



Cerema

15e réunion du réseau RUES

Webconférence : *les 15 et 16 octobre 2020*

Aménagements transitoires, provisoires

Pourquoi ce guide



**VERS DES VILLES
ET DES TERRITOIRES
100 % MARCHABLES,
100 % CYCLABLES**

Oser des aménagements provisoires

- ▶ pour permettre aux usagers d'explorer d'autres façons de se déplacer, à l'occasion de crises (Covid-19...) mais également lors de grands chantiers, de grands événements (ludiques, sportifs, culturels) ;
- ▶ pour accélérer collectivement l'évolution vers les modes de déplacements plus durables ;
- ▶ pour aller vers des espaces publics de qualité, plus généreux et plus accueillants.

Deux guides « express » facilitateurs

Le Cerema s'engage fortement pour accompagner les acteurs des territoires vers le développement de la marche et du vélo. À cet effet, il a formalisé des recommandations pour faire évoluer les projets et les pratiques et permettre à chacun de tester et d'ajuster des solutions.



Consulter ce guide

Consulter ce guide

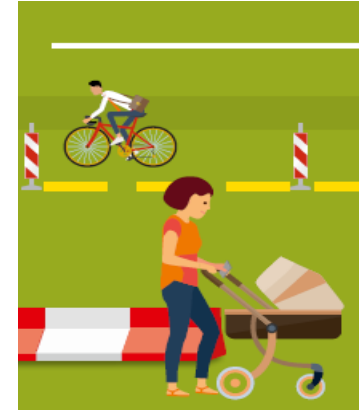
PROMOUVOIR
LA MARCHÉ
ET LE VÉLO :
POURQUOI ?

TESTER DES
AMÉNAGEMENTS :
COMMENT ?

5 principes issus
des deux guides

1 Faire sûr et accessible avant tout

Simple, peu onéreux et de mise en oeuvre rapide, les aménagements testés exigent d'abord la sécurité des pratiques à pied et à vélo dans les espaces redessinés. Ils ont aussi à répondre aux obligations d'accessibilité pour tous. Et puis, ils gagnent à être généreux, accueillants, lisibles dans leur manière de signifier les nouvelles règles de partage et d'usage de l'espace public, mais aussi à se montrer attrayants, ergonomiques et faciles d'entretien.

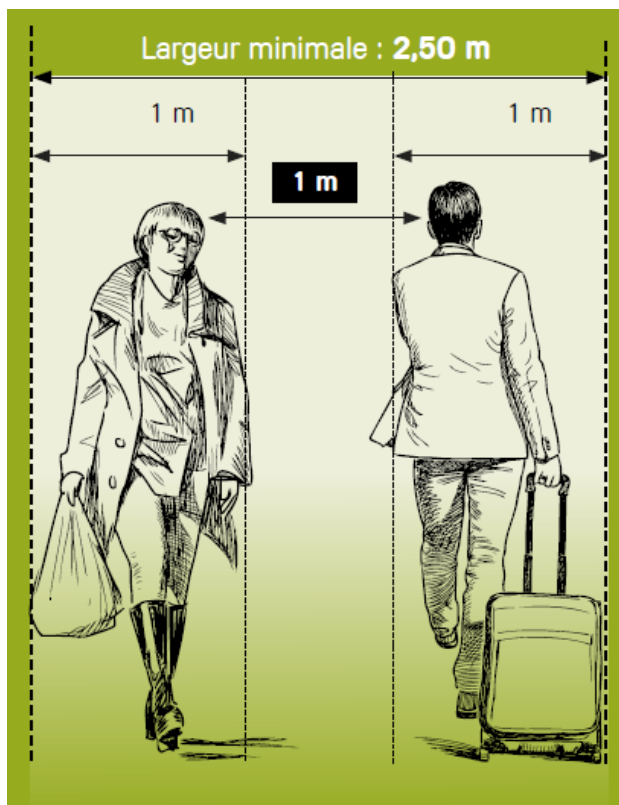


5 Tester, expérimenter, dans les règles

En situation de « test », autrement dit lorsque l'on reste dans la réglementation en vigueur mais que l'on quitte les habitudes locales, il n'y a pas besoin d'autorisation particulière. Il est intéressant d'évaluer pour capitaliser et ajuster les pratiques futures. Lorsque l'on déroge à la réglementation en vigueur (Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Code de la route, Code de la voirie routière), il s'agit d'une « expérimentation ». Une demande est alors à faire auprès de la Délégation à la sécurité routière pour obtenir une autorisation qui dégage la responsabilité de la collectivité en cas d'accident. La contrepartie est d'évaluer suivant un cahier des charges approuvé. Ce processus demande du temps, mais permet progressivement de faire évoluer la réglementation.

QUELQUES PRINCIPES GÉNÉRAUX

Des trottoirs de plus de 2,50 m pour concilier cheminement et attente des piétons



Le Cerema recommande dans ses guides une largeur de trottoir de 2,50 m.

Ceci permet de respecter une largeur minimale de cheminement sans obstacle de 1,40 m imposée par la réglementation accessibilité.

Dans des rues où les flux piétons sont très importants, il est préférable de dimensionner plus généreusement encore les espaces dédiés aux piétons.

Aménagements liés COVID-19

Exemple Metz

- Avenue Foch – Mis en service 13 mai
- Rue Charlemagne – Mis en service 14 mai



Aménagements liés COVID-19

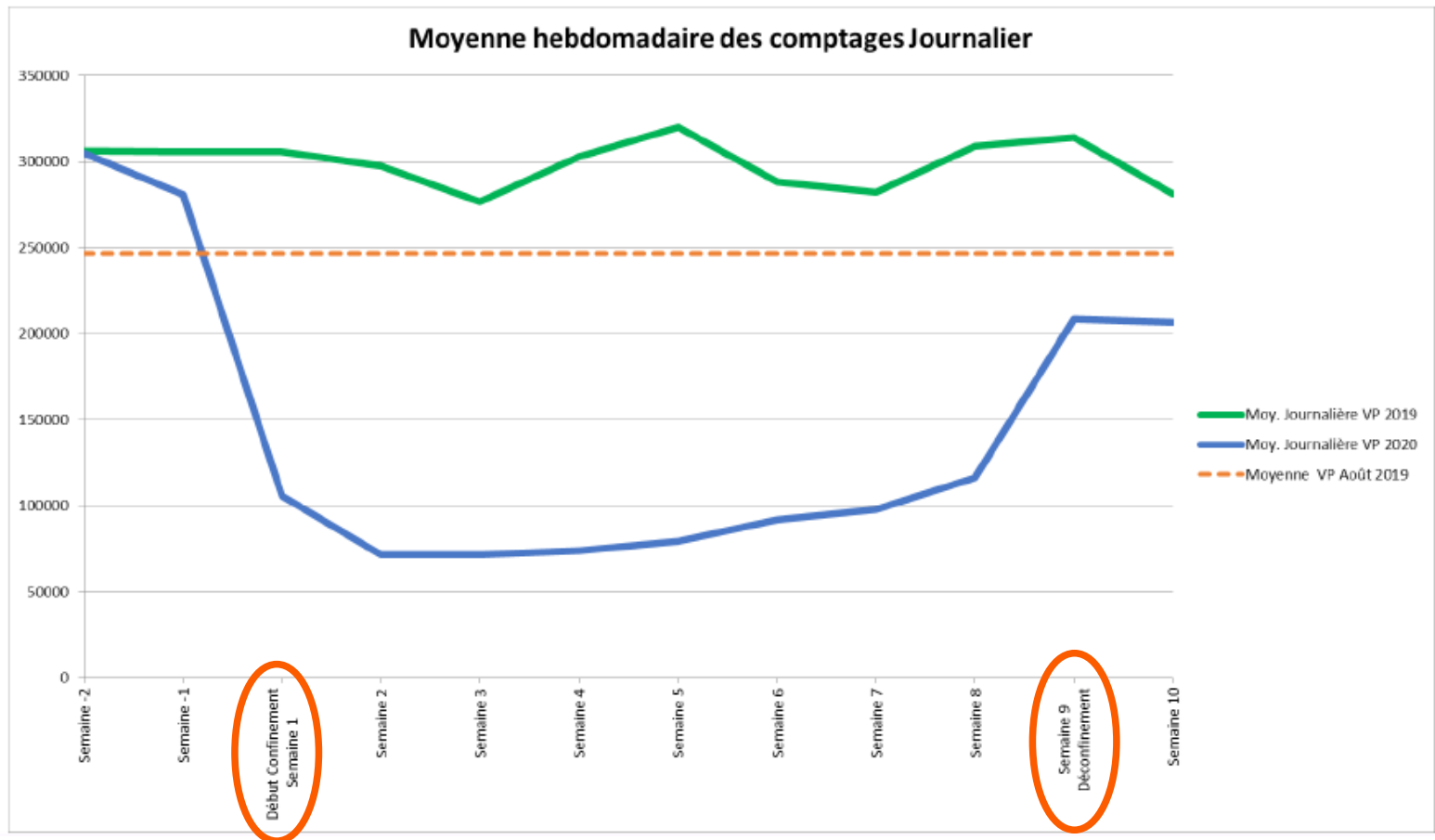
Exemple Metz

- Mis en service 14 mai



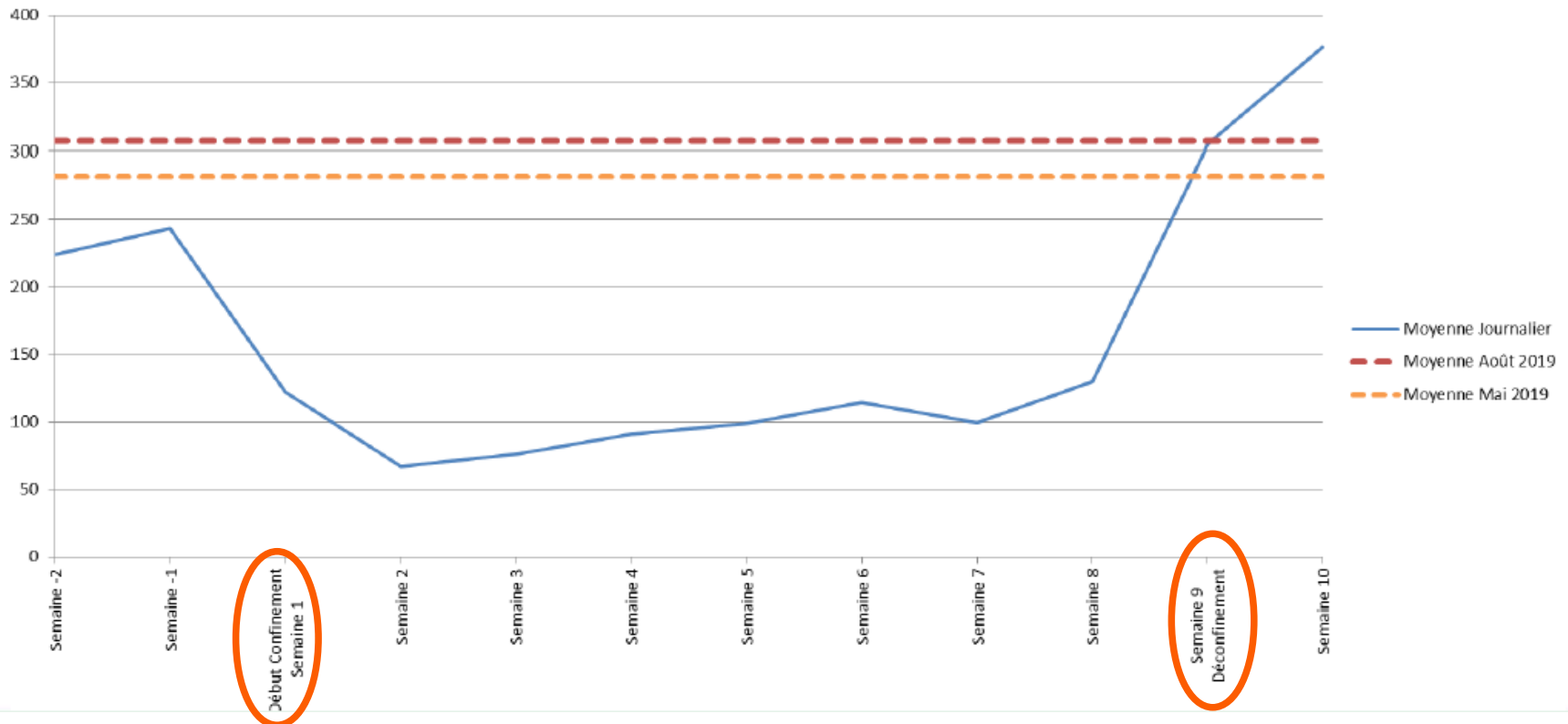
Exemple Metz

- Analyse quotidienne des **niveaux de trafics voitures** grâce au capteur présent dans la chaussée



Exemple Metz

- Analyse quotidienne des **trafics vélo sur les compteurs permanents hors aménagements cyclables expérimentaux** (ici le Pont des Morts vers le centre-ville)

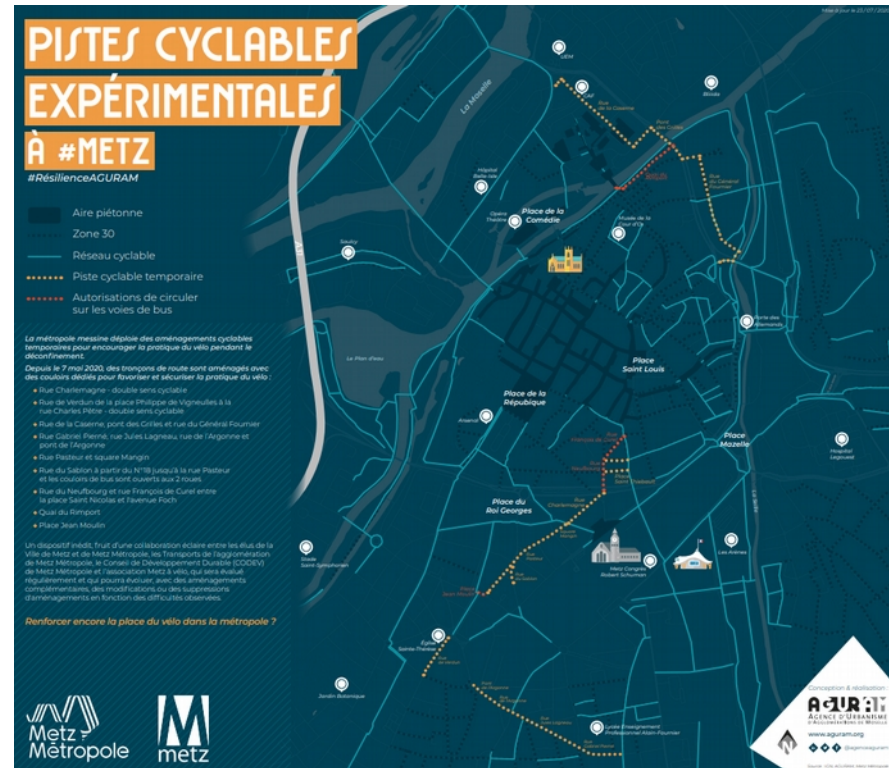


Aménagements liés COVID-19

Exemple Metz



La majorité des aménagements cyclables expérimentaux réalisés fonctionnent bien. Photo archives RL

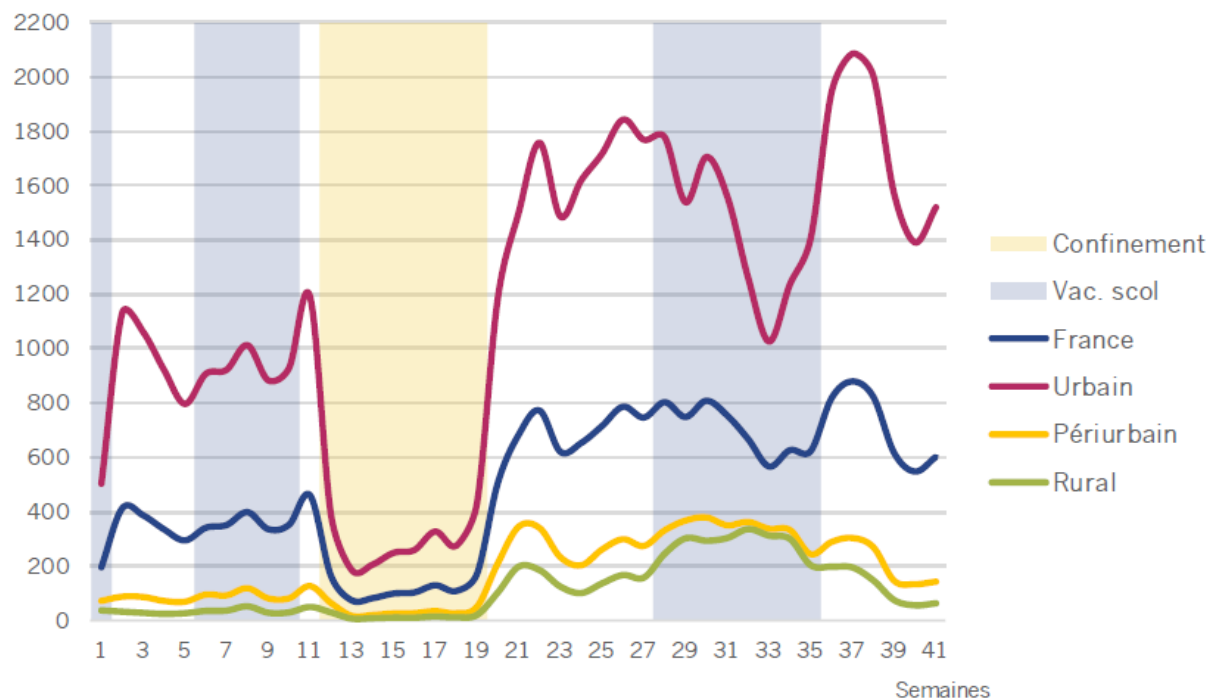


Balade "découverte des pistes cyclables expérimentales"

Aménagements liés COVID-19

Vélos

Fréquentation moyenne journalière en 2020



CHIFFRES CLÉS

Période post-confinement
Du 11 mai au 11 octobre

Par rapport à la même période en 2019

- **+27 %** de passages vélo
- **+26 %** en semaine
- **+32 %** le week-end

Par rapport à la même période en 2019 et par milieu

- **+31 %** en urbain
- **+18 %** en périurbain
- **+17 %** en rural

Du 1^{er} janvier au 11 octobre

Par rapport à 2019

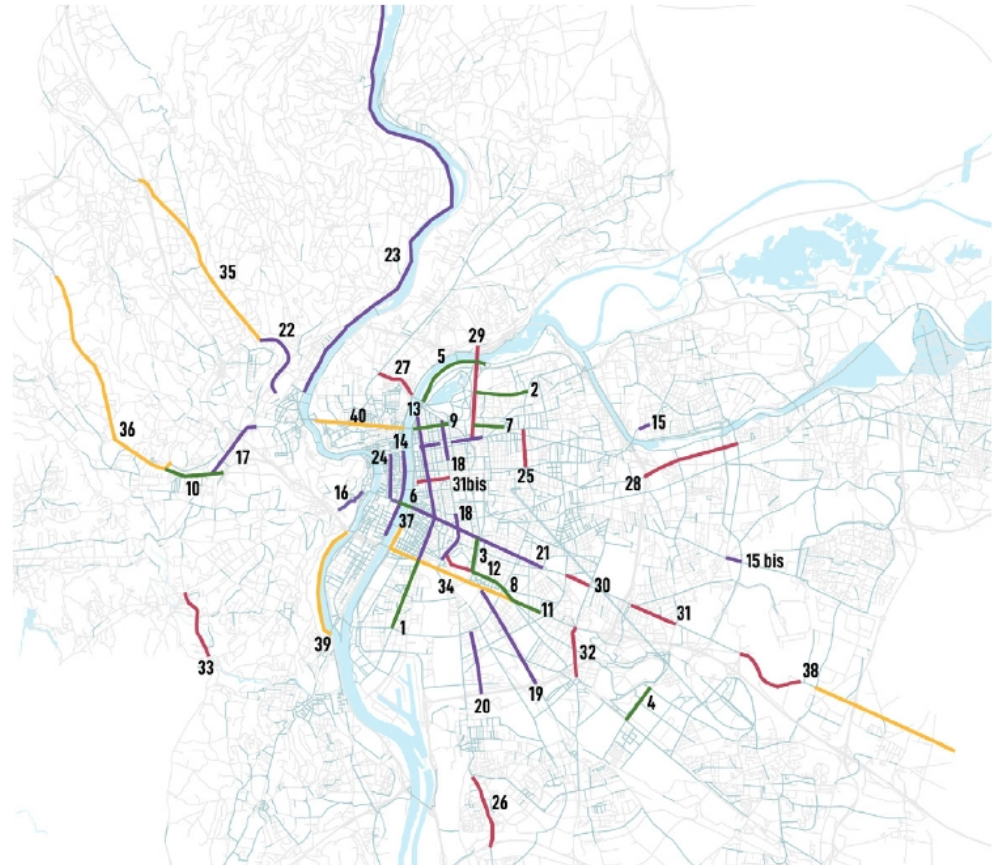
- **+10 %** de passages vélo sur toute la période
- **+27 %** avant confinement du 01/01 au 17/03
- **-72 %** pendant confinement du 18/03 au 10/05
- **+27 %** après confinement à partir du 11/05

Aménagements liés COVID-19

Exemple Lyon

N° axe	Commune	Voies	distance (km)
1	Lyon 7e	Jaurès (Gerland)	2,0
2	Villeurbanne	Boulevard du 11 novembre 1918	1,2
3	Lyon 7e	Boulevard des Tchécoslovaques	0,8
4	Bron	Boulevard de Parilly	0,9
5	Lyon 6e	Quai Charles de Gaulle	1,9
6	Lyon 2e / 3e	Pont de la Guillotière (et amorce cours Gambetta)	0,6
7	Villeurbanne	Cours André Philip	0,6
8	Lyon 8e	Avenue Marius Bertiet	1,2
9	Lyon 6e	Rue Duquesne	0,8
10	Tassin-la-Demi-Lune	Avenue de la République	8,8
11	Lyon 8e	Avenue Jean Mermoz	0,8
12	Lyon 7e	Rues de l'Épargne et du Repos	0,8
13	Lyon 3e / 6e	Saxe-Foch	2,3
14	Lyon 2e	Quai du Rhône RD	2,3
15	Vaulx-en-Velin	Avenue Gabriel Perri (entre pont des planches et Paul Teste)	0,5
15 bis	Chassieu	Rue Jean Mermoz	0,5
16	Lyon 5e	Chemin Neuf	0,9
17	Tassin-la-Demi-Lune	Avenue Victor Hugo	1,4
18	Lyon 3e / 6e / 7e	Rue Garibaldi	0,7
19	Lyon 8e	Boulevard États-Unis	1,9
20	Vénissieux	Rue Professeur Roux	2,1
21	Lyon 2e / 3e / 7e / 8e	Cours Gambetta et Albert Thomas + Rue de la Barre	3,3
22	Lyon 9e	Avenues du 25e RTS	1,3
23	Lyon 9e / Collonges / Saint-Romain / Courzon / Albigny / Saint-Germain / Quincieux	Quai de Saône RD (RD 51)	14,3
	Lyon 6e	Cours Vitton et Roosevelt	1,0
24	Lyon 2e / Rue Ed. Herriot	piste à double sens	1,0
25	Villeurbanne	Cours de la République	0,8
26	Saint-Fons / Vénissieux	Boulevard Yves Farges	1,6
27	Lyon 4e / Caluire-et-Cuire	Montée de la Boucle	1,0
28	Villeurbanne / Vaulx-en-Velin	Avenues Léon Blum, de Böhlen et Garibaldi (entre Zola et BUE)	2,0
29	Villeurbanne	Boulevard Stalingrad, rue Michel Rameaud, point Poincaré	2,3
30	Lyon 3e / 8e	Avenue Rockefeller	0,6
31	Bron	Avenue Franklin Roosevelt	1,3
31 bis	Lyon 3e	rue de Bonnel	0,5
32	Lyon 8e / Bron / Vénissieux	Boulevard Pinel	0,8
33	Francheville / Sainte-Foy	Avenue du Chater, Route de la Libération (RD 342) entre Botanic et Limburg	1,6
34	Lyon 7e / 8e	Avenue Berthetot	1,7
35	Champagne / Limonest	Avenues de Lanessan et de Gaulle (RD 306)	4,3
36	Tassin / Charbonnières	Route de Paris (RD 307)	4,9
37	Lyon 7e	Quai Claude Bernard	0,5
38	Saint-Priest	Route de Grenoble (RD 306)	5,2
39	Lyon 5e / La Mulotière	Quais des Étroits et Jean-Jacques Rousseau	2,6
40	Lyon 4e / Tunnel Croix Rousse	Tunnel Croix Rousse / tube modes doux : le CB E->O devient vélo ; rajouter 2 CB dans le tube voiture	1,9

#COVID-19



Aménagements liés COVID-19

Exemple Lyon



Aménagements en faveur des piétons

- Stage de juin à octobre
 - Travail de recensement et d'analyse
 - En France
- Veille
- Interviews (collectivités, associations)

Pour leurs déplacements, les Français préfèrent la marche - Le Parisien

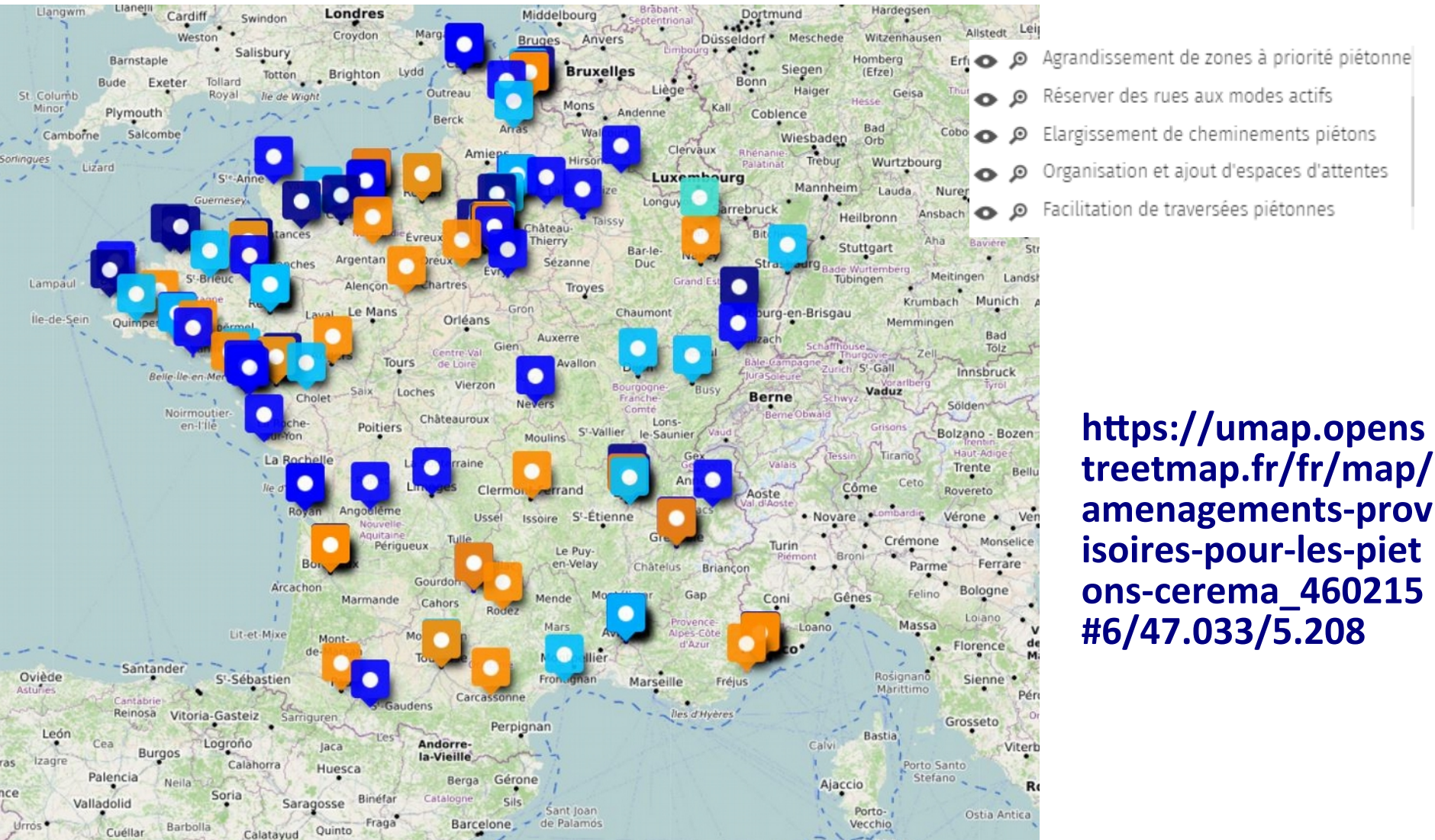


Les villes réfléchissent à rendre les rues aux piétons... et à la marche



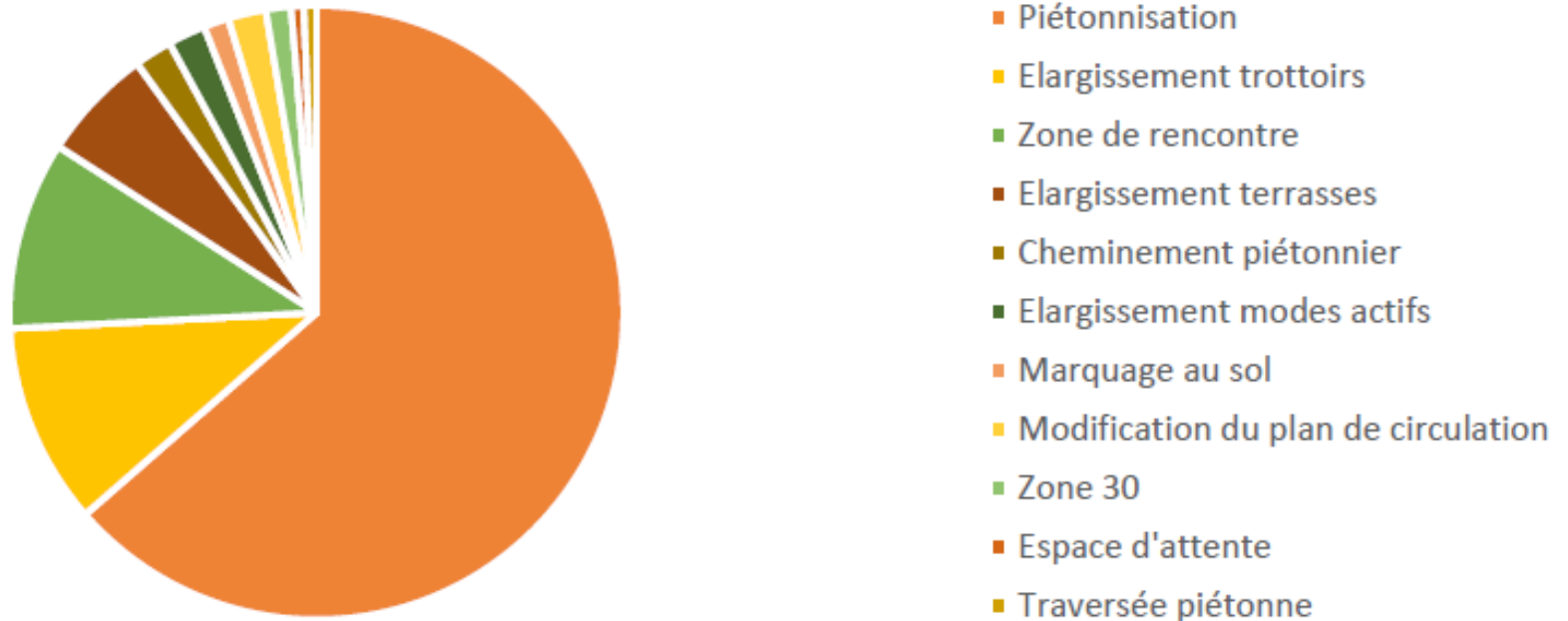
Aménagements liés COVID-19

Aménagements en faveur des piétons



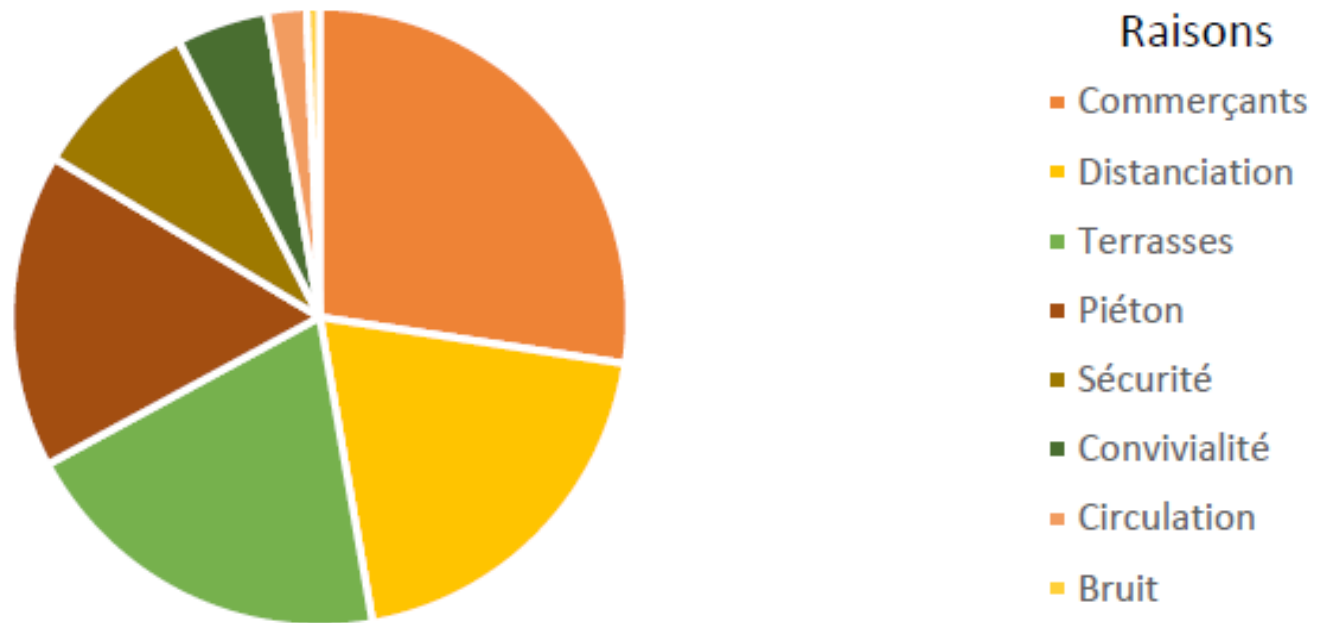
Aménagements en faveur des piétons

Graphique représentant la part de chaque type d'aménagements piétons



Aménagements en faveur des piétons


Graphique montrant la part des raisons évoquées



Des freins

- Contexte électoral
- Tissu associatif en « construction »
- Manque de connaissance en urbanisme tactique
- Prise en compte des avis divergents (stationnement)

Piétonnisation du quai Lunel: la ville de Nice explique pourquoi elle reporte

 #NICE | [#VIE LOCALE](#) | PAR ROMAIN MAKSYMOWYCZ | Mis à jour le 08/06/2020 à 09:01 | Publié le 08/06/2020 à 07:00

Sous la pression des automobilistes et de certains habitants des quartiers environnants déplorant des déports de trafic, la circulation automobile sur une voie avait été rétablie. La ville de Nice explique dorénavant pourquoi elle reporte la piétonnisation temporaire du quai Lunel, celle du week-end.

Aménagements liés COVID-19

Étendre les zones à priorité piétonne

- Création ou extension de zones de rencontre

Camaret sur Mer






Toulouse

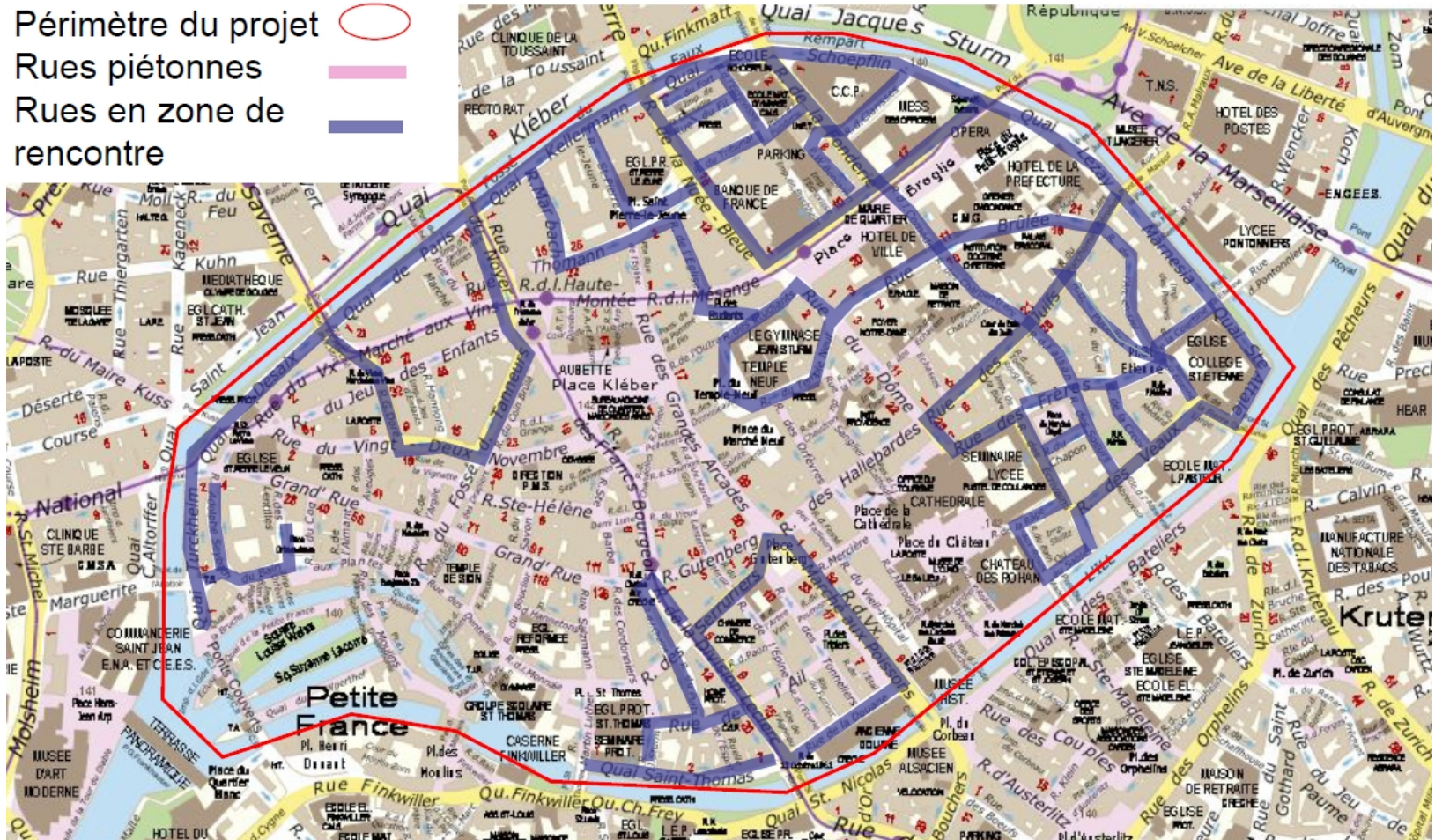


Aménagements liés COVID-19

Exemple Strasbourg

Grande Ile en zone de rencontre (en dehors de l'aire piétonne existante)

Périmètre du projet 
Rues piétonnes 
Rues en zone de rencontre 



Aménagements liés COVID-19

Étendre les zones à priorité piétonne

La « zone de rencontre » est-elle l'avenir du trottoir ?

Le Monde 23.05.2020

Présenté comme un moyen de protéger le piéton, le trottoir a surtout été utilisé, au fil des temps, pour faciliter la circulation des chevaux, puis des voitures. Le Covid-19 pourrait bien accélérer son évolution, à l'œuvre depuis vingt ans.

Étendre les zones à priorité piétonne

- Création ou extension d'une aire piétonne



Nantes



Nantes



Avignon

Exemple Cannes

Plan de déconfinement cannois : adaptation des espaces publics



- Voie piétonne existante
- Voie piétonne temporaire suivant manifestation (375 m)
- Voie piétonne temporaire Déconfinement (du 11 mai au 10 juillet) (1 540 m)
- Voie piétonne temporaire Déconfinement (à compter du 11 mai pérenniser en zone piétonne permanente à partir du 29 juin) (277 m)
- Voie piétonne temporaire Déconfinement (à compter du 11 mai pérenniser en zone piétonne de 18h à 7h à partir du 29 juin) (230 m)
- Voie piétonne temporaire Déconfinement avec projet de pérennisation (210 m)
- Piste cyclable temporaire



Aménagements liés COVID-19

Réservation temporaire aux modes actifs

- S'adapter aux usages
- Faire un test

Reims



Rue de Mars, les barrières ont été installées de manière moins stricte que rue Buirette ou rue de l'Étape, et on assiste à des gymkhanas de conducteurs qui continuent d'emprunter la rue, près des terrasses, malgré les sens interdits. - Remi Wafflard



Nancy

Aménagements liés COVID-19

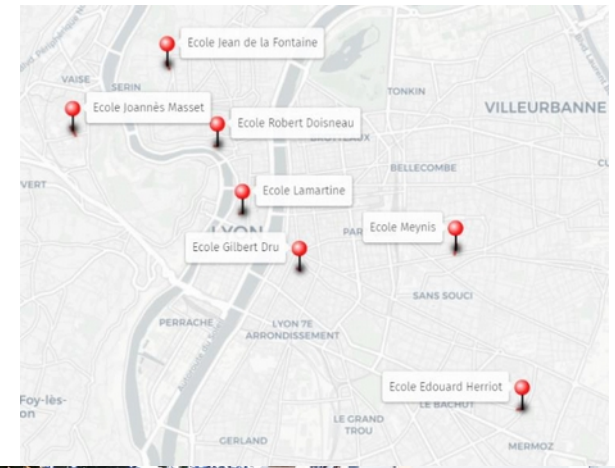
Exemple Lyon



Aménagements liés COVID-19

Exemple Lyon

- Les écoles



Aménagements liés COVID-19

Exemple Lyon



Aménagements liés COVID-19

Exemple Lyon



Stationnement



Nantes, 30 mars 2020, taux d'occupation de la voirie dans l'hyper centre inférieur à 69 % et une très inégale répartition de la demande : extrémité sud et nord du même boulevard, distant de 400 m. Crédit : Luc Dupont IPS

- > Confinement a permis de mesurer in situ le besoin réel en stationnement résidentiel

Logistique urbaine

- **S'adapter en permanence :**
 - **Variabilité** importante des commandes
 - Fermeture des points-relais en boutique : **augmentation mécanique des points de livraison**, donc des besoins en temps et en personnel
 - De **nouveaux marchés** (la LAD de pharmacie a augmenté de 300% pour Minute Pharma)
 - Nombreuses **initiatives** (offre de livraisons à domicile du marché de Rungis)
 - Les collectivités locales ont joué un rôle **d'interfaces** : plateformes d'information sur les commerces qui offraient un service de livraison

Logistique urbaine

- **E-commerce :**
 - E-commerce alimentaire en France en mai : +32% par rapport à début mars, fort accroissement du « drive »
 - E-commerce non alimentaire : +10-20% de son niveau de début mars
 - S'est installé dans des **classes d'âge et CSP** nouvelles
 - Niches en forte croissance : circuits courts, AMAP