



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AMÉNAGEMENTS URBAINS TEMPORAIRES DES ESPACES PUBLICS

Études de cas et analyse multicritère

Rapport « flash »

Méthodologie

Une approche croisée

● Choix de cas d'étude selon :

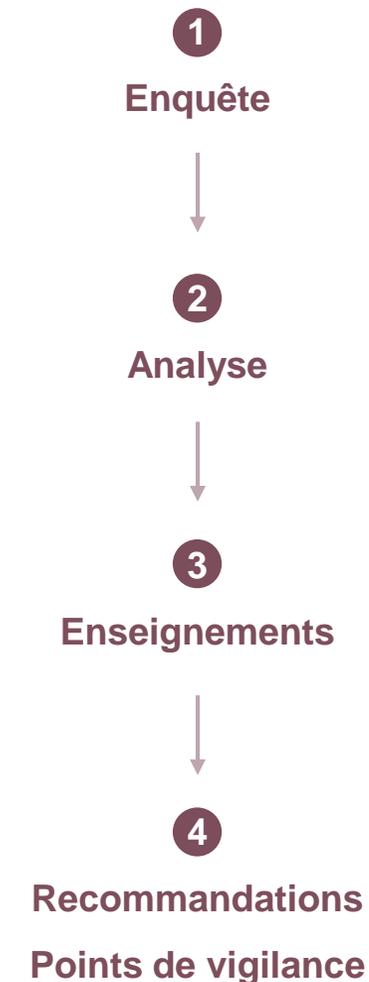
- Retours de contacts
- État de l'art

● Deux échelles :

- A l'échelle de thématiques : mobilité active, convivialité et fonctionnalité
- A l'échelle de villes : Paris et l'Île-de-France, France, Europe et international

● Comment ?

- En mobilisant des contacts
- En réalisant des entretiens – avec préparation au préalable d'un questionnaire basé sur les critères d'analyse
- En élaborant des fiches d'évaluation de "cas d'étude"
- En tirant des recommandations et des points de vigilance



Les thématiques

Mobilité active



Ciclovía, Bogotá. Crédit : Paul Lecroart, L'Institut Paris Region.

Marche et vélo

Convivialité



La Croix de Chavaux, Montreuil. Crédit : Lina Hawi, L'Institut Paris Region.

Arts et culture,
café, bar et restauration,
jeux

Fonctionnalité



Signalétique de distanciation pendant la pandémie du Covid-19, école Poulletier, Paris 4. Crédit : Joséphine Brueder, Ville de Paris.

Adaptations à l'épidémie :
services, optimisation des usages,
organisation et distanciation

Les critères d'analyse

Choix d'exemples/cas d'étude selon :

- Lien à la crise du Covid-19 : 
- Thématiques :
 - Mobilité active
 - Convivialité
 - Fonctionnalité

Genèse du projet

- Description rapide
- Contexte
- Temporalité : temporaire/visée pérenne
- Phasage
- Acteurs (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et gestion)
- Partenaires
- Budget et financement
- Échelle territoriale du projet
- Inscription stratégique
- Objectifs

Mise en œuvre

- Leviers d'action
- Objectifs réalisés
- Durée de mise en œuvre
- Descriptif technique et esthétique (matérialité, mobilier, dimensions...)
- Communication et sécurité
- Blocages

Usages

- Évaluation (modes et méthodes)
- Retours d'usage et acceptabilité

Sommaire

1. Amériques

- a) Montréal, Canada
- b) Oakland, USA
- c) Bogotá, Colombie

2. Europe

- a) Londres, Royaume-Uni
- b) Berlin, Allemagne
- c) Bruxelles, Belgique
- d) Milan, Italie
- e) Barcelone, Espagne

3. France

- a) Tours
- b) Saint-Etienne

4. Paris et Île-de-France

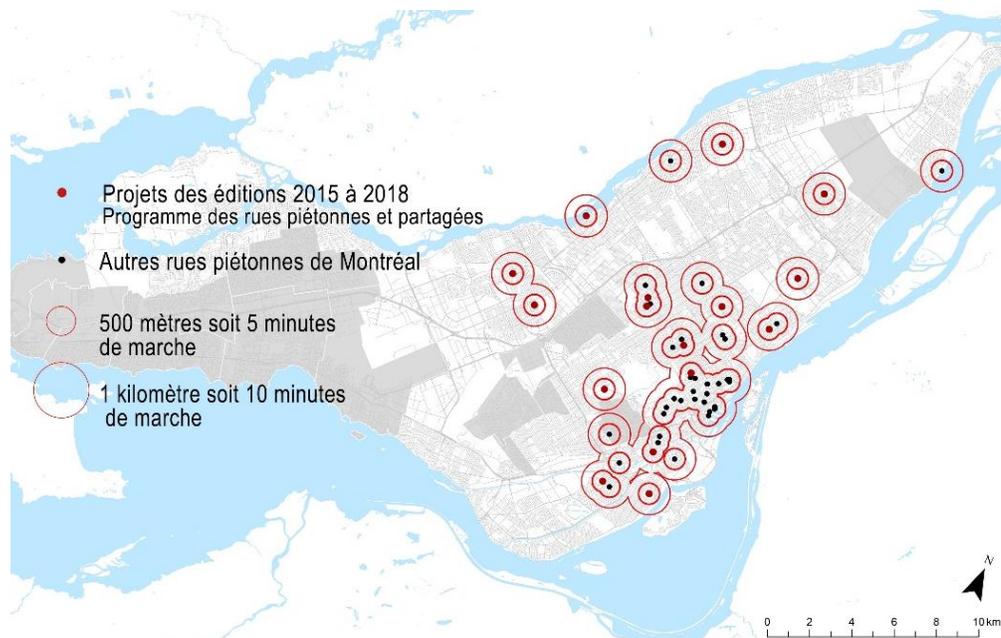
- a) Paris
- b) Montreuil
- c) Val-de-Marne
- d) Seine-Saint-Denis

1. Amériques



Rues piétonnes et partagées Montréal, Canada

Description : programme de soutien aux arrondissements dans la mise en œuvre de projet de piétonisation de rues pour répondre aux besoins des résidents.



Les rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal. Source : Ville de Montréal.

Contexte

Programme implanté en 2014, première édition en 2015

Temporalité et phasage

Temporaire, puis pérenne. Transitoire.

Sur 3 ans pour tester : 1/ concertation ; 2/ déploiement d'aménagements transitoires ; 3/ pérennisation de la mesure temporaire à la mesure permanente

Acteurs

Ville de Montréal en soutien aux arrondissements

Partenaires

milieu associatif, chercheurs

Objectifs

Laboratoire d'innovation pour redonner plus de place aux piétons en consolidant le caractère piétonnier des quartiers montréalais et en soutenant la création de nouveaux espaces de proximité et de rencontre

Budget et financement

Financement accordé aux arrondissements :
Année 1 : 100 000 \$ pour l'implantation des mesures temporaires et l'évaluation du projet ; Année 2 : 100 000\$ pour poursuivre les mesures temporaires + 100 000 \$ pour plans et devis du projet permanent ; Année 3 : 400 000 \$ pour l'implantation des mesures permanentes

Échelle territoriale du projet

Ville de Montréal

Inscription stratégique

Charte du piéton (2006) ; Plan de transport de Montréal (2008) ; Stratégie d'aménagement de la rue + Programme Quartiers verts (2013) ; révision du Code de la sécurité routière du Québec (2018) qui octroie aux municipalités le pouvoir d'accorder à une voie le statut de rue partagée



Rues piétonnes et partagées Montréal, Canada



Les Terrasses Roy, arrondissement du Plateau-Mont-Royal,
Crédit : Mélanie Dusseault, photographe pour la Ville de Montréal, 2017.



Place de Castelnau, arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension,
Crédit : Ville de Montréal, 2016.



Carré Notre-Dame-des-Victoires, arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve
Crédit : Mélanie Dusseault, photographe pour la Ville de Montréal, 2017.



Rues piétonnes et partagées Montréal, Canada

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : conception participative et transitoire pour favoriser l'appropriation des lieux et tester les aménagements pour réaliser au mieux les projets.
- **Objectifs réalisés** : en terme de pérennisation de projet, seulement 3 réalisés
- **Durée** : sur 3 ans, année 1 : consultation + implantation des mesures temporaires et évaluation ; année 2 : poursuite des mesures temporaires + réalisation de plans et devis du projet permanent ; année 3 : implantation des mesures permanentes.
- **Descriptif technique et esthétique** : bois, couleurs, végétalisation importante (bac à fleurs, etc.), peinture, dispositifs de jeux pour enfants, etc.
- **Communication et sécurité** : page web via le site de la ville, fiches-rapport, carte postale.

- **Blocages** : le budget alloué par la Ville de Montréal est un véritable enjeu pour mener les projets à la pérennisation.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : monitoring réalisé par la Ville de Montréal : comptage vélo, sondages pour l'appréciation et comment améliorer, observation qualitative des comportements, fiches-rapport réalisées et diffusées sur la page web du programme et données aux arrondissements.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : critique des arrondissements périphériques « tout-à-l'auto » sur les aménagements légers pour des craintes de sécurité + crainte des commerçants ; mais globalement bilan très positif et bon appui politique.



Rues piétonnes et partagées Montréal, Canada



Carré Notre-Dame-des-Victoires, arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve
Crédit : Mélanie Dusseault, photographe pour la Ville de Montréal, 2017.

Enseignements tirés – co-bénéfices

L'expérience acquise par le programme de Rues piétonnes et partagées sert aujourd'hui :

- *pour tester des aménagements urbains avant de les pérenniser ;*
- *pour évaluer de futurs projets d'aménagement, selon la méthode Gehl (pour les Voies Actives et Sécuritaires (VAS) citées à la suite), une consultation publique est actuellement en cours (depuis le 15 août 2020), pour évaluer l'acceptation des usagers, en utilisant les « bonnes pratiques » d'évaluation mises en place sur les Rues Piétonnes et Partagées (observation, regard sur l'accessibilité universelle, sondage, etc.). Ainsi, les outils développés lors de ce programme sont réutilisés dans le cadre du dispositif d'urgence sanitaire de la ville de Montréal.*

Propos recueillis le 08.07.2020,
Philippe Desrosiers, Conseiller en aménagement, Division Sécurité et Aménagement Durable,
Direction de la mobilité, Service (de) l'Urbanisme et de la Mobilité (SUM), Ville de Montréal.

Propos recueillis le 29.07.2020,
Marie-Hélène Armand, Conseillère en aménagement, Bureau des plans et politique,
Service de l'Urbanisme et de la Mobilité (SUM), Ville de Montréal



Voies actives et sécuritaires Montréal, Canada

Description : dispositif d'urgence pour répondre à la distanciation physique.



Cyclistes et piétons de tous âges sur les VAS, Sherbrooke Est, Montréal.
Crédit : Mathieu Rivard, 2020.

Contexte

État d'urgence local depuis le 27 mars 2020 à Montréal (13 mars au Québec)

Temporalité et phasage

Temporaire : juin à octobre (avant les premières neiges)
4 phases : 1/ implantation des tracés ; 2/ ajustement pour développement économique et commercial dans le processus de déconfinement ; 3/ animation culturelle et historique (en cours au moment de l'entretien) ; 4/ bonification et verdissement (de moins utilitaire à plus agréable)

Acteurs

Ville de Montréal en lien avec les arrondissements : Direction de la Mobilité pour la planification et Direction des Infrastructures pour la mise en œuvre, la gestion et la coordination

Partenaires

Police et Pompiers

Objectifs

1/ répondre à l'urgence sanitaire et la distanciation en donnant plus de place aux piétons et aux cyclistes ; 2/ se connecter aux aménagements réalisés par les arrondissements et relier les 4 grands parcs ; 3/ limiter l'impact sur les stationnements et la circulation au maximum ; 4/ 58 km de voies cyclables et 37 km de voies piétonnes

Budget et financement

Bilan financier des VAS en cours

Échelle territoriale du projet

Territoire de la ville de Montréal

Inscription stratégique

Réseau Express Vélo



Voies actives et sécuritaires Montréal, Canada



Signalétique des VAS, Berri, Montréal.
Crédit : Mathieu Rivard, 2020.



Le mobilier et les dessins au sol sont le résultat de l'appel à proposition pour la phase d'animation culturelle et historique, Mont-Royal, Montréal.
Crédit : Mathieu Rivard, 2020.



Carte « Voies actives et sécuritaires – Implantation de la phase 1 »
Crédit : Ville de Montréal



Voies actives et sécuritaires Montréal, Canada

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : retirer le stationnement ; suppression de voies de circulation automobile ; création de rue à sens unique ; modification du partage des rues
- **Objectifs réalisés** : 16 km de voies cyclables et 13,3 km de voies piétonnes.
- **Durée** : mis en place très rapidement (quelques jours/un mois et demi maximum).
- **Descriptif technique et esthétique** : langage tactique.
- **Communication et sécurité** : signalisation particulière mise en place pour faire comprendre aux usagers les aménagements, avec adaptation en continu.
- **Blocages** : mauvaise acceptabilité sociale liée à l'extrême rapidité de mise en place sans concertation + blocage des commerçants accès auto + validation par le centre des mesures d'urgence CCMU (résultat de l'évaluation : aménagements « non nécessaires »).

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : comptage et attente de retours de la Direction de la Mobilité.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : mauvaise publicité de la presse souvent liée au lobby automobile ou à la rapidité de la presse qui critique avant même que les aménagements soient terminés (ex : riverains à qui on a retiré les stationnements, en réalité, retirés le temps des travaux seulement).



Voies actives et sécuritaires Montréal, Canada



Une famille sur les VAS, Parc la Fontaine, Montréal.
Crédit : Mathieu Rivard, 2020.

Enseignements tirés – co-bénéfices

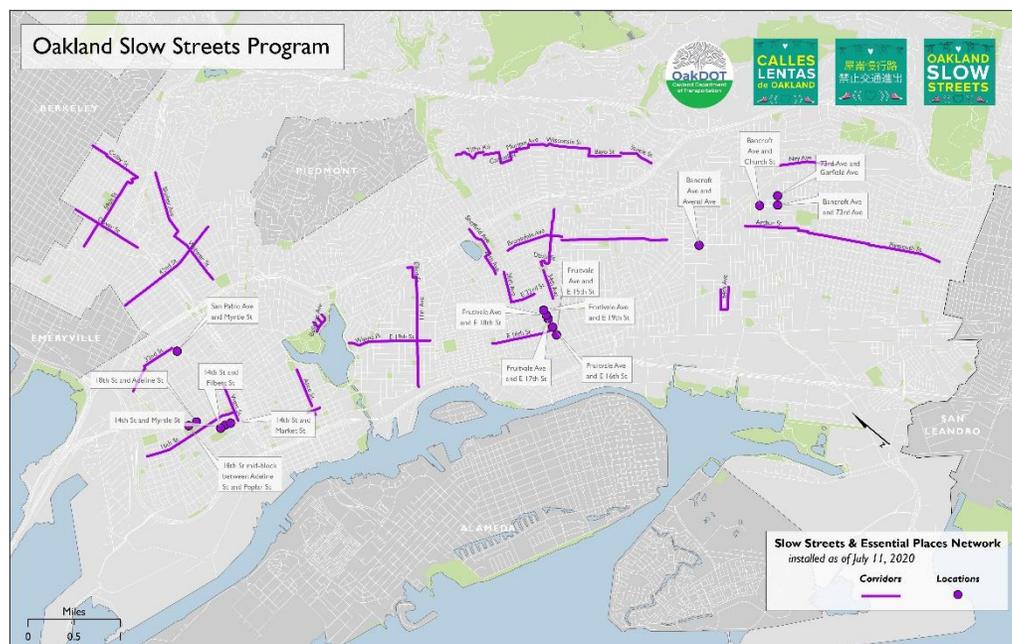
- Permet de tester l'agilité des services techniques de la ville en temps de crise, mais pas que.
- Il a été observé une inédite rapidité de mise en œuvre de ces aménagements temporaires : interaction rapide et inédite entre les différents partenaires de l'aménagement + passage rapide de la planification à l'exécution.
- L'évaluation (ou « monitoring ») réalisée sur ces aménagements temporaires sera reprise et utilisée notamment dans la mise en place du Réseau Express Vélo.
- Apprentissage pour travailler plus rapidement et plus qualitativement.
- La communication avec la presse, les riverains (commerçants et habitants) est indispensable pour favoriser l'acceptabilité.

Propos recueillis le 08.07.2020.
Maëlle Plouganou, conseillère en planification à la Direction de la Mobilité
au Service de l'Urbanisme et de la Mobilité à la Ville de Montréal.



Slow Streets & Essential Places Oakland, USA

Description : Programme d'urgence afin de sécuriser les déplacements des modes actifs dans les quartiers résidentiels dans le respect des mesures de distanciation physique.



Le réseau de *Slow Streets & Essential Places* de la Ville d'Oakland. Source : City of Oakland/OakDOT (téléchargeable : <https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets>)

Contexte

Crise sanitaire -> nombreux rassemblements dans et autour des espaces verts pour le loisir et l'activité physique -> besoin de redonner de l'espace public supplémentaire à proximité des quartiers.

Temporalité et phasage

Temporaire, puis pérenne (au cas par cas).

1/ *Slow Streets* : programme de fermeture de rues de quartier à la circulation de transit 2/ Evaluation intermédiaire : modification du plan d'action 3/ Intégration des *Essential places* dans le programme (sécurisation des coupures urbaines) 4/ Réflexion sur la pérennisation (en cours)

Acteurs

Services de transport de la Ville d'Oakland

Partenaires

Conseil municipal et services de la Ville, Service de santé publique du comté, financeurs extérieurs pour projets d'animation et d'arts de la rue. Participation massive des habitants et des associations locales

Objectifs

74 miles (119 km) inscrits au plan vélo

Budget et financement

Dépenses mineures du budget global de l'entretien de la voirie. Mais ressources supplémentaires mobilisées pour projets annexes.

Échelle territoriale du projet

Rues de quartier dans la Ville d'Oakland

Inscription stratégique

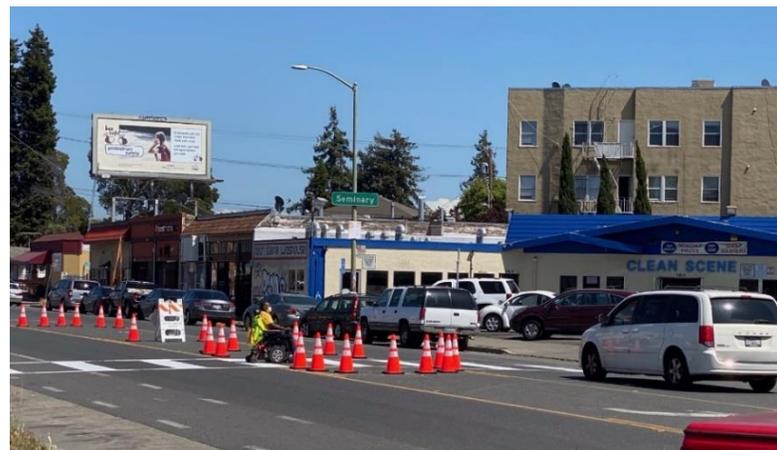
Oakland Slow Streets s'appuie sur le plan vélo *Let's Bike Oakland* de la Ville (2019)



Slow Streets & Essential Places Oakland, USA



Un exemple d'aménagement *Slow Streets*. Crédit : City of Oakland.



Un exemple d'aménagement *Essential Places*. Crédit : City of Oakland/OakDOT



Une *Slow Street*. Crédit : City of Oakland.



Slow Streets & Essential Places Oakland, USA

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : « Fermeture douce » de rues de quartier pour tout type de circulation motorisée de transit ; sécurisation des intersections dangereuses.
- **Objectifs réalisés** : 21 miles sur 21 corridors de la ville (34 km), 15 améliorations d'intersections et de coupures urbaines.
- **Durée** : très rapide, au départ à un rythme de 5 miles (8 km) par semaine.
- **Descriptif technique et esthétique** : barrières de sécurité (panneaux d'information), cônes de signalisation et marquage au sol, actions des habitants (peinture au sol, danse, manifestation).
- **Communication et sécurité** : communiqués de presse, site web, affiches et dépliants distribués par les habitants.
- **Blocages** : pas de blocages pour le moment. Dans l'avenir, avec le report de trafic sur d'autres voies, risque d'avoir un impact sur l'éventuelle pérennisation.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : appels et réunions réguliers avec groupes et représentants du quartier, enquête globale sur l'avis des citoyens sur le programme sur internet (mise à disposition des résultats au public en temps réel), évaluation d'usages par photo (avec l'aide des bénévoles/habitants) et comptages.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : retour globalement très positif, demandes pour plus d'actions dans d'autres quartiers ; le non-retour de certains groupes d'utilisateurs sur les premières actions amène à changer de stratégie et à se concentrer sur des actions nécessaires pour sécuriser ces quartiers.



Slow Streets & Essential Places Oakland, USA

Oakland Slow Streets General Feedback Survey Results

Total Responses
1143



Survey at <https://tinyurl.com/oaklandslowstreets>
To learn more about the program, go to
<https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets>
This dashboard updates automatically as new responses are submitted.
If you have any questions or notice any errors, please contact npond-danchik@oaklandca.gov. Please note survey questions are optional and thus the total number of respondents varies by question.

Table of Contents

- [Geography](#)
- [Demographics](#)
- [Program Overview](#)
- [Slow Streets Use All, by Race & by Geographic Area](#)
- [Program Support](#)
- [Program Support by Income, by Gender & by Physical Disability Status](#)
- [Slow Streets Messaging & Issues](#)
- [Transportation During Covid-19](#)

Sur le site web de la Ville, possibilité de retrouver les résultats de l'enquête publique sur le programme en temps réel (capture d'écran au 26.09.2020).

Source : City of Oakland

Enseignements tirés – co-bénéfices

- *Le recadrage de l'espace public peut se faire rapidement et avec peu de moyens (infrastructures lourdes vs. infrastructures légères pour aménagements cyclables), si le soutien de la population est présent.*
- *Le processus d'évaluation de la première étape a permis de mieux écouter les minorités et de mettre le focus sur les quartiers fragiles : les échanges avec eux ont éclairé la ville sur le fait que les Slow Streets, déployées à l'origine, ne répondaient pas particulièrement aux besoins de celles et ceux que la pandémie a frappé le plus fortement.*
- *L'implication des associations et des groupes d'habitants a permis de débloquer des fonds pour l'animation et la programmation.*

Propos recueillis le 04.08.2020,
Ryan Russo, Directeur des Services de Transport - OakDOT (Oakland Department of Transportation),
Ville d'Oakland, Californie



Ciclovías temporaires Bogotá, Colombie

Description : Programme d'urgence afin d'assurer un report modal bus/voiture vers le vélo.

Réseau cyclable existant complété pour rendre les déplacements vélo encore plus efficaces.

Red de Ciclorrutas
Corredores de Ciclovías
temporales



550 kilomètres
de Ciclorrutas

+ 80 kilomètres de
Ciclovías temporales



BOGOTÁ

Le réseau existant de pistes cyclables, *Ciclorrutas* et les aménagements temporaires, *Ciclovías temporales*, annoncés en mars/avril 2020. Source : Ville de Bogota (https://www.idrd.gov.co/sites/default/files/imagenes/mapa_ciclovias.jpg)

Contexte

Crise sanitaire, déclaration d'état d'urgence début mars ; réseau cyclable existant de 550 km + fermetures dominicales de 127 km de routes dans le cadre des *Ciclovías* ; volonté de la Maire d'augmenter le kilométrage du réseau et l'améliorer

Temporalité et phasage

Objectif de pérennisation pour 2020-2021.

- 1/ définition des corridors les plus importants, réalisation de 22 km en une nuit ;
- 2/ étape de 117 km réalisée, mais dans la même journée retour en arrière sur une grande partie en raison de la saturation des axes empruntés par les bus (effet de ralentissement) ;
- 3/ phase d'évaluation des pistes temporaires en place ;
- 4/ création de tronçons et points emblématiques (traversés de ponts) ;
- 5/ extension du réseau à 80 km ;
- 6/ extension du réseau à 96 km (en cours)
- 7/ processus de pérennisation

Acteurs

Ville de Bogotá, Secrétariat de la mobilité du district

Partenaires

Institut de district des loisirs et du sport (IDRD), Police

Objectifs

80 km annoncés officiellement dans un schéma de la Mairie

Budget et financement

Le budget est difficile à évaluer, car beaucoup de matériel utilisé existait déjà. Investissement d'environ 1,2 milliard de pesos colombiens (environ 265 000 €) nécessaire pour les barrières mobiles en plastique

Échelle territoriale du projet

Ville de Bogotá, avec focus sur les axes structurants et les quartiers mal desservis

Inscription stratégique

Le *Plan Distrital de Desarrollo* prévoit entre autres la construction de 280 km de nouvelles pistes cyclables et la remise en état de 200 km



Ciclovías temporaires Bogotá, Colombie



Exemple d'une *Ciclovía* temporaire avec du personnel de l'IDRD en action.
Crédit : Claudio Olivares Medina. Secretaria de Movilidad, Bogotá.



Personnel d'un autre service sur le terrain, guidant les cyclistes.
Crédit : Claudio Olivares Medina. Secretaria de Movilidad, Bogotá.



Cycliste sur un nouvel aménagement, sécurisé par la police.
Crédit : Claudio Olivares Medina. Secretaria de Movilidad, Bogotá.



Ciclovías temporaires Bogotá, Colombie

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : fermeture de voies ou de chaussées entières (au début uniquement pendant les heures de pointe) ; intervention déjà testée auparavant.
- **Objectifs réalisés** : 96 km de pistes cyclables temporaires, dont 34 km en construction ; prochain objectif, pérennisation de 65,9 km (2020) et de 28,4 (2021).
- **Durée** : très rapide, grande partie réalisée en une nuit seulement.
- **Descriptif technique et esthétique** : barrières en plastique (remplies de sable) (couleur orange), cônes de signalisation ; agents de sécurité et policiers.
- **Communication et sécurité** : contrôles de vitesse des automobilistes par la police, problèmes avec voitures garées sur pistes temporaires ou motos qui entrent dans les couloirs ; problème avec la sécurité des cyclistes inexpérimentés ; taux d'accidentalité élevé à certains endroits.
- **Blocages** : vol de matériel (notamment cônes de signalisation)

Retours

- **Évaluation (méthodes)** :

Comptage par le personnel, car les capteurs physiques sont uniquement installés sur le réseau existant ; enquêtes/sondages sur l'utilisation, la satisfaction et le changement de mode de déplacement (utilisateurs de la voiture vers le vélo) ; analyses de l'utilisation des axes pour le déploiement du réseau temporaire et pour la pérennisation

- **Retours d'usage et acceptabilité** :

Les comptages montrent que le volumes de cyclistes sur les Ciclovias est généralement très important ; retours des usagers positifs.



Ciclovías temporaires Bogotá, Colombie



Ciclovía temporaire avec barrières de protection.
Crédit : Claudio Olivares Medina. Secretaria de Movilidad, Bogota.

Enseignements tirés – co-bénéfices

- *L'expérience de la ville dans les aménagements temporaires a permis d'aller plus loin, plus vite : d'une stratégie de loisirs des Ciclovias dominicales vers une stratégie de mobilité urbaine.*
- *Même avec l'expérience de l'urbanisme tactique, l'inédite rapidité de mise en œuvre a été surprenante. De même pour la pérennisation : accélération du processus global d'un projet d'infrastructure à l'échelle de la ville.*
- *Il a été possible de tester un type d'aménagement souhaité par la Maire : les pistes cyclables au niveau de la chaussée.*
- *La sécurité des cyclistes est l'argument principal en faveur de la pérennisation des aménagements.*
- *L'observation en temps réel des aménagements temporaires a permis d'adapter le déploiement du programme : importance de la flexibilité.*

Propos recueillis le 23.07.2020,
Laura Leticia Bahamon Peña, Responsable du vélo,
Sous-direction pour les cyclistes et les piétons, Secrétariat de la mobilité du district, Ville de Bogotá

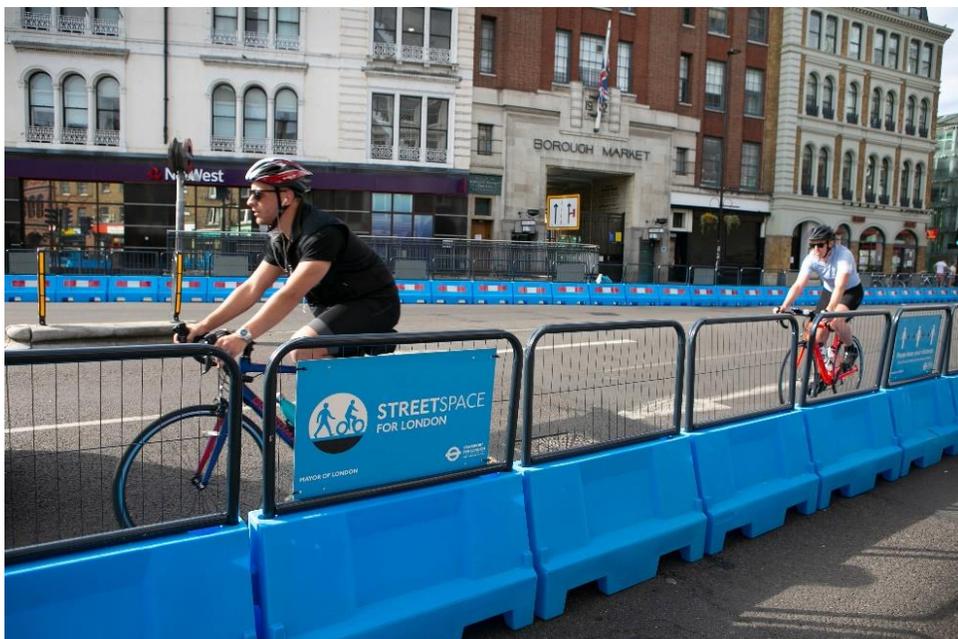
2. Europe



Streetspace for London

Londres, Royaume-Uni

Description : programme Streetspace for London (pistes cyclables, élargissements de trottoirs, zones sans voiture et rues apaisées) pour répondre à la crise sanitaire.



Piste cyclable, dispositifs de protection de voies et panneaux de communication du programme Streetspace for London. Crédit : Transport for London.

Contexte

23 mars : confinement à Londres avec recommandation de limiter tout déplacement à l'essentiel.

Résultat : chute du nombre d'usagers dans les transports en commun + lancement du programme Streetspace pour empêcher un report modal vers la voiture, sécuriser les déplacements des modes actifs et réduire la pollution atmosphérique

Temporalité et phasage

Annnonce du programme début mai.

De nombreux aménagements sont encore en cours de réalisation ; le processus de décision sur la pérennisation commencera fin 2020 (actuellement, les mesures sont autorisées pour 18 mois)

Acteurs

Transport for London (TfL) avec le Maire de Londres, ainsi que la City et les 32 boroughs

Partenaires

BIDs (*Business Improvement Districts*), État, (Citoyens)

Objectifs

Le Maire de Londres, Sadiq Khan a annoncé 500 aménagements déjà approuvés et "des centaines" qui sont encore à venir

Budget et financement

Fonds de £45 million (TfL) ; budgets des boroughs ; soutien du gouvernement britannique pour ce type d'aménagements £ 2 milliard (à l'échelle du pays).

Échelle territoriale du projet

Deux échelles : dans toute la ville (axes structurants) et à l'échelle du quartier (fermetures de rues, rues d'écoles, etc.)

Inscription stratégique

Stratégies de transformation d'espace public précédentes : Better Streets, le Roads Taskforce et les Healthy Streets.



Streetspace for London

Londres, Royaume-Uni



Fermeture de rue à Londres. Crédit : LCC



Elargissement de trottoirs et dispositifs de protection.
Crédit : Transport for London.



Rue apaisée et conviviale, Hackney, Londres.
Crédit : Brenda Puech, Hackney Living Streets.



Streetspace for London

Londres, Royaume-Uni

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : suppression de voies de circulation et/ou de bandes de stationnement, fermetures ponctuelles et temporaires de rues, (mise en place de rues d'école).
- **Objectifs réalisés** : 36 sites (parfois comprenant plusieurs mesures), 15 815 m² d'espace piéton supplémentaire, 38 km de pistes cyclables, plusieurs dizaines de fermetures ponctuelles et/ou temporaires de rues.
- **Durée** : de rapide (fermeture de rues) à durée moyenne (pistes cyclables).
- **Descriptif technique et esthétique** : barrières en plastique (majoritairement de couleur bleue) avec panneaux de communication, barrières de sécurité ou blocs de béton, jardinières.
- **Communication et sécurité** : Communiqués de presse, internet

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : pour pérenniser, besoin d'évaluer les flux et la sécurité (modélisation du trafic), l'avis des citoyens joue également un rôle important (entretiens et enquêtes).
- **Retours d'usage et acceptabilité** : sur internet, les citoyens sont invités à donner leur avis sur chaque action. Le TfL a annoncé un processus de décision ouvert et transparent qui va commencer fin 2020 et qui dépendra des retours des citoyens (grand changement : évaluation d'un programme après l'installation et non pas avant).



Streetspace for London

Londres, Royaume-Uni



Pistes cyclables et dispositifs de protection du programme *Streetspace for London*.
Crédit : Transport for London.

Enseignements tirés – co-bénéfiques

- *L'historique d'aménagements temporaires à Londres a permis de tirer des enseignements pour les mesures d'aujourd'hui. Ces mesures poursuivent les stratégies de transformation d'espace public précédentes : Better Streets, le Roads Taskforce et les Healthy Streets.*
- *La politique de réduction du trafic motorisé (exemple : péage urbain) donne un cadre pour les objectifs du programme Streetspace.*
- *Besoin d'une stratégie globale et cohérente pour ces aménagements et une stratégie d'évaluation d'ensemble : intégration des actions dans un modèle globale de transformation de l'espace public.*
- *Besoin de définir des objectifs et/ou des principes de design de base pour les aménagements, afin d'éviter des effets d'encombrement de l'espace public et autre.*
- *Au lieu d'utiliser le langage du chantier qui parle davantage aux automobilistes, on propose un marketing dédié au programme avec logo et signalisation bleue.*

Propos recueillis le 04.08.2020,
Esther Kurland, Directrice, Urban Design London
complétés avec les données issues du site web du TfL.



Les pistes cyclables "PopUp" Berlin – Friedrichshain-Kreuzberg

Description : dispositif tactique pour cyclistes afin de répondre rapidement à la crise sanitaire avec enjeu de pérennisation.



Document cadre des aménagements temporaires. Ce document propose des aménagements types.
Source : Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Contexte

Fin mars : Confinement (télétravail), gestes barrières exigés dans l'espace public (distanciation de 1,5 m). Risque d'un report modal vers la voiture et d'un engorgement des rues.

Temporalité et phasage

Du temporaire au pérenne : à partir du 25 mars 2020.

Pas de phasage du projet global. Déploiement des aménagements sur toutes les voies principales où il y a absence d'aménagements ou des aménagements problématiques.

Phasage d'un aménagement : 1 / Repérage des endroits clés manquants dans le réseau de voies principales. 2 / Soit recours à un plan d'aménagement préexistant, soit application d'un modèle standardisé. 3/ Réalisation du projet et visite. 4/ évaluation et adaptation. 5/ pérennisation (à venir)

Acteurs

Services de la voirie et des espaces verts de l'arr. Friedrichshain-Kreuzberg

Partenaires

Senat de Berlin

Objectifs

Doter toutes les voies principales de l'arrondissement d'un aménagement cyclable efficace

Budget et financement

Estimation 10 000 – 12 000 €/km pour la réalisation et 10.000 €/km pour l'entretien

Échelle territoriale du projet

Territoire de l'arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg (20 km², 280 000 habitants)

Inscription stratégique

Logique de réseau principal et secondaire. Stratégie de Berlin : doter toutes les voies principales de Berlin d'une piste cyclable (selon la loi des mobilités de Berlin *Berliner Mobilitätsgesetz* de 2018). Un réseau secondaire est en train d'être planifié.



Les pistes cyclables "PopUp"

Berlin – Friedrichshain-Kreuzberg



Pop-Up-Radspur, Berlin-Kreuzberg, Halleisches Ufer.
Crédit : Changing Cities/Norbert Michalke



Pistes cyclables "Pop-Up", Berlin-Kreuzberg.
Crédit : Peter Broytman, CC BY



Pistes cyclables "Pop-Up", Berlin-Kreuzberg.
Crédit : Peter Broytman, CC BY



Les pistes cyclables "PopUp" Berlin – Friedrichshain-Kreuzberg

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : neutralisation de voies ; suppression de places de stationnement ; fermeture de pistes cyclables sur trottoir.
- **Objectifs réalisés** : 12 km réalisés dans l'arrondissement et 22 km à l'échelle de la ville (à l'exemple des aménagements de l'arrondissement).
- **Durée** : très rapide ; premier aménagement réalisé au bout de quelques jours, depuis déploiement accéléré grâce au système du modèle standardisé.
- **Descriptif technique et esthétique** : langage tactique (peinture jaune, balisettes de signalisation en plastique).
- **Communication et sécurité** : information des citoyens par courrier, presse et réseaux sociaux (rappel de la loi des mobilités de Berlin).
- **Blocages** : stationnement voiture (perte de 600 places sur voirie. Solution alternative proposée à la population : place de parking privé à prix modéré).

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : visite de l'aménagement après 1-2 jours, adaptation, un processus d'évaluation formalisé en cours d'élaboration, utilisation d'un drone pour la mesure (au centimètre près) avant pérennisation.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : échange avec les autres arrondissements et avec d'autres partenaires techniques sur les dispositifs mis en place, acceptabilité de la population : retours positifs et négatifs (réseaux sociaux, presse), justification par la loi des mobilités.



Les pistes cyclables "PopUp"

Berlin – Friedrichshain-Kreuzberg



Berlin-Kreuzberg.
Crédit : Peter Broytman, CC BY

Enseignements tirés – co-bénéfiques

- *Le déploiement des aménagements temporaires peut modifier le processus du projet : 1. Renversement des démarches administratives ; 2. prioriser une phase de test au lieu de mettre en œuvre un plan "trop détaillé" : permet réduction des coûts de projet (pour la planification) et économie de matériel utilisé.*
- *Rendre visible le projet, même avec un caractère temporaire, aide à justifier un projet définitif.*
- *Importance d'une bonne stratégie de communication (comment communiquer avec les automobilistes ?) : Berlin a pour objectif de réduire les places de stationnement drastiquement. Occasion pour tester et mettre en œuvre des premières mesures.*
- *Importance de la loi des mobilités qui permet d'inscrire le projet dans un cadre réglementaire global.*

Propos recueillis le 22.06.2020,
Felix Weisbrich, Directeur, Service des Routes et des Espaces Verts,
Arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin.

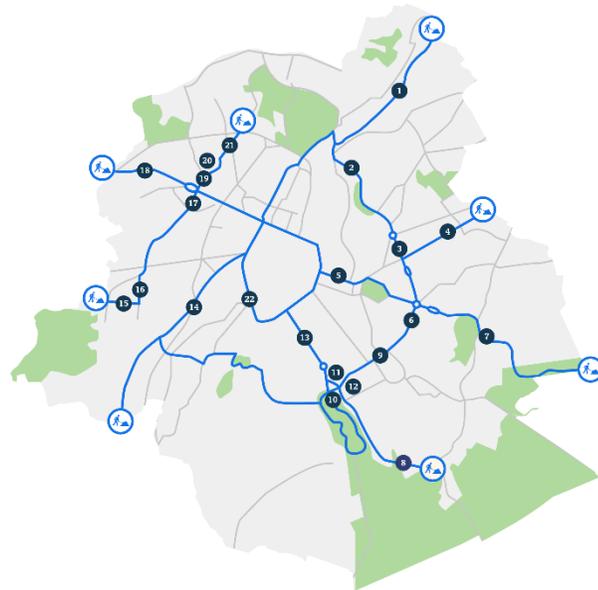


Les mesures transitoires Bruxelles, Belgique

Description : mesures temporaires/transitoires en faveur des modes actifs en période de post-confinement.

40 km
extra bike lanes
for Brussels

- 1 Vilvoordselaan
- 2 Lambertiaallaan
- 3 Boulevard Auguste Reyers
- 4 Edo Parkway
- 5 Rue de la Loi
- 6 Boulevard Louis Schmidt
- 7 Avenue de Teroveren
- 8 Delleurilaan
- 9 Boulevard Général Jacques
- 10 Lloyd Geogelaan
- 11 Avenue Emile De Mot
- 12 Kongolaan
- 13 Avenue Louise
- 14 Veeweyde
- 15 Boulevard Sylvain Dupuis
- 16 Groeninckx De Maylaan
- 17 Boulevard Louis Mettwie
- 18 Avenue Charles-Quint
- 19 Jacques Sermon Laan
- 20 Lakenselaan
- 21 De Smet de Naeyerlaan
- 22 Kruispunt Zuidlaan



Elke Van den Brandt
Bureau Maires et Mobilité, Santé and Public Works

Source : Bruxelles.mobilité

Contexte

Crise sanitaire (situation inédite : confinement + distanciation + baisse du trafic) ; début avril : appel de la ministre de la Mobilité, Elke Van den Brandt, envers les communes avec soutien de la région pour la création d'un réseau structurant de pistes cyclables sécurisées et d'aménagements pro-piétons pour répondre aux besoins engendrés par la crise.

Temporalité et phasage

Temporaire dans le type d'aménagements, mais objectif de tester pour pérenniser et réaliser des travaux pérennes

Acteurs

Bruxelles-région en soutien aux communes (très bon portage politique)

Partenaires

Les associations pro-vélo, les citoyens

Objectifs

1/ 40 km de pistes cyclables sécurisées et fonctionnelles ; 2/ inciter les gens à utiliser le vélo ; 3/ désengorger les transports en commun ; 4/ accélération de la mise en œuvre du Plan GoodMove

Budget et financement

Subvention de la région pour les communes

Échelle territoriale du projet

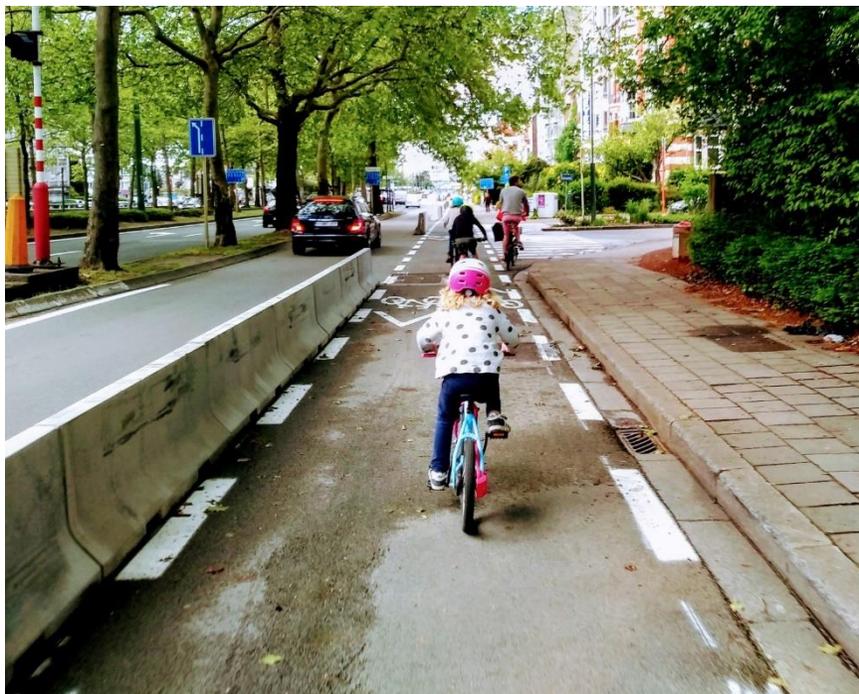
La région de Bruxelles

Inscription stratégique

Réseau VéloPLUS du Plan participatif GoodMove (approuvé le 5 mars 2020) + Ville 30 (arrêté du gouvernement bruxellois datant du 16 avril 2020 qui sera mis en place définitivement à partir du 1^{er} janvier 2021)



Les mesures transitoires Bruxelles, Belgique



Une enfant sur la piste transitoire du Boulevard Reyers, Bruxelles.
Crédit : Heroes for Zero



L'aménagement transitoire de la rue de la Loi, Bruxelles.
Crédit : Tim Gatzios



Les mesures transitoires Bruxelles, Belgique

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : suppression d'une bande de circulation ; adaptation des feux tricolores ; privilégier les pistes unidirectionnelles.
- **Objectifs réalisés** : + de la moitié réalisé actuellement, mise en œuvre jusqu'à fin septembre.
- **Durée** : rapide grâce aux réponses rapides des communes.
- **Descriptif technique et esthétique** : langage de l'urbanisme tactique (peinture blanche pour marquage + peinture rouge pour signaler les zones de conflit).
- **Communication et sécurité** : campagne « Bike for Brussels », – radio, affichage, # + accompagnement dans les écoles et les entreprises.
- **Blocages** : cellule sécurité routière qui valide les aménagements peut bloquer après audits.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : 1/ comptage, analyse des flux de déplacements tous modes confondus (en lien avec les associations pro-vélo et le réseau des transports publics (STIB) ; 2/ retours avis réseaux sociaux ; 3/ enquête de satisfaction prévue en septembre (méthode en cours de définition).
- **Retours d'usage et acceptabilité** : trop tôt pour en tirer des conclusions, comme toujours : retours très positifs des cyclistes et retours négatifs des non-usagers notamment des automobilistes.



Les mesures transitoires Bruxelles, Belgique



Source : Bruxelles.mobilité

Enseignements tirés – co-bénéfices

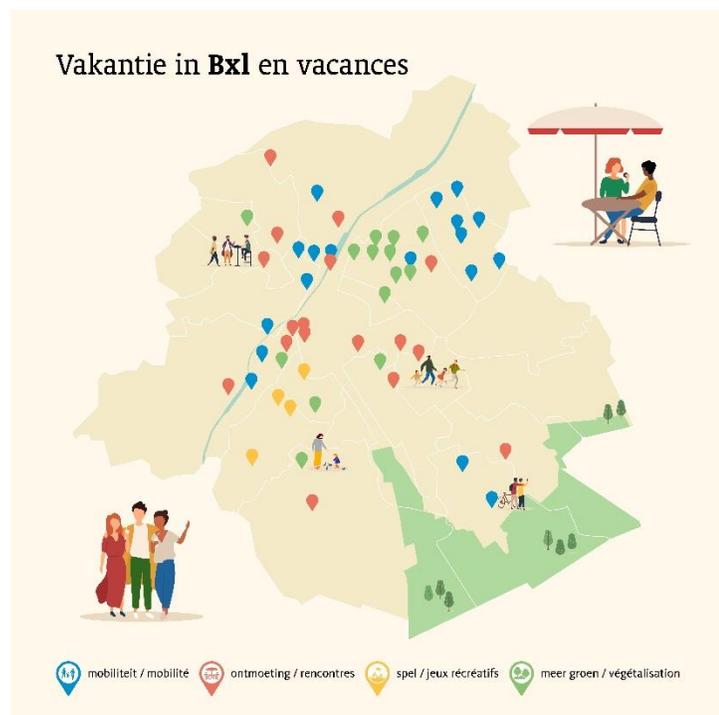
- La situation inédite engendrée par la crise sanitaire (confinement + distanciation + baisse du trafic) a permis de tester les aménagements du Plan Participatif GoodMove.
 - C'est une véritable opportunité pour déployer rapidement des aménagements urbains.
- > La Région de Bruxelles utilise déjà les aménagements-test pour adapter des aménagements.
- Le portage politique a permis de mener ces aménagements.
 - La communication est importante pour informer les populations.

Propos recueillis le 28.07.2020,
Benoît Dupriez, géographe, urbaniste, attaché, direction Autorité Organisatrice de la Mobilité et aménagement des espaces publics, Cellule Stratégie et Programmation à Bruxelles.mobilité.



« Bruxelles en vacances » Bruxelles, Belgique

Description : plan de relance culturel post-covid pour le déconfinement



Map' « Bruxelles en vacances »

Contexte

Le gouvernement Bruxellois a fait un diagnostic en urgence de ce qu'a généré la crise sanitaire, le dispositif « Bruxelles en vacances » est une première réponse un peu plus « fun » à la crise.

Temporalité et phasage

Temporaire.

1^{ère} phase qui a eu lieu fin mai, 2^{de} phase en septembre

Acteurs

Bruxelles.mobilité (la Région) et les institutions communautaires flamande et française

Partenaires

Les communes

Objectifs

Plan de relance post-Covid culturel pendant le déconfinement : mettre à disposition des espaces publics ou extérieurs pour des activités culturelles, sportives, d'animation pour 3 mois entre juillet et fin septembre

Budget et financement

2 appels à projet :

1/ Bruxelles Mobilité 15 000 € max. pour chaque projet (environ 200 000 €) – 186 projets – 40 sélectionnés ;

2/ La culture 10 000 € max. pour chaque projet (1 million d'€) – 50 projets sélectionnés (avec une deuxième phase en septembre)

La région finance la mobilité ; le côté culture vient des communautés (compétences culture, santé, jeunesse et éducation)

Échelle territoriale du projet

La région de Bruxelles

Inscription stratégique

Dynamique de l'occupation temporaire à Bruxelles



« Bruxelles en vacances » Bruxelles, Belgique



Jeux et ateliers, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles.
Crédit : Ivan Put



Projection en soirée, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles. Crédit : Ivan Put



Rue investie par des enfants, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles. Crédit : Ivan Put



« Bruxelles en vacances » Bruxelles, Belgique



Jeux pour enfants, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles.
Crédit : Ivan Put

Enseignements tirés – co-bénéfiques

- *Le rôle de coordination porté par Perspective.brussels est nouveau.*
- *La concertation avec les communes, la région, les gestionnaires de lieux et les porteurs de projet a pour but de créer un réseau d'acteurs actifs qui permet d'être plus réactif et d'aller plus vite.*

Propos recueillis le 01.07.2020,
Jade Kawan, chargée de projets au Pôle Stratégie territoriale à Perspective.brussels
Geraud Bonhomme, attaché au Pôle Stratégie territoriale à Perspective.brussels.



Programme *Strade Aperte* Milan

Description : dispositifs temporaires pour piétons et cyclistes, pour répondre à la crise sanitaire, intégrés dans une stratégie pour une ville plus durable et vivable



Couverture et extrait du document « Open Streets » faisant partie de la stratégie d'adaptation Milan 2020.
Source : Comune di Milano / AMAT

Contexte

Confinement stricte à Milan. Pendant la pandémie, le lancement du plan *Strade Aperte* et la stratégie d'adaptation *Milano 2020* a permis de réaliser des alternatives aux déplacements motorisés et aux transports en commun.

Temporalité et phasage

Mise en œuvre entre mai et décembre 2020 dans un objectif de pérennisation.
1/ Propositions d'adaptation de l'espace public dans le cadre de la stratégie Milan 2020 ; 2/ Permettre au public de réagir sur les différentes propositions qui ont été faites (nombreuses réponses des citoyens concernant la nécessité de créer davantage de pistes cyclables) ; 3/ Priorisation des axes principaux qui manquent d'aménagements ; 4/ Réalisation d'espaces devant commerces et terrasses

Acteurs

Ville de Milan, AMAT (Agence de l'environnement, la mobilité et des territoires)

Partenaires

Citoyens, Police locale et Agence de transports publics (ATM)

Objectifs

35 km d'aménagements cyclables et dizaine de nouvelles *Piazze Aperte*

Budget et financement

Pas de budget dédié et prédéfini. En partie couvert par fond pour l'entretien de la voirie. Un budget adéquat sera nécessaire pour la pérennisation.

Échelle territoriale du projet

Axes menant du centre ville à la périphérie (lien avec les municipalités avoisinantes) ; apaisement des quartiers ; places et squares urbains

Inscription stratégique

Avant crise : Stratégie de la ville *Milano 2030* et *Sustainable Urban Mobility Plan* (PUMS) approuvé en 2018 qui comprend un plan vélo ; Programme *Piazze Aperte* depuis 2018

Depuis la crise sanitaire : stratégie d'adaptation, *Milano 2020* et plan *Strade Aperte*



Programme *Strade Aperte* Milan



Extension d'une terrasse de café, Milan.
Crédit : Demetrio Scopelliti



Aménagement cyclable et piéton du programme *Strade Aperte*,
Corso Buenos Aires, Milan. Crédit : Comune di Milano.



Un enfant sur une piste cyclable du programme *Strade Aperte*,
Corso Venezia, Milan. Crédit : Comune di Milano.



Programme *Strade Aperte* Milan

Mise en œuvre

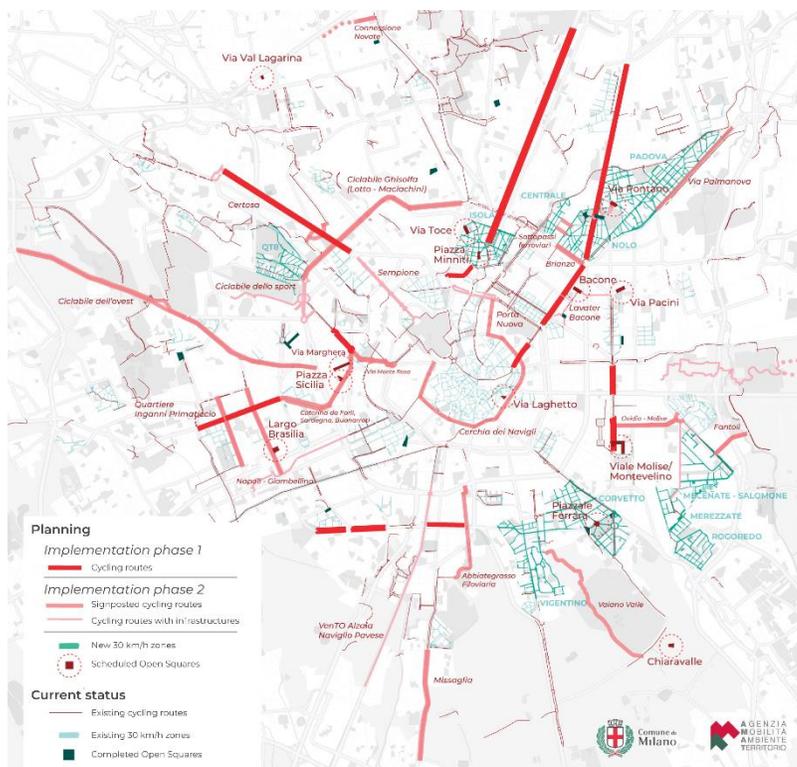
- **Leviers d'action** : neutralisation de voies ; suppression de places de stationnement ; création des « zones 30 » et des zones de partage (15 km/h)
- **Objectifs réalisés** : environ 20 km de pistes cyclables parfois accompagnées d'élargissement de trottoirs ; environ 5 nouvelles places *Piazze Aperte* ; plus d'aménagements sont en cours.
- **Descriptif technique et esthétique** : marquage au sol, cônes de signalisation, panneaux « zone 30 » ; pour le programme *Piazze Aperte* outils tactiques (mobiliers mobiles en bois, végétations en pot, peinture au sol, etc.).
- **Communication et sécurité** : communication via presse et internet ; rencontres virtuelles avec citoyens

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : surveillance de la circulation et de la mobilité globale ; caméras pour fournir chiffres sur l'utilisation des aménagements (aussi chiffres sur les vélos en libre-service), vitesse des véhicules et vitesse des transports publics ; enquêtes.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : demande pour plus d'aménagements ; une culture de collaboration *bottum up* avec les habitants est en train de se mettre en place depuis le lancement du programme *Piazze Aperte* en 2018 pour les transformations de l'espace public.



Programme Strade Aperte Milan



Le plan des aménagements piétons et cyclables prévus dans le cadre du programme *Strade Aperte*. Source : Comune di Milano/AMAT.

Enseignements tirés – co-bénéfices

- *L'approche tactique donne aux villes la possibilité :*
 - *de tester une nouvelle approche de la mobilité et d'affiner un projet avant sa conception définitive ;*
 - *de créer et tester des aménagements cyclables différents (des aménagements plus légers et moins coûteux) et d'accélérer le déploiement du réseau.*
- *Elle permet de tirer des leçons des expériences précédentes en aménagements urbains d'espace public comme Piazza Aperte :*
 - *Établir un fonctionnement transversal : les services de la ville travaillent ensemble et en commun dès le départ sans designer le projet à un seul service ;*
 - *Donner le temps d'évaluer le projet pour juger si sa pérennisation sera nécessaire ;*
 - *Une culture de la participation citoyenne déjà présente : l'implication des habitants est devenue primordiale dès la genèse du projet temporaire jusqu'à sa pérennisation.*

Propos recueillis le 27.07.2020,
Demetrio Scopelliti, Architecte, Directeur du Département Urbanisme, Territoire et Espace Public,
Valentino Sevino, Architecte, Directeur du Département de la Planification de la Mobilité,
Agence de Mobilité, d'Environnement et du Territoire de Milan (AMAT).



Les actions d'urgence Barcelone

Description : aménagements temporaires pour répondre à la crise sanitaire : pistes cyclables, élargissement de trottoirs, zones d'attente devant écoles, couloirs de bus et rues piétonnes.



« Une nouvelle mobilité et un nouvel espace public ». Plan d'urgence proposé par la Ville de Barcelone.
Source : Conseil municipal de Barcelone

Contexte

Crise sanitaire ; confinement stricte en Espagne, historique d'urbanisme tactique dans la ville (*Superilles*)

Temporalité et phasage

Objectif de pérennisation

1/ fin avril : décision de l'assemblée municipale d'un plan d'urgence en termes de mobilité et d'espace public (3 axes principaux) 2/ priorisation d'actions pour cyclistes et piétons parmi les projets préexistants 3/ analyse de la largeur des trottoirs : création d'une carte des « itinéraires sécurisés » 4/ décision de fermer des rues qui manquent d'« espace sécurisé » 5/ ajustements ponctuels pour pérennisation

Acteurs

Conseil municipal de Barcelone

Partenaires

Différents services de la ville de Barcelone (notamment les services de mobilité, d'écologie et d'urbanisme, ainsi que la police municipale)

Objectifs

21 km de pistes cyclables, 31 000 m² nouveaux espaces pour les piétons, couloirs de bus

Budget et financement

5 millions d'euros alloués aux actions d'urbanisme tactique

Échelle territoriale du projet

Ville de Barcelone, projets structurants (corridors cyclables majeurs) et projets de petite échelle (échelle du quartier) comme fermeture de routes à la circulation de transit

Inscription stratégique

Vélo : un plan d'un réseau cyclable existait à l'échelle de la ville (qui s'inscrit dans le plan cyclable métropolitain *Biciviva*), piétonisation : programme de *Superilles* prévoyait aussi d'autres aménagements piétons



Les actions d'urgence Barcelone



Les actions d'urgence de la ville de Barcelone :

- fermeture de rue (itinéraire sécurisé),
- extension de trottoir,
- piste cyclable,
- rue d'école apaisée.

Crédit : Sílvia Casorrán.



Les actions d'urgence Barcelone

Mise en œuvre

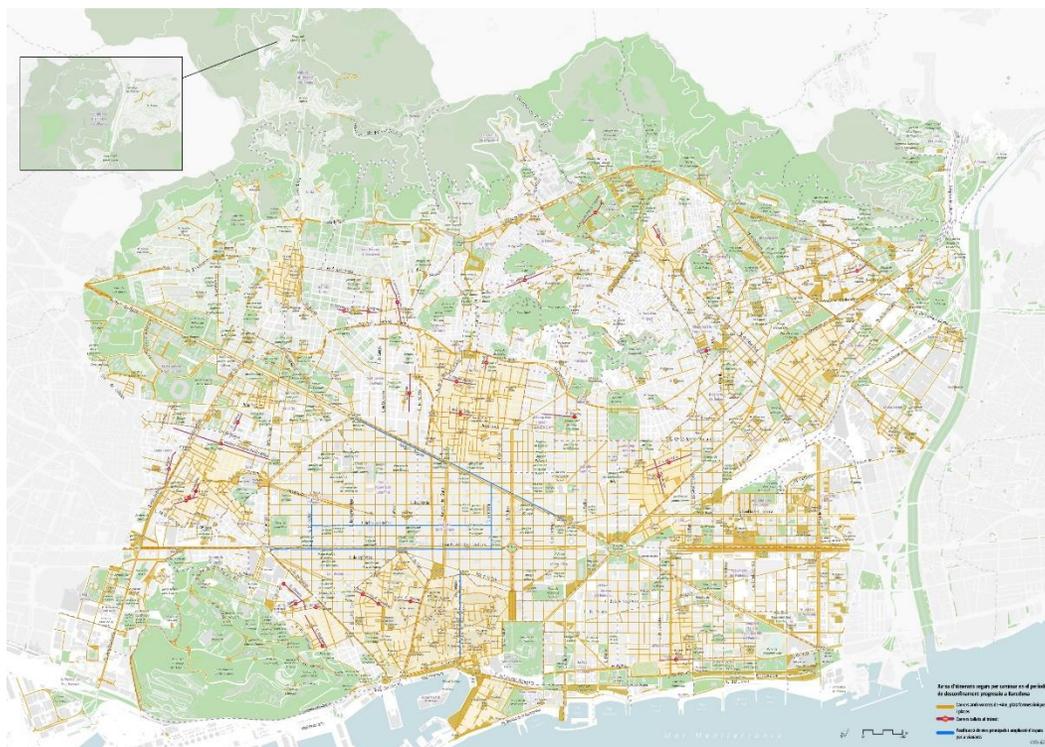
- **Leviers d'action** : fermeture de voies et de rues à la circulation motorisée.
- **Objectifs réalisés** : tout (actions ponctuelles encore en cours).
- **Durée** : rapide, la plupart des actions ont été réalisées en deux mois.
- **Descriptif technique et esthétique** : vélo : identique aux aménagements pérennes (pistes cyclables sur chaussée avec marquage au sol, séparateurs et feux) ; aménagements piétons : langage tactique (couleurs jaune et bleu) ; barrières de sécurité pour fermeture de rues.
- **Communication et sécurité** : communication via internet (cartes et information sur mesures), affiches.
- **Blocages** : très peu de blocages. Les décisions ont été prises par le conseil municipal seul, il peut donc y avoir des compromis à trouver entre les différents services de la ville.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : stratégie globale d'évaluation (non pas propre à un projet, ni aux actions tactiques) ; comptages ; nouveau modèle d'évaluation des co-bénéfices environnementaux et aussi du nombre d'utilisateurs en cours.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : retours positifs et négatifs. Traditionnellement, de nombreuses rencontres avec les habitants sont organisées pour évaluer les expérimentations tactiques comme les *Superilles*. Beaucoup de retours concernent des avis concernant la couleur et/ou la forme des aménagements tactiques, et non sur le type d'aménagement comme le fait d'avoir fermé une voie à la circulation.



Les actions d'urgence Barcelone



Le plan réseau des « itinéraires sécurisés » qui a permis de justifier la fermeture de certaines rues à la circulation.
Source : Conseil municipal de Barcelone (téléchargeable : <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca>)

Enseignements tirés – co-bénéfiques

- L'urgence a rendu possible de traiter les connexions avec les villes alentours. Ce sont traditionnellement des endroits de blocage.
- La crise rend les complexités de gouvernance visible : de nouvelles opportunités émergent à l'échelle locale mais il serait nécessaire de travailler sur ce genre de projets (apaisement de la ville et réduction de la place de la voiture) à l'échelle métropolitaine, voire régionale.
- La rapidité de décision et de mise en œuvre surprend, même pour une ville qui a une tradition d'urbanisme tactique, tout autant que la capacité de mettre les différents services de la ville d'accord et de contacter les entreprises pour la réalisation si rapidement.
- Il y a eu la possibilité d'accélérer la réalisation de plans ou de programmes préexistants grâce à la fenêtre d'opportunité ouverte par la crise sanitaire.
- Nécessité de travailler sur l'évaluation globale des projets d'espace public, y compris des mesures tactiques.

Propos recueillis le 29.07.2020,
Xavier Matilla Ayala, Architecte en Chef, Ville de Barcelone
Ariadna Miquel Amengual,

Département d'écologie urbaine, de mobilité et de développement urbain, Ville de Barcelone.

3. France



Le réseau transitoire Tours

Description : dispositif transitoire, pour répondre à la distanciation induite par la crise sanitaire, pour piétons et cyclistes.



Pont d'Arcole, Tours ; Crédit : Fabrice Houllier, Tours.

Contexte

Confinement – entre-deux-tours électoral
excellent portage politique

Temporalité et phasage

Temporaire – voué à se pérenniser.
4 phases d'aménagements réalisés, lancement d'une 5^{ème}

Acteurs

Métropole de Tours – Service technique Mobilité

Partenaires

Associations locales + Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

Objectifs

1/ répondre à l'urgence sanitaire et la distanciation en donnant plus de place aux piétons et aux cyclistes ; 2/ piétonner au maximum

Budget et financement

25 millions d'euros cette année pour le vélo (5 millions d'euros par an avant)

Échelle territoriale du projet

Sur la Métropole de Tours mais majoritairement sur la ville de Tours

Inscription stratégique

Plan Vélo pour 2030



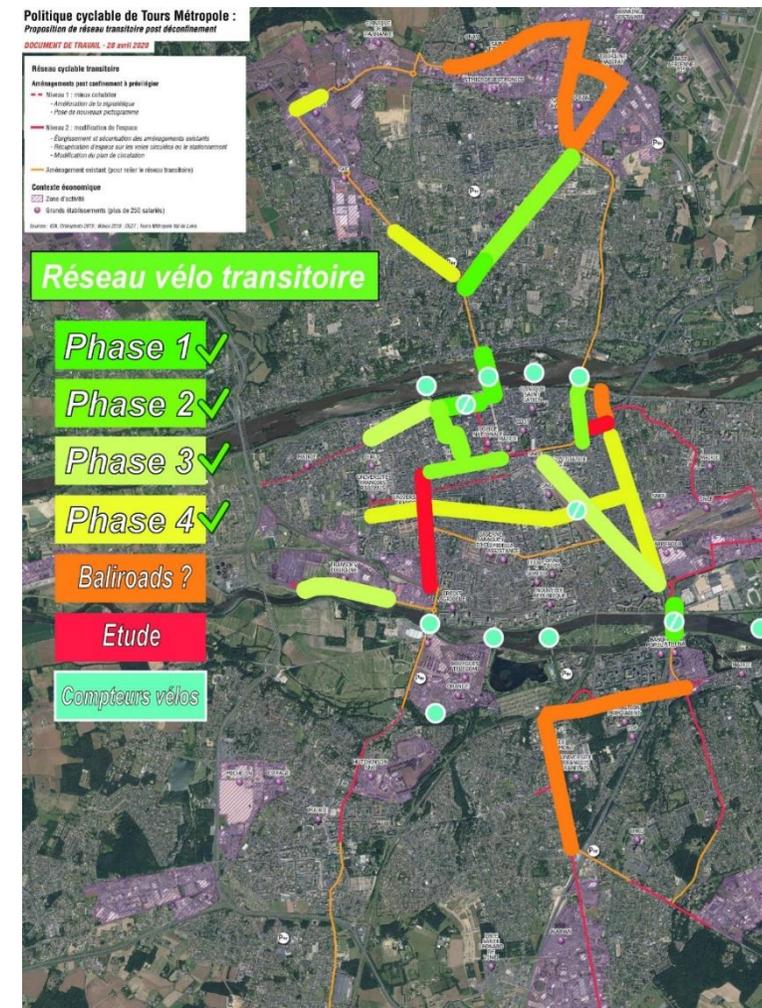
Le réseau transitoire Tours



Rue des Tanneurs, Tours ; Crédit : Fabrice Houllier, Tours.



Pont Wilson, Tours ; Crédit : Fabrice Houllier, Tours.



Phasage du réseau vélo transitoire. Source : Fabrice Houllier, Tours.



Le réseau transitoire Tours

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : neutralisation de voies ; suppression des places de stationnement.
- **Objectifs réalisés** : 28 km de réseau transitoire réalisé.
- **Durée** : très rapide, 20 km réalisé en un mois, documents techniques réalisés très rapidement et de manière archaïque pour une rapidité d'exécution.
- **Descriptif technique et esthétique** : langage tactique (peinture au sol jaune, bollard et GBA en plastique).
- **Communication et sécurité** :
- **Blocages** : population et commerçants pour avoir du stationnement (même si les commerçants voient maintenant le bénéfice de la réappropriation des places pour étendre leur terrasse ou commerce).

Retours

- **Évaluation (méthodes)** :

Compteurs (tubes pneumatiques) – présence de compteurs permanents et temporaires ; retours des associations locales

- **Retours d'usage et acceptabilité**

La population a été surprise du déploiement des dispositifs.

Il y a eu des retours téléphoniques ou par mails pour l'évaluation sensible des usagers, des riverains et des non usagers au standard téléphonique de Tours-Métropole.

Peu de retours pour le moment. Il faudra attendre septembre, car pas assez de recul.

Sur 17 axes : 3 remis en cause



Le réseau transitoire Tours



Pont Wilson, Tours, Crédit : Fabrice Houllier, Tours.

Enseignements tirés – co-bénéfices

- Une « impulsion pour la suite », un « renouveau » dans la mise en place de projets qui ne sortaient pas ;
- Passage rapide de la planification à l'exécution ;
- L'urbanisme tactique permet de tester des aménagements de voiries.

Propos recueillis le 09.07.2020.
Fabrice Houllier, Technicien Mobilités à Tours Métropole-Val-de-Loire
Secteur de Tours - Service Circulation



Plan communal de déconfinement Saint-Etienne

Description : mise en place d'aménagements provisoires cyclables annoncés par la ville de Saint-Etienne.



Voies réservées aux vélos au centre du Cours Fauriel à Saint-Etienne. Crédit : Ocivélo

Contexte

Crise sanitaire. L'association locale Ocivélo a milité auprès du maire de Saint-Etienne pour la mise en place d'aménagements cyclables. C'est une demande des élus de la ville de Saint-Etienne auprès de la Métropole. A l'origine, existence d'une liste d'itinéraires définis, donc évaluation de la pertinence de ces itinéraires par le service techniques pour définir les aménagements temporaires

Temporalité et phasage

Temporaire.

Un bureau d'étude a été missionné pour faire des plans d'aménagements sur plusieurs itinéraires « Covid » pour les pérenniser – à faire valider fin août, avec un objectif de mise en œuvre en septembre (essentiellement marquage au sol)

Acteurs

Métropole de Saint-Etienne et ville de Saint-Etienne

Partenaires

L'association Ocivélo (à l'origine de la demande), l'école de cyclisme locale, la Police municipale de Saint-Etienne (pour les arrêtés)

Objectifs

1/ 30 km de voies « Covid » ; 2/ encourager l'usage du vélo ; 3/ donner plus d'espaces aux piétons

Budget et financement

Financeurs des aménagements : Ville de Saint-Etienne : 250 000 € de prévisionnel + 50 000 € d'imprévu (essentiellement pour location du mobilier de voiries : balises K5C + séparateurs de voies modulaires), mais ce sera sûrement moins ; Métropole de Saint-Etienne : financeur des comptages (car nécessaire aussi dans le cadre du Plan Métropolitain Vélo)

Échelle territoriale du projet

Ville de Saint-Etienne

Inscription stratégique

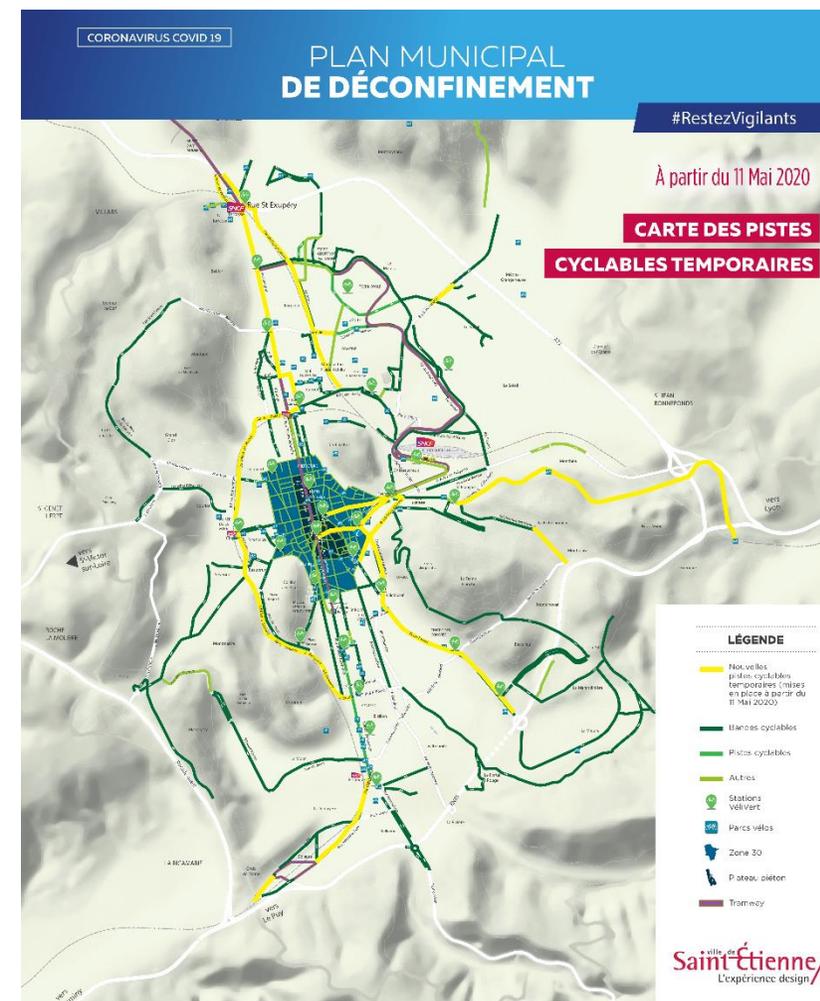
Plan Vélo Métropolitain 2019-2029



Plan communal de déconfinement Saint-Etienne



Pistes temporaires à Saint-Etienne. Crédit : VSE.



« Dans le cadre du plan de déconfinement, plusieurs mesures ont été prises, par la cellule de coordination municipale présidée par Gaël Perdriau (maire de Saint-Étienne et président de Saint-Étienne Métropole), notamment l'aménagement de 30 kilomètres supplémentaires de pistes cyclables provisoires, en complément du réseau habituel des pistes cyclables. ». Crédit : VSE.



Plan communal de déconfinement Saint-Etienne

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : 1/ neutraliser une voie de circulation automobile ; 2/ retirer du stationnement.
- **Objectifs réalisés** : 30 km de voies Covid réalisées, mais 50% retirées
- **Durée** : dès le 20 avril, réflexion lancée, puis mise en place rapide.
- **Descriptif technique et esthétique** : réalisation de documents de principe en suivant les préconisations du Cerema ; utilisation de mobilier mobile pour s'adapter aux besoins de la circulation rapidement.
- **Communication et sécurité** : travail avec l'association Ocivélo : campagne de communication relayée sur les réseaux sociaux ; table ronde organisée avec les associations locales.
- **Blocages** : pression des élus et des automobilistes qui a mené à retirer certains itinéraires.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : depuis le 19 mai, mise en place de comptages vidéo (qui permet aussi d'observer le comportement des usagers) : à l'origine 17 postes d'observation, aujourd'hui 7 postes permanents (planning jusqu'à fin août suivant 3 jours/semaines – mardis, jeudis et samedis) + évaluation mensuelle sur les aménagements où il y a peu d'évolution. Volonté de réaliser un bilan de fin de projet synthétique à partir de fin septembre, début octobre.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : 1/ très bonne appréciation des cyclistes, bonne fréquentation ; 2/ mauvais retours de la part des automobilistes (via la plateforme courrier de la ville de Saint-Etienne) ; 3/ stationnements sauvages sur les pistes temporaires ; 4/ certains itinéraires ont eu une bonne fréquentation mais les aménagements de mauvaise qualité ont nécessité une maintenance quotidienne, voire plusieurs fois par jour, donc travail pour améliorer et réaliser plutôt du marquage au sol ; 5/ certains tronçons n'étaient pas pertinents à laisser tel quel, ce qui a mené au repli de certains dispositifs.



Plan communal de déconfinement Saint-Etienne



Un cycliste sur une piste temporaire à Saint-Etienne.
Crédit : VSE.

Enseignements tirés – co-bénéfiques

La situation inédite engendrée par la crise sanitaire a permis d'engager des tests de manière rapide pour évaluer l'utilité de certains itinéraires définis dans le Plan Vélo Métropolitain (2019-2029).

On note quand même :

- Un lobbying important des automobilistes et de certains élus pouvant bloquer ;*
- Le marquage au sol est plus pertinent, plus compréhensif et plus facile à entretenir et gérer que les balises mobiles ;*
- Des problèmes de stationnement automobile ont eu lieu sur certaines pistes.*

Propos recueillis le 03.08.2020.
Didier Filliot, responsable voirie au service stationnement sécurité
À Saint-Etienne Métropole.



Les pistes cyclables temporaires Paris

Description : la mise en place du réseau des pistes cyclables temporaires face à la crise.



L'aménagement temporaire de la rue Rivoli facilite aussi le déplacement en vélocargo, Paris.
Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region, 2020.

Contexte

Crise sanitaire + entre-deux tour électoral + politique forte de réduction de la voiture et de son emprise sur l'espace public

Temporalité et phasage

Temporaires avec souhait de les pérenniser, mais il reste des incertitudes et les discussions n'auront pas lieu avant septembre

Acteurs

La Mission Aménagement Cyclable (MACY) avec appui du Service des Aménagements et des Grands Projets (SAGP) au sein de la Direction des Déplacements et de la Voirie à la ville de Paris

Partenaires

La Préfecture de Police et la Préfecture de la Région Île-de-France, France-Mobilité et les associations vélo notamment « Tous en Selle »

Objectifs

répondre aux problématiques de déplacement et distanciation sociale et désengorger les transports en commun à Paris ; inciter les gens à se reporter sur le vélo et non sur la voiture, en proposant 50 km de pistes cyclables temporaires et sécurisées pour toutes et tous

Budget et financement

Enveloppe budgétaire prévue pour les aménagements vélo en phase de déconfinement

Échelle territoriale du projet

Ville de Paris

Inscription stratégique

Mix entre le Plan Vélo de 2015-2020 et une réflexion nouvelle d'adaptation à la crise sanitaire



Les pistes cyclables temporaires Paris



Nouvelle piste cyclable temporaire sur un ancien couloir de bus, encore partiellement empruntable par le bus. Boulevard Saint-Michel, Paris. Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region, 2020.



La Place de Maillot à Paris (actuellement en travaux) propose une nouvelle continuité temporaire pour les cyclistes en direction de Neuilly-sur-Seine/La Défense. Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region, 2020.



Les pistes cyclables temporaires Paris

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : supprimer du stationnement, modifier le sens de circulation et fermer des voies de circulation automobile (exemple de la rue de Rivoli)
- **Objectifs réalisés** : + de 30 km de pistes temporaires réalisées.
- **Durée** : réflexions dès avril ; les pistes sont mises en œuvre de manière très rapide, la nuit.
- **Descriptif technique et esthétique** : langage de l'urbanisme tactique déployé : peinture jaune pour la signalétique au sol et des blocs béton GBA installé en masse pour protéger les pistes.
- **Communication et sécurité** : travail est en cours pour améliorer le « sentiment de sécurité ». Un des objectifs est d'atteindre celles et ceux qui ne font pas encore de vélo. Sur le site de la mairie de Paris, une communication a été réalisée pour donner « quelques conseils de sécurité pour rouler à vélo ».
- **Blocages** : la préfecture de Police peut bloquer notamment sur des zones de stations taxi ou sur les aires de livraisons.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : comptages (certains disponibles en open-data) ; une enquête de terrain auprès des cyclistes va être lancée sur les pistes 1, 4 et 13, en août, suite à une demande du préfet de la Région ; travail avec les associations vélo en cours pour définir des profils type de cyclistes (pas d'informations pour le moment) ; volonté de faire de la pédagogie sur les usages.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : très bonne appropriation des cyclistes. On peut noter quelques incompréhensions de cyclistes moins confirmés au niveau des aménagements sur les voies de bus, car les usagers ne se sentent pas en sécurité ; automobilistes qui se plaignent ; stationnement sauvage sur les pistes cyclables observé et problème de deux-roues motorisés circulant sur pistes.



Les pistes cyclables temporaires Paris



Rue de Rivoli, Paris.

Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region, 2020.

Enseignements tirés – co-bénéfiques

Le grand intérêt des aménagements temporaires est de tester pour voir comment l'aménagement fonctionne.

Cela passe par une manière de faire plutôt rapide pour constater en observant, en comptant, en enquêtant, pour pouvoir ensuite adapter :

- Le comptage permet en effet de démontrer que dans certaines rues, le trafic vélo est déjà plus important que le trafic voiture.*
- L'intégration d'une phase de test, similaire dans la mise en œuvre à la phase d'exploitation devrait faire partie du phasage des projets pour faciliter les adaptations :*
 - Eviter de défaire pour refaire, ce qui génère du temps et des coûts importants ;*
 - Certains tronçons réalisés récemment sont déjà sous-dimensionnés, la phase de test permet d'adapter.*

Propos recueillis de 09.07.2020,
Benjamin Le Masson – Architecte Voyer en chef et Mehand Meziani – Architecte Urbaniste – chargé de mission,
au Service des Aménagements et des Grands projets (SAGP)
au sein de la Direction des Déplacements et de la Voirie (DVD).

Propos recueillis le 28.07.2020,
Charlotte Guth, ingénieure, cheffe de la Mission aménagements cyclables (MACY)
au sein de la Direction des Déplacements et de la Voirie (DVD).



Les aménagements temporaires piétons

Paris

Description : la mise en place des aménagements temporaires piétons à Paris.



Signalétique de distanciation pendant la pandémie du Covid-19, école Poulletier, Paris 4.
Crédit : Joséphine Brueder, Ville de Paris.

Contexte

Crise sanitaire + entre-deux-tours électoral + projet de ville du ¼ d'heure

Temporalité et phasage

Volonté de pérenniser certains dispositifs, porté par la maire

Acteurs

L'Agence de la Mobilité, au sein de la Direction des Déplacements et de la Voirie à la ville de Paris

Objectifs

Favoriser la distanciation physique et offrir un nouveau regard sur les usages de la rue aux parisiens

Budget et financement

Enveloppe budgétaire prévue pour les aménagements piétons en phase de déconfinement

Échelle territoriale du projet

Ville de Paris

Inscription stratégique

Stratégie « Paris Piéton » 2017



Les aménagements temporaires piétons Paris



Rue de Bobillot, Paris 13e. Crédit : Cécile Diguët, L'Institut Paris Region, 2020.



Les aménagements temporaires piétons Paris

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : élargissement de trottoirs ponctuel, fermeture de voies à la circulation automobile, extension des commerces sur les places de stationnement et marquage au sol de distanciation + fermeture ponctuelle devant les écoles.
- **Durée** : réflexions dès avril
- **Descriptif technique et esthétique** : installation de barrières mobiles pour les élargissements de trottoirs ou les fermetures de voies ; extension de terrasse au choix du commerçant (mobilier mobile en bois, palettes, végétation en pots, etc.).
- **Communication et sécurité** : « charte d'engagement pour leurs terrasses éphémères » ; panneaux de communication fournis aux commerçants.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : lancement d'une étude avec un prestataire extérieur qui trace les gens grâce à leur téléphone portable et qui ont réalisé des cartes de densité piétonne, volonté de les missionner sur des zones particulières à des horaires particuliers ; stagiaires missionnés pour effectuer une évaluation de terrain le long du Canal Saint-Martin et sur les terrasses de commerçant.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : peu de retours pour les aménagements piétons ; un peu d'incompréhension présente au départ car il y a eu un décalage avec la communication qui est arrivée tardivement et qui était peu claire et incomprise par les usagers de la rue. Finalement, l'agilité des services techniques ont permis de s'adapter et de rectifier ce point d'incompréhension assez rapidement. Quelques problèmes sur les extensions de terrasses : coupure de fil d'eau, encombrement de zone de livraison, non-accessibilité PMR, gêne de la circulation pour les piétons et les vélos, empêche les services de la propreté de passer, etc.



Les aménagements temporaires piétons Paris



Boulevard de Charonne, Paris. Crédit : Lisa Gaucher, Institut Paris Region, 2020.

Enseignements tirés – co-bénéfices

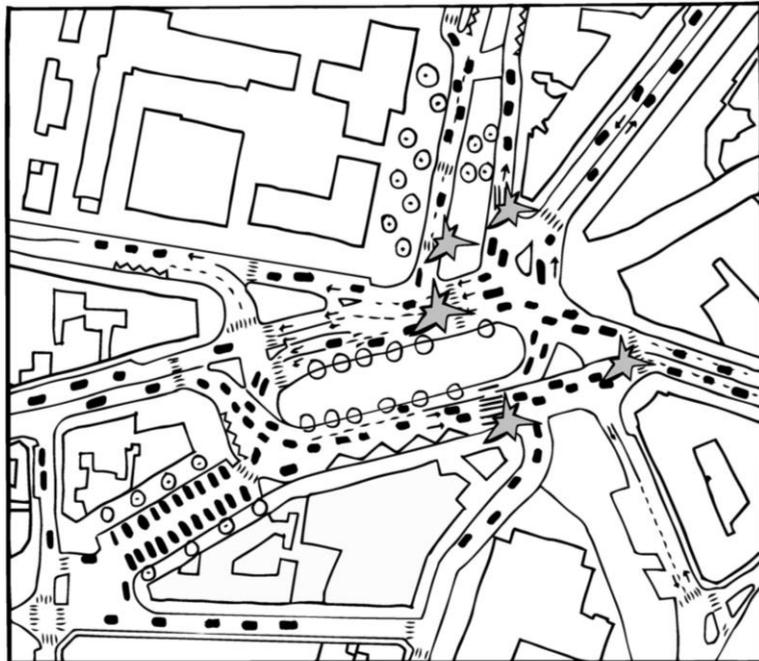
- *L'urbanisme tactique est un véritable levier pour tester les aménagements urbains.*
- *C'est un véritable outil de communication, un concept repris par les élus qui permet une impulsion pour faire des aménagements urbains.*
- *Mais les aménagements doivent quand même être pensés et réfléchis. Même si l'urbanisme tactique rend les aménagements visibles et possibles très vite, cela demande en réalité certaines études préalables.*
- *Il faut s'inspirer des autres villes à l'international, notamment dans la manière de concevoir l'espace public, mais aussi de l'évaluer et de le rendre accessible à toutes et tous. En effet, les PMR restent les grands oubliés de l'urbanisme tactique.*

Propos recueillis le 06.08.2020,
Nathalie Daclon, Agence de la Mobilité
rattachée à la Direction des Déplacements et de la Voirie (DVD).



La Croix de Chavaux Montreuil

Description : projet urbain participatif de transformation de la Croix de Chavaux.



La Croix de Chavaux, un « vaste carrefour routier difficilement franchissable ».
Crédit : 'ANYOJI BELTRANDO architectes et urbanistes'

Contexte

En 2016, la Croix de Chavaux est un "vaste carrefour routier difficilement franchissable" - excellent portage politique

Temporalité et phasage

Du temporaire au pérenne

Phase d'étude et de diagnostic pour le Plan guide urbain participatif : 2016 à 2018.

Phases d'expérimentation : Été 2017 - la place est à nous saison 1 : parking Paul Langevin piétonnisé et aménagé ; Été 2018 - la place est à nous saison 2 : fermeture partielle de l'avenue de la Résistance testée au nord de la place ; Été 2019 : la ville de Montreuil conçoit puis pilote les travaux des aménagements définitifs de Paul Langevin. La nouvelle place est inaugurée en juillet 2019.

Acteurs

Maîtrise d'ouvrage : ville de Montreuil ; maîtrise d'œuvre : Anyoji Beltrando (architectes-urbanistes) mandataires ; Ville Ouverte pour concertation et programmation urbaine ; Paul Greene (paysagistes) ; OTCI VRD

Partenaires

IDFM, RATP, commerçants et riverains

Objectifs

1/ "faire place" libérer de l'espace routier pour le redonner aux piétons et aux mobilités actives ; 2/ faire un projet économe (conservation par exemple de certains fils d'eau, trottoirs ou réseau d'assainissement) ; 3/ transformer par les usages en testant ; 4/ faire une transformation légère faite pour durer.

Budget et financement

Pas d'information

Échelle territoriale du projet

Croix de Chavaux

Inscription stratégique

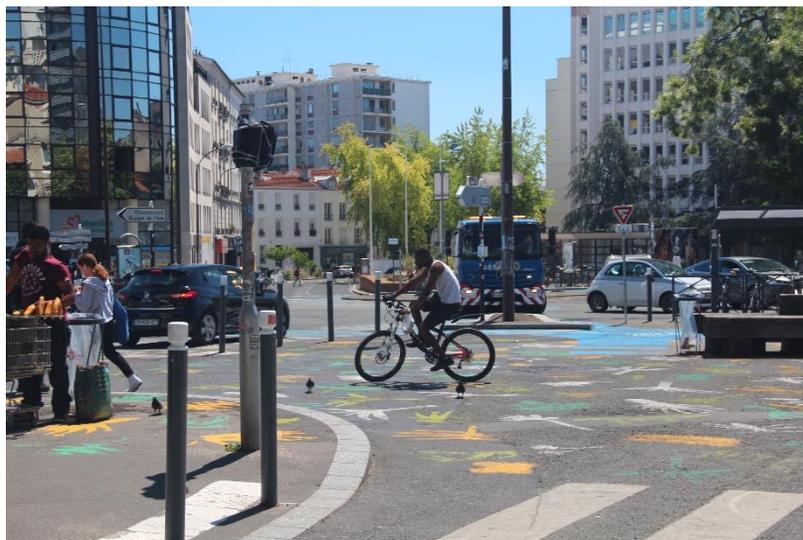
Plan guide urbain participatif lancé par la ville de Montreuil pour la mutation de la Croix de Chavaux + dispositif PEPA



La Croix de Chavaux Montreuil



La piste cyclable bleue, Croix de Chavaux, Montreuil.
Crédit : Lina Hawi, Institut Paris Region, 2018.



Place de la Résistance, Nord de la Croix de Chavaux, Montreuil.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.



Place Langevin, Sud de la Croix de Chavaux, Montreuil.
Crédit : Lisa Gaucher, Institut Paris Region, 2020.



La Croix de Chavaux Montreuil

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : mise en place d'ateliers ouverts participatifs.
- **Objectifs réalisés** : aménagement définitif des jeux pour enfants et des espaces de sport libres pour les ados en 2019 ; pérennisation du réseau cyclable (pistes bleues).
- **Durée** : mis en place sur 3 ans
- **Descriptif technique et esthétique** : travail avec le graphiste Gonzague Lacombe pour la signalétique temporaire et participative ; travail avec YA+K et le Collectif 14 pour le mobilier en bois - esthétique "palette" et colorée.
- **Communication et sécurité** : signalétique au sol.
- **Blocages** : des retours négatifs de certains riverains et de la dégradation ; processus lent.

Retours

- **Évaluation (méthodes)** : dispositif de participation en amont et en aval du projet, qui a permis d'évaluer et d'adapter les aménagements en fonction des retours. En 2017 "Ville Ouverte informent les habitants et recueillent les avis des usagers à la régie".
- **Retours d'usage et acceptabilité** : les retours et l'acceptabilité ont été directement pris en compte tout au long du projet participatif et itératif pour ainsi évaluer la pérennisation des aménagements. Ainsi pour exemple : "les enceintes Bluetooth en libre-service sont retirées en août 2017".



La Croix de Chavaux Montreuil



Crédit : 'ANYOJI BELTRANDO architectes et urbanistes'

Enseignements tirés – co-bénéfices

Les expérimentations de la Croix de Chavaux ont ainsi permis :

- *"d'atténuer l'emprise automobile"*
- *"de réinvestir l'espace public en transformant sa vocation et son appropriation"*
- *"de révéler l'identité artistique de la ville"*
- *"d'ouvrir le centre commercial à son environnement".*

Mais aussi :

- *L'accès aux données techniques dans la concertation habitante a été un enjeu majeur pour les conditions de réussite de ce projet ;*
- *Tester et évaluer permettent de mieux juger de pérenniser ou non.*

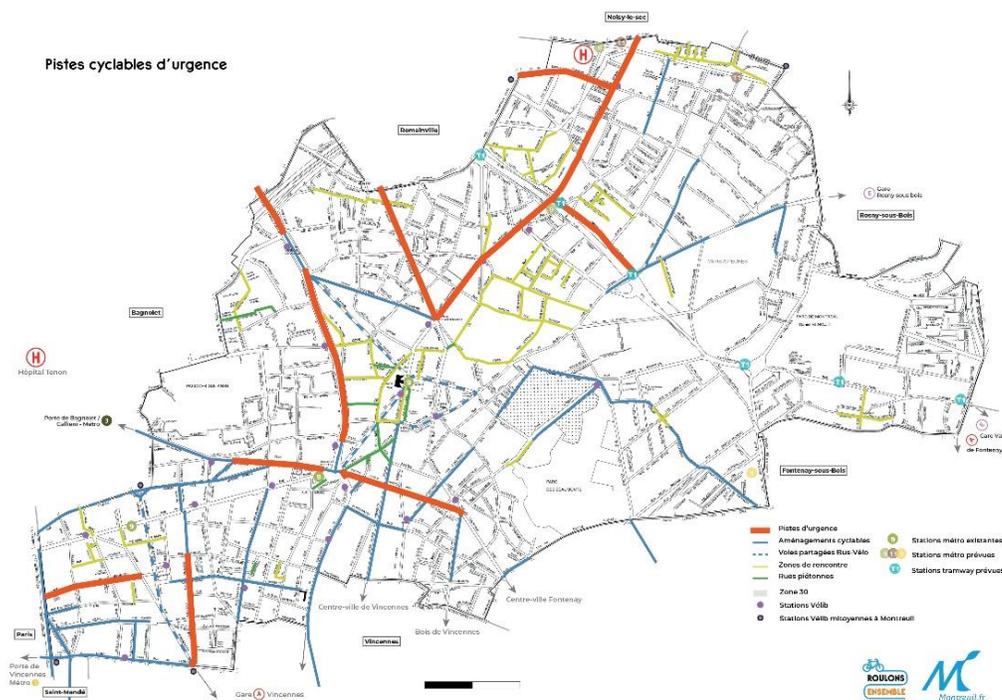
Propos recueillis le 09.07.2020.
Yannick Beltrando, architecte-urbaniste, agence ANYOJI BELTRANDO.

Propos recueillis le 27.07.2020,
Medy Sejai, directeur à la Direction Espace public et Mobilité de la Ville de Montreuil.



Les pistes cyclables d'urgence Montreuil

Description : la mise en place des pistes cyclables d'urgence



Source : Ville de Montreuil

(téléchargeable : <https://www.montreuil.fr/venir-et-se-deplacer/des-pistes-cyclables-pour-la-sortie-du-confinement>)

Contexte

Crise sanitaire

Temporalité et phasage

Objectif de pérennisation

Acteurs

La Direction Espace public et Mobilité à la Ville de Montreuil

Partenaires

Le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis et le comité vélo

Objectifs

Aménager 8 km de pistes d'urgence pour préfigurer et accélérer le Plan Vélo de la ville de Montreuil

Budget et financement

Obtention de financements de la Région, de l'État et de la Métropole (80% d'aménagements financés) ; particularité : Montreuil a fait le choix de payer les aménagements des pistes d'urgence sur les voies départementales pour aller plus vite et avoir l'assurance d'une qualité et d'une esthétique commune au territoire de la ville

Échelle territoriale du projet

Ville de Montreuil

Inscription stratégique

Accélération du Plan Vélo de Montreuil 2018-2022 et du RER-V



Les pistes cyclables d'urgence Montreuil



Boulevard Paul Vaillant Couturier, Montreuil.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.



Avenue Gabriel Péri, Montreuil.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.



Les pistes cyclables d'urgence Montreuil

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : 1/ privilégier des pistes bidirectionnelles 2/ maintenir une continuité de la piste cyclable même lorsque la rue est très étroite 3/ faire sans concertation.
- **Objectifs réalisés** : au jour de l'entretien, 7 km presque réalisés et aucune piste n'a été retirée.
- **Durée** : rapide en raison de l'expérience des services techniques de la Ville de Montreuil dans les aménagements temporaires
- **Descriptif technique et esthétique** : aménagements légers et peu chers, mais volonté d'« élégance et qualité » des aménagements voués à se pérenniser (signalétique de couleur blanche + balises noires).
- **Communication et sécurité** : donner le choix aux soignants/soignantes de se déplacer comme ils/elles le souhaitent : les hôpitaux ont été représentés sur le plan et ont défini aussi les axes à aménager.

- **Blocages** : problème de stock survenu très rapidement au niveau des entreprises de mobilier urbain.

Retours

- **Évaluation** : comptages (5 compteurs vélo + celui de la Croix de Chavaux ; sondage réalisé par Medy Sejai sur 164 personnes en voiture (*où allez-vous ? et d'où venez-vous ?*) ; volonté de mettre en place un observatoire de la mobilité à l'automne.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : réactions négatives de la part des automobilistes ; bon retour de la communauté cyclistes et des riverains en général ; les réticences à l'utilisation du vélo viennent des peurs induites par le sentiment d'insécurité.



Les pistes cyclables d'urgence Montreuil



Avenue Gabriel Péri, Montreuil.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.

Enseignements tirés – co-bénéfices

- *Expérimenter, par l'urbanisme tactique, est un outil formidable pour générer des réactions lors des concertations.*
- *Pour Medy Sejai, c'est un processus qui coûte un peu plus cher sur le moment, mais qui permet de ne pas casser pour refaire.*
- *Les pistes cyclables d'urgence ont été un accélérateur du plan stratégique vélo.*
- *La mise en place des pistes cyclables d'urgence a mis en avant la très grande rapidité de mise en place entre planification et mise en œuvre, grâce aussi à une équipe motivée et efficace.*
- *L'indicateur de la présence des enfants sur les aménagements est un facteur de succès.*
- *Le portage interne de certaines personnes et l'entente entre les différents organes territoriaux (communes, région, intercommunalité) participe à la réussite de la mise en œuvre des aménagements.*

Propos recueillis le 27.07.2020,
Medy Sejai, directeur à la Direction Espace public et Mobilité de la Ville de Montreuil.



Les pistes cyclables sanitaires Val-de-Marne

Description : présentation du réseau des pistes cyclables sanitaire dans le département.



Crédit : Caroline Potez-Delpuech-CD94.

Contexte

Crise sanitaire + commande politique (mi-avril) émanant de l'État pour travailler sur le déconfinement et éviter un report massif des transports en commun vers la voiture

Temporalité et phasage

Objectif de pérennisation (test du RER-V)

Acteurs

Conseil départemental du Val-de-Marne (appui élu Pierre Garzon)

Partenaires

La préfecture, les communes, le collectif vélo, les associations cyclistes, la région et les départements limitrophes

Objectifs

Suivre les lignes de transports en commun structurants (A, B, C et D), la rocade RD86 qui suit le Transval de Marne et le bus 393 ; privilégier des axes beaucoup empruntés par les usagers en lien avec les réflexions autour du RER-V ; privilégier des axes où il y a la place de faire des aménagements

Budget et financement

Budget : environ 1,2 millions d'euros HT (principalement la signalisation au sol et des balises K5C) ; Subvention demandée à la région qui sera accordée si les aménagements sont suffisamment testés

Échelle territoriale du projet

Territoire du département du Val-de-Marne

Inscription stratégique

Dans la lignée du RER-V et du Plan de déplacement du Val-de-Marne



Les pistes cyclables sanitaires Val-de-Marne



Crédit : Eric Legrand-CD94.



Crédit : Studio graphique – conseil départemental du Val-de-Marne



Les pistes cyclables sanitaires Val-de-Marne

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : suppression d'une voie de circulation dans chaque sens.
- **Objectifs réalisés** : 28 km de pistes sanitaires réalisées.
- **Durée** : mis en place en trois semaines à partir de début mai.
- **Descriptif technique et esthétique** : utilisation du guide du CEREMA ; langage de l'urbanisme tactique : bandes tiretées jaunes marquées au sol + utilisation de balises K5C pour sécuriser les entrées et sorties de carrefour.
- **Communication et sécurité** : mise en place de panneau communiquant pour informer les usagers de quelle ligne de transport suit la piste cyclable sanitaire.
- **Blocages** : au sein des services techniques, quelques questionnements au départ car les manières de faire étaient totalement inédites.

Retours

- **Évaluation** : mise en place de comptages dès le 11 mai (réalisés par un prestataire privé) des cycles et trottinettes, et des véhicules motorisés (vidéo et radar). Les données sont en ligne sur le site du Département. Une progression impressionnante (+ 10% de part modale sur la chaussée, hors TC) a été observée. Mais il faudra encore attendre septembre pour analyser les résultats car les nouveaux usages induits par ces aménagements demandent un temps d'adaptation nécessaire.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : comme souvent, ces aménagements sont un succès pour les cyclistes, et plutôt mal reçus par les automobilistes.



Les pistes cyclables sanitaires Val-de-Marne



Crédit : Eric Legrand-CD94.

Enseignements tirés – co-bénéfiques

- *Les pistes sanitaires permettent de tester et d'expérimenter les aménagements des schémas et plans stratégiques autour du vélo.*
- *C'est aussi un outil pour les élus pour faire passer des projets ambitieux, l'aspect provisoire les rendant plus acceptables.*
- *L'urbanisme tactique permet de « griller » des étapes et de lancer la mise en œuvre des aménagements rapidement.*
- *Enfin, on peut noter un réel enthousiasme de la part des équipes techniques qui retrouve la motivation, car enfin les projets vont vite !*

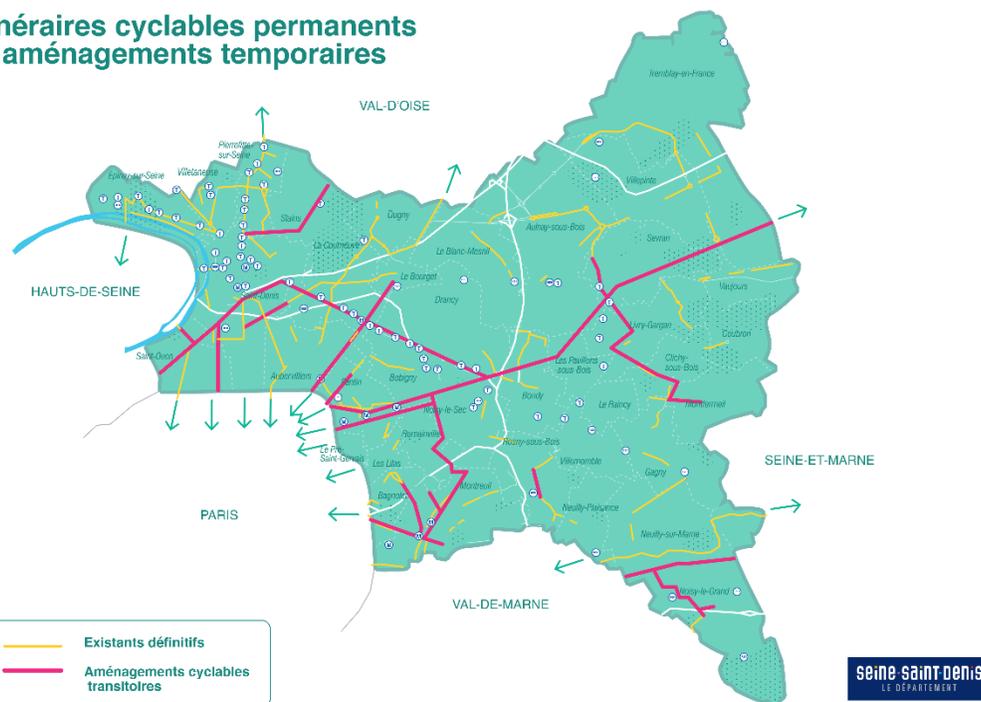
Propos recueillis le 09.07.2020,
Claire Barrière-Cailleux, chargée d'études multimodales, Pôle d'Orly,
Direction des Transports, de la Voirie et des déplacements au Service des transports et études générales,
Au Conseil départemental du Val de Marne.



Les voies transitoires Seine-Saint-Denis

Description : présentation du réseau de pistes cyclables transitoire dans le département.

Itinéraires cyclables permanents et aménagements temporaires



Crédit : Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis.

Contexte

Crise sanitaire

Temporalité et phasage

Pérenniser à 100% ces aménagements transitoires

Acteurs

Conseil départemental de la Seine Saint Denis

Partenaires

Les communes du département, la préfecture de Police et les départements limitrophes

Objectifs

Préfigurer ce qui va être réalisé dans les quatre années à venir en transformant et en sécurisant l'espace public, en changeant les usages et les modes de déplacements et en désengorgeant les lignes de transport en commun du métro et du tram

Budget et financement

Financement de 50% du projet par la région. Le conseil départemental a alloué un budget de 1,5 millions d'euros pour ces aménagements temporaires (budget initialement alloué aux travaux)

Échelle territoriale du projet

Territoire du département de la Seine Saint Denis

Inscription stratégique

Plan Vélo (100% vélo en 2024) + application directe du RER-V



Les voies transitoires Seine-Saint-Denis



Intersection Rue de Paris et Rue du Parc, Bobigny.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.



Intersection Rue de Paris et Rue du Parc, Bobigny.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.



Les voies transitoires Seine-Saint-Denis

Mise en œuvre

- **Leviers d'action** : mise en place de voie unidirectionnelle dans le sens de circulation.
- **Objectifs réalisés** : A la date de l'entretien, 70 km de voies cyclables (soit 35 km de voiries) + 30 km de voies cyclables entreprises par les communes.
- **Durée** : mise en œuvre engagée rapidement, se poursuit jusqu'en septembre 2020.
- **Descriptif technique et esthétique** : la direction de la voirie et des déplacements du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis a créé son propre guide tactique pour définir son grand principe : une voie avec balisettes ; langage de l'urbanisme tactique déployé (balisettes et peinture au sol).

- **Communication et sécurité** : campagne vélo-école va être lancée à la rentrée pour inciter les collégiens à venir à l'école en vélo et mettre en place des parkings sécurisés ; échanges avec les usagers mis en place comme à Saint-Ouen ; les départements communiquent entre eux pour la continuité des aménagements en limite.
- **Blocages** : certains maires en raison du trafic important et de la pression des automobilistes ; en interne, au sein de la direction de la voirie et des déplacements, des désaccords sont remontés.

Retours

- **Évaluation** : le conseil départemental a mis en place un observatoire pour réaliser des comptages vélos et voitures : des compteurs mobiles, des caméras ou des comptages manuels réalisés par un prestataire extérieur. L'objectif est de se servir de ces comptages pour communiquer et argumenter auprès des élus et des riverains.
- **Retours d'usage et acceptabilité** : les retours d'usages sont d'un côté une fronde des automobilistes (appels et messages virulents aux mairies) et de l'autre, un enthousiasme de la part des cyclistes.



Les voies transitoires Seine-Saint-Denis



Piste cyclable temporaire, Pantin.
Crédit : Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis.

Enseignements tirés – co-bénéfices

- *Pour Vincent Malard, il est important d'avoir une cohérence d'opinion au sein des services mais aussi avec les collectivités pour faire avancer les projets.*
- *Il y a un grand intérêt de tester les aménagements pour adapter et améliorer, préfigurer l'aménagement pérenne et permettre de « tenter » les maires de faire.*
- *L'aménagement temporaire rend les projets plus acceptables pour les municipalités, car on peut l'adapter, voire le retirer, même si le but est de le pérenniser.*

Propos recueillis le 30.07.2020,
Vincent Malard, responsable au Bureau de l'aménagement durable
au Service des déplacements et du patrimoine routier,
Direction de la voirie et des déplacements – Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

A retenir

La crise a révélé l'approche tactique, méthode préexistante issue de l'urbanisme tactique, déployée de manière inédite par les collectivités en France et à l'international pour répondre aux mesures de distanciation physique dans l'espace public.

L'approche tactique :

- C'est un processus de projet d'aménagement urbain novateur qui modifie les processus de projets traditionnels ;
- C'est une méthode qui propose des outils faciles à mettre en œuvre et économiques ;
- Elle participe à favoriser les bonnes pratiques et modifie les usages.

7 RECOMMANDATIONS



! Pour avoir une idée plus précise des impacts à la fois environnementaux, sociaux et économiques, un temps de stabilisation et de recul est nécessaire. Les effets des aménagements doivent s'observer sur le long terme.

Contacts

L'Institut Paris Region :

- Cécile DIGUET, urbaniste – cecile.diguet@institutparisregion.fr
- Paul LECROART, urbaniste – paul.lecroart@institutparisregion.fr
- Lisa GAUCHER, architecte – lisa.gaucher@institutparisregion.fr
- Lina HAWI, architecte – lina.hawi@institutparisregion.fr
- Maximilian GAWLIK, paysagiste – maximilian.gawlik@institutparisregion.fr
- Teodora NIKOLOVA, architecte
- Dominique RIOU, ingénieur transports

ADEME :

- Christelle BORTOLINI – christelle.bortolini@ademe.fr (PAVT)
- Elodie BARBIER TRAUCHESSEC – elodie.trauchessec@ademe.fr (STM)



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Adaptation Aménagement et Trajectoires bas carbone
Pôle Aménagement des Villes et Territoires**

