et sur la voirie ; limiter la durée du stationnement ; rendre les tarifs de stationnement très progressifs ; donner la possibilité à l'autorité organisatrice des transports urbains de fixer les tarifs (ou au moins d'être consultée) ; généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés.	Rapport du sénateur Louis Nègre relatif à la dépenalisation du stationnement (novembre 2011) à examiner
68	Examiner la possibilité de remplacer une politique de stationnement de proximité par une politique d'arrêts brefs, couplée à une accessibilité restreinte à l'automobile au moyen de Zones à Trafic Limité et à un développement de "transports publics individuels" couplant "transport individuel à la demande" et "portage à domicile".	Certaines initiatives en ce sens présentées lors de journées techniques.
69	Mettre en application les recommandations des guides des marchandises en ville parus en 2004 et 2005, notamment celles sur les livraisons en ville et sur les espaces logistiques urbains.	Guide UVT « Aménagement des aires de livraison ».
70	Rendre obligatoire l'affichage extérieur visible de la classe Euro des véhicules de livraison et des poids lourds pour permettre de limiter l'accès de certains véhicules aux "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.  Assurer l'organisation correspondante dans les mesures de police pour mettre en œuvre les mesures de contrôle et de sanctions une fois ces dispositifs arrêtés.	Réflexion en cours dans le cadre des ZAPA sur les sujets : - Harmonisation de l'affichage - Manière de réaliser les contrôles - Piste de solution à trouver au niveau de l'immatriculation (pourrait afficher ces informations).

## En synthèse

Sur ce champ « Assurer les moyens de politiques globales de mobilité durable », de nombreux principes ont été intégrés aux productions, et exposés lors de journées d'échanges.

Plus globalement, d'autres aspects de cette orientation sortent du champ de compétence du programme UVT.

## Générer l'appropriation collective des décisions et des espaces

	Recommandation	Suite donnée
71	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.	Guide diffusé et présenté lors de journées d'échanges.  Le guide a été mis en ligne sur le site UVT.
72	Construire le processus de décision sur l'espace public à partir des enjeux hiérarchisés, des problèmes rencontrés localement et en intégrant les différentes logiques d'acteurs.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
73	Organiser la participation au processus de décision avant d'élaborer un projet, avec des phases de dialogue, de pilotage de projet, d'élaboration d'alternatives et de co-conception.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
74	Piloter le processus décisionnel sur l'espace public avec l'aide de personnes impartiales et responsables qui aient une vision censée de l'avenir et qui ne fassent ni démagogie ni clientélisme.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
75	Intégrer des groupes ressources dans le processus de décision pour valider les étapes et faire s'approprier les projets.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
76	Organiser le dialogue à partir des problèmes, des enjeux et des finalités préalablement définies.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
77	Organiser le dialogue en le construisant sur des relations de confiance avec des personnalités impartiales dont l'autorité est reconnue par l'ensemble des parties prenantes.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
78	Organiser le dialogue en rapprochant les demandes des besoins, en impliquant toutes les parties prenantes, en fédérant des groupes restreints sur des finalités précises, en recherchant la légitimité, en vulgarisant la complexité, en assurant une transparence absolue.	Principe intégré dans les productions Certu.  Eléments spécifiques sur la concertation développés dans un certain nombre de guides.
79	Communiquer de façon honnête et transparente, sans aucune velléité de manipulation.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
80	Se confronter aux objections sans entrer dans une logique primaire où l'on a forcément tort ou raison, où l'on est forcément gagnant ou perdant. Savoir écouter sans répliquer immédiatement par une opinion contraire.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
81	Faire comprendre, faire réagir, faire savoir, faire partager, faire émerger, faire progresser, faire élaborer un savoir permettant en suite de faire agir.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
82	Montrer ce qui réussit ailleurs, donner du sens, mettre en synergie.	Largement démultiplié lors des journées d'échanges.



83	Se donner les clefs de la réussite par la transparence, l'écoute, l'honnêteté, le respect d'autrui en se basant sur les recommandations suivantes : définir clairement un processus de décision précis, souple et efficace ; associer le public suffisamment tôt ; mettre en place un processus permettant d'identifier les aspirations du public ; travailler en interaction, en réseau, en interface, dans un dialogue continu ; être à l'écoute des problèmes ; rendre les discours compréhensibles, transparents, proche du vécu quotidien des gens ; communiquer avec l'aide de facilitateurs compétents ; qualifier les acteurs par de l'andragogie active.	Principe intégré dans les productions Certu.  Éléments spécifiques sur la concertation développés dans un certain nombre de guides.
84	Ne pas prendre de décisions annihilant les efforts d'investissement dans les transports publics, par exemple par le développement de nouvelles voiries, de nouveaux parkings en centre ville,... Lutter contre les idées reçues et les idées simplistes (du type "No parking, no business").	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
85	Piloter les démarches, décider et choisir en toute lucidité sans pénaliser l'accès général à la ville et sans céder aux mauvais compromis qui ne satisfont personne sur le fond et qui font perdurer dans l'avenir les causes des conflits d'usages. Résister au désir de "l'inaugurable visible".	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.  Déclinaison terrain à voir.

---

## En synthèse

Le programme UVT a largement porté l'appropriation collective des décisions et des espaces, par l'intégration de ces principes aux productions du Certu, puis par leur large diffusion.

Les journées d'échanges ont présenté et commenté les démarches et exemples pertinents portant ces principes.

## Destiner vraiment la voie publique au public

	Recommandation	Suite donnée
86	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.	Nombreuses démarches incitant l'action en ce sens. Productions Certu et démarche Ville accessible à tous.
87	Veiller à ce que les dispositifs techniques de sécurité n'entravent pas l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite ni des services de secours.	Nombreuses démarches incitant l'action en ce sens. Productions Certu et démarche Ville accessible à tous.
88	Destiner la voie publique au public et non à l'usager.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors de journées d'échanges.
89	Favoriser l'accessibilité des voiries au plus grand nombre. Garantir au public en tout état de cause l'accessibilité et la sécurité de l'espace public et de ses services.	Nombreuses démarches incitant l'action en ce sens. Productions Certu et démarche Ville accessible à tous.
90	Apporter une attention particulière aux usagers vulnérables, notamment au droit des carrefours.	Nombreuses démarches incitant l'action en ce sens. Productions Certu et démarche Ville accessible à tous.
91	Prêter une attention particulière aux personnes qui n'ont pas le choix ou qui n'ont d'autre choix que de prendre ce qui existe.	Principe intégré dans les productions Certu. Déclinaison terrain à voir.
92	Offrir aux personnes sans voiture des conditions de déplacement de qualité.	Principe intégré dans les productions Certu et exposé lors des journées d'échanges.
93	Ne pas atomiser les problèmes et les populations. Il s'agit de ne pas faire un aménagement pour un certain type d'usager, mais au contraire d'imaginer un espace public pour tous les publics.	Principe intégré dans les productions Certu.
94	Comprendre le vécu qu'ont et qu'auront les Personnes à Mobilité Réduite, ce que vivent et vivront les gens, avant toute décision d'aménagement de l'espace public.	Nombreuses démarches incitant l'action en ce sens. Production Certu et démarche Ville accessible à tous.
95	Concevoir des espaces publics en se référant aux connaissances, à l'expérience et aux règles des personnes en situation de handicap et effectuer ainsi des améliorations de l'espace public profitables à tous.	Les recommandations Certu ont largement intégré des représentants de PRM dans leurs travaux pour intégrer leurs préoccupations.
96	Imposer, faciliter, permettre, pénaliser ou empêcher l'accessibilité selon le lieu et le moment à certains usagers en fonction de priorités préalablement hiérarchisées.	Principe intégré dans les productions Certu et largement présenté lors des journées d'échanges.
97	Mettre en œuvre des solutions intelligentes et profitables à tous par l'examen des publics et des usagers cibles.	Principe intégré dans les productions Certu.
98	Effectuer systématiquement des examens et des "revues de projet" avec les différentes catégories de publics et usagers en se basant sur des aides mémoires (voir les listes de l'annexe 5 "Voiries de publics et d'usagers").	Principe des revues de projets intégré et recommandé.

---

## En synthèse

Remettre le public (et non plus seulement l'utilisateur) au cœur de la démarche UVT.

Les journées d'échanges ont permis d'être un vecteur de diffusion de toute la production du Certu sur cette thématique, production qui a toujours impliqué et associé très étroitement l'ensemble des partenaires.

## Mettre en œuvre la modération des vitesses en ville

	Recommandation	Suite donnée
99	Assurer la maîtrise des temps de déplacement au lieu de vouloir augmenter les vitesses.	Principe intégré dans les productions Certu, particulièrement les productions mettant en valeur la pertinence de l'homogénéisation des vitesses.
100	Éviter de spécialiser l'espace public chaque fois que cela est possible, c'est-à-dire lorsque le trafic peut être ralenti et réduit.	Principe intégré dans les productions Certu, particulièrement dans les productions présentant les principes de hiérarchisation des voiries et de mise en place de zones de circulation apaisée.
101	Limiter à tout prix la multiplication des aménagements spécialisés pour chaque catégorie d'individus : cyclistes, personnes handicapées, personnes âgées... Banaliser le plus possible les aménagements.	Principe intégré dans les productions Certu, particulièrement dans les productions présentant les principes de hiérarchisation des voiries et de mise en place de zones de circulation apaisée.
102	Banaliser davantage les espaces publics affectés à des usages variables selon le moment.  Allier efficacité et variabilité dans le temps par des aménagements simples permettant la polyvalence et le partage mobile des voies.	Principe intégré dans les productions Certu, particulièrement dans les productions présentant les principes de hiérarchisation des voiries et de mise en place de zones de circulation apaisée.  Déclinaison terrain à voir.
103	Promouvoir et mettre en œuvre des politiques et des actions permettant d'assurer des allures homogènes.	Principe intégré dans les productions Certu, particulièrement dans les productions présentant les principes de hiérarchisation des voiries et de mise en place de zones de circulation apaisée.  Largement repris et présenté lors des journées d'échanges.
104	Réhabiliter les voiries avec des dispositifs qui ont montré leur pertinence et leur efficacité (diminution de gabarit des voiries au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun ; aménagement régulier de points singuliers de ralentissement ; amélioration des performances des espaces résiduels des voiries).	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue.
105	Généraliser et étendre la conduite apaisée. Adapter les rues aux modes doux et lents par des mesures qui visent à diminuer les vitesses, à calmer le trafic, à développer la vigilance des conducteurs.	Principe intégré dans les productions Certu, particulièrement dans les productions présentant les principes de hiérarchisation des voiries et de mise en place de zones de circulation apaisée.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue.

106	Abaisser les pointes de vitesses. Réduire la vitesse excessive là où, pour un gain de temps douteux et en toute hypothèse très marginal, elle empêche le développement de la vie locale.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue.
107	Étendre largement le système des Zones à Trafic Limité avec autorisations permanentes ou temporaires, payantes ou gratuites, en tirant les leçons des meilleures expériences étrangères.  Instituer éventuellement des Zones 30 à Trafic Limité pour les deux-roues et les véhicules les plus agressifs, les plus rapides et les plus polluants.	Des collectivités se sont saisies du sujet et quelques projets sont en réflexion, mais les outils réglementaires n'existent pas.  Des études et fiches sur des exemples étrangers ont été produites.
108	Mesurer les temps perdus ou gagnés par les différents usagers suite à la prise de mesures de modération des vitesses de pointe des véhicules à moteur.	Éléments de choix intégrés dans les productions.
109	Généraliser les zones 30 à la quasi-totalité de l'espace urbain ou à l'ensemble de vastes zones délimitées par des voies principales en visant à la création de quartiers 30.	Principe intégré dans les productions Certu et largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue.
110	Traiter les voies résidentielles en conduite apaisée ou en zone 30 en donnant priorité aux piétons et aux cyclistes. Modérer les vitesses sur toutes les voies de desserte en y généralisant les zones 30 ou par des dispositifs de ralentissement et de conduite apaisée.	Principe intégré dans les productions, particulièrement celles présentant les principes de hiérarchisation des voiries et de mise en place de zones de circulation apaisée.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue.
111	Constituer des espaces de circulation séparés pour les différentes vitesses pour les rues principales et les voies de distribution. Séparer les flux circulant à des vitesses différentes sur les voies de distribution en fonction d'allures homogènes et non en fonction des modes de déplacements. Mettre en place des itinéraires "lents" se superposant à ces réseaux de voies principales.	Le Code de la Rue n'a pas été modifié sur ces champs.  Certaines expérimentations sont envisagées.
112	Regrouper ou partager les usages de la voirie et de l'espace public en ville en fonction des priorités préalablement définies.	Principe de hiérarchisation des voiries largement intégré
113	Utiliser les technologies de représentation virtuelle des espaces, notamment dans les phases de dialogue, mais aussi acquérir le réflexe systématique et simple d'expérimenter avec des moyens mobiles avant de construire en dur. Expérimenter préalablement les formes d'îlots avec des moyens mobiles (barrières plastiques, vieux pneus, sacs de sable) pour vérifier préalablement le bon fonctionnement des dispositifs en situation réelle de terrain.	Principe intégré dans les productions Certu (à noter que des productions Certu portaient ces préconisations : Ville plus sûre-savoirs faire techniques).  Mise en œuvre pratique à voir sur le registre de l'espace public..

---

## En synthèse

La diffusion des principes de hiérarchisation des réseaux et de modération des vitesses en ville a été un point fort du programme UVT et des journées d'échanges.

Grâce à de nombreuses réalisations des collectivités, la mise en œuvre de ces principes et le retour d'expérience qu'ils ont généré, ont permis d'entretenir une boucle vertueuse.

## Favoriser les modes de déplacements non motorisés

	Recommandation	Suite donnée
114	Observer les besoins des nouveaux matériels pour les déplacements non motorisés et les modes doux et accompagner les usages de ces matériels.	Pris en compte dans la démarche Code de la rue. De plus, une nouvelle commande la DSCR au Certu et à l'IFSTTAR a été passée sur les petits engins de déplacement.
115	Garantir les trajets les plus courts et les plus sûrs aux modes non motorisés, et non pas aux modes motorisés. Appliquer ce principe tout particulièrement aux carrefours.	Principe intégré dans les productions Certu et notamment le guide Aménagement des carrefours, labellisé UVT.  Largement repris lors des journées d'échanges.
116	Assurer en priorité la protection des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de modes de déplacement non motorisés vis-à-vis des motos, scooters et autres deux-roues motorisés rapides.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.
117	Oser redistribuer l'espace public par une bonne communication et un véritable dialogue avec le public ; une approche progressive et des solutions originales ; la réorganisation des réseaux d'itinéraires et l'action sur les points noirs en fonction des besoins spécifiques des modes non motorisés et des modes lents en agissant aussi sur des mesures de modération des vitesses ; l'anticipation des réactions et des comportements des usagers de chacun des modes tant de la part des usagers vulnérables que de la part des automobilistes ; des réalisations nécessaires à bon escient, en fonction des liaisons à assurer et suivant les règles de l'art ; l'initiation parallèle de chartes de comportements et de mesures de police visant à préserver les cheminements des usagers vulnérables des obstacles, des véhicules et autres objets divers.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Chartes de comportements à développer.
118	Assurer en permanence 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.	Nombreuses démarches incitant l'action en ce sens.  Production Certu et démarche Ville accessible à tous.
119	Généraliser les trottoirs traversants ou les avancées de trottoirs permettant de mieux écouler les flux piétonniers et de faciliter la traversée des Personnes à Mobilité Réduite.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue et Ville accessible à tous.
120	Offrir aux modes de déplacement doux des cheminements courts, directs, sûrs, continus, confortables, agréables, lisibles, éclairés, entretenus, avec des possibilités de stationnement.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue.

121	Libérer les trottoirs des obstacles en tout genre. Généraliser le stationnement hors trottoir pour les deux-roues motorisés.	Principe intégré dans les productions Certu, notamment les fiches UVT sur l'encombrement des trottoirs.  Guide sur le stationnement des deux roues motorisés.  Largement repris lors des journées d'échanges.
122	Assurer des largeurs suffisantes de trottoirs aux piétons pour permettre le passage de familles, de groupes, d'écoliers et d'enfants accompagnés, de touristes, etc.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.
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.	Cette recommandation n'a été déclinée que pour les véhicules non motorisés sur les voies vertes ou dans les zones de rencontre.
124	Assurer la continuité et la sécurité des aménagements et des itinéraires de tous les modes, notamment au droit des carrefours pour les modes non motorisés.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.
125	Favoriser les actions en faveur des déplacements doux domicile - école.	Expériences présentées lors des journées d'échanges (pédibus).
126	Généraliser les contresens cyclables.	Intégré comme principe de base dans la réglementation pour dans les zones de circulations apaisée (démarche Code de la rue).  Largement repris lors des journées d'échanges.  Des fiches et un guide technique vont bientôt paraître.

## En synthèse

Le programme UVT, par la diffusion de ses productions et des outils de la démarche Code de la rue, des travaux et recherches menés dans le cadre du programme Ville accessible à tous, a largement contribué à favoriser les modes de déplacements non motorisés.

La plupart des journées techniques ont présenté des exemples de réalisations réussies qui montraient que les choix en ce sens sont possibles, pertinents et bénéfiques.



## Mettre en synergie des actions thématiques

	Recommandation	Suite donnée
127	Mettre en synergie différents problèmes pour faire émerger des solutions originales.	Approche globale et cohérente recommandée par les productions Certu.
128	Ne pas déstructurer un plan d'ensemble dans lequel toutes les actions sont en synergie et constituent une chaîne, car enlever un seul maillon brise toute la chaîne.	Approche globale et cohérente recommandée par les productions Certu.
129	Assurer les synergies et les subsidiarités entre les réflexions et les actions menées au titre de "La rue du futur", "Une Voirie pour Tous", "Ville Accessible à Tous".	Lien bien réalisé pour les deux derniers items. A vérifier pour rue du futur.
130	Poursuivre le développement des synergies entre les politiques de la ville et le traitement des espaces améliorant la sécurité et la sûreté sur des voies publiques pour tous.	Approche globale et cohérente recommandée par les productions Certu (cf. remarques de la recommandation 6).  L'aspect sûreté mériterait peut-être un éclairage plus particulier, car il est plutôt moins explicitement pris en compte dans les projets d'aménagement de voirie et d'espace urbain.
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 pour déboucher sur des propositions intéressantes que la population peut s'approprier.	Éléments décrits dans le guide Aménagement des aires de livraisons.  Principes plus largement repris dans les productions du Certu.
132	Mettre en synergie la gestion des emballages et déchets des commerces avec la création de Points d'Accueil Logistique, mais aussi la gestion des colis par les magasins relais.	Lien à effectuer avec le guide Aménagement des aires de livraison.
133	Privilégier les politiques d'arrêt bref sur chaussée en excluant le stationnement de longue durée pour assurer l'essentiel des services intéressant la population et aider les professionnels tels les artisans, les postiers, les livreurs, les messagers, les chauffeurs de taxi, les médecins, les gaziers, les techniciens des réseaux et de la voirie, les livreurs à domicile,...	Éléments décrits dans le guide Aménagement des aires de livraisons.
134	Faire évoluer la réglementation et les pratiques afin que les surfaces à dégager de tout obstacle soient marquées d'une couleur vive, ou aisément identifiable, tant pour les cheminements de livraisons que pour ceux des personnes handicapées ou à mobilité réduite.  Être particulièrement exigeant pour faire respecter cette interdiction d'obstruction.	Principes de largeur et d'accessibilité ont bien été intégrés dans les productions, mais pas les marquages de couleur.

135	Aménager des espaces piétonniers sans dénivellations afin que cela profite à de très nombreux usagers : personnes handicapées, personnes à mobilité réduite, chauffeurs livreurs, postiers, ambulanciers, personnes allant faire leurs courses, etc.	Principe intégré dans les productions Certu.  Largement repris lors des journées d'échanges.  Outils de la démarche Code de la rue (zones de rencontre).  Développé dans le programme Ville accessible à tous.
136	Prévoir pour les deux-roues des chaussées et des peintures sur chaussée drainantes, unies, à texture non lisse et non glissantes. Assurer des synergies "chaussées confortables et non glissantes" profitables également aux autres modes de déplacement	Études et recherches effectuées sur le sujet de la glissance des matériaux
137	En l'absence de synergie, de compatibilité d'usage ou de renfort mutuel, arbitrer et trancher en imposant, favorisant, permettant, défavorisant ou excluant certains usagers	Principe de hiérarchisation des choix intégré dans les productions

---

### En synthèse

L'exigence de synergie et de cohérence globale de l'aménagement a été fortement portée par le programme UVT en relayant de nombreuses productions du Certu. Les journées d'échanges ont largement présenté et exposé cet impératif.

## Élargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie

	Recommandation	Suite donnée
138	Approfondir les recherches sur l'aménagement et la gestion dans les espaces riverains.	Des projets de recherche Prédit et PUCA ont approfondi ces sujets.
139	Mieux répartir les crédits de recherche au profit des modes de déplacements non motorisés.	Des appels à projet Prédit ont été lancés sur ce thème.
140	Prélever de l'espace automobile au profit des deux roues. Développer les sas à deux-roues motorisés à l'instar de ce qui se pratique pour les sas à vélos.	Une fiche Aménagements pour les vélos effectue un état de l'art sur l'utilisation du sas à vélo en se basant notamment sur les expérimentations de la Ville de Paris
141	Libérer des places de stationnement pour voitures au profit de places pour deux-roues motorisés. Mieux partager le stationnement et les arrêts entre les différents modes.	Un ouvrage spécifique Stationnement des deux roues motorisés a été réalisé.
142	Séparer les emplacements de stationnement pour les vélos et les emplacements de stationnement pour les motos et scooters : les techniques et les matériels sont différents, les lieux et les dimensions également.	Un ouvrage spécifique Stationnement des deux roues motorisés a été réalisé ainsi que des recueils de fiches sur le stationnement des vélos.
143	Développer les Techniques d'Information et de Communication (TIC) pour améliorer l'usage des réseaux existants, pas nécessairement pour faire plus, mais pour agir de façon différente et peut-être mieux.	Compléments en cours.
144	Développer des types de deux-roues motorisés urbains à faible vitesse de pointe (de la catégorie des cyclomoteurs), à faible capacité d'accélération et peu polluants.	Peu relayé par UVT, examiné pour partie dans le cadre de la démarche Code de la rue.
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.	Concertation nationale sur les deux roues motorisés engagée par la DSCR.
146	Mettre en œuvre des actions simples et efficaces pour les livraisons comme réglementer autrement le gabarit des véhicules de livraison; conditionner les livraisons de nuit aux lieux d'entreposage ; dimensionner correctement les aires de livraison ; ne pas encombrer les surfaces et les cheminements par des obstacles.	Certaines recommandations en ce sens ont été déclinées dans le guide Aménagement des aires de livraison.
147	Développer des actions relatives aux ordures et aux déchets pour généraliser les alternatives à la présence de poubelles sur les trottoirs. Examiner particulièrement le cas des villes où les poubelles sont disposées sur les chaussées.	Des fiches spécifiques UVT ont été produites sur le thème de l'encombrement des trottoirs.
148	Évaluer les impacts des fortes amendes et des "brigades propreté" mises en place dans un certain nombre de villes européennes pour lutter contre les "incivilités de la propreté" sur le respect des règles instituées et sur la propreté effective de l'espace public.	A examiner.
149	Développer les voiries et espaces publics conçus pour permettre l'affectation variable des voies et l'affectation multiple des usages, avec l'accompagnement juridique correspondant.  Développer les recherches sur les chaussées et revêtements facilitant les usages multiples, tels les autocollants provisoires pour nouvelles réalisations (mise en zone 30 par exemple), les diodes lumineuses en chaussée pour affectation variable des espaces, les chaussées urbaines démontables, etc.	Guide sur la gestion dynamique des voies (GDV).

150	Approfondir les réflexions, les expérimentations et les évaluations dans la durée sur la réduction des performances physiques des véhicules urbains et la restriction des accès urbains pour les véhicules agressifs	A examiner.
-----	--	-------------

---

### En synthèse

Un certain nombre de pistes ont été approfondies dans les thématiques identifiées par le rapport du CNT dans cette dernière catégorie « Élargir la réflexion sur certaines fonctions d'accueil de la voirie ».

Le champ est cependant très vaste et de nombreuses thématiques pourront encore être détaillées.

## En conclusion

---

### Quelques éléments de synthèse générale

Pour fournir une vision plus intégrée de la mise en œuvre des recommandations du rapport du CNT, des éléments de synthèse générale sont présentés ci-dessous, s'articulant autour des **5 séries de propositions** sous-tendues par le rapport :

- 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
- Prévoir des incitations financières et fiscales
- Mettre en place un réseau de compétences et développer la formation.

---

### Élaborer des méthodes pour les personnes et instances en charge de l'espace public

Un grand nombre de travaux, études et recherches du Certu ont pour objet d'élaborer des méthodes pour les personnes et instances en charge de l'espace public. Ces travaux ont étroitement associé l'ensemble des acteurs (État, collectivités, décideurs, techniciens, milieu professionnel...)

Ils portent sur des champs divers correspondant à plusieurs départements (voirie et espace public, déplacements durables, urbanisme) et concourent, par la diversité des thématiques étudiées, à une approche systémique.

Un aspect peu traité, qui pourrait être plus largement intégré, est celui de la sûreté des espaces publics.

---

### Élaborer des guides et des outils thématiques

Le Certu a élaboré une production riche et variée, tant dans les thématiques abordées que dans les formats de restitution adaptés aux enjeux de la thématique (ouvrages, guides, recueils de bonnes pratiques, fiches, rapports d'étude...).

---

### Faire évoluer la réglementation

Sur le champ réglementaire, plusieurs pistes étaient suggérées dans les recommandations :

- Adapter les textes pour les mettre en cohérence au contexte de décentralisation
- Confier aux élus locaux la responsabilité du stationnement
- Différencier cyclistes et automobilistes dans l'application des sanctions
- Prévoir une « interdiction d'obstruction » pour les PRM et les livraisons
- Donner une définition juridique de l'espace public et de la voie publique
- Mettre en chantier un Code de la rue.

L'avancée majeure a été constituée par la démarche Code de la rue, qui a été conduite avec succès et a permis des avancées réglementaires importantes avec la publication de 3 décrets qui traitent une partie des sujets.

Des évolutions sont en instance concernant l'interdiction d'obstruction par exemple.

---

**Prévoir des incitations financières et fiscales**

Plusieurs pistes étaient suggérées dans les recommandations en matière d'incitation financière et fiscales :

- Utiliser l'outil de la tarification des transports et du stationnement comme levier d'action ( cf. tarification du transport urbain, péages ...)
- Généraliser le stationnement payant pour deux roues motorisés
- Rendre progressif les tarifs de stationnement pour limiter la durée du stationnement
- Instituer des dispositifs législatifs allégeant les taxes sur les espaces logistiques relais
- Mieux répartir les crédits de recherche au profit des modes de déplacement non motorisés
- Évaluer les impacts de fortes amendes et des « brigades propreté » mises en place dans un certain nombre de villes européennes.

Compléments en cours.

---

**Mettre en place un réseau de compétences et développer la formation**

Grâce au partenariat du programme UVT (MEDDTL, ADSTD, AITE, ATTF, CNFPT, FNAU, FNCAUE, IDRRIM, SNAL, Syntec), un vaste réseau de diffusion est en place et relaie la connaissance vers des publics variés.

Des recherches et expérimentations ont été menées dans de nombreuses collectivités, et particulièrement la Ville de Paris. Nombre de ces expériences ont fait l'objet de fiches permettant un partage et un retour d'expérience vers l'ensemble du réseau des acteurs.

Nombre d'expériences étrangères ont été étudiées permettant de faire progresser la recherche et l'état de l'art. Elles ont permis de dégager des facteurs de succès de ces réalisations.

Enfin, la formation et la diffusion de la connaissance demeurent des éléments essentiels de la démarche UVT.

Les formations réalisées par le CNFPT permettent de démultiplier très largement. La formation UVT est ainsi donnée dans chacune des 5 inter-régions du CNFPT.

Les journées techniques, quant à elles, permettent de toucher et de faire échanger un très large public.

Les réseaux de diffusion de chaque partenaire pourront être complétés pour permettre une information encore plus large sur ces journées.

\*

\*

\*