

Ce document est édité par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Guide réalisé pour le compte de l'ADEME par : L'Institut Paris Region.

Citation du guide : L'Institut Paris Region. 2024. Approche tactique – Pour aménager les espaces publics autrement. 104 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne : <https://librairie.ademe.fr/>

Coordination technique (ADEME) : BORTOLINI Christelle

Rédaction et conception (L'Institut Paris Region) : GAUCHER Lisa, GAWLIK Maximilian et PREDALI Frédérique

Avec la contribution des experts et expertes de L'Institut Paris Region : CORNET Nicolas, NIKOLOVA Teodora, TILLET Marion, SERAFIN Hanaë, FREJACQUES Zoé et DIGUET Cécile

Relecture (L'Institut Paris Region) : BARREIRO Sandrine et CIONI Virginie

Relecture (ADEME) : BORTOLINI Christelle, CHASSIGNET Mathieu, SANNA Daniela et VIDAL BLANCHARD Audrey

Création graphique (L'Institut Paris Region) : LOPEZ Cristina et GAWLIK Maximilian

Impression : Imprimé en France - Les Arts Graphiques 12-14 Boulevard de l'armée des Alpes 06300 NICE

Brochure réf. 012639

ISBN : 979-10-297-2453-4 – novembre 2024 - 100 exemplaires

EAN : 979-10-297-2453-4 – novembre 2024

Dépôt légal : ©ADEME Éditions, novembre 2024

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Avant-propos

Partant du constat que les collectivités s'approprient de plus en plus l'approche tactique dans l'aménagement des espaces publics, ce guide propose des clés de lecture et des ressources opérationnelles pour expérimenter et déployer ces démarches.

S'appuyant sur plusieurs retours d'expérience, il illustre et propose les éléments structurants qui composent l'approche tactique.

Ce guide s'adresse à tous les acteurs qui interviennent dans la conception des espaces publics.

Prise en main du guide

1 L'approche tactique en urbanisme

La première partie de ce guide propose des explications sur ce qui définit le cadre de l'approche tactique, et ce qui la différencie de l'urbanisme transitoire. Ce chapitre présente des outils pour la mise en place d'un projet d'espace public par l'approche tactique et met en exergue l'intérêt de cette approche.

2 Expérimenter grâce à l'approche tactique

La seconde partie convoque plusieurs thèmes incontournables dans la mise en place d'un projet d'espace public par l'approche tactique. Des mobilités actives, en passant par l'esthétique et la maintenance jusqu'à l'accessibilité, des fiches thématiques proposent des pistes d'actions tout en mettant en avant certains points de vigilance. Elles sont illustrées d'exemples de dispositifs mobilisables et de zooms sur des projets.

3 Les ressources de l'approche tactique

Cette dernière partie propose de s'arrêter sur plusieurs exemples de retours d'expériences. En France et ailleurs, nombreuses sont les collectivités qui expérimentent l'aménagement de leurs espaces publics par l'approche tactique. Ces retours d'expériences sont sources d'enseignements et d'inspiration. La liste des professionnelles et professionnels de la fabrique des espaces publics (collectivités, associations, bureaux d'études, urbanistes, architectes, paysagistes) qui ont partagé leurs expériences sont à retrouver dans ce chapitre. Enfin une liste de ressources non exhaustive permettra d'approfondir la connaissance sur le sujet ou sur certains projets cités dans le guide.



Ce guide n'est pas exhaustif. Certains sujets et thématiques n'ont pas été abordés.

Sommaire

1

L'approche tactique en urbanisme **7**

Ses origines **9**

Définitions **10**

Son caractère réversible et répliquable **11**

Pour quoi faire ? **12**

Les types d'aménagement par l'approche tactique **13**

La co-construction comme pilier **15**

Les acteurs **16**

La mise en place d'un projet d'espace public par l'approche tactique **18**

L'approche tactique à la loupe **22**

2

Expérimenter grâce à l'approche tactique **25**

Les mobilités actives **27**

L'esthétique et la maintenance **43**

Faire de la place pour tous les publics **49**

Le design actif **55**

La conception lumière **59**

L'évaluation **63**

3

Les ressources de l'approche tactique **67**

L'approche tactique par l'exemple **69 à 98**

Le partage d'expériences **99**

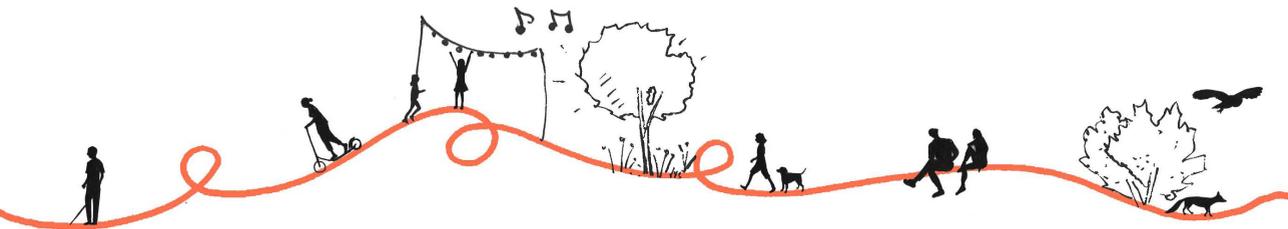
Pour aller plus loin... **100**



1

L'approche tactique en urbanisme

Cette première partie propose une définition de l'approche tactique, ce qui la différencie de l'urbanisme transitoire, l'intérêt de cette démarche et quelles ressources mobilisées pour mettre en œuvre un projet d'espace public par l'approche tactique.





Barcelona, Superilla Poblenou. Crédit: Josep Maria de Llobet, Mairie de Barcelone.

Ses origines

Dans les années 2000 émergent de nouvelles formes d'actions d'aménagement de l'espace public initiées par des citoyennes et citoyens, des associations de quartier, des activistes, des artistes. Il s'agit alors de projets légers, temporaires et à petite échelle, portant par exemple sur la transformation de places de parking en terrasses temporaires au moyen de quelques palettes, la création d'une placette avec un peu de peinture au sol et de mobilier urbain bricolé, ou le verdissement d'une rue avec des herbes sauvages. Spontanées, parfois illicites, toujours rapides à exécuter, ces actions cherchent à éveiller l'intérêt des décideurs en apportant des réponses pragmatiques aux attentes des habitants et habitantes et des usagers. Elles proposent une forme d'alternative agile à la temporalité et à la complexité des procédures encadrant l'urbanisme opérationnel. En 2012, pour qualifier ces « actions à court terme pour un changement à long terme », l'urbaniste américain Mike Lydon parle d'*urbanisme tactique*.¹

À partir des années 2010, ce type de démarche rencontre l'intérêt de certaines villes qui en reprennent les principes tout en permettant un changement d'échelle, en passant du local (rues, quartiers, etc.) au plus global (ville, métropole, etc.). S'inspirant des méthodes de l'urbanisme tactique, des villes comme New York (Plazas Program), Barcelone (Superilles) ou encore Paris (Réinventons nos places !) s'engagent sur des transformations innovantes d'espaces publics. Cette forme expérimentale complète les approches programmatiques ou planificatrices de l'urbanisme qui s'inscrivent dans des temps de production plus longs. En cherchant à répondre plus spontanément à l'expression de nouveaux besoins, ces démarches participent à identifier des pistes à suivre pour l'urbanisme opérationnel et réglementaire. Elles sont l'expression d'envies de renouveler les principes et les méthodes qui ont façonné les villes depuis un demi-siècle, privilégiant la circulation et le stationnement automobile et dont les modèles sont aujourd'hui remis en question², notamment au regard des urgences sociales et environnementales.

En 2020, avec la crise sanitaire, les impératifs de gestion de crise, et particulièrement la problématique de distanciation physique, amènent les décideurs à agir vite et sur tous les fronts. Pour gérer la distanciation dans les rues, tout en évitant un report massif vers les transports en commun et la voiture individuelle, les collectivités ont dû très rapidement adapter leurs espaces publics et développer des stratégies d'aménagements temporaires. Partout dans le monde, la médiatisation a été forte autour des villes qui ont déployé des pistes cyclables temporaires, des extensions de terrasses éphémères, des fermetures de rues exceptionnelles, tout cela en un temps record. L'état d'urgence sanitaire a généralisé et accéléré la prise de conscience sur les enjeux de mobilité active et a ouvert une fenêtre pour déployer des projets restés dans les « cartons » des collectivités : des idées portées par des élus et/ou des associations qui trouvaient des difficultés à être mises en œuvre jusqu'alors.

L'expérience des aménagements temporaires issus de la crise sanitaire a contribué à requestionner le processus classique de conception des espaces publics. Ces expérimentations participent également à repenser le rôle des espaces publics en termes de bien-être, d'inclusivité, d'accessibilité, de santé, de résilience et de frugalité, en remettant au premier plan les modes actifs et la nature en ville.

Si aujourd'hui, de plus en plus de collectivités souhaitent s'approprier ces façons de faire, c'est aussi pour tester des usages et des aménagements avant d'engager tout de suite des travaux pérennes, souvent coûteux et pouvant devenir rapidement obsolètes.

1 Mike Lydon et al., *Tactical Urbanism, Street Plans*, 2012.

2 Paul Lecroart, *L'urbanisme tactique : projets légers, grandes mutations ? 2020*

Définitions

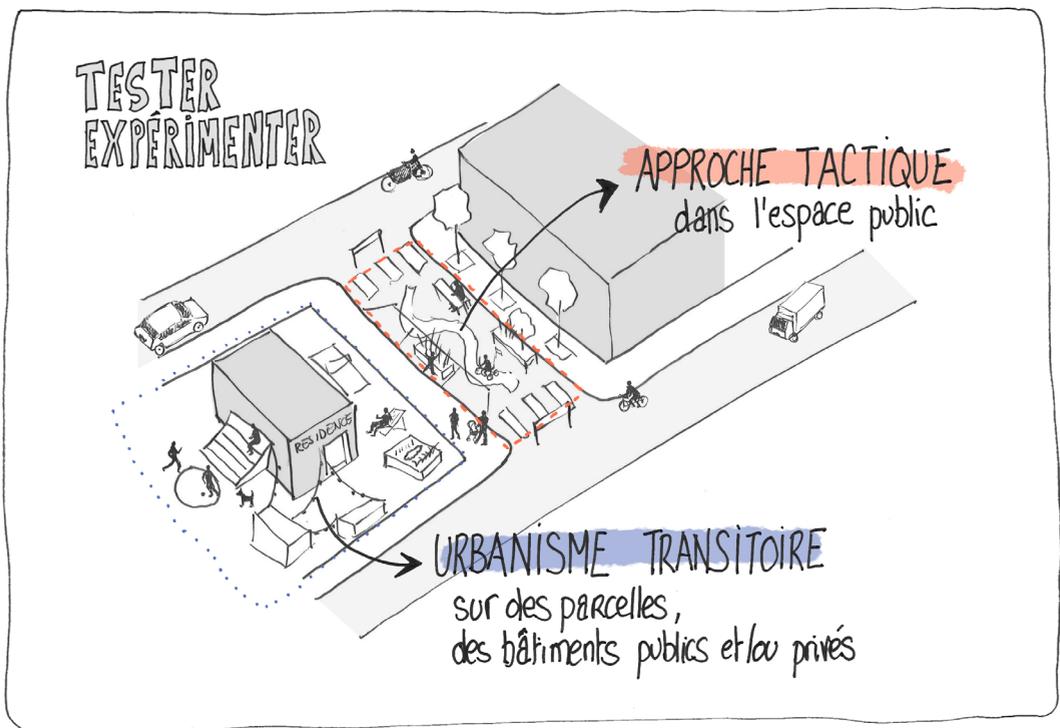
Urbanisme transitoire

L'urbanisme transitoire³ (on parle aussi d'occupations transitoires) concerne l'occupation sur un temps donné de parcelles (portion de terrain) ou bâtiments publics ou privés, par un porteur de projet, et non d'espaces publics comme des rues, des places ou des infrastructures routières. L'urbanisme transitoire se construit autour d'un trio d'acteurs : collectivités, propriétaires et occupants, parfois accompagnés par un facilitateur favorisant le dialogue.

Approche tactique

L'approche tactique peut s'appréhender comme une méthode de projet par l'expérimentation, visant à transformer des espaces publics, de façon progressive (rues, places, infrastructures routières, etc.). C'est là que réside la majeure différence avec l'urbanisme transitoire. Cela peut se faire par une intervention non planifiée initiée par la société civile pour sensibiliser la puissance publique (approche bottom-up) ou par la puissance publique elle-même afin de tester des usages utiles aux administrés (approche top-down)⁴.

Les deux partagent l'idée de l'**expérimentation** et de la **préfiguration**, avec la pérennisation possible de certains éléments dans le projet définitif.

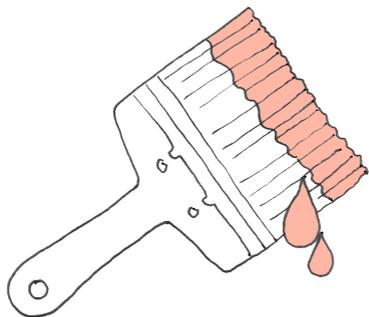


Ce guide s'intéresse à l'**approche tactique** et cette notion sera employée tout au long du document.

3 Cécile Diguët, L'urbanisme transitoire, les Carnets Pratiques n° 9, L'Institut Paris Region, 2018.

4 Ce document développe davantage d'exemples se référant au deuxième cas de figure.

Son caractère réversible et répliquable



L'approche tactique est une manière novatrice de faire la ville en offrant des évolutions dans les pratiques de mise en œuvre des espaces publics, passant d'une vision de l'aménagement par l'infrastructure à l'aménagement par les usages. Elle permet une rapidité d'exécution (passage rapide, voire itératif entre la conception et la réalisation), de revenir sur le projet en cours de réalisation à de multiples reprises pour l'adapter (pendant plusieurs jours, voire plusieurs années), notamment en s'appuyant sur l'utilisation de matériaux économiques, légers et faciles à mettre en place⁵.

Son caractère réversible, adaptable et économe en coût⁶ est un moyen pour tester un aménagement en soumettant son fonctionnement et son acceptabilité à l'épreuve des usagers. C'est aussi l'opportunité pour une collectivité de proposer des projets sur un temps court et de les consolider le temps d'une mandature.

L'évaluation permet d'adapter les aménagements mis en œuvre, de les retirer ou les pérenniser⁷. Cela permet de tester une méthode de projet, d'en tirer des recommandations pour le futur projet ou d'autres à venir.

Le projet d'espace public par l'approche tactique devient alors répliquable, en adaptant la méthode à de nouvelles situations.

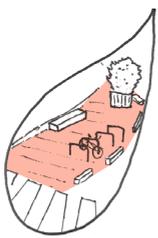


5 Pour aller plus loin, se référer au chapitre du guide « L'esthétique et la maintenance » p. 43.

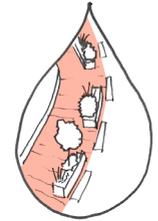
6 Tout dépend de la manière dont cette notion est critérisée.

7 Pour aller plus loin, se référer au chapitre du guide « L'évaluation » p. 63.

Pour quoi faire ?



TESTER des **USAGES** et des aménagements novateurs (jamais réalisés ailleurs et/ou jamais usés)



offrir des outils pour **PRÉFIGURER** un **AMÉNAGEMENT** en attendant le projet définitif (et des travaux lourds plus longs et plus coûteux).

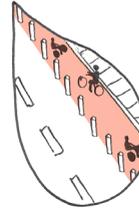
TESTER différents **SCÉNARIOS**, dans le cadre d'un futur projet pas encore validé.



ACTIVER un **ESPACE** pour le faire vivre, le faire reconnaître, changer son image, par exemple en organisant un événement.



répondre à une **URGENCE**, par exemple : assurer une meilleure continuité des Flux des modes actifs en cas de crise.



Le projet d'espace public par l'approche tactique peut s'inscrire dans différents cadres, en voici des exemples :

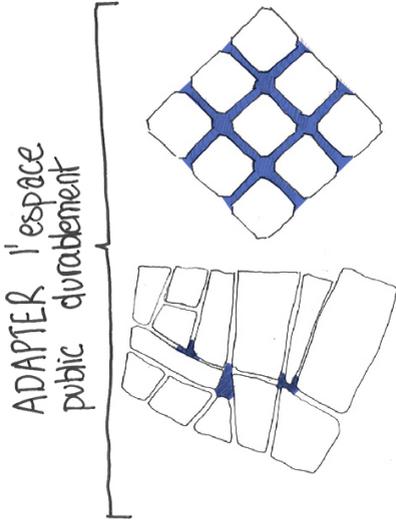
- Le lancement d'un appel à projets. Les institutions publiques peuvent proposer des dispositifs adaptés d'accompagnement technique et financier pour aider à la mise en œuvre des projets d'espaces publics en incluant l'approche tactique. Par exemple, en Île-de-France, l'Appel à Manifestation d'Intérêt « Urbanisme transitoire » peut aussi accompagner les porteurs de projet pour des démarches expérimentales dans l'espace public ;
- Un programme cadre comme un plan stratégique de mobilité ou d'adaptation au changement climatique (exemple : Plan « Good Move » à Bruxelles) ou d'un programme de requalification des rues (exemple : « High Streets for All » à Londres). Ces programmes peuvent inclure des phases de préfiguration et d'expérimentation propre à l'approche tactique ;
- Un événement. Mis en place par les associations locales, porté par la collectivité ou en co-construction, l'événement comme la fermeture temporaire d'une rue pour les enfants par exemple ou encore l'occupation temporaire d'une place de parking pour un autre usage, permet d'acculturer de manière plus douce aux problématiques des espaces publics sans créer d'opposition, et peut faire naître de futurs projets.

Tout projet d'espace public par l'approche tactique ne rentre pas toujours dans un cadre clairement identifié au moment de sa réalisation. Mais l'expérience du projet peut venir alimenter des réflexions à plus grande échelle jusqu'à alimenter une stratégie.

Les types d'aménagement par l'approche tactique

La traduction spatiale d'un projet d'espace public par l'approche tactique peut prendre différentes formes selon son emplacement, sa durée et le cadre dans lequel il se concrétise.

Voici quelques exemples :



L'aménagement stratégique

Pour développer un réseau de modes actifs ou un projet d'espace public structurel, il permet de préfigurer des itinéraires ou des transformations majeures dans le cadre d'une stratégie. Ce type de projet peut aussi être mis en place dans le cadre d'une opération d'aménagement ou de rénovation urbaine.

Exemple : Piazza Aperte de Milan (L'Institut Paris Region, *L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public*, 2022, p. 33).

L'aménagement ponctuel et économe

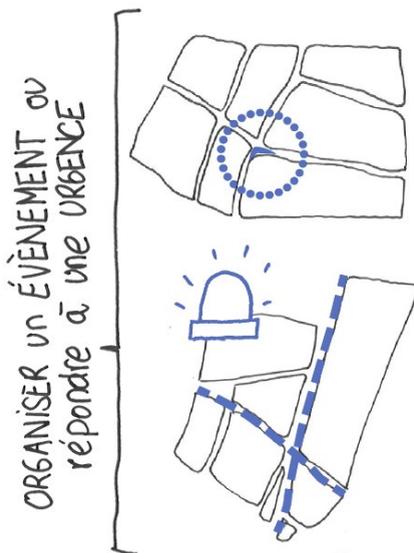
Plus localisé, il permet de résoudre un problème, de tester des usages, de révéler des potentialités de projet ou encore d'identifier des sites où agir (comme une place de parking). Il peut aussi permettre d'activer des usages potentiels en libérant de l'espace pour de l'activité économique et sociale (extensions de commerces et restaurants, dispositif de réparation de vélos ambulants, jardinage, etc.). Démultiplié, il peut venir alimenter une stratégie plus globale voire initier une nouvelle stratégie.

Exemple : PEPA de Montreuil (L'Institut Paris Region, *L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public*, 2022, p. 52).

L'aménagement éphémère

Lié à un événement (concert, marché, fermeture de rues pour manifestation, etc.), il permet de communiquer sur de nouveaux usages et de mettre en lumière un potentiel futur projet.

Exemple : Bruxelles en vacances (L'Institut Paris Region, *L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public*, 2022, p. 29).



L'aménagement d'urgence

Mis en place pour répondre aux enjeux d'adaptation des espaces publics, par exemple pendant la crise sanitaire, il est lié à une situation exceptionnelle d'urgence. Les réponses apportées aux crises naturelles (inondations, feux, etc.) et humaine (conflits) entrent dans cette catégorie. Il peut être source d'inspirations et d'expériences pour de futurs projets.

Exemple : Actuacions Emergència de Barcelone (L'Institut Paris Region, *Aménagements urbains temporaires des espaces publics*, 2020, p. 44).



Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

La co-construction comme pilier

L'approche tactique décrite ici se co-construit entre de multiples acteurs de manière horizontale, équilibrée et transversale. La coordination des acteurs, l'impératif du faire ensemble et la prise en compte des besoins sont des facteurs de réussite pour converger vers des objectifs communs : améliorer les espaces publics, développer les modes actifs, réduire les effets d'îlots de chaleur urbains, ramener de la végétation en ville et réduire les nuisances (pollutions atmosphériques, sonores, etc.). L'implication⁸ de la population et des autres acteurs passe par différents biais et peut évoluer au fil des étapes du projet.

La **communication** est un facteur d'appropriation et d'acceptabilité puisqu'elle permet de partager les étapes du projet avec la population et d'expliquer les dispositifs mis en place. Elle peut être organisée par la collectivité ou par des médiatrices et médiateurs pour accompagner les échanges. Différents outils (affichage dans la rue, en ligne ou via les journaux locaux, communiqué de presse, événements, courriers d'information, etc.) peuvent informer sur les intentions du projet, inviter à la concertation ou faire appel à des contributions (participation, donner son avis, etc.). La communication permet également d'établir une traçabilité de la démarche de projet. Communiquer signifie aussi partager sa propre expérience avec d'autres collectivités (en figurant dans des études, en alimentant des guides comme celui-ci ou en participant à des webinaires).

Au-delà de la **concertation**⁹ qui permet de recueillir les avis de la population sans pour autant toujours influencer sur le projet définitif, la **participation** propose d'entrer dans un processus itératif, d'aller-retour entre acteurs et usagers. Elle permet d'identifier leurs besoins et de créer du lien. Des initiatives enrichissantes peuvent être mises en place par les associations et la population qui s'organisent pour animer, décorer, jardiner, et s'approprier les espaces publics. La participation est un outil qui permet d'inclure la population en trouvant un juste équilibre. Des outils tels que des temps de chantier participatif¹⁰ sont l'occasion d'apprendre et de se former à des techniques de mise en œuvre ou d'entretien (menuiserie, peinture, jardinage, etc.), en plus d'impliquer pleinement la population. Ces chantiers doivent être encadrés par la collectivité ou par un prestataire désigné (comme une structure médiatrice qui recueillera aussi les retours positifs ou négatifs). Une permanence quotidienne peut aussi être mise en place.

En cas d'opposition de la population à la réalisation d'un projet, un portage politique appuyé par de la médiation peut être nécessaire. La collectivité (élu(e) et élu(e), directrice et directeur d'un service technique) pourra alors rappeler le cadre du projet, ses intentions et son adhésion dans les grands objectifs (tels que la réduction de la pollution de l'air, l'apaisement des quartiers, etc.). Organiser des moments de rencontre et d'échange peut s'avérer une piste intéressante pour travailler ensemble à améliorer le projet.

Avec ses Open Streets, New York a montré que le programme initié par la ville ne pouvait vivre qu'à partir du moment où la population se l'approprie. Ce cas montre aussi que la collectivité doit continuer à accompagner et encadrer pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement (mobilisation d'agents de la ville, financements, coordination des services d'entretien, etc.).

L'Institut Paris Region, *L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public*, 2022, p. 14.

8 Les différentes démarches d'implication des publics (information, concertation, participation) se réfèrent aux définitions proposées dans le rapport de L'Institut Paris Region « Démocratie participative et aménagement régional » : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/democratie-participative-et-amenagement-regional.html>.

9 CEREMA « La concertation prévue à l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme (concertation "classique") vise à associer au plus tôt possible les habitants, les associations locales, ainsi que les autres personnes concernées, à l'élaboration de certains projets d'aménagement et de construction et de documents d'urbanisme » : <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-concertation-classique-code-lurbanisme>

10 Pour aller plus loin, se référer au chapitre du guide « L'esthétique et la maintenance » p. 43.

Les acteurs

La population

L'implication de la population est un élément clé dans la réussite de l'aménagement des espaces publics. Elle doit être prise en compte dès le début des projets. Des dispositifs de communication, de transmission et de participation permettront d'assurer le lien.

Les spatialistes

(Urbanistes, architectes, paysagistes, designers, etc.)

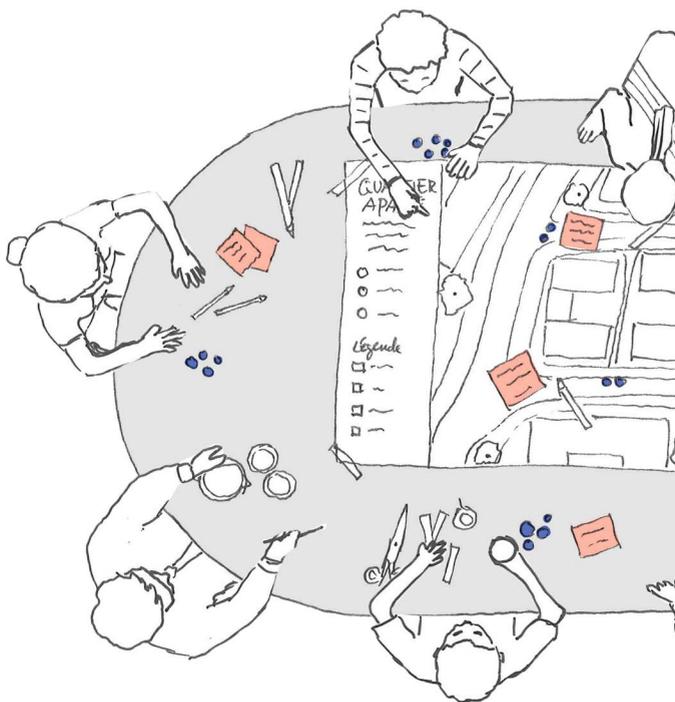
Leur rôle est d'apporter de l'expertise, de dessiner le projet, de le mener jusqu'à la réalisation et de l'évaluer.

Les organismes parapublics

Comme les agences d'urbanisme ou le CEREMA. En France, ils ont joué leur rôle d'interface, de médiation et de conseil dans le déploiement de dispositifs pour répondre aux besoins de la crise. Ils disposent également d'outils de transmission pour partager les expériences des collectivités.

Les services techniques

Leur rôle est indispensable puisque ce sont les acteurs du terrain. Plusieurs métiers sont représentés des travaux à la maintenance. Le sujet de la gestion et de l'entretien des espaces publics (travaux, maintenance) doit être pris en compte en amont afin d'anticiper les coûts et le temps de coordination. L'articulation entre la conception et la gestion peut être un élément à tester pendant la phase d'exploitation temporaire.



Les élus et élus

(Municipaux et/ou intercommunaux, départementaux)

Un bon portage politique est un facteur de réussite pour les projets d'aménagements des espaces publics.

Les aménageurs

Dans le cadre de grosses opérations d'aménagement avec des temps de projet souvent plus longs, les aménageurs peuvent proposer d'inclure l'approche tactique dans l'attente du projet définitif. Cette phase d'expérimentation peut influencer sur la programmation définitive du projet.

Les associations

(Riverains, pro-vélos, pro-marche, les régies de quartier, etc.)

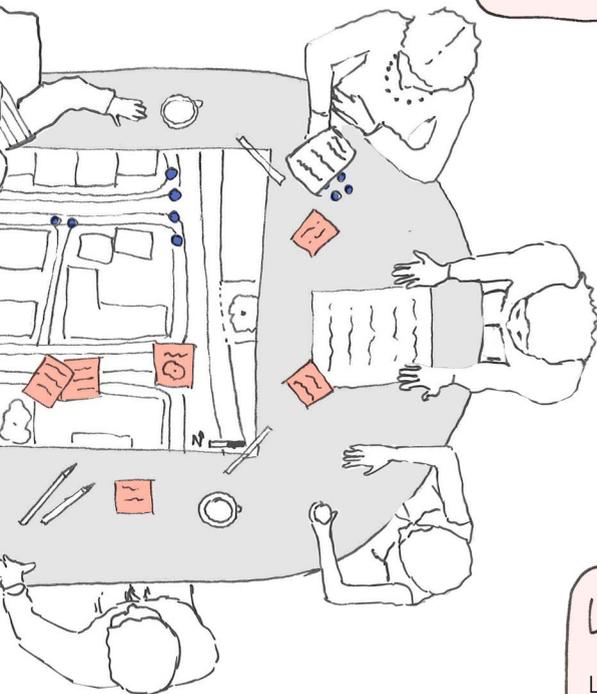
Face à la crise sanitaire, les associations pro-vélo ont été très actives dans la mise en place des projets d'aménagements temporaires car elles ont l'expérience du terrain et le lien avec les usagers.

Les médiatrices et médiateurs

Leur rôle est d'accompagner tout le long du projet et de faire le lien entre les porteurs de projet et la population. Ils/elles peuvent intervenir pour aider à la compréhension des aménagements par les usagers et également recueillir leurs retours, encadrer un chantier participatif ou animer un site de manière temporaire.

Les commerçantes et commerçants

L'implication des commerçants participe de la vie dans l'espace public, les prendre en compte dès les réflexions du projet est un facteur clé. Ils/elles ont à y gagner et peuvent s'investir pour adapter le projet à leurs besoins.



Les acteurs impliqués peuvent parfois avoir plusieurs rôles. Tous les acteurs présentés ici ne sont pas forcément indispensables à la réussite du projet.

La mise en place d'un projet d'espace public par l'approche tactique

Choix du site

Choisir un site adapté à l'expérimentation à mener est un préalable déterminant. Plusieurs facteurs déterminent le choix de la rue, du quartier ou de la place à transformer : la composition urbaine, l'accessibilité, la visibilité, la présence d'endroits-clés (équipements sportifs, écoles, commerces, etc.). Il est indispensable de comprendre le site, son contexte, ses contraintes et son potentiel.

Objectifs

Chaque projet est unique, mais comme tout projet, le projet par l'approche tactique doit répondre à un ou plusieurs objectif(s) défini(s) en fonction des besoins exprimés par la population, les usagers et/ou les élus et élus et services techniques. Il peut se traduire dans le cadre d'une stratégie établie¹¹ (**stratégie tactique**) ou en réponse à une problématique soulevée comme un conflit d'usage, un accidentalité élevé, une urgence, etc. (**réponse tactique**). Ces deux processus sont développés dans ce guide.

Accompagnement

Pour la ville (services techniques, élus), se faire accompagner par des experts expérimentés de la fabrique de la ville et proches du terrain (bureaux d'études spécialisés, architectes, urbanistes, paysagistes, juristes, designers) peut être un atout, en plus de travailler en collaboration avec les associations locales, les commerces, les régies de quartier et les habitantes et habitants.

Temporalité

La temporalité peut être planifiée avec un calendrier de réalisation qui définit chaque étape du projet. Ce calendrier doit rester suffisamment flexible pour intégrer les imprévus, les temps d'adaptation et d'acceptation qui sont nécessaires et difficiles à anticiper. Certains projets tactiques ont du succès et il peut y avoir des envies (de la population, des élus et des services techniques) de les garder en place plus longtemps que prévu.

Le choix du moment (date) de l'expérimentation peut également être facteur de réussite ou d'échec.

Budget

Une enveloppe budgétaire dédiée à chaque phase avec une certaine souplesse permettra de se préparer aux imprévus. Pour le financement d'un événement, les pays anglo-saxons peuvent être une source d'inspiration, où il est coutume de passer par des campagnes de collectes de fonds qui aident à financer des installations temporaires.

Des aides, financements et partenariats (état, région, collectivité) peuvent aider¹².

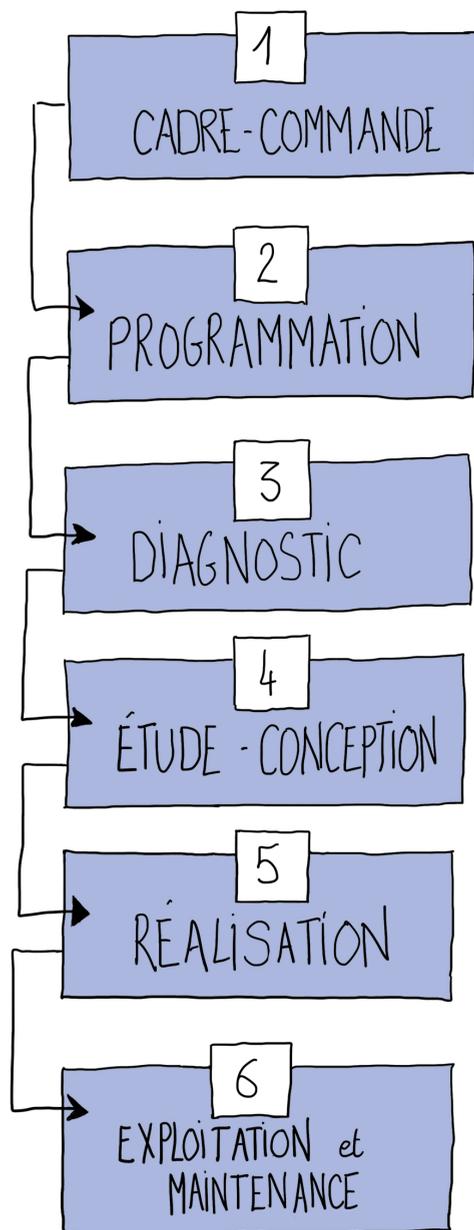
Autorisations

Des autorisations spécifiques et/ou contrôles peuvent être nécessaires en fonction de la typologie du projet et des étapes (se référer aux services municipaux, intercommunaux et départementaux en fonction du statut de l'espace public).

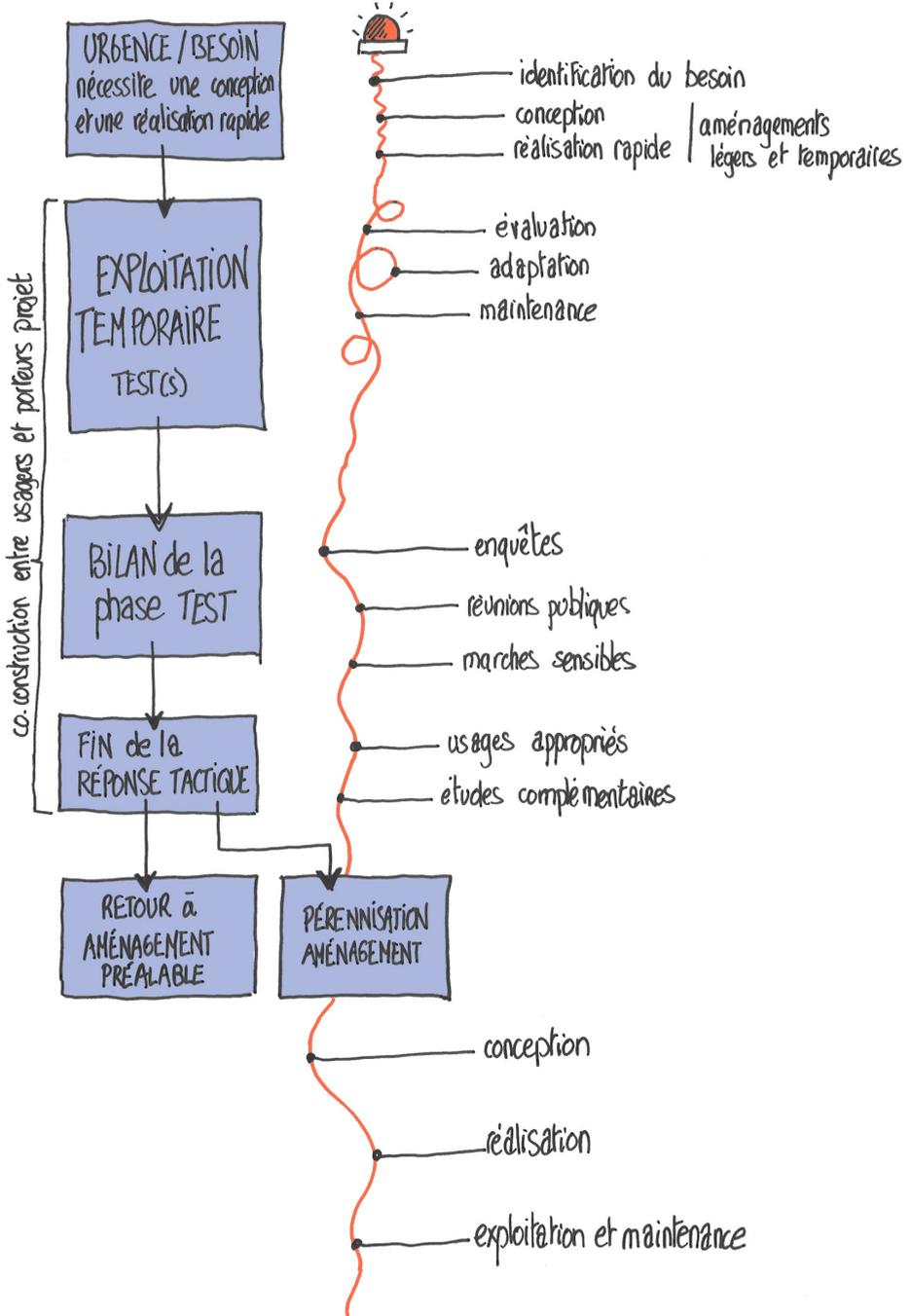
¹¹ Certains aménagements urbains temporaires « covid » ont été très rapidement retirés car ils ne répondaient pas à un objectif clairement défini. Inscrire le projet temporaire dans une démarche stratégique aura plus de chance de se pérenniser (aménagement définitif, répliquabilité de l'aménagement, méthode de projet intégrée, etc.).

¹² Par exemple l'AMI Urbanisme transitoire de la Région Île-de-France ou encore l'AAP ADEME Marche du quotidien sont deux dispositifs existants pouvant être sollicités (à la date de rédaction du guide). Ils sont susceptibles d'évoluer.

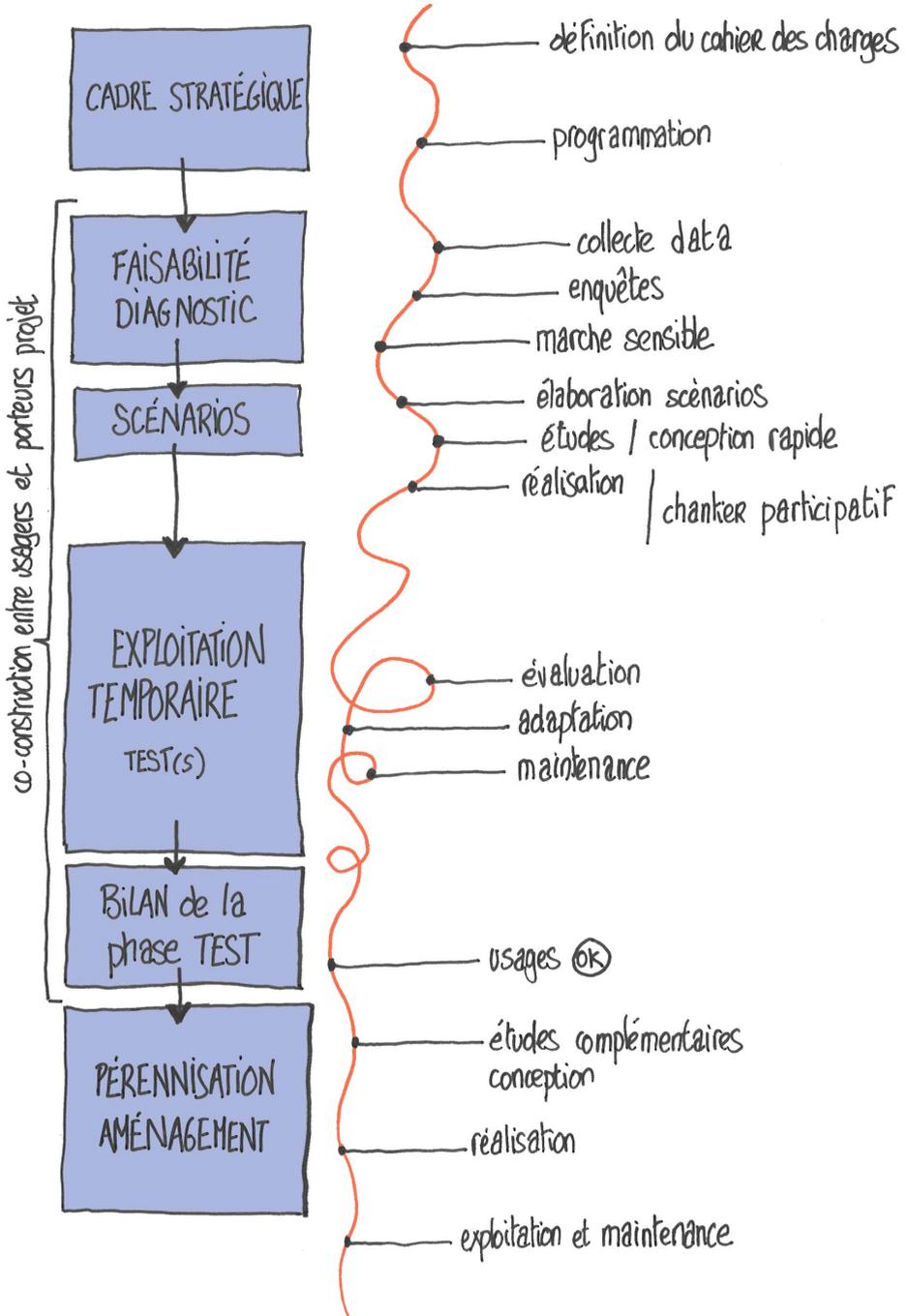
APPROCHE CLASSIQUE



RÉPONSE TACTIQUE



STRATÉGIE TACTIQUE



L'approche tactique à la loupe

L'approche tactique peut être perçue comme une sorte d'assouplissement du processus classique d'aménagement des espaces publics ou comme une approche complémentaire. Elle porte en elle un changement dans la manière de concevoir les espaces publics passant d'un traitement en termes d'infrastructure au traitement par les usages. L'approche tactique nécessite davantage de co-construction, d'aller-retours et d'expérimentation à chaque phase. Les étapes du projet viennent dialoguer et s'alimenter entre elles.

La réponse tactique

La définition du projet d'espaces publics par l'approche tactique peut répondre à une problématique spécifique comme un conflit d'usage, une accidentalité élevée, une urgence, etc. A l'exemple des aménagements temporaires déployés lors de la crise sanitaire, l'approche tactique offre des outils qui permettent de passer plus rapidement à la réalisation d'un projet sans passer obligatoirement par les cases souvent longues d'études et diagnostic, de programmation et de conception du projet (parfois indispensables pour certains projets d'envergure). Que ce soient par les services techniques des communes ou des entreprises privées, des aménagements temporaires sont mis en œuvre très rapidement pour devenir exploitables. Des chantiers participatifs peuvent permettre d'inclure les usagers et la population jusque dans la mise en œuvre.

Pendant la phase d'exploitation temporaire (plus ou moins longue), l'évaluation des aménagements permettra de les adapter et de les ajuster. Elle permettra également d'influencer la programmation future voire de révéler une potentialité de projet dans un objectif de pérennisation. Une structure médiatrice peut intervenir pour animer le site objet du projet et recueillir les avis. Cette phase peut durer un certain temps. Les sujets du choix des matériaux employés et de l'entretien sont donc des éléments essentiels afin de maintenir les aménagements tout au long de la phase temporaire.

La stratégie tactique

Le projet d'espace public par l'approche tactique peut être élaboré dans le cadre d'une stratégie. Il s'agit alors d'une adaptation plus souple du processus classique d'aménagement des espaces publics, sur un ou plusieurs sites.

Dans cette manière de faire, des scénarios peuvent être déployés et soumis à l'épreuve de l'exploitation temporaire. Une étape spécifique est ainsi dédiée au test. Les scénarios sont mis en œuvre plutôt rapidement. L'évaluation permettra d'ajuster les aménagements proposés dans cette phase de test. Des chantiers participatifs peuvent permettre d'inclure les usagers et la population jusque dans la mise en œuvre.

Après une phase de bilan, il pourra être décidé de pérenniser l'aménagement et de réaliser les études complémentaires à la conception et la réalisation.



Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.



2

Expérimenter grâce à l'approche tactique

Cette seconde partie présente plusieurs thèmes incontournables dans la mise en place d'un projet d'espace public par l'approche tactique sous forme de fiches thématiques. Des mobilités actives, en passant par l'esthétique et la maintenance jusqu'à l'accessibilité, ces fiches proposent des pistes d'actions, tout en mettant en avant certains points de vigilance. Elles sont illustrées d'exemples de dispositifs mobilisables et de zooms sur des projets.





Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

Agir sur la mobilité, pourquoi ?

Le transport est le secteur le plus émetteur d'émissions de gaz à effet de serre avec un tiers des émissions nationales (hors secteur aérien). Et la voiture est l'un des premiers postes d'émissions : les déplacements locaux de moins de 80 km représentent à eux seuls 70 % des émissions du transport.

La sobriété pour les déplacements motorisés est incontournable pour respecter les engagements pour le climat. La mobilité active est une bonne alternative dans divers cas. Les modes actifs (marche, vélo) offrent de nombreux avantages. Ils sont plus respectueux de l'environnement, plus économiques et plus bénéfiques pour la santé.

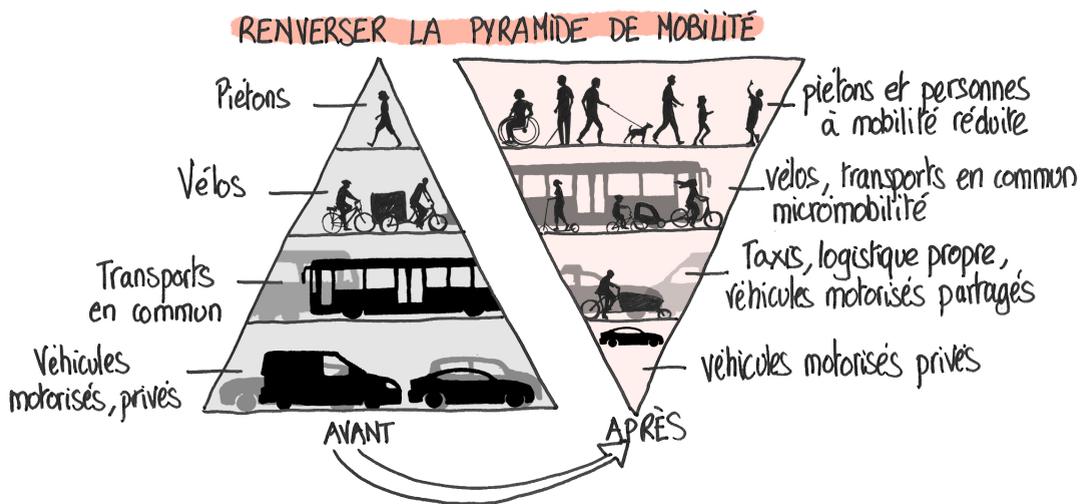
Enfin, aménager l'espace public en faveur des modes actifs avec un meilleur partage modal de la voirie est un gage d'attractivité et d'amélioration du cadre de vie.

Les mobilités actives

Les habitantes et habitants des villes et des villages aspirent de plus en plus à profiter des espaces publics : reconquérir les places, fréquenter des centres vivants et attractifs, redonner plus de place au vivant, se reconnecter à la nature, repenser la place des enfants dans la ville mais aussi des aînés... et pouvoir se déplacer plus librement et confortablement.

Avec cette prise de conscience des usages faits et à faire de l'espace public, la marche et le vélo redeviennent des enjeux forts, à la croisée de tous les enjeux actuels du plus local au global :

- Apaiser l'espace public pour créer une ambiance favorable pour les piétons ;
- Créer les conditions nécessaires pour accueillir la mixité des usages, relier tous les moyens de déplacement ;
- Œuvrer pour un meilleur accueil et une meilleure réapparition des publics dans l'espace public comme les enfants, les séniors, les PMR, etc. ;
- Végétaliser et désimperméabiliser les sols, lutter contre les îlots de chaleur urbain ;
- Lutter contre la sédentarité, agir pour préserver la santé mentale ;
- Permettre l'autonomie des déplacements des enfants et des séniors ;
- Aspirer au vivre-ensemble, gagner en sociabilité, et en sécurité ;
- Construire un cadre de vie attractif ;
- Favoriser le commerce de proximité ;
- Pour une ville vivante en somme !



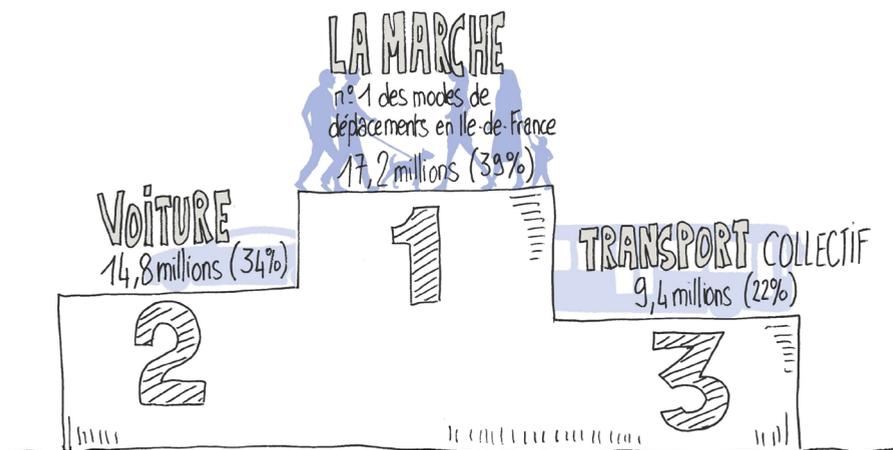
D'après l'article The Conversation "Mobilité : et si on remettait le piéton au milieu du village ?" par Christelle Bortolini Mathieu Chassignet (ADEME) : <https://theconversation.com/mobilite-et-si-on-remettait-le-pieton-au-milieu-du-village-221053>.

La mobilité piétonne

Les principes et les enjeux

Les qualités fondamentales d'une ville marchable, c'est-à-dire, qui garantit de bonnes conditions pour les déplacements à pied sont :

- La connectivité et la perméabilité des voies : une trame viaire dense permet aux piétons de limiter les détours et leur offre plusieurs itinéraires. Les rues permettant des trajets directs, sûrs et agréables sont plus attractives et fréquentées par les piétons.
- La compacité d'une zone urbaine (îlots urbains de 60 à 120 m de côté), ainsi que des rues quadrillées à intervalle régulier, assurent une meilleure porosité du tissu bâti.
- Les citoyens marchent davantage lorsque les rues et les aménagements piétons relient les principales destinations de la ville et combinent plusieurs destinations à la fois (gares, commerces de proximité, bâtiments administratifs, équipements scolaires et sportifs par exemple).
- L'incitation à la marche dépend fortement de la densité d'habitations et de la mixité de l'occupation des sols. La coprésence de services et d'équipements permet à la fois de répondre aux différents besoins du marcheur tels que s'arrêter, boire et manger et lui offre des points d'intérêt et de repère dans l'espace (fontaines à eau potables, toilettes mixtes publiques, assises régulières, etc.). La proximité du lieu d'habitation ou de travail à la desserte en transport en commun est un incitatif à la marche.
- L'incitation à la marche passe, en plus, par une implantation judicieuse du bâtiment sur son site et une bonne insertion dans l'environnement. De ce point de vue, l'animation commerciale joue un rôle primordial.
- La présence de végétation, d'espaces verts et de rives fluviales contribue à l'amélioration de l'ambiance urbaine de l'espace et le rend donc plus attractif. Par exemple, les rues plantées ou végétales donnant la priorité aux piétons, permettent d'installer la nature en ville et donc de participer à son rafraîchissement tout en luttant contre la pollution atmosphérique.
- Les aspects perceptuels tels que la sécurité et l'esthétique sont des facteurs importants pour encourager ou contraindre la marche. La pollution, le bruit et la violence routière sont des sources de stress environnemental sur lesquelles le piéton n'a pas ou peu de contrôle si ce n'est par le choix de ses itinéraires.



Chiffres pour l'Île-de-France. Dessin inspiré de la Chronique de la marche et de l'espace public n°1, L'Institut Paris Region : <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/chroniques-de-la-marche-et-de-lespace-public/gardons-les-pieds-sur-terre/>.

Pour instaurer une ambiance propice à la marche, la première étape consiste à abaisser les vitesses de circulation des véhicules motorisés et réduire le trafic. Cela impose de revoir le plan de circulation. Il peut être nécessaire d'interdire le trafic de transit dans certaines rues ou axes. Une deuxième étape consiste à s'occuper d'apaiser l'ensemble des quartiers pour permettre une reconquête par les piétons.

Certaines villes ont fait le choix de passer à une limite de 30 km/h sur l'ensemble de la voirie d'emblée, en gardant si besoin quelques grands axes à 50. Toutefois, la plupart des communes commencent par définir quelques zones 30 avant de franchir le cap des 30km/h généralisé¹³ : « L'évaluation de la généralisation du 30 km/h présente deux principaux intérêts. Elle permet d'un côté d'appréhender l'efficacité de la mesure et d'un autre de nourrir la communication auprès des usagers. » Le Cerema recommande de concerter la population sur les aménagements plutôt que sur le principe de généralisation du 30 km/h.

L'enjeu de la concertation est essentiel pour la marche avec la difficulté de réussir à constituer un échantillon représentatif (via les associations ou citoyens, usagers ? avec quel outil ?). À noter que le collectif associatif Place aux piétons propose un baromètre des villes marchables qui s'inspire du modèle utilisé pour les villes cyclables¹⁴. Ce baromètre permet de connaître le ressenti des répondants sur les espaces publics qu'ils fréquentent et d'identifier les points faibles. Il donne lieu à un classement des villes selon leur marchabilité.

Sensibiliser à la pratique de la marche¹⁵

- L'aménagement des lieux à investir en tant que piétons comme les places, avec du mobilier à créer via des chantiers participatifs, permet d'appréhender une mutation de quartier sur le long terme (exemple du chantier en QPV¹⁶ de la Villeneuve à Grenoble) ;
- La sensibilisation des acteurs d'un territoire aux enjeux des espaces publics peut se faire lors d'une marche (dans le cadre d'un projet urbain ou de mobilité). Ces marches exploratoires peuvent être menées pour faire appel aux besoins et savoirs d'usages des citoyens (riverains ou utilisateurs). Par exemple des marches ont été menées par la SNCF auprès de femmes qui doivent se rendre en gare quotidiennement pour comprendre leurs difficultés et identifier les solutions envisageables. La marche exploratoire est un outil simple et efficace, qui peut être le socle d'un diagnostic partagé ou une première étape d'un processus de concertation. Les marches permettent de mettre en commun des savoirs individuels, d'en débattre et de construire un savoir collectif prenant en compte la multiplicité des usages du lieu et des points de vue. C'est un outil ludique qui valorise la parole citoyenne ;
- Au-delà des aménagements de l'espace public, l'approche tactique peut être déployée sous la forme événementielle et/ou pédagogique (comme le programme de la rue aux enfants ou *Protegim les escoles* à Barcelone) ;
- D'autres initiatives sont en train de (re)naître via les particuliers ou le milieu associatif : terrains d'aventures¹⁷, randonnées organisées pour les jeunes publics de découverte de leur quartier ou ville, chasse au trésor, randonnées entre amis, etc.

13 Voir l'étude du Cerema qui dresse un bilan des villes 30 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/politique-generalisation-du-30-kmh-rapport-du-cerema-retour>.

14 1^e édition 2021, 2^e édition 2023 : <https://www.placeauxpietons.eu/>.

15 Pour aller plus loin, consulter le guide de l'ADEME « A pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics » : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme/5998-a-pied-d-oeuvre-mettre-les-pietons-au-coeur-de-la-fabrique-des-espaces-publics.html>

16 QPV : Quartier Prioritaire de la politique de la Ville.

17 Pour aller plus loin, se référer au chapitre du guide « Faire de la place pour tous les publics p. 49.



Crédit : A. Poillet, Ville de Grenoble

Chantier participatif en QPV

L'organisation de chantiers participatifs peut s'avérer d'une grande aide pour impliquer le grand public dans un projet de réhabilitation ou modernisation d'un quartier qui se déroule sur le long terme. Le quartier en politique de la ville de La Villeneuve à Grenoble l'a testée en 2019 après une période de concertation sur le projet de modernisation. De nombreuses femmes et jeunes du quartier sont venus prêter main forte pour le bricolage autour de 7 journées pour construire une pergola, et des activités ludiques, jardinage, restauration, etc.



Crédit : M. Gawlik, L'Institut Paris Region

Les rues aux écoles

La présence d'écoles primaires est un bon argument pour apaiser l'espace public et garantir la sécurité des enfants à ses abords. De nombreuses villes ont entamé des programmes de reconquête de ces rues aux écoles (Lyon, Bordeaux, Paris, etc.), mais aussi des villages ou villes moyennes qui souhaitent redynamiser leur cœur. Dès que la configuration de ces rues le permet, la circulation de la rue est fermée soit aux entrées/sorties de classe, soit totalement. À défaut de pouvoir piétonner, une zone de rencontre peut être envisagée.



Crédit : A. Lacouchie, L'Institut Paris Region

Plan piéton métropolitain

Les aménagements ou événements à caractère tactique peuvent être des déclinaisons de politiques engagées et planifiées. Les plans piétons proposent un diagnostic territorial de la marche et des espaces publics, mais les actions préconisées seront mieux comprises et intégrées si elles tiennent compte des avis des usagers et les sensibilisent à l'émergence d'une nouvelle culture favorable aux modes actifs.

Des plans piétons existent à l'échelle de métropoles (Strasbourg, Bordeaux, etc.), et des communes ont élaboré des plans ou schémas directeurs pour la marche. Si la planification ne s'est pas encore généralisée à l'ensemble des territoires, les expériences tactiques peuvent aussi amener les usagers à prendre conscience de leurs pratiques des espaces publics et revendiquer d'autres usages pour un cadre de vie plus serein.



Crédit : C. Legenne, L'Institut Paris Region

Un banc public pour une pause salvatrice : la mobilité sans déplacement

L'association pour la promotion des bancs et de la culture « banc'aire », Bankkultur a été fondée en 2016 à Lausanne par Renate Albrecher, du laboratoire de sociologie urbaine de l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Témoins d'une certaine hospitalité engageant à partager la contemplation des paysages, ils méritent d'être répertoriés et signalés sur les cartes pédestres. Leur potentiel touristique, social, de santé publique/mobilité reste sous-exploité. Des cartes collaboratives pourraient être initiées en France à l'instar de la Suisse.



Crédit : Oscar Oralt, Mairie de Barcelone

Protegit les escoles à Barcelone

Le programme *Protegit les escoles* de Barcelone permet de regagner de l'espace sur la voirie devant les écoles en fonction de leur typologie. Il est initié par les associations locales, les habitantes et habitants et les écoles. Des dispositifs souvent légers et peu coûteux (peinture au sol, mobilier amovible, jeux, etc.) sont installés, la vitesse de circulation est réduite dans les rues très passantes, les véhicules sont retirés lorsque cela est possible. Ce nouvel espace bénéficie aux jeunes et aux familles pour se retrouver.



Crédit : Anders / Adobe Stock.com

Sneckdown ou comment réduire les emprises routières

Les carrefours urbains surdimensionnés permettent de rouler à une vitesse excessive en ville et rendent les voies plus difficiles à traverser pour les piétons. Des urbanistes américains utilisent les épisodes neigeux pour prendre des clichés des traces laissées dans la neige par les piétons et les voitures pour voir les opportunités de reconversion telles que la création d'îlots de traversées sécurisées et l'élargissement des trottoirs (et réflexion sur l'absorption des eaux pluviales par le sol). Un dispositif qui à défaut de neige peut être reproduit avec de la farine, craie, voire au lait de chaux utilisé en période de canicule pour éviter la détérioration des axes routiers et minimiser l'effet de chaleur sans danger pour l'environnement.

Points de vigilance

- Plus l'espace public abritera une large palette d'activités civiques, culturelles, communales (marchés, spectacles et arts en plein air, activités sportives, etc.), plus cet espace sera qualifié d'urbain et incitera à sa fréquentation par ses usagers, habitantes et visiteurs.
- Les services rendus aux piétons ne sont pas à négliger, pas seulement pour leur simple confort mais pour leur nécessité dans certaines situations : l'éclairage¹⁸ l'ombrage nécessaire en été, la présence de points d'eau, de toilettes publiques, d'assises, de terrasses de café, etc. À eux tous ils contribuent à l'ambiance et au confort urbain.
- Les assises devront être pensées à l'échelle communale, voire intercommunale pour garantir un minimum de conditions pour la mobilité des séniors. De même la qualité du revêtement est à assurer dans le temps.
- Le critère de l'accessibilité ne peut être négligé, il s'agit d'une obligation légale¹⁹.
- La crise sanitaire et les aménagements temporaires réalisés dans l'urgence ont montré qu'une attention particulière est à porter aux potentiels obstacles que ces aménagements peuvent représenter pour les personnes malvoyantes, en fauteuil roulant ou avec une poussette. Au lieu de dégrader le confort de ces usagers de l'espace public souvent pénalisés, l'aménagement temporaire devrait agir en leur service²⁰.
- Les espaces où la priorité piétonne est de mise devront être respectés afin de limiter les conflits d'usages avec les cyclistes, trottinettes et véhicules motorisés.
- Après des décennies d'occupation automobile dans l'espace public, la question de l'acceptation citoyenne ne doit pas être considérée comme acquise ou pas. Il faudra concerter mais dans la majorité des cas il faudra tester en organisant des évènementiels ou des constructions temporaires pour recueillir les contraintes d'usages générées et les avis.
- Lors de la pérennisation d'aménagement de l'espace public, une attention particulière est à porter au choix des matériaux, du mobilier urbain, de l'usage d'arbres, de plantes et d'espaces verts en tenant compte de l'avis de l'inspection des sites, ou des architectes des bâtiments de France.

18 Pour aller plus loin, se référer au chapitre du guide « La conception lumière » p. 59.

19 Voir <https://handicap.gouv.fr/accessibilite-universelle?source=2b2a105a-51d1-4e71-82ee-b2a5fac95ea1>.

20 Pour aller plus loin, se référer à l'exemple « Safe Streets for Seniors à New York » p.74 ou les Essential Places à Oakland, L'Institut Paris Region, L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public, 2022, p. 16

Pistes d'actions

La facilitation de la mobilité active passe avant tout par une réduction de l'emprise dédiée aux déplacements motorisés, mais dans le détail, les aménagements en faveur des modes actifs connaissent de multiples configurations.

Les plans de mobilité durable

Avant la mise en œuvre sur le terrain, les plans piétons ou cyclables participent à prendre en compte les modes actifs et à structurer une trame de déplacements à l'échelle d'un territoire, pour lever les points de faiblesse et assurer les continuités du maillage, notamment ceux qui sont interterritoriaux. Certaines collectivités ont mis en place des plans vélo (Grand Paris Seine Ouest) ou des plans marche (Plaine Commune, plan piéton de Strasbourg). D'autres pistes pour améliorer la mobilité active existent par exemple à travers les plans de circulation, qui sont à réviser pour offrir les conditions d'apaisement de la ville (mises à sens unique en tête-bêche, contre sens cyclables, etc.). Dans tous ces documents-cadres, l'approche tactique peut apparaître comme un levier mobilisable.

Des exemples opérationnels utilisant l'approche tactique

LES AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS



Crédit : M. Gawlik, L'Institut Paris Region.

La bande cyclable

Cet aménagement réservé aux cyclistes se retrouve au niveau de la chaussée et se caractérise par une ligne longitudinale ou un marquage spécifique qui la sépare des autres voies. La signalisation est parfois complétée par des pictogrammes cyclistes et des flèches indiquant le sens de circulation. Une bande cyclable temporaire fonctionne comme sa version pérenne, mais elle est généralement permise par le rétrécissement de la sur largeur d'une voie de circulation.



Crédit : M. Gawlik, L'Institut Paris Region.

La piste cyclable

Cet aménagement fonctionne généralement grâce au dégagement de toute une voie de circulation pour les pistes bidirectionnelles. Pour les unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée, on priorise parfois le rétrécissement de la voirie des deux côtés, comme pour les bandes. Mais ici, une séparation des flux a lieu, grâce à une mise à l'écart du trafic roulant (potelets, séparateurs, barrières, mobilier urbain...), ainsi qu'une signalisation (ligne horizontale et pictogramme vélo au sol et panneaux). Selon le contexte, la piste cyclable peut occuper un espace atypique, comme un très large trottoir, mais cette option est à éviter si possible.

LES ESPACES PARTAGÉS



Les voies vertes

Il s'agit d'espaces mixtes et réservés aux modes actifs (avec dérogations pour certains véhicules motorisés). Un panneau spécifique aux voies vertes est généralement installé. Les promeneurs, cyclistes, et usagers de micromobilité se partagent l'espace. On y trouve parfois du mobilier urbain, comme ici sur les quais de Seine à Paris. De façon réversible, ici toute la chaussée a été fermée aux voitures et transformée par des dispositifs légers comme de la peinture au sol.



La vélorue

Il s'agit d'une voie ou d'un ensemble de voies de circulation mixtes vélos-voitures. Tout en accueillant un trafic motorisé (exclusivement de desserte) et sans recours aux aménagements cyclables séparatifs, la vélorue peut faire partie d'un réseau cyclable structurant car elle offre un bon niveau de service pour les cyclistes. Ce dispositif n'est possible que pour un niveau de trafic restreint et des mesures contraignantes pour le trafic motorisé sont absolument nécessaires. Un aménagement temporaire peut préfigurer une vélorue durable, qui modifie aussi les largeurs de voirie, les places de stationnement, les trottoirs, etc.



La zone partagée et zone 30

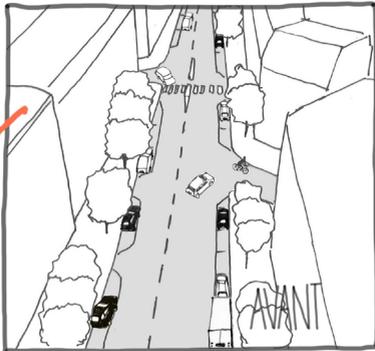
D'un point de vue réglementaire, la vélorue est cohérente avec le statut de zone 30. Ainsi, toutes les autres zones partagées et apaisées qui autorisent le partage de la chaussée entre les modes actifs et les véhicules motorisés peuvent être traitées dans un premier temps avec des dispositifs tactiques à l'image de la vélorue. Les possibilités d'aménagement sont multiples, mais doivent prendre en considération la sécurité et la visibilité de tous les usagers non motorisés. Seule la zone/rue piétonne fait une exception : dans ces zones (souvent rues très commerçantes), même les cyclistes sont invités à descendre de leur vélo pour garantir la sécurité des piétons ou des enfants qui jouent !

Plus ponctuels, d'autres aménagements temporaires en faveur des modes actifs existent : les espaces de voirie gagnés grâce au rétrécissement de l'espace de circulation au niveau des intersections et les occupations des places de stationnement, où des arceaux vélos ou des bancs peuvent par exemple être aménagés.

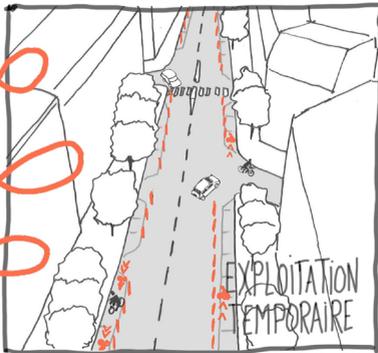


Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

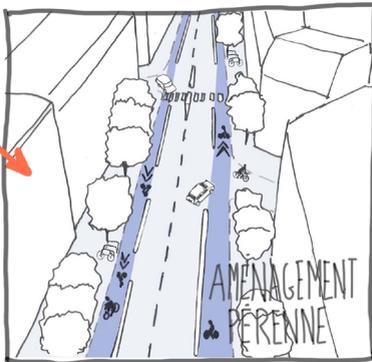
AMÉNAGEMENT d'une PISTE CYCLABLE par l'approche tactique



- un modèle ⁷ ville automobile ⁷ obsolète.
- des modes actifs qui se développent dans les interstices.
- un espace dédié à la circulation et au stationnement automobile important qui contraint pour les autres modes de déplacement (piétons, vélos, bus...)



- l'aménagement temporaire redistribue l'espace de voirie plus équitablement avec les autres usages.
- une piste cyclable sécurisée sans modification de la voirie.
- une lisibilité garantie avec des potelets, des plots, des barrières, une peinture visible (jaune par ex).
- l'aménagement au fil du processus s'ajuste (dimensions, angles, vitesse, ...)



Suite à l'expérimentation, l'aménagement peut être retiré ou pérennisé. S'il est pérennisé, il peut soit :

être identique à la phase test

avec des séparateurs, plus robustes, un marquage qui passe du jaune au blanc.

être similaire avec un redimensionnement

prise du revêtement, nouveau marquage, nouveaux séparateurs.

être différent avec changement de la rue de façade à façade

par ex à l'occasion d'un projet important (bus, tram en site propre) ou avec un autre aménagement cyclable (velovue, voies vertes...)

La mobilité cyclable

Les principes et les enjeux

La crise sanitaire a montré à quel point l'approche tactique pouvait être un levier pour améliorer les conditions des cyclistes. En un temps record, des intersections dangereuses ont pu être sécurisées, de nouvelles infrastructures ont été réalisées (parfois sur d'anciennes places de parking ou sur des voies de circulation), des places de stationnement vélo ont été créées, etc.

Plus généralement, l'approche tactique permet aussi de sécuriser des itinéraires vélos localisés ou encore d'implanter des pistes cyclables en attendant de lourds travaux. Par leur nature (réglementation, dimensions) les aménagements cyclables temporaires peuvent aussi servir aux usagers de la micromobilité²¹. Des aménagements temporaires à destination des cyclistes apparaissent souvent pendant les périodes des travaux, quand une piste ou bande cyclable est condamnée et une déviation sur la chaussée proposée. De plus en plus d'aménagements cyclables temporaires sont utilisés dans l'attente de projets de voiries structurants, pour tester ou préfigurer de nouveaux types d'aménagements ou pour proposer temporairement un itinéraire alternatif. Les aménagements temporaires favorables à la mobilité cyclable peuvent concerner des dispositifs de voirie, d'ordre linéaire, mis en œuvre et gérés par les services de voirie (exemple des Strade Aperte de Milan²²). Ils peuvent aussi être ponctuels et œuvrer pour la mobilité cyclable, comme lors de réaménagements de places (transformations plus globales) ou d'intersections (exemple de la Croix de Chavaux à Montreuil²³).

Développer une culture du vélo

Au-delà des aménagements cyclables, l'approche tactique peut également œuvrer pour améliorer la mobilité cyclable par d'autres biais.

L'évènementiel et l'enseignement peuvent être des vecteurs de développement d'une véritable culture du vélo, notamment pour les plus petits : vélo-écoles, vélo-bus, fermetures évenementielles (exemple de la Ciclovía), marches/promenades organisées à vélo qui sont proposées par des associations ou des collectivités.

21 Trotinettes, rollers, skateboards, gyroroues, gyropodes, etc.

22 Dans L'Institut Paris Region, L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public, 2022, p. 33.

23 Dans L'Institut Paris Region, Aménagements urbains temporaires des espaces publics, 2020, p. 62.



La *Ciclovía* de Bogota est un bel exemple d'évènement régulier en faveur de la mobilité active. Il s'agit d'une fermeture dominicale de grands axes routiers de la ville pour les rendre aux promeneuses et promeneurs et cyclistes, mais aussi pour le jeu, etc. Ainsi la pratique du vélo en est favorisée dès le plus jeune âge dans un cadre apaisé.

L'Institut Paris Region, *L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public*, 2022, p. 18.

Crédit : Paul Lecroart, L'Institut Paris Region.

Née à Barcelone, le vélo-bus ou *Bicibus* est une initiative qui permet à un groupe d'enfants de se déplacer à vélo de la maison à l'école, accompagnés d'adultes. Tout comme un autobus, il suit un itinéraire défini et des horaires de passage. Les itinéraires des lignes de vélo-bus sont choisis en fonction du lieu de résidence des familles. Une ou plusieurs fois par semaine, les enfants se retrouvent avec leurs parents aux points de rassemblement pour ensuite partir en groupe vers les écoles. Généralement, l'organisation et la coordination sont assurées par les associations de parents d'élèves (APE). Les enfants eux-mêmes forment la tête du *Bicibus*, pendant que les parents sécurisent les intersections. Parfois, un véhicule de police clôt le groupe. Cette activité régulière contribue à améliorer l'autonomie des enfants, à favoriser la mobilité à vélo et est bénéfique pour la santé des enfants. À Barcelone, ils existent plusieurs *Bicibus* et le modèle est aujourd'hui répandu aussi dans d'autres villes espagnoles et européennes.



Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.



La crise sanitaire a accéléré la transformation des rues de l'agglomération parisienne notamment grâce à la réponse tactique des « coronapistes » (2020 et 2021). Malgré le retrait de certains aménagements, cette nouvelle façon de « faire » est entrée dans les pratiques de plusieurs collectivités. Environ 160 km d'aménagements temporaires ont été réalisés par ces. La Ville de Paris à elle seule a aménagé plus de 50 km, aujourd'hui entièrement pérennisés. Depuis, les communes continuent d'aménager des voies cyclables, de manière temporaire ou pérenne.

La Région Île-de-France met en œuvre l'approche tactique pour la réalisation de son réseau Vélo Île-de-France (initialement proposée par les associations pro-vélo, regroupées au Collectif Vélo Île-de-France). L'option des aménagements temporaires est intégrée dans son cahier des charges et dans son dispositif de financement. Quand la réalisation d'un tronçon de ligne de ce réseau n'est pas possible dans l'immédiat, une variante à court terme pourra alors assurer la continuité de l'itinéraire. Des associations pro-vélo ont par ailleurs affiché dès 2020 une signalétique provisoire et militante, comme préfiguration du réseau.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a réalisé des pistes cyclables semi-pérennes, temporaires avec des dispositifs plus durables, en attendant les transformations structurelles des voiries départementales. À certains endroits des aménagements ponctuels de type traitement des intersections, comme la sécurisation du carrefour Pompadour dans le Val-de-Marne, ont également été importants pour apporter une amélioration significative de la mobilité cyclable.

D'un autre registre, l'approche tactique est aussi visible pendant les Jeux olympiques de Paris de 2024. Environ 400 km de réseau cyclable ont été aménagés, dont 105 km à Paris et en Seine-Saint-Denis, reliant tous les sites de compétition et de célébration. Signalétique et marquage au sol temporaires ont été réalisés pour permettre aux visiteurs de se repérer dans l'espace et de regagner ces sites. Pour mieux se garer, treize mille places de stationnement vélo supplémentaires ainsi que des stations éphémères vélib' ont été installées de façon temporaire dans des parkings géants autour de ces sites parisiens et dionysiens. Des passerelles flottantes ont été créées. (« Les Olympistes, un réseau cyclable pour l'été 2024 » Note n° 256 de l'APUR). Les services de vélo en libre-service ont augmenté leur flotte et 3 000 Vélib' supplémentaires ont été mis en service. L'héritage pour le vélo sera important.



Crédits : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

Points de vigilance

- Les potentiels conflits d'usages, notamment entre cyclistes, piétons et véhicules motorisés sont des éléments à ne pas négliger. Ceci peut par exemple avoir un impact sur la durée de l'aménagement temporaire, qui peut être retiré sans avoir été testé assez longtemps.
- La sécurité de tous les usagers doit être assurée en permanence. Les dispositifs verticaux (éléments en béton, en bois ou en plastique) peuvent facilement être déplacés et créer un obstacle pour les autres usagers ou pour les cyclistes eux-mêmes.
- Les aménagements temporaires ont une durée de vie limitée. Le plastique ou le bois peuvent se dégrader très rapidement, notamment quand ils sont exposés à un trafic quotidien. Parfois, ces dispositifs perdurent malgré tout pour une durée plus longue qu'initialement envisagée. Il est donc indispensable de prendre en compte l'entretien (nettoyer, enlever les feuilles mortes, la neige ou les obstacles), tout comme un renouvellement (repeindre, remplacer du mobilier abimé ou cassé, réparer).
- La sécurité et le confort sont une priorité absolue. Le type d'aménagement et la qualité des matériaux doivent être adaptés : certains revêtements moins qualitatifs (enrobés abimés, pavés ou dalles) peuvent paraître acceptables pour des projets temporaires, mais les standards devraient être les mêmes que pour les dispositifs pérennes. La validation des projets par des usagers du vélo, notamment représentés par les associations, aide à trouver le meilleur aménagement.
- L'esthétique des aménagements temporaires doit être prise en considération afin de faciliter l'acceptation citoyenne, mais aussi des différents services (inspection des sites, architectes des bâtiments de France, etc.). Les dispositifs issus du langage chantier ou de la voirie (peinture jaune, potelets en plastique, glissières béton, etc.) peuvent être évités.
- L'atout principal de l'approche tactique au service des cyclistes est de proposer très rapidement une solution de mobilité sécurisante. Ce type d'aménagement est généralement peu coûteux comparé aux aménagements pérennes. Cependant, il faut préciser que les coûts finaux dépendent du type d'aménagement et de la durée de vie envisagée.



La rue de Rivoli à Paris a profondément été transformée en faveur des vélos depuis la crise sanitaire. A l'occasion des JOJP, elle accueille un parking vélo éphémère géant. Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.



Barcelona, Superilla Poblenou. Crédit: Josep Maria de Llobet, Mairie de Barcelone.

L'esthétique et la maintenance

Lorsqu'on parle d'approche tactique, on pense à l'esthétique « quick ». Terme repris de l'expression « forme quick » du designer Alexandre Mussche. Cette esthétique emprunte un langage et une matérialité pouvant être issus du vocabulaire routier et du chantier. Cependant, ce langage ne s'intègre pas toujours très bien dans le paysage et rappelle parfois que le piéton n'est pas systématiquement le bienvenu.

Pendant la crise sanitaire, de nombreux aménagements temporaires ont pris cette forme. Une des raisons du déploiement massif et uniforme de tels dispositifs a été l'urgence avec des réalisations souvent effectuées par les services techniques de voiries. L'appel à des entreprises extérieures via des bons de commande a aussi été privilégié pour des contraintes budgétaires, favorisant un langage commun symptomatique du Covid (fait de glissières béton, de barrières en métal et de la peinture jaune). L'esthétique récup' et fait soi-même²⁴ parfois critiquée (à partir de palettes, de pots de fleurs, de planches de bois, etc.) qu'on trouve dans certains projets d'urbanisme transitoire, fait aussi parti de l'imaginaire de l'approche tactique.



Pourtant, cette « forme quick » n'est pas une fatalité. Indépendamment du fait qu'il y a un réel enjeu à faire en sorte que l'aménagement soit beau mais surtout intelligible, l'approche tactique peut être aussi l'occasion de tester une esthétique et de rendre les espaces publics attractifs. Des dispositifs et un langage adapté en fonction du public ciblé (piétons, cycliste, etc.) influencera le succès d'un aménagement et donc sa potentielle pérennisation (quelle que soit sa forme).



24 Mickaël Correia, L'envers des friches culturelles. Quand l'attelage public-privé fabrique la gentrification, Revue du Crieur, n°11, 2018.

Dispositifs temporaires mobilisables

Au-delà du langage « chantier » ou « voirie », la palette de dispositifs mobilisables pour un aménagement temporaire fonctionnel et agréable est très riche.

Peinture et signalisation

Tester des couleurs et se repérer : peinture, pictogrammes, panneaux et fil d'ariane, etc.



Séparateurs

Sécuriser les usagers : potelets, blocs béton GBA ou barrières en plastique, mais aussi séparateurs bas en caoutchouc, bandes tactiles, etc.



Mobilier urbain de fonctionnement

Apporter des services supplémentaires : kits de réparation, arceaux vélos, repose-pieds, compteurs, ralentisseurs pour automobiles, plateforme de bus traversante, assises, etc.



Crédits : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region / Comune di Milano (Via Spoleto/Via Venini, en haut à droite) / Comune di Milano (Via Pacini, en bas à droite)

Mobilier urbain d'aménité

Apporter du confort et du jeu, rafraîchir et végétaliser les espaces publics : bacs à végétation, bancs, éclairage, brumisateurs, etc.



Crédits : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

Utiliser la couleur comme identité graphique

Les marquages au sol et la couleur peuvent être l'occasion d'inventivité : de rendre l'espace public ludique et plus coloré. Dans certaines villes comme Barcelone ou à Milan (Piazze Aperte²⁵) le choix des couleurs révèle l'identité de la commune et rend l'espace public plus vivant (comme au Pré-Saint-Gervais) ! L'occasion peut aussi être donnée de tester des matériaux ou des revêtements plus écologiques.



Place Séverine au Pré-Saint-Gervais (93). Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

25 L'Institut Paris Region, L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public, 2022, p. 33.

Maintenance

Les aménagements tactiques peuvent être plus sujets à la dégradation. Anticiper le plus possible le temps de leur mise en place permettra d'ajuster au mieux la qualité des matériaux à utiliser : type de bois, type de peinture, etc. Leur maintenance (petites réparations, coups de peinture, remplacement de végétaux ou de matériaux, etc.) doit être prévue et peut faire l'objet de petits chantiers participatifs ou d'activités proposées pour les habitant.es. Impliquer les usagers et les populations dans l'entretien des espaces publics permet à toutes et tous de se les approprier. Cependant, cela doit être encadré pour fonctionner. L'exemple du projet participatif de végétalisation de la rue Kléber à Bordeaux²⁶, principalement habitée par des étudiants et étudiantes qui vont et viennent chaque année, illustre le manque d'entretien de ses espaces végétalisés au fil des années, dû à une communication et à un processus de transmission quasi inexistant malgré une initiative portée au départ par un jardinier-médiateur, la ville et les habitants.

Autour de la question de l'esthétique, le chantier participatif peut permettre aux usagers et habitants et habitantes de proposer leurs idées et de participer à la définition de leurs espaces publics. Ce moment est l'occasion de créer du lien social entre toutes et tous, d'apprendre certaines manières de concevoir, de réparer et de profiter de la transmission de savoir-faire d'artisans et artisanes (jardinage, menuiserie, réemploi, etc.). L'esthétique récup' pourra alors être davantage valorisé puisque la population aura investi la création des aménagements.



Parvis de Biencourt, arrondissement Le Sud-Ouest à Montréal. Crédit : ville de Montréal

Perception sensible

La question de la perception sensible des espaces publics passe aussi par l'esthétique. Le choix de la disposition des aménagements ou de telles couleurs doit se faire en fonction de la bonne compréhension des usagers. Ces choix ne doivent pas aller à l'encontre de l'accessibilité pour toutes et tous.

26 <https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/rue-jardin-bordeaux/>.



Une placette couleur arc-en-ciel et des passages piétons imprimés en 3D ?

L'expérimentation de la peinture au sol en France a bel et bien ses limites, notamment sur la chaussée, et ceci pour des questions de sécurité (certaines couleurs peuvent entraîner des confusions avec le marquage réglementaire).

En général, l'utilisation d'une signalisation non réglementaire est interdite. Mais en respectant un certain nombre de règles, des marquages d'animation sur les chaussées en statut de zone de rencontre ou d'aire piétonne sont autorisés, comme en témoignent de nombreux exemples. Il est important de retenir que tout aménagement qui dépasse le cadre réglementaire doit obtenir une autorisation d'expérimentation qui dégage la responsabilité juridique de la collectivité. La demande d'expérimentation doit être déposée auprès du Ministère de la Transition Écologique et du Ministère de l'Intérieur avant la réalisation de l'aménagement.

Pour en savoir plus : Présentation « Marquages et jalonnement pour piétons. Exemples, réglementations et processus d'expérimentation » de Mathis Beltrami et Cédric Boussuge (CEREMA) dans le cadre du webinar « Aménagements piétons expérimentaux : exemples inspirants et aspects réglementaires » coorganisé par l'ADEME, le Club des villes & territoires cyclables et marchables et le CEREMA : <https://www.dailymotion.com/video/x8rjnnl>



Sigmaringer Strasse, Charlottenburg-Wilmersdorf, Berlin. Crédit : SenUMVK/Vincent Villwock.

Faire de la place pour tous les publics

Certains publics ont de fait été exclus de certains aménagements de lieux publics au profit d'usages pensés pour un usager moyen (homme, adulte, valide, pressé). Aujourd'hui, des impératifs légaux obligent à prendre en compte les publics à mobilité réduite. La société vieillissante s'interroge sur les lieux pour les seniors et leur capacité à se déplacer ou s'asseoir dans les espaces publics. De nombreuses initiatives ont également cours pour repenser la ville à hauteur d'enfants.

L'accessibilité universelle encore trop peu investie

Le sujet de l'accessibilité universelle semble être un point peu investi par l'approche tactique et plus généralement par les espaces publics.

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite n'a pas toujours été prise en compte dans la mise en place des aménagements temporaires pendant la crise sanitaire. Par exemple, les terrasses temporaires mises en place pendant la crise sanitaire étaient pour la plupart conformes à des règles légères d'implantation, mais dans l'ensemble elles ont formé une nouvelle barrière pour les personnes qui cherchaient à traverser les rues²⁷. À Paris, on a pu observer par exemple que les extensions de terrasses n'étaient pas spécifiquement adaptées. Elles ne semblaient pas correspondre aux normes et parfois même encombraient l'espace public, rendant l'accès à une personne malvoyante ou à mobilité réduite impossible.

La mise en œuvre rapide des aménagements temporaires offerte par l'approche tactique ne doit pas occulter la nécessaire prise en compte de l'accessibilité universelle. Au contraire, c'est l'occasion de tester si les aménagements proposés tiennent compte de tous les usages.

Certaines villes comme Montréal sont un peu plus en avance sur ces questions. Dans le guide d'aménagement durable des rues de Montréal, un fascicule a été rédigé spécifiquement en 2017 sur les aménagements piétons universellement accessibles²⁸. Pour Esther Kurland de Urban Design London, il est important de définir des principes de design de base. L'approche tactique pourrait également davantage permettre de tester des aménagements accessibles universellement, comme à Oakland où les *Essential Places*²⁹ visent à garantir une traversée des carrefours et des routes dangereuses avec des aménagements simples et accessibles à toutes et tous.

27 L'Institut Paris Region, Aménagements urbains temporaires des espaces publics, 2020, p. 26.

28 Direction des Transports de la Ville de Montréal, Fascicule 5 : aménagements piétons universellement accessibles, dans le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, 2017.

29 L'Institut Paris Region, L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public, 2022, p. 16.

Faire l'espace public pour et par les enfants

La place attribuée aux enfants dans les espaces publics n'a pas toujours été une priorité. Leur présence est pourtant un signal de réussite du projet. Selon les programmes, plus ou moins d'espace leur est attribué. S'agissant parfois simplement d'une rue apaisée ou fermée où les enfants peuvent désormais jouer, un aménagement tactique peut aller jusqu'à une programmation faite par et pour les enfants (animation, jeux, peinture au sol). Les intégrer au projet et tester des aménagements par et pour eux est aussi l'occasion de créer des espaces publics plus inclusifs pour toutes et tous.

La rue aux enfants

Porté par un collectif associatif, la rue aux enfants est un programme qui fonctionne par le biais d'un événement. Celui-ci « correspond à des usages temporaires de l'espace-rue et non à des aménagements temporaires. Ces usages temporaires peuvent néanmoins donner lieu dans certains cas à des aménagements plutôt pérennes : piétonisation de rue d'accès à une école, aménagements cyclables, sécurisation d'avenue longeant un ensemble scolaire, projet de zone de rencontre, régularité de fermetures de rues (rue aux écoles) ou servir de support à la volonté d'encourager les modes actifs pour les trajets scolaires. » explique Denis Moreau, vice-président de l'association Rue de l'Avenir.

Si un tel événement est destiné aux enfants, ils sont aussi mis à contribution dès la préparation de l'événement pour proposer des idées d'activités, imaginer leur rue idéale où jouer et déambuler librement ou expliquer comment ils viennent à l'école par exemple. Tout l'enjeu est que les adultes comme les enfants puissent porter un regard différent sur l'espace public et les pratiques de mobilité au quotidien.

De telles initiatives sont mises en œuvre localement par des associations, des mairies ou autres organismes (Centre Communal d'Action Sociale, médiathèque, ludothèque, etc.). Le porteur de projet devra générer une dynamique d'acteurs pour pouvoir proposer de nombreuses animations lors de ces journées.³⁰



Crédit : Mélanie Dusseault, photographe pour la Ville de Montréal

30 Toutes les ressources sur les rues aux enfants sont notamment disponibles sur le wiki dédié : <https://wiki.ruesauxenfants.com/?BoiteAOutilsRAE>.

La rue aux écoles

Même si la demande peut émaner des parents d'élèves ou de l'équipe pédagogique (via des propositions au budget participatif par exemple), une rue aux écoles est un projet porté par la municipalité. Il s'agit d'une fermeture de la rue de l'école maternelle ou primaire afin de sécuriser l'accès pour les enfants. La fermeture peut se faire sur les horaires d'entrée et de sortie d'écoles par arrêté municipal, ou de manière permanente (piétonisation) lorsque la typologie de la rue et ses usages le permettent. Il est aussi possible de l'aménager en zone de rencontre (piéton prioritaire sur les autres modes, puis le vélo sur les modes motorisés). Un effort est généralement porté sur les aménagements : plus de couleurs, de végétalisation, de mobilier, etc.

Avant de pérenniser la piétonisation ou la zone de rencontre, il est intéressant de passer par une phase tactique pour ajuster les aménagements ou le mobilier, et faire participer le plus grand nombre. Dans le cadre d'une véritable stratégie piétonne, cette initiative serait à répliquer à l'ensemble des écoles communales afin d'améliorer l'accessibilité de l'espace public. Elle peut aussi s'accompagner d'une réflexion et de concertation sur les abords de l'école et au-delà :

- Le parvis, est-il suffisamment large et agréable ?
- Les cheminements jusqu'à l'école sont-ils sécurisés ?
- La cour d'école est-elle bien partagée entre les filles et les garçons ? est-elle désimperméabilisée et végétalisée ? ouverte sur un jardin public ?³¹



Rue Poulletier à Paris. Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris

*« Cette action rejoint les grands principes d'une ville plus accueillante avec un environnement plus sain, plus durable ». **

*« Depuis la distanciation sociale imposée pendant la crise sanitaire, la ville de Paris s'est fixée pour objectif de transformer les rues où sont présentes des écoles en vue d'abaisser la pollution de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur, mais aussi de rendre ses espaces plus conviviaux. Plus de 200 rues ont déjà été apaisées, dont 56 aménagées de façon pérenne fin 2023 ». ***

³¹ <https://www.caue-idf.fr/cours-oasis>.

* <https://www.paris.fr/pages/embellir-votre-quartier-une-nouvelle-methode-pour-transformer-paris-16364>.

** <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>.

Le terrain d'aventure

Loin d'une aire de jeux formatée et aseptisée, le terrain d'aventure est un espace de jeu libre pour les enfants permettant tous types d'expérimentations, créativité, bricolage et détente. Il est proposé en milieu urbain, et peut prendre place sur un terrain en friche ou sans usage particulier tel qu'un espace vert quelconque au pied d'immeubles. Sa durée est éphémère et se compte en quelques semaines en période estivale. Il n'a pas nécessairement vocation à être reconduit chaque année ni pérennisé en aire de jeux. Cependant, la plupart connaissent plusieurs éditions en raison de leur succès de fréquentation.

L'accès au terrain est libre, gratuit et sans inscription, mais il est encadré par des adultes professionnels de l'animation (du centre d'action social, de la mairie, etc.). Les enfants sont libres de choisir leur activité ou de ne rien faire.



Les terrains d'aventure se réalisent généralement autour d'un collectif associatif et institutionnel. Toute la documentation sur l'animation et les enjeux pédagogiques des terrains d'aventure est en ligne sur le site de la médiathèque éduc'active des CEMÉA³². L'association d'éducation populaire CEMÉA, qui est aussi un organisme de formation est reconnu d'utilité publique, agréée par les ministères de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports, de l'Action sociale, de la Culture et de la Communication, des Affaires étrangères. Un accompagnement est possible par le CEMÉA selon les régions ou par des animateurs formés par le CEMÉA.

*** Expérience du Terrain d'Aventures du parc de la Jougarelle à Marseille, par le CEMEA PACA : <https://www.cemea-paca.org/actions-des-cemea-paca/terrains-daventures>.

32 <https://yakamedia.cemea.asso.fr/> et <https://yakamedia.cemea.asso.fr/univers/dossiers/les-terrains-daventures>.



Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

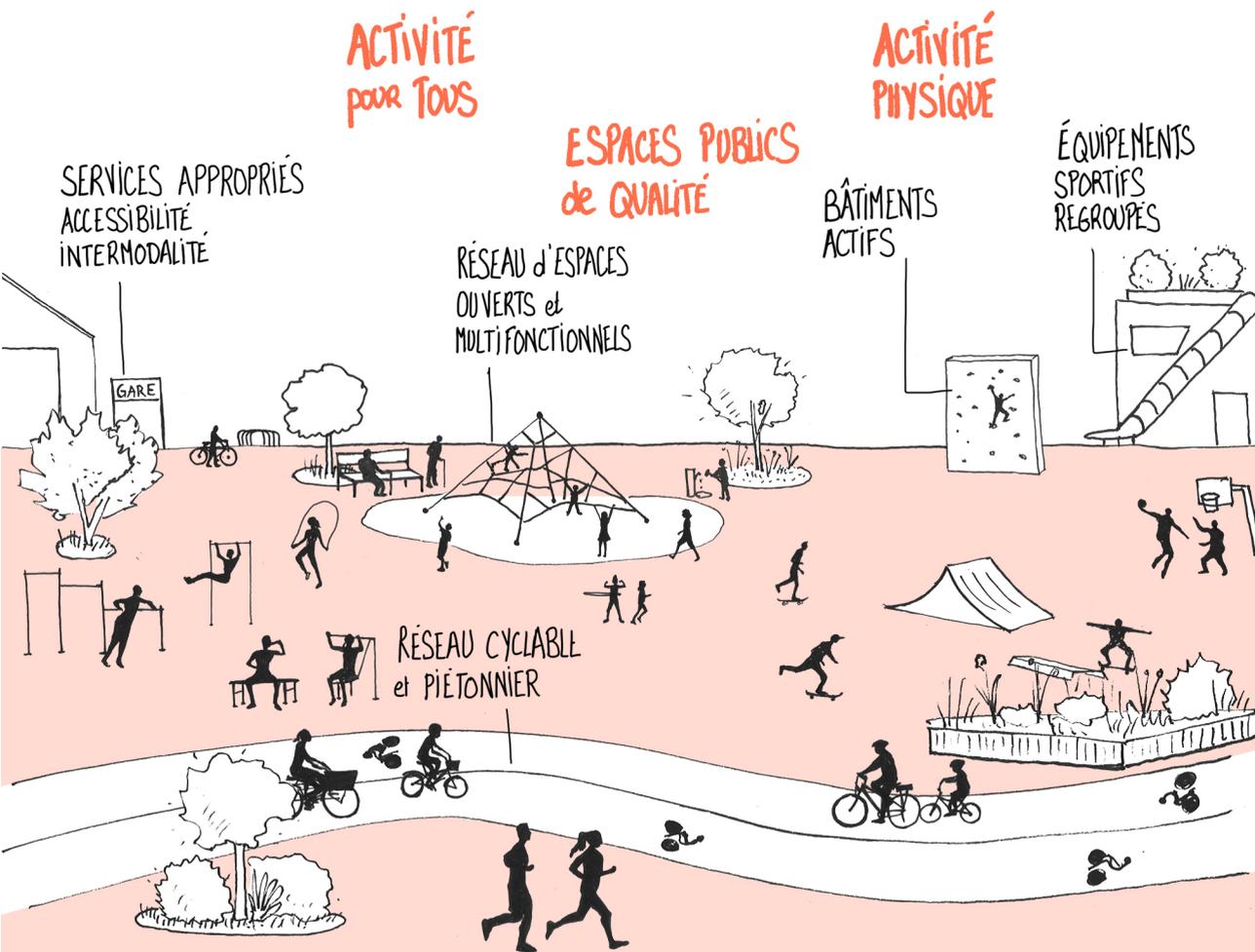


Le design actif

Une augmentation significative des pathologies liées au mode de vie sédentaire s'observe actuellement dans les pays occidentaux. La sédentarité est un facteur de risque majeur du développement de nombreuses maladies. Les populations inactives ont deux fois plus de risques de présenter des problèmes cardio-vasculaires graves que les populations actives. Près d'un Français sur deux est en situation de surpoids et/ou d'obésité (enquête épidémiologique nationale sur le surpoids et l'obésité de la Ligue contre l'obésité, juin 2021). L'activité physique joue un rôle très important dans la prévention de diverses pathologies, comme le diabète, l'hypertension, l'ostéoporose et certaines formes de cancers.

Le concept de design actif propose une démarche adaptée pour une conception des villes qui favorise l'activité physique des citoyens. L'approche tactique peut être mise au service du design actif dans la mesure où de nouveaux usages sont expérimentés autour de l'activité physique pour toutes et tous.

Le design actif est une approche multidimensionnelle du développement urbain, qui identifie des stratégies d'aménagement du territoire et de conception urbaine et architecturale dont l'objectif est de développer un environnement favorable aux habitudes saines de vie.



Les principes du design actif

Le concept de design actif s'articule autour de dix principes, qui peuvent être regroupés en trois catégories :

Favoriser l'accessibilité

La France se situe dans la moyenne de l'Union européenne en matière de niveau de pratique d'activité physique et sportive. De fortes disparités sont cependant observées selon l'âge, le sexe, le niveau social, la situation géographique... Trop souvent, les espaces publics sont peu accueillants pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles avec des enfants en bas âge ou les femmes enceintes. L'aménagement d'une ville plus accueillante pour les populations les plus vulnérables, le sera aussi pour tous les autres groupes de population.

La création d'un réseau cyclable et piétonnier, un autre principe du design actif, dépend fortement de la connectivité et de la perméabilité des voies du réseau de circulation, c'est-à-dire des rues dont la qualité est de permettre des trajets directs, sûrs et agréables pour les piétons et les cyclistes. La pratique plus généralisée du vélo et de la marche est certes très bénéfique en matière de santé pour ceux qui s'y adonnent, mais permet en plus de faire baisser l'utilisation de la voiture et donc le nombre d'accidents, tout en diminuant la pollution atmosphérique et sonore.

Promouvoir un mode de vie actif

Les interventions de promotion de l'activité physique portent principalement sur deux types de déterminants : les motivations individuelles, où il s'agit d'encourager les gens à adopter de nouveaux comportements, et les facteurs liés à l'environnement à travers des aménagements incitatifs.

Développer une activité physique pour tous et toutes demande la mobilisation d'un grand nombre d'acteurs : professionnels de santé, élus locaux, urbanistes, architectes, parents, enseignants, employeurs, acteurs du monde sportif... Des interventions de proximité, réalisées dans les quartiers, sur les lieux de travail ou dans les universités, peuvent entraîner une augmentation de 44 % du temps passé à être physiquement actif. Cependant, il faut veiller à ce que les activités organisées soient inclusives et ne visent pas toujours la compétition.

Développer des aménités

Dans les grandes villes modernes et denses, les espaces libres sont de plus en plus rares et précieux. Attribuer une seule fonction à ces espaces limiterait leur attractivité, tandis qu'y permettre la multifonctionnalité (loisir, marche, jeux, sport, restauration, relaxation, activités culturelles, etc.) les rendrait plus attrayants et animés.

Aménager un espace public de qualité est un autre principe essentiel du design actif. Permettre aux citoyens de rejoindre des destinations variées, en sécurité, en leur offrant des parcours agréables, favorisera l'activité physique. L'espace public pourrait abriter une grande diversité d'activités civiques, culturelles et communales : marchés, spectacles et arts en plein air, activités sportives, etc.

Favoriser la conception de bâtiments actifs fait également partie des dix principes du design actif. Elle peut inciter les citoyens à être actifs là où ils y passent 90 % de leur temps. Dans ce concept, l'escalier étroit et sombre est considéré comme désuet. Pour inciter les occupants à monter à pied, il devient large, confortable, éclairé et mis en valeur. Les ascenseurs sont alors accessoires et leur utilisation ponctuelle (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.).

Le regroupement et la diversité des équipements et des services sont également des déterminants du design actif. La proximité géographique joue un rôle important sur la motivation, aussi bien que d'autres éléments plus subjectifs, comme le niveau d'utilisation et la disponibilité, la qualité des services proposés, etc.



Crédit : LADOT, Jim Simmons.

Street for People (People St) est un programme de la ville de Los Angeles apparu en 2012 pour transformer des espaces urbains sous-utilisés en lieu actif et accessible au public. Menée par le Département des transports de la Ville (LADOT), l'objectif est alors d'encourager la pratique des mobilités actives et l'activité physique. Les partenaires communautaires privés répondent à un appel à projet lancé par LADOT. Grâce à des projets simples et des matériaux bon marché divers projets de design actif se développent : placette, parklet semi-permanent, aire de service pour vélos.

Le Sunset Triangle Plaza sur le Griffith Park boulevard à Silver Lake est la première réalisation. Ici, un secteur de la rue a été fermé à la circulation et peint en vert fluo. Des tables et chaises de café, des pots de fleurs, une aire de vélos ainsi qu'un panier de basketball y ont été intégrés. Depuis, la communauté s'est appropriée l'espace avec enthousiasme et a varié les activités en intégrant un cinéma d'été en plein air et un marché de produits de fermiers locaux toutes les semaines.

Les projets People St, aux délais de réalisation courts (quelques mois) sont des installations temporaires d'un an renouvelable. Travaux rapides et modestes sont la clé du succès du programme. L'objectif est d'obtenir un soutien fort de la communauté afin de générer des investissements pour des aménagements permanents et à plus grande échelle.

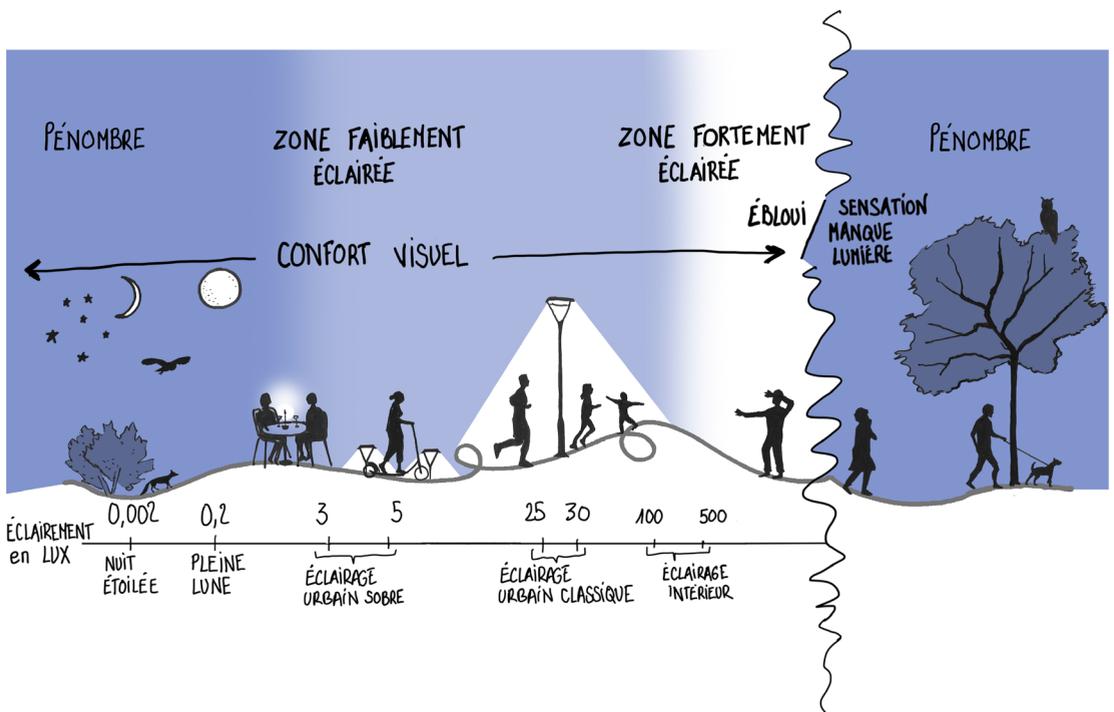


Crédit : Pierre-Yves Brunaud, L'Institut Paris Region.

La conception lumière

L'éclairage public a longtemps été déployé par une approche purement quantitative. Se voulant simplement fonctionnel, il se basait sur le principe sous-jacent : éclairer beaucoup pour bien voir et assurer le confort et la sécurité des usagers. Plusieurs facteurs ont permis à l'éclairage public d'effectuer une mue complète mais progressive dans les représentations tout comme dans les pratiques.

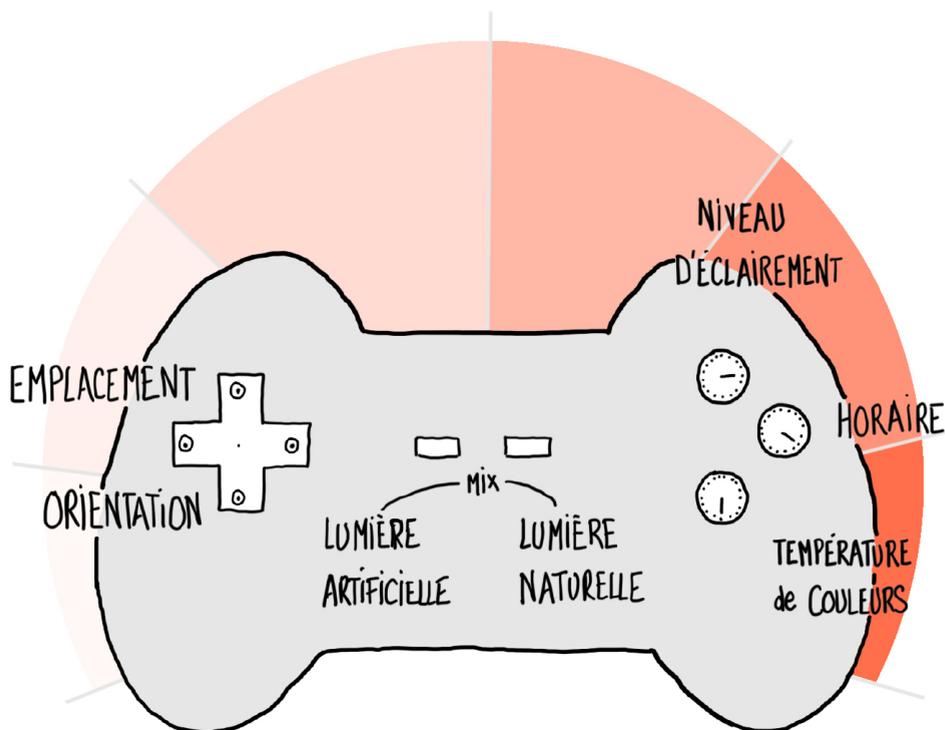
En conséquence de la poursuite de l'étalement urbain et de la multiplication du nombre de points lumineux qui l'accompagne, la pollution lumineuse a historiquement augmenté de 2 à 10 % par an. Des actions ont été mises en place, parfois de très longue date, pour tenter de restaurer des espaces de nuit naturelle : extinction en cœur de nuit dans les parcs naturels régionaux, labels « Réserves internationales de ciel étoilé » et « Villes, villages et territoires étoilés », trames noires... Ces démarches, qualitatives, souvent associées à des concertations voire à des expérimentations, n'ont cependant pas permis d'infléchir l'évolution de la pollution lumineuse. Et ce notamment car ces initiatives ont principalement été déployées sur des territoires de petite étendue, majoritairement dans les secteurs ruraux et au sein d'espaces naturels emblématiques.



Les défis de la sobriété lumineuse

La covid a été l'occasion pour certaines communes et le temps de quelques mois, de déployer des extinctions de l'éclairage public dans les rues devenues désertes. Puis au moment où les rues se remplissaient à nouveau à la faveur de sortie de l'épisode covid, la crise énergétique est venue modifier l'échelle de valeur : le coût de l'éclairage explosant, réduire les dépenses est devenu une priorité. Ainsi en 2024, les synergies fortes entre les besoins de sobriété énergétique et financière, de préservation de la biodiversité, de la santé humaine et du ciel étoilé semblent donc favorables au retour de nuits plus naturelles. A fortiori dans un contexte où le parc d'éclairage vieillissant est en plein renouvellement. Les transformations des espaces publics doivent également permettre de mieux répondre aux exigences réglementaires relatives à la réduction des nuisances lumineuses. Il est par ailleurs important de faire les bons choix en matière d'éclairage lors du réaménagement des espaces publics puisqu'un lampadaire une fois dimensionné et installé le restera pour une trentaine d'années environ.

Plusieurs défis se présentent : comment déployer une sobriété lumineuse acceptable dans un contexte où la nuit n'est plus familière ? Comment agir en ville, bastion de la pollution lumineuse ? Comment dépasser l'idée reçue que toute modification de l'éclairage entraînerait une perte de confort visuel ? Comment redécouvrir la fabuleuse capacité de vision nocturne de l'œil humain ? Comment dépasser le sentiment d'insécurité souvent associé à la pénombre ?



Expérimenter les multiples facettes de la lumière

L'éclairage est parfaitement adapté à l'expérimentation et au test car c'est un phénomène modulable et réversible. La technologie LED apporte aujourd'hui une flexibilité quasi-totale sur l'ensemble des paramètres de mise en lumière : niveau d'éclairage, orientation, température de couleur, emplacement et programmation. Il devient alors possible d'expérimenter. Faire l'expérience de nouvelles ambiances lumineuses, dans son propre quartier est un excellent moyen de réinterroger les repères, les habitudes et les besoins fortement ancrés dans le quotidien.

L'approche tactique peut notamment permettre de reformuler la question réductrice trop souvent associée à l'éclairage : **Faut-il allumer ou éteindre ?** Il s'agira plutôt de savoir « **Quelle lumière est nécessaire pour répondre à quels besoins et enjeux ?** ». Et lorsque la technologie rencontre le savoir-faire des conceptrices et concepteurs lumière, l'éclairage devient alors une démarche artistique.

La qualité de la concertation et des expérimentations menées dans le cadre de l'approche tactique, associées si possible au savoir-faire de la conception lumière, aux connaissances scientifiques des écologues et des médecins est alors propices à pérenniser des innovations parfois audacieuses en lien étroit avec la population. Il est alors possible d'aboutir à une réappropriation de l'espace-temps nocturne sur des bases renouvelées. Dans certains cas la luminosité naturelle peut suffire à répondre au besoin. Notons par exemple qu'à l'époque où l'alternance du jour et de la nuit était encore la référence, la lumière de la pleine lune était associée à un très bon niveau de confort visuel :

« Une pleine lune se levait, perçant de ses rayons rouges les contours supérieurs de la brume et cela accrut notre hâte car il était évident qu'avant que nous puissions ressortir de la maison, l'on y verrait comme en plein jour et que notre départ ne passerait inaperçu aux yeux d'aucun gnetteur. » - L'île au trésor – Robert Louis Stevenson – 1883

On peut considérer que les projets de trames noires constituaient des exemples de projets par l'approche tactique dans la mesure où l'opportunité a été à plusieurs reprises moteur d'actions de sobriété lumineuse qui en découlaient. La généralisation de cette agilité dans les aménagements et dans leur gestion est nécessaire pour permettre une meilleure prise en compte de la biodiversité urbaine avec à la clef un éclairage plus confortable. L'acceptabilité sociale des mesures de sobriété lumineuse ne se poserait plus puisque cette dernière ne serait plus perçue comme un prix à payer mais comme une action à bénéfice commun. L'être humain partageant les mêmes sensibilités à la lumière artificielle nocturne que la biodiversité dont il est d'ailleurs une partie intégrante.

La stratégie nationale biodiversité 2030 porte notamment l'ambition de réduire de moitié la pollution lumineuse d'ici à 2030 (soit dans 6 ans !). La responsabilité des territoires urbains denses, bastions de la pollution lumineuse, est évidente dans l'atteinte de cet objectif. Les deux retours d'expérience de Plaine Commune et de Sceaux démontrent la très large répliquabilité de l'approche tactique au service de la sobriété lumineuse en contexte urbain.



Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region.

L'évaluation

Dans le processus de projet d'aménagement des espaces publics grâce à l'approche tactique, l'évaluation intervient tout au long du projet :

- Pour justifier une proposition d'aménagement dans un objectif de pérennisation ;
- Pour adapter l'aménagement et le soumettre à nouveau à une phase de test ;
- Pour tester de la pertinence de nouveaux usages.

Différents modes et méthodes d'évaluation existent, nous proposons d'en développer quelques-uns ici.

L'évaluation quantitative

Les dispositifs de comptage permettent d'évaluer quantitativement la fréquentation d'aménagements d'espaces publics. Pour les axes cyclables, piétons et routiers, cela peut servir d'argument pour pérenniser ou justifier un aménagement temporaire. Il peut s'agir de compteurs ou de capteurs vidéo permettant également d'observer le comportement des usagers sur la route et la sécurité. Du côté du comptage des piétons, même si peu de dispositifs de comptage sont mis en place, car il est plus difficile de compter les piétons qui déambulent librement (et non sur un axe défini comme les voitures et les vélos), ils pourraient être davantage utilisés. La ville de Montréal a par exemple justifié la piétonnisation saisonnière de ses artères commerciales notamment grâce au comptage piéton.

L'implantation de compteurs nécessite un certain nombre de points de vigilance. L'association Vélo & Territoires propose des recommandations pour l'installation de compteurs vélo dans une fiche technique détaillée³³ :

- Choisir un emplacement stratégique pour l'installation des compteurs en fonction de la typologie de l'axe et du contexte (tissu urbain, matérialité du sol, présence de mobilier urbain, etc.) ;
- Plusieurs dispositifs peuvent être associés : compteurs permanents, périodiques et/ou temporaires ;
- Les compteurs sont soumis aux intempéries, aux interférences électro-magnétiques et peuvent faire l'objet de vandalisme. Ils doivent donc être résistants et positionner en fonction des contraintes. Penser une implantation le plus à l'abri possible permettra de faire durer le dispositif plus longtemps.

Le comptage est une méthode qui a notamment permis à plusieurs collectivités de justifier des aménagements de crise et d'engager un processus de pérennisation notamment pour des axes cyclables. Les données qualitatives sont pourtant aussi importantes pour évaluer les usages, en particulier les usages statiques.

³³ Vélo & Territoires | Fiche technique : Compteur automatique de cyclistes, 2019.

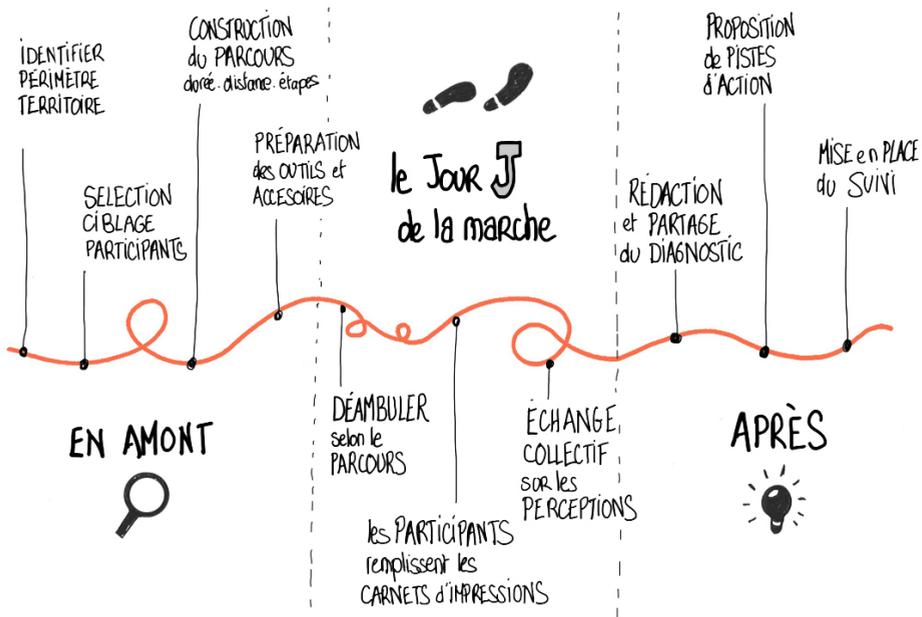
L'évaluation qualitative

Il existe de nombreuses démarches pour évaluer de manière qualitative et sensible nos espaces publics. Cela permet d'évaluer les usages proposés par un aménagement, mais aussi ceux induits ou statiques. Ces démarches d'évaluation permettent également d'identifier la présence de certains publics souvent invisibilisés (femmes, enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap, à mobilité réduite, etc.) et d'améliorer les espaces publics à échelle humaine et non à l'échelle d'une infrastructure.

Ces démarches ont parfois été inspirées de la méthode Gehl³⁴. Développée par l'urbaniste danois Jan Gehl dans les années 1960 à Copenhague pour mesurer les usages et la vie dans l'espace public, ce dernier avait observé que la ville était alors dédiée à la voiture. Or, selon lui, ce sont les aménagements piétons qui favorisent l'appropriation et le succès des espaces publics. La méthode consiste à mesurer et définir des indicateurs quantitatifs et qualitatifs à partir de données sensibles, plus humaines, en réalisant par exemple des cartographies des déplacements et des lieux de pause. Cela passe par des comptages de cyclistes, de l'observation de comportements et d'usages, des sondages de riverains, etc. Le but étant d'améliorer l'espace public à l'échelle humaine. Cette méthode est notamment employée par la ville de Montréal, en lien avec le Centre d'écologie urbaine. D'autres villes comme Milan l'ont citée comme référence.

Parmi ces démarches en voici deux :

- La marche sensible³⁵. Elle propose une appréhension in-situ des espaces publics par la déambulation en groupe et l'observation. En recueillant les impressions des participants et participantes (élus, expertes, habitants, commerçantes, etc.), cela permet d'enrichir le diagnostic des espaces publics et ainsi d'être au plus près des acteurs quotidiens de l'espace public, tout en les mettant en relation et ainsi enrichir les intérêts de chacune et chacun



34 Pour aller plus loin, voir le Gehl Institute et le Centre d'Écologie Urbaine de Montréal : <http://gehl.institute.org/>, <https://www.ecologieurbaine.net/fr/>.

35 L'Institut Paris Region, La marche sensible, un diagnostic en mouvement, Note Rapide n°951, août 2022.

- L'enquête. Les collectivités mettent en place des sondages et/ou questionnaires afin de comprendre les usages. Il peut s'agir de petites enquêtes qualitatives réalisées en interne par les services techniques de la ville, de sondages en ligne ou encore de permanences animées par des experts et expertes sur site.

Partage de l'évaluation

Certaines collectivités comme Bogota ou Londres³⁶ ont mis à disposition des citoyennes et citoyens des cartes interactives en open-source pour interagir en temps réel sur les dispositifs.

Les consultations en ligne sont des outils de plus en plus utilisés dans le cadre de projet de réaménagement et ainsi recueillir l'avis des habitantes et habitants. La ville de Montreuil expérimente cet outil tout comme la ville du Pré-Saint-Gervais.

Les comptages peuvent également être mis à disposition de l'information des citoyennes et citoyens en données ouvertes, comme le fait la ville de Paris³⁷, proposant ainsi une analyse détaillée selon différents critères (heures, jours, types d'axes cyclables, etc.).

Élargir les critères d'évaluation

L'évaluation des co-bénéfices environnementaux répondant notamment aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de limitation de l'artificialisation des sols est encore trop peu prise en compte. De même, l'évaluation des impacts économiques pourrait être davantage développée, car même sur un temps court, certains impacts sur l'activité des commerces ou l'immobilier sont visibles. Mesurer l'évolution du nombre d'accidents dans les espaces publics peut également justifier de la réussite d'un aménagement ou de la nécessité de l'adapter, voire de le supprimer.

Diversifier les méthodes d'évaluation et les critères associés permet d'enrichir le diagnostic à la fois en amont du projet d'espace public, mais également d'approfondir la compréhension des usages dans l'espace public afin de proposer un aménagement adapté, de pouvoir le faire évoluer et peut être de justifier sa pérennisation. Par exemple, il peut être judicieux de s'associer à des associations locales pour évaluer les aménagements au regard des publics en situation de handicap.

36 L'Institut Paris Region, Aménagements urbains temporaires des espaces publics, 2020.

37 <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/comptage-velo-donnees-compteurs/>



3

Les ressources de l'approche tactique

Cette dernière partie présente plusieurs retours d'expériences, en France et à l'international, de collectivités qui expérimentent l'aménagement de leurs espaces publics par l'approche tactique. Ces sources d'enseignements et d'inspiration sont accompagnées d'une liste des professionnelles et professionnels de la fabrique des espaces publics (collectivités, associations, bureaux d'études, urbanistes, architectes, paysagistes) qui ont partagés leurs expériences et d'une liste de ressources non exhaustive permettant d'approfondir le sujet.





Esplanade François Mitterrand, Sotteville-lès-Rouen. Crédit : Monono

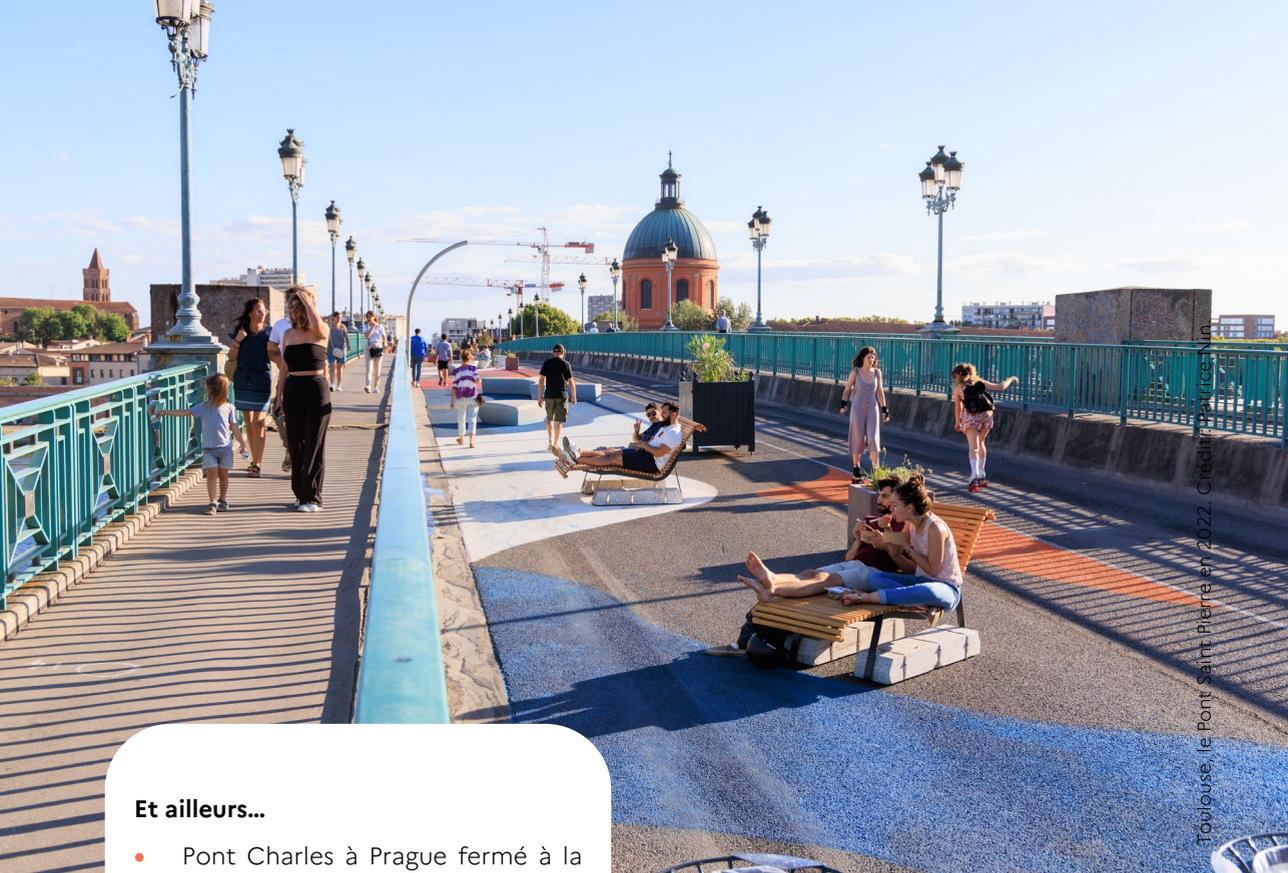
L'approche tactique par l'exemple*

* Des cas d'études sont présentés dans ce guide pour avoir une vision plus large d'expérimentations rendues possibles par l'approche tactique³⁸ :

- La piétonisation du Pont Saint-Pierre à Toulouse
- Le programme Safe Streets for Seniors à New York
- Einsiedlerpark et St. Johannis Park, premiers squares aménagés pour les adolescentes à Vienne
- La reconquête de la place centrale et de la rue des écoles à Chorges
- La transformation du centre-ville d'Evry-Courcouronnes
- Les expérimentations lumineuses de Plaine Commune et Sceaux

³⁸ Pour aller plus loin : <https://bibliothèque.ademe.fr/urbanisme/>

- ADEME, L'Institut Paris Region, L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public, 2022.
- ADEME, L'Institut Paris Region, Aménagements urbains temporaires des espaces publics, 2020.



Toulouse, le Pont Saint-Pierre en 2022. Crédit : Pavlice Nin

Et ailleurs...

- Pont Charles à Prague fermé à la circulation depuis 1974 : il représente le pont le plus célèbre de Prague. Autrefois, le pont était divisé en 4 voies pour le passage des calèches.
- Pont de pierre à Bordeaux qui depuis 2017 est réservé aux piétons, cyclistes, véhicules de secours et transports en commun, à la suite d'une expérimentation qui s'est pérennisée.

L'approche tactique pour renforcer l'attractivité

Toulouse

La piétonisation du Pont Saint-Pierre

Le pont Saint-Pierre à Toulouse est situé à proximité du quartier patrimonial et touristique du centre-ville. À 10 min de la place du Capitole, il permet de relier le quartier Saint-Cyprien et l'hôpital de la Grave. La place Saint Pierre située à ses abords, rend le quartier attractif et ouvre un accès au pont. Trait d'union stratégique entre la rive gauche et la rive droite de la Garonne, le pont Saint-Pierre offre un point de vue sur le fleuve et la ville. Impacté par un flux routier dense et une vitesse de circulation élevée, la Métropole de Toulouse a inscrit le pont Saint-Pierre dans le projet d'aménagement Rive Gauche - Rive Droite en 2022. Ce projet avait pour ambition d'améliorer la circulation entre les rives par la création de cheminements piétons et de parcours cyclables. Le pont Saint-Pierre a été un lieu propice pour tester pendant deux années de suite des expérimentations estivales. Ce projet incarne les principes de l'approche tactique, par la transformation d'un lieu urbain de manière temporaire, permettant de renforcer le lien social de la ville.

Genèse

Il s'agissait de transformer le pont en un lieu convivial et artistique tout en valorisant son caractère patrimonial. Le pont Saint-Pierre fait partie du paysage toulousain. Les expérimentations se sont traduites par une piétonisation totale du pont pendant les mois d'été afin d'encourager les mobilités douces et la flânerie. L'installation de mobilier léger et éphémère, ainsi que la fermeture du pont à la circulation motorisée ont permis d'offrir aux habitant.es et aux passant.es un espace convivial et apaisé. Ce processus s'inscrit dans la démarche de « l'urban slow tourism », permettant de déambuler en milieu urbain en prenant son temps. La piétonisation du pont contribue par ailleurs à diffuser les flux des habitants et passants, et de proposer de nouveaux itinéraires dans le cœur patrimonial de la ville. Par exemple, pendant la période estivale, le pont offre un cheminement piéton pour se rendre à Toulouse Plages situé à la prairie des Filtres ou à la Grande Roue au bord de la Garonne.

La Métropole de Toulouse et la commune de Toulouse sont à l'initiative de ce projet. Afin de réaliser ces expérimentations, l'appui des services techniques de la ville a été nécessaire. Ils ont notamment contribué à l'installation des aménagements éphémères du pont (mobilier urbain, marquage au sol, fresque, etc.). Lors de la première édition en 2022, la participation de l'atelier d'art toulousain Deux Mille a réalisé une fresque de 2 500 m², grâce à la participation des artistes Benjamin Stoop et Nicolas Delpech. En 2023, c'est l'artiste Mina Hamada qui a réalisé une nouvelle fresque. Cela contribue à valoriser les créations d'artistes locaux et internationaux.

Les étapes

Le projet de piétonisation du pont a fait l'objet d'une concertation s'inscrivant dans la charte de participation citoyenne créée en 2022, dont l'objectif est de renforcer le dialogue et d'impliquer les citoyens. La concertation s'est déroulée en deux temps : le site internet³⁹ a servi

39 <https://jeparticipe.metropole.toulouse.fr>

d'interface pour identifier et évaluer les besoins des habitants, puis plusieurs réunions publiques et ateliers collectifs ont été proposés afin de co-construire le projet de piétonnisation du pont.

Première expérimentation estivale du 18 juillet au 19 septembre 2022

Le pont Saint-Pierre a été exclusivement dédié aux piétons, cyclistes, et véhicules de secours et de service. Du mobilier urbain (tables de pique-nique et transats) ont été installés. Une fresque de 2 500 m² a été peinte au sol. La peinture utilisée était biodégradable et éphémère (durée de vie de six à 8 semaines). Cette dernière avait comme spécificité de refroidir le sol, les peintures claires ayant comme propriété de renvoyer les rayons du soleil, donc la chaleur. L'œuvre peinte par l'atelier Deux Mille se nommait « la Traversée », elle invitait à une « promenade graphique ». Sa forme représentait une abstraction de vagues et de couleurs vives en référence à la Garonne.

Deuxième expérimentation estivale de fin mai à fin octobre 2023

La fresque de 2023 a été réalisée par Mina Hamada, street artiste internationale. Elle a privilégié l'usage de peintures bio sans solvant : son œuvre se distingue par des formes abstraites, organiques et aux couleurs vives. Des aménagements sur le pont ont évolué, en réponse à la première édition : des ombrières et de la végétation ont été proposées afin de favoriser des zones de rafraîchissement. L'expérimentation a été relayée dans les médias (journaux, presse, TV, communication de la mairie de Toulouse).



Le Pont Saint Pierre en 2022. Crédit : Patrice Nin

Retours d'usage

Des comptages et des questionnaires en ligne de retour d'expérience ont été réalisés à chaque fin d'édition afin de recueillir l'avis des habitantes et habitants.

Edition 2022 : questionnaire avec échantillon de 2181 participants

Les principaux résultats obtenus montrent que 80% des citoyens sont très satisfaits du projet et 82% estiment que cela renforce le lien entre les deux rives. Il y a moins de pollution et le confort piéton s'est amélioré. La fresque peinte sur le sol a montré un écart de dix degrés sur le pont Saint-Pierre, entre la température au sol sur la partie goudronnée et la partie peinte en blanc. Le questionnaire a également démontré qu'il y avait des attentes concernant le manque de zones ombragées, et de végétalisation du pont. Par ailleurs, les maires des quartiers ont notifié le transfert de flux d'automobilistes notamment sur les ponts à proximité (Pont des Catalans et concomitance avec les travaux avenue Paul Séjourné). Une fréquentation de 5 000 piétons par jour et de 2 000 cyclistes par jour a été relevée.

Edition 2023 : questionnaire avec échantillon de 1404 participants

Après diverses réunions et ateliers de travail, des ombrières ont été installées pour cette nouvelle édition.

Pérennisation

Une nouvelle concertation a été proposée à la fin de l'édition de 2023 (elle s'est poursuivie sur 2024) afin de décider de l'aménagement final du pont. Il a finalement été convenu de préserver une seule voie de circulation automobile du quartier Saint-Cyprien vers le centre-ville historique. Une piste cyclable à double sens sera dessinée dans la continuité de celle de la rue du pont Saint-Pierre. Le coût des travaux pour l'aménagement du pont (marquages aux sols, délimiter les zones cyclables) et de la rue Saint-Pierre est estimé à 700 000 euros.

Cependant, le pont Saint-Pierre sera entièrement dédié aux piétons pendant les quatre mois d'été chaque année. Pour l'édition 2024, la piétonisation du pont sera prolongée jusqu'au mois d'octobre afin de permettre le passage du spectacle de rue et opéra urbain « Le gardien du temps, Opus II : la Porte des Ténèbres ». Il est organisé par Toulouse Métropole et conçu par la compagnie La Machine. Cette forme d'évènement a déjà été produit dans les rues toulousaines en 2018 et avait rassemblé près de 900 000 visiteurs. Ce spectacle gratuit constituera un nouvel enjeu d'attractivité pour la ville de Toulouse, ainsi que pour le Pont Saint-Pierre qui sera un point de passage de ce spectacle de rue.

Enseignements

- Points de vigilance
 - Maintenir un équilibre entre les besoins des piétons, des cyclistes et des automobilistes
 - Conflit d'usages : motos et scooters irrespectueux
 - Congestions routières sur les ponts à proximité, report de flux
 - Point d'alerte sur les nuisances nocturnes et violences : enjeux sécuritaires à prendre en compte
- Bénéfices
 - Espaces de convivialité
 - Mixité des usages
 - Amélioration du cadre de vie/ouverture de zones de rafraîchissement
 - Zone apaisée, moins de pollution
 - Attractivité



Crédit : NYC DOT.

L'approche tactique accompagne les seniors

New York

Safe Streets for Seniors

Safe Streets for Seniors (SSFS) est une initiative pour la sécurité dans l'espace public des New-Yorkais seniors lancée en 2009. Elle s'insère aujourd'hui dans le cadre du programme Vision Zero⁴⁰. Les données sur les accidents de la rue sont étudiées et des projets d'aménagement et des actions de sensibilisation sont ensuite menés pour améliorer la sécurité des personnes âgées et de tous les usagers de l'espace public.

Genèse

Comme dans tous les pays européens, la population âgée des États-Unis augmente plus rapidement que le reste de la population. Le NYC DOT (le département de Transports de la Ville de New York) a publié « Pedestrian Safety and Older New Yorkers »⁴¹, une étude approfondie sur les décès et les blessures chez les piétons âgés dans la ville qui a révélé que les personnes âgées, bien que le groupe d'âge connaissant la croissance la plus rapide à New York (plus 25 % entre 2010 et 2018), représentent actuellement moins de 15% de la population de la ville, mais plus de 45 % des décès de piétons. L'étude démontre que le comportement des piétons seniors ressemble beaucoup à celui des adultes et qu'ils ne sont pas victimes d'accident plus souvent que ces derniers. Cependant, lorsqu'ils y sont impliqués, les conséquences sont bien plus graves. Étant donné que même des accidents mineurs peuvent entraîner des blessures sévères et des décès pour les personnes âgées, l'évitement total des accidents est devenu l'objectif principal de la conception de l'espace public de NYC DOT. Cette étude a également analysé les impacts des précédents projets d'aménagement depuis le lancement du programme Vision Zero et a constaté des améliorations notables en termes d'accidentologie dans tous les groupes de population.

Mise en œuvre

Au début de l'initiative, les équipes de NYC DOT ont analysé toutes les blessures graves et les décès de piétons seniors pour identifier les territoires où les accidents étaient les plus concentrés. Les différents arrondissements de la ville ont été étudiés et des cartes de l'accidentologie des quartiers ont été produites. Cette analyse approfondie a conduit à la création de 25 premières Zones privilégiées des piétons âgés (Senior Pedestrian Focus Areas) en 2008. En 2012, 12 nouvelles zones ont été identifiées et en 2017, quatre en plus, en utilisant la même méthodologie, complétée par la prise en compte des facteurs supplémentaires comme les emplacements des maisons de retraite, des centres pour les personnes âgées, etc. Des activités de sensibilisation ont ensuite été menées et des actions ciblées effectuées, comme :

- La resynchronisation des feux de circulation (à plus de 100 endroits) afin de tenir compte d'une vitesse de marche plus lente ;

40 Ce programme a été lancé quelques années plus tard, en 2014, sous le maire Bill de Blasio. L'objectif était d'éliminer tous les accidents mortels et les blessures graves des routes de la ville de New York. Depuis le lancement, le nombre de morts a été réduit drastiquement.

41 <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/pedestrian-safety-older-new-yorkers.pdf>

- L'installation de comptes à rebours et de signaux sonores pour piétons ;
- La reconstruction des rampes pour piétons ;
- L'amélioration des marquages routiers.

En plus de ces améliorations, le NYC DOT a mis en œuvre un programme de projets d'aménagement des rues (Street Improvement Projects-SIP). Plus de 300 projets au total ont été réalisés dans les 41 zones prioritaires. Ainsi ont été réalisés :

- L'élargissement et la construction de nouveaux trottoirs et terre-pleins centraux pour raccourcir les distances de traversée pour les piétons ;
- Le rétrécissement des voies de circulation ;
- La création de nouveaux passages.

Plus de 200 réaménagements de rues ont été réalisés dans le but de réduire la vitesse des voitures et encourager les virages lents. Le NYC DOT a réalisé en tout 171 traitements d'apaisement dans les rues de la ville. Même si les aménagements sont pour la plupart durables et réalisés avec des matériaux plus pérennes (comme des terres pleins centraux en béton), l'approche du Safe Streets for Seniors est tactique par ses petites actions d'améliorations ponctuelles et répétées. Ces petites touches suffisent pour améliorer significativement la sécurité des personnes.

Retours d'usage et modes d'évaluation

Depuis le début de l'initiative Safe Street for Seniors, la NYC DOT continue à analyser les données fournies par la Police sur les accidents survenus dans la ville. En 2022, NYC DOT a publié un tableau d'évaluation d'après le type d'aménagement pour tous les usagers entre 2005 et 2018 qui montre la réduction des décès et des accidents graves après la réalisation des différents types d'aménagements :

Type d'aménagement	 Réduction du nombre d'accidents	 Réduction des décès et des accidents graves
 Largeur de voie réduite	16,6%	30,0%
 Piste cyclable protégée	14,8%	18,1%
 Terre-plein central	15,1%	35,5%
 Trottoir élargi	10,4%	34,1%
 Priorisation des piétons aux feux	13,5%	29,6%

Tableau d'évaluation d'après le type d'aménagement Crédit : NYC DOT



Sheepshead Bay Road, avant et après le projet. Crédit : NYC DOT.



Avenue Cropsey, avant et après le projet. Crédit : NYC DOT.

Enseignements

L'analyse des données après la réalisation des travaux d'aménagement a montré que les interventions donnant plus d'espace aux piétons, ont les meilleurs résultats pour réduire le risque de blessures graves et de décès, y compris les avancées de trottoir, qui réduisent la distance que les piétons doivent parcourir pour traverser une rue. Selon l'étude, ces interventions ont été associées à une diminution de 34,1 % des accidents graves, ce qui représente une amélioration notable.

L'expérience des Safe Streets for Seniors montre comment l'approche tactique peut être utilisée. Ici les petites actions ponctuelles et adaptées à chaque situation de route dangereuse ont permis d'améliorer notablement la sécurité des piétons seniors et de tous les autres usagers. Cette expérimentation montre également qu'agir sur la sécurité d'un public en particulier est bénéfique pour tous les autres publics.



Bruno Kreisky park. Vienne. Crédit : Constantin Antonov.

L'approche tactique pour des espaces publics plus inclusifs

Vienne

Einsiedlerpark et St. Johannis Park, premiers squares aménagés pour les adolescentes

Depuis plus de 30 ans, Vienne est la ville européenne « pionnière » en matière d'égalité femmes-hommes. Au début des années 2000, deux squares publics ont été réaménagés en intégrant l'approche égalitaire (*gender mainstreaming*). Ces projets ont servi de base pour l'élaboration du plan stratégique d'aménagement de la ville, prenant en compte l'adolescence et le genre.

Genèse

À Vienne, un déficit d'espaces publics a été constaté. Des chercheuses et chercheurs autrichiens ont observé qu'en plus, ceux qui existent, sont souvent pratiqués par les mêmes groupes de personnes. À la différence des garçons qui, en grandissant, ne cessent pas d'utiliser les espaces ouverts, les filles restent plus réservées et se retirent presque complètement des espaces publics entre 10 et 13 ans. Seul un tiers des filles de cet âge continuent à fréquenter les parcs publics. À la suite de ce constat objectif, à la fin des années 1990, la ville de Vienne lance un programme avec plusieurs objectifs :

- Impulser la sensibilité aux questions de genre ;
- Équilibrer la situation entre les garçons et les filles dans les terrains de jeux ;
- Renforcer un sentiment de sécurité, notamment pour les filles et les femmes ;
- Rendre les parcs plus attractifs pour tous les publics.

Le programme démarre par le lancement d'un concours à l'échelle européenne dont l'objet est le réaménagement de deux parcs publics, Einsiedlerpark et St. Johannis Park (maintenant appelé Bruno Kreisky Park), situés à Margareten (5^{ème} arr.), l'arrondissement le plus densément peuplé de Vienne. Six bureaux de consultants en urbanisme soumettent des propositions et participent à un échange intensif d'idées professionnelles. Deux des participants (les bureaux « Tilia » et « Koselka ») sont choisis pour concevoir le réaménagement des parcs. Les équipes commencent par l'observation et l'analyse du comportement des adolescentes dans les parcs. Ils constatent que les filles traversent le Einsiedlerpark deux fois par jour à l'allée et au retour de l'école située à proximité et disparaissent rapidement à la suite sans s'y arrêter. Des ateliers organisés avec elles pendant 1 an, démontrent que les adolescentes n'ont « aucune raison » d'être dans le parc car il n'y a pas d'installations pour elles. Un inventaire du mobilier du parc, fait à la suite, met en avant un manque de bancs publics, des espaces mal entretenus, un terrain de basketball encagé ainsi qu'un éclairage public insuffisant. Le sentiment de « peur » remonte aussi. Les équipes sont épaulées par un sociologue et un psychologue pour mieux étudier le comportement des filles. Ils font le constat qu'en général, les jeunes filles aiment d'abord regarder le jeu des autres. Elles ont besoin de plus de temps avant de commencer à jouer elles-mêmes, elles aiment discuter entre elles. De plus, il est rare de voir une fille venir seule dans le parc, généralement elles viennent à deux ou en petits groupes. Ce n'est que lorsqu'elles se sentent suffisamment en confiance qu'elles commencent à jouer. À la suite des études et

ateliers, il a été choisi d'appliquer sur le territoire le concept de « l'attractivité rapide » en installant de nouveau mobilier urbain (des hamacs et des assises en bois, issus d'un « langage tactique ») pour attirer l'attention des filles et les inciter à s'arrêter, même brièvement, dans le parc. La première étape de l'intervention a été d'élargir les principales voies piétonnes traversant le parc et d'améliorer l'éclairage. Ensuite, des plateformes en bois, des installations de jeux interactifs, des hamacs ont été placés le long des principaux chemins piétons.

L'élément central du parc, le terrain de basketball fermé, a été réaménagé et ouvert à trois endroits. Il a été divisé en deux parties par une plate-forme basse conçue pour s'asseoir et observer. Grâce à ce simple aménagement, lorsque les garçons utilisent une partie de l'espace, l'autre reste disponible. De plus, un seul côté de la zone est peint avec des marques de terrain de sport, l'autre est laissé libre pour que les adolescents décident de son utilisation.

Ressources et financement

Les coûts de réaménagement des parcs ont été couverts par la dotation budgétaire du 5^{ème} arrondissement qui a également mis à disposition des locaux pour les ateliers, les présentations et l'exposition à la fin. L'étude de recherche sur les pratiques genrées a été financée par le budget central de la Ville de Vienne. Les honoraires des urbanistes qui ont participé au concours ainsi que des membres du jury, ont été fournis par le Bureau d'aménagement et des méthodes de construction de logements tenant compte des besoins des femmes et de la vie quotidienne.

Retours d'usages

Pour la ville de Vienne, le bilan est très positif. En améliorant l'éclairage et les cheminements piétons ainsi que l'installation du nouveau mobilier urbain l'attention des enfants a été attirée, y compris celle des filles. Elles ont commencé à s'arrêter davantage dans le parc. Avec une meilleure visibilité des chemins et des espaces plus éclairés le sentiment de sécurité a évolué. L'aménagement des terrains d'activité physique neutre et des lieux de repos ont motivé les adolescentes à passer plus de temps dans le parc. Peu après les travaux d'aménagement de l'ancien terrain de basketball à Einsiedlerpark, la nouvelle plateforme, installée pour diviser l'espace en deux parties, est devenue un véritable centre où les filles ont commencé à jouer de la musique, à danser et toutes sortes d'activités informelles et spontanées ont vu le jour.



Crédit : Constantin Antonov



Hamacs et assises. Bruno Kreisky park, Vienne. Crédit : Constantin Antonov.

Enseignements

Ce cas d'étude est l'exemple d'un aménagement tactique, peu invasif et simple qui, vu de l'extérieur, n'apporte rien d'extraordinaire à l'espace public. Pourtant, l'intégration de l'analyse soignée du comportement et des besoins des jeunes filles a permis l'optimisation des fonctions et la réorganisation de l'espace, en le rendant plus convivial et attractif pour tous et toutes. L'expérience démontre que la création de plusieurs espaces communs de petite taille, utilisables par plusieurs groupes à la fois, incitent les filles à passer leur temps dans les parcs. Les aires de jeux multifonctionnelles sont attractives pour elles. Un éclairage de qualité et des aménagements qui améliorent la visibilité sont essentiels pour la perception de sécurité dans l'espace public. Les nouveaux principes de conception, élaborés lors de l'aménagement des deux premiers projets-pilotes, ont également été utilisés pour planifier ou restructurer des parcs existants dans d'autres quartiers ou d'autres villes en Autriche.

La ville de Vienne a ensuite mis en place une stratégie visant à aménager un parc pour filles dans chacun des 23 districts de la ville.



Agir sur la mobilité à Chorges, pourquoi ?

- ✓ Réduire les consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES) : 44% des émissions de GES dans la communauté de communes sont liées aux transports (personnes et marchandises).
- ✓ Permettre à toutes et à tous de se déplacer :
 - 10% des ménages de la communauté de communes ne sont pas équipés de voiture ;
 - 11% des habitantes et habitants ont moins de 18 ans et 27% plus de 65 ans.
- ✓ Trouver l'équilibre entre attractivité/développement et préservation des espaces et du cadre de vie :
 - 79% des déplacements liés au travail sont effectués en voiture individuelle ;
 - Seuls 5% des visiteuses et visiteurs accèdent au territoire en train ou en car

L'approche tactique redonne la priorité aux enfants

Charges

Reconquête de la place centrale et de la rue des écoles

Charges est une commune rurale de 3 150 habitants, située proche du lac de Serre-Ponçon dans les Hautes-Alpes. Elle a été lauréate en 2018 du prix des entrées de ville et des franges urbaines, avec le bureau des Paysages. Son tissu commercial encore existant en centre-bourg participe à son attractivité : les familles viennent s'y installer, et les visiteurs et randonneurs y font étape. Cette commune touristique triple sa population en saison estivale. Dans ce contexte, la commune a souhaité améliorer les conditions de déplacement des plus jeunes.

Genèse

Compte tenu d'une croissance démographique soutenue (2-3% par an depuis une dizaine d'années), ce village pâtit de la saturation en véhicules, notamment en stationnement sur la place centrale. Les lieux ne prêtent pas à la déambulation, ni à leur fréquentation par les enfants. Pour qu'ils retrouvent le chemin de l'école à pied ou à vélo, la sécurisation de leurs déplacements est nécessaire. Les enjeux sont les suivants :

- Inciter au report modal de la voiture vers les déplacements à pied ou à vélo, et gagner en sécurité notamment pour les 285 enfants scolarisés en classes maternelles et élémentaires ;
- Redonner une fonction de centralité à la place aujourd'hui enclavée qui a gardé des petits commerces, pour renforcer son attrait pour tous les publics ;
- Regarder l'espace public différemment pour changer les pratiques de mobilité, donner envie de fréquenter les espaces publics et valoriser le patrimoine bâti.

Le projet municipal est de retrouver une ambiance conviviale de village, tout en favorisant la mobilité active, ce qui nécessite de réviser le partage de l'espace public de la place jusqu'aux écoles et de supprimer du stationnement. Le souhait est de limiter l'usage de la voiture pour les déplacements au cœur du bourg et de rendre plus sûrs les déplacements à pied ou à vélo vers l'école. Consciente que la dépendance à la voiture est forte en milieu rural, la municipalité souhaite prendre le temps de la concertation avec tous les usagers de la place. La mise en avant du public enfants et de temps forts avec eux permet de mieux sensibiliser l'ensemble des habitants⁴². La municipalité entend également offrir une phase d'expérimentation afin de sécuriser le projet de requalification permanent de la place. Il prend donc la forme d'un aménagement temporaire tout en accompagnant l'appropriation par les habitants en les associant au chantier. La création d'un nouvel espace sur la place sera l'opportunité de végétaliser et de proposer du mobilier adapté à tous et en particulier aux enfants⁴³.

42 À noter que la réflexion sur les mobilités et la place des modes actifs notamment, est également traitée au niveau de l'intercommunalité (Plan de Mobilité simplifié, février 2023).

43 À plus long terme, la Ville espère réhabiliter les façades et toitures dégradées, poursuivre la rénovation des bâtiments publics (OPAH), réduire le nombre de logements vacants, et favoriser l'installation de nouveaux commerces dans le centre-ville.

Les étapes

- 2021 : Lauréate du programme Petites Villes de Demain ; Étude de programmation urbaine, architecturale et paysagère (réalisation d'un plan-guide).
- 2022 : Phase de diagnostic de l'étude sur l'écomobilité scolaire : programme MOBY⁴⁴ ; fermeture de certaines rues aux entrées et sorties de classes ; interdiction du stationnement sur des tronçons de rues.
- 2023 : 1^{ère} phase de concertation sur les principes de réappropriation de la place centrale ; Étude dans le cadre du programme Petites Villes de Demain (durée 1 an) ; Définition et priorisation des actions d'écomobilité scolaire, sensibilisation des élèves.
- 2024 : 2^e phase de concertation et d'idéation de l'aménagement ; chantier participatif de la place centrale et tenue de la « rue aux enfants » ; fin du programme MOBY à l'été et fin de l'évaluation de l'aménagement transitoire avant l'automne.
- 2027-2030 : phase de pérennisation des aménagements.

1^{ère} phase de concertation menée en juin 2023 pour déterminer le projet urbain



Dans le cadre de la réalisation du plan-guide, le rôle de la place centrale est apparu primordial pour renforcer les fonctions de centralité du bourg. L'étape de concertation a permis de partager les enjeux pour une requalification du cœur de ville : redynamiser l'espace public et réintégrer les habitants, valoriser le patrimoine historique dont la fontaine (monument historique inscrit) et redonner une priorité claire aux piétons. La concertation spécifique a été organisée au cours du marché dominical interpellant environ 80 personnes autour du projet d'aménagement de la place. La population est fortement attachée à cette place et demande la suppression du stationnement. Cette première étape a permis d'engager une action de réappropriation de

l'espace public par arrêté municipal. Donnant sur la place, la rue du Fein / rue des écoles est fermée aux heures d'entrée/sortie de classe (30 minutes) depuis septembre 2022.

2^e phase de concertation en février 2024 en vue de l'aménagement participatif et transitoire de la place

Un atelier de concertation publique ouvert à tous s'est tenu en début d'année 2024. Cette nouvelle phase de concertation a eu pour objectif de rassembler les citoyens et de les faire participer au projet d'aménagement transitoire : phase d'idéation, et co-construction. Ils se sont exprimés sur le type de mobilier à partir de dessins proposés. L'appel au volontariat a été lancé. Au cours de la journée, un temps de porte à porte avec les commerçants a été réalisé ainsi qu'un entretien sur l'aménagement avec le président des commerçants.

L'idée est de mettre en scène la vie quotidienne qui se déroule sur cette place, grâce aux éléments tels que les pavés et la fontaine. Un mobilier urbain a été suggéré pour des usages polyvalents (bancs confortables, ombrage) pour offrir un espace propice à la détente et à

⁴⁴ Le programme Moby accompagne les collectivités et les établissements scolaires, pour mener à terme un projet d'écomobilité scolaire.

l'observation, contribuant ainsi à renforcer l'identité et le charme de la place. La réduction des espaces de stationnement est souhaitée au profit de végétation, de couleurs, d'espace plus convivial, mais quelques places pourraient être transformées en arrêt-minute (zone bleue) pour les commerces. L'inclinaison de la place est à corriger pour ouvrir la possibilité d'organiser un marché ou autres évènements (espace multi activités).

Les attentes sont les mêmes pour les habitants, commerçants et acteurs publics. À la suite de cette journée, des propositions d'aménagements ont été élaborées et l'une d'entre elles a été validée en mars (comité de pilotage constitué d'élus et techniciens de la mairie).

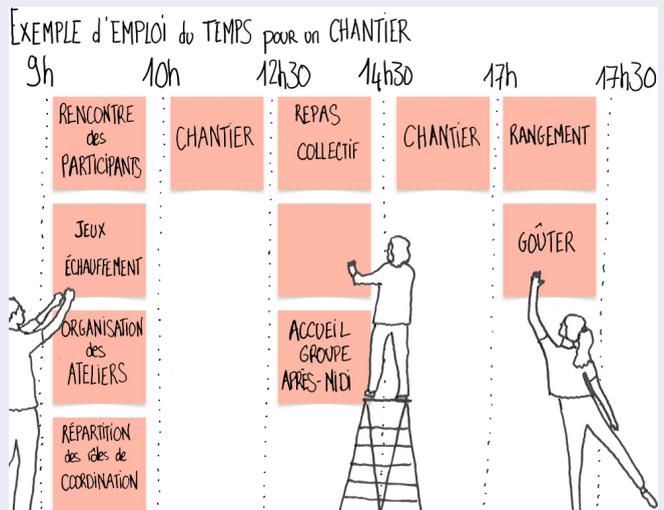
L'aménagement temporaire de la place



La conception/réalisation de l'aménagement temporaire est menée par l'Atelier Toboggan. 8 places de stationnement ont été supprimées. Un chantier participatif est lancé avec les habitants volontaires. La première étape du chantier consiste à réaliser une fresque au sol. En raison de la dégradation du revêtement du sol et des contraintes fixées par les ABF, le choix a été de ne pas la réaliser pour investir davantage dans les matériaux du mobilier. La création du mobilier urbain en bois est conçue à la manière d'un jeu de Kapla® géant, facile à assembler pour permettre aux enfants de participer au chantier. Le mobilier traite le

dénivelé de la place. Grâce aux différentes hauteurs des assises, il est adapté à l'usage de tous les publics, et différentes ambiances sont possibles entre la table de banquet, les gradins, les fauteuils et les bancs. Enfin, des interventions citoyennes et associatives sont prévues durant la semaine de chantier pour végétaliser la place, dédiée à la détente et au loisir.

Le calendrier de chantier participatif est établi sur la semaine, avec par exemple le mercredi consacré au public jeune, une journée avec les apprentis d'Auteuil pour l'activité pépinière/jardinier, ou encore une journée avec les parents et les enfants, soit sur le thème de la peinture, soit sur les plantations. Des moments conviviaux autour du déjeuner et du goûter sont prévus chaque jour, ainsi qu'une soirée avec des animations musicales et théâtrales. Le coût en matériaux (bois douglas, quincaillerie, peinture et consommables) s'élève à 3 000 € HT.



Cet aménagement transitoire vient préfigurer la transformation architecturale de la place en lien avec la rue des écoles et le parti-pris du mobilier urbain. Il fera l'objet d'une phase d'évaluation sur les usages de la place jusqu'à l'automne à l'aide d'une grille d'observations. En suivront des recommandations et un suivi des observations jusqu'à la pérennisation

La mise en place d'un plan de mobilité scolaire

Le programme Moby accompagne les collectivités et les établissements scolaires, pour mener à terme un projet d'écomobilité scolaire. Il a été lancé à Chorges en septembre 2022, et le diagnostic sur l'écomobilité scolaire a été mené jusqu'en mars 2023. Le plan d'action et les indicateurs de suivi ont été élaborés ensuite jusqu'à mai 2024, avant de dresser le bilan à l'été. La commune assure la coordination de l'ensemble des actions de revitalisation du centre bourg dont la mise en place du Plan de Déplacements Établissement Scolaire (PDES) de l'École élémentaire de Chorges, pour inciter les élèves à venir en modes actifs à l'école. C'est l'association *Environnement et Solidarité* (agrée par l'Éducation Nationale, labellisée CPIE Haute Durance) qui met en œuvre la démarche en partenariat avec l'école élémentaire grâce aux contenus et méthodes partagés par le programme Moby.

D'après l'enquête menée sur les déplacements scolaires, il ressort que la moitié des élèves viennent en voiture à l'école, alors que la moitié d'entre eux résident à moins de 3 km. Ce résultat vient conforter la commune dans son projet de réduire la place de la voiture et du stationnement en centre-bourg. À l'issue du diagnostic, un plan d'actions a pu être établi en concertation (mai 2023) avec les parents, enseignants, équipe municipale et associations sportives. Les actions d'écomobilité scolaire sélectionnées ont été priorisées :

- Matérialiser les arrêts et faciliter l'abonnement aux navettes scolaires ;
- Créer une plateforme de mise en relation des parents pour la mutualisation des trajets, à pied, à vélo ou en voiture ;
- Proposer des ateliers « Savoir rouler à vélo » à l'école ;
- S'approprier l'espace public durant la « Rue aux enfants » ;
- Et à moyen terme, aménager les points durs de la voirie repérés sur les trajets domicile-école (création de pistes cyclables, continuité des trottoirs...).

L'animation de la rue aux enfants



Crédit : Julie Tournadre

La tenue d'un évènement festif de *Rue aux enfants* a été validée par la mairie en janvier 2024. Il s'est tenu dans la rue des écoles qui longe le côté Est de la place Lesdiguières et le parvis de la médiathèque. La municipalité a répondu à l'appel à initiatives pour les « Rues aux enfants, rue pour tous » du collectif associatif, afin d'obtenir le label dès cette première édition en avril 2024. La circulation ayant été interdite sur deux tronçons centraux aux véhicules motorisés aux heures d'entrée et sortie des élèves de l'école depuis la rentrée 2022, le nouvel objectif est de tester une fermeture complète sur deux jours à l'occasion de la tenue de l'évènement de rue aux enfants, rue pour tous au printemps 2024. Cette action est concomitante à la semaine du chantier participatif de la place qui se termine dans la même semaine. Sur 150 m de long, la rue est laissée à la déambulation piétonne le temps de deux jours en semaine afin de tester si plus d'aménagement serait possible.

Différents ateliers libres sont proposés aux enfants. Un espace intergénérationnel de rencontres est prévu, ainsi qu'un salon détente et un espace petite enfance. Les enfants sont associés à la démarche d'embellissement de la rue, mobilisés sur le chantier participatif de la Place (1h) et

sensibilisés à l'écomobilité. Des animations autour de cette thématique sont proposées pendant les deux jours : concours « dessine ta rue idéale » dans l'espace dessins à la craie au sol, parcours motricité (vélos, tricycles, ballon sauteur), visite sensorielle « Les sens en éveil, partez à la découverte de la rue des écoles », atelier fresque urbaine au sol, chasse aux trésors « architecture et patrimoine » et atelier d'expression libre.

Ce type d'animation nécessite la mise en place d'une dynamique autour des porteurs de projet (ici l'association Environnement et Solidarité et l'école élémentaire) avec de nombreux partenaires publics (services de communales et intercommunales, CAUE), citoyens (parents d'élèves, commerçants, etc.) et associatifs.

Enseignements

Grâce à la coordination faite au niveau de la mairie, ce sont donc des approches complémentaires qui sont mises en œuvre pour répondre aux enjeux de revitalisation du bourg, et en accord avec le projet de Plan de mobilité simplifiée de la Communauté de communes de Serre-Ponçon adopté en février 2023. L'aménagement transitoire sur la place et la « rue aux enfants » viennent renforcer la décision municipale de supprimer le stationnement automobile sur cet espace public et d'encourager au report modal en centre-bourg. La municipalité espère changer les regards et les comportements de mobilité en vue d'enclencher un cercle vertueux de report modal en faveur d'un village plus apaisé avec des aménagements et un plan de circulation pérennisés.

La coordination des actions pour le chantier inclusif et l'animation auprès du public scolaire a été bénéfique pour créer une dynamique sur ce projet. Elle a permis de faire évoluer les mentalités et changer les pratiques de l'espace public. Elle a aussi permis d'optimiser la recherche des aides et des financements.

D'une part, la municipalité a répondu au programme de l'État (ministère, ANCT, ADEME) à destination des collectivités pour soutenir leur attractivité, « Petites Villes de Demain ». Deux volets ont été proposés, l'un sur l'aménagement temporaire et l'autre sur l'animation de type « rue aux enfants ». D'autre part, elle s'est investie dans les actions en direction du jeune public, en s'engageant dans le programme national sur l'écomobilité scolaire MOBY (en 2022)⁴⁵ et à l'appel à initiatives lancé par le Collectif associatif mené par Rue de l'Avenir pour les « rues aux enfants, rue pour tous » (2023). Cet appel à initiatives n'offre pas de subvention mais apporte un accompagnement tout au long de la préparation de l'évènement et une labellisation à l'issue de la première édition.

Enfin, toujours dans l'objectif de sécuriser les déplacements scolaires, rendre conviviaux les espaces publics et mettre en valeur la place du village, elle a répondu à l'appel à projet de l'ADEME sur la « Marche au quotidien » en 2023. Lauréate, cela ouvre la possibilité de financement.

45 Le programme Moby qui vise à favoriser l'usage des modes de déplacements actifs pour le public scolaire, offre un accompagnement méthodologique et le prestataire est pris en charge à 75% dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE).



Concertation Place de la Résistance. Crédit : Laurent François, Grand Paris Sud.

L'approche tactique pour agir sans attendre

Évry-Courcouronnes

La transformation du centre-ville

Construite sur d'anciens champs de betteraves dans les années 1970, Évry-Courcouronnes fait partie des cinq villes nouvelles. Imaginée par Victor Gruen, la ville est un exemple d'urbanisme tridimensionnel constitué de la Préfecture, l'université, le centre commercial et la gare. La ville est aujourd'hui mise à mal par son manque de lisibilité pour le piéton et sa perte d'attractivité liée à la baisse d'activités des commerces.

Genèse

En 2019, une démarche partenariale (ville, agglomération Grand Paris Sud, Etat, Région Ile-de-France, Conseil Départemental de l'Essonne, LSGI/SCC, SPLA-IN Porte Sud du Grand Paris, etc.), permet le lancement de l'étude « Stratégie centralité cœur d'agglomération, horizon 2030 », dont l'objectif est de trouver des leviers d'attractivité pour le centre-ville. S'en suit la réalisation d'ateliers, d'études préalables et l'élaboration d'un plan guide mené par le groupement de l'Atelier Xavier Lauzeral (AXL). Ce dernier met en avant trois grands principes : réactiver le concept de ville nature, mettre à plat la ville tridimensionnelle et poursuivre la fabrication d'un centre-ville classique. Le plan propose une vision sur le long et moyen terme (horizon 2027), avec de grands travaux structurants reliant les secteurs prioritaires : au nord la création d'une polarité Agora-Terrasses-Mazières, et la démolition du bâtiment de la Poste permettant à la fois la création de la Place de la Médiathèque et l'ouverture du Cours Blaise Pascal sur celle-ci, afin qu'il puisse retrouver un rôle d'axe central du centre-ville.

En parallèle, le groupement Alt-Urbaine et Attitude Urbaines, a eu pour mission de réaliser une « étude préalable d'urbanisme tactique », afin d'engager une première réflexion d'actions de transformations à court terme. Après une phase de diagnostic urbain détaillé, le groupement a proposé une stratégie d'activation de plusieurs « nœuds décisionnels » répartis sur l'ensemble du centre-ville, en deux phases : une 1^{ère} phase d'implantation d'un mobilier temporaire commun, et une seconde phase d'aménagements spécifiques selon chaque lieu. Le projet a reçu le soutien de la Région Ile-de-France, à travers son AMI « dispositif régional de soutien aux initiatives d'urbanisme transitoire » (édition 2020). Une première expérience amont, conçue par l'agence 4 août, avait été réalisée en 2018 sur la place des Terrasses. L'objectif était d'annoncer les futurs travaux de rénovation à venir, à travers des marquages et du mobilier temporaire coloré. Le lancement du chantier ayant pris du retard, notamment dû à la crise sanitaire, le mobilier temporaire est finalement resté plus longtemps que prévu. Ayant subi l'épreuve du temps, le mobilier s'est dégradé. Les retours ont permis de relever l'importance de la durabilité des installations. Il a finalement été décidé d'avancer directement à la seconde phase du projet, en développant des aménagements spécifiques pour chaque lieu et en expérimentant de nouveaux usages. La sélection des sites a été retravaillée pour qu'ils puissent créer un maillage attractif vers les secteurs moins passants du centre-ville et éviter le secteur prioritaire, où les travaux lourds de réhabilitation allaient débiter. Un prestataire par secteur a été choisi, au fur et à mesure des opportunités de développement de chaque lieu, afin d'apporter une réponse spécifique à chaque besoin. Cette orientation a permis d'avoir une programmation évolutive au fil des concertations et des opportunités.

La mise en œuvre des projets⁴⁶



La Pépinière, Place de la Résistance – juillet 2021 // CAUE91 + Atelier de l'Ours

Le projet de la « Pépinière » est issu d'une initiative d'habitants et habitantes et de l'école d'ingénieurs ENSIIE, qui souhaitaient, depuis plusieurs années, une remise en valeur de la Place de la Résistance. Plusieurs initiatives ont été amorcées sans toujours aboutir. En s'appuyant sur ces initiatives, un début de transformation de la place a été amorcé.

Le CAUE 91 a été missionné pour co-piloter avec la ville, l'agglomération et l'ENSIIE la démarche. L'Atelier de l'Ours (paysagistes) a été sélectionnée pour réaliser la maîtrise d'œuvre. Plusieurs actions de concertations ont été menées pour formaliser l'aménagement : sensibilisation urbaine, atelier de production d'idées, atelier de préfiguration in-situ, etc. Un lien a été tissé avec le DNMADE Événement/Espace/Graphisme du Lycée Georges Brassens d'Evry-Courcouronnes, qui a confié aux étudiants et étudiantes la conception/création de la scénographie des temps de présentation aux habitants : les Cafés des Voisins. Le FabLab Etoile du Campus Télécom Sud Paris d'Evry-Courcouronnes a quant à lui été sollicité pour réaliser des cartels.



Le chantier s'est déroulé en deux temps : une première semaine à l'été 2021 pour installer le mobilier urbain, réalisé en robinier (haute durabilité naturelle et donc très simple de gestion), et une seconde semaine à l'automne, dédiée au traitement paysager. L'objectif était d'amorcer une déminéralisation de la place par la plantation de massifs de vivaces, avec un budget très restreint. Les plantations sont issues de la pépinière Pariciflore, qui produit des essences labélisées « Végétal local ». En plus d'être bénéfique pour la biodiversité indigène, ces essences permettent aussi d'être naturellement plus résistantes aux maladies et aux conditions climatiques du milieu, et sont donc plus simples et moins coûteuses en entretien.



Crédits de haut en bas : Laurent François, Grand Paris Sud / DNMADE / CAUE91

⁴⁶ Une sélection d'expérimentations est décrite ici, au total une dizaine de projets ont été réalisés ou sont en cours de mise en œuvre au moment de l'écriture de ce guide.

L'espace d'exposition, Traversée Galilée – juin 2023 et juin 2024 // Les Ateliers de Grand Paris Sud

Grâce aux relations tissées avec l'ENSIIE, les habitants et habitantes de la copropriété et de la Cité des Artistes, attenante à la Place de la Résistance, se sont questionnés sur l'usage de l'espace exigu et peu accueillant qui relie la place au Cours Blaise Pascal : la Traversée Galilée. Une édition Evry-courcouronnaise de la Nuit Blanche parisienne a été lancée par des artistes. De cet événement est né la création d'un espace d'exposition en extérieur, où la Nuit Blanche ne serait que le vernissage. Des affiches grand-format ont été installées rapidement, de manière peu coûteuse, et sans dégradation des murs de la copropriété. Deux moments festifs se sont tenus lors des éditions 2023 et 2024 de la Nuit Blanche. L'ambition serait d'en faire un lieu présentant plusieurs expositions par an, dès que les moyens humains et financiers pourront être trouvés.



Crédits : Laurent François, Grand Paris Sud / Hugues Anhès, Grand Paris Sud

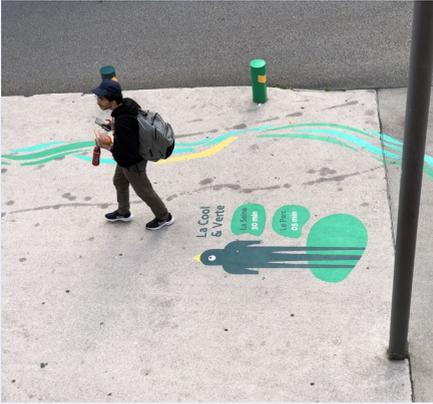
La vallée d'Art Du Déplacement, Place Mendès France – Juin 2022 // Studio Katra + 4PK

Sur la Place Mendès France, un espace de pratique de l'Art Du Déplacement⁴⁷ a été développé. Il a été créé en étroite collaboration avec l'ADD Academy Evry. Le choix des éléments s'est porté sur des modules en béton préfabriqués assemblés et peints, permettant de créer un véritable espace de pratique à moindre coût et facilement réversible. L'ensemble a été imaginé, conçu et installé par l'agence de design pluridisciplinaire Studio KATRA et l'agence 4PK - Stany Boulifard. Le chantier a été réalisé en juin 2022. Il a duré deux jours pour la pose des modules et deux semaines pour la mise en peinture.



Crédit : Laurent François, Grand Paris Sud.

⁴⁷ Evry est le berceau de cette discipline popularisée par le film de Luc Besson, Yamakasi – 2001.



La Cool & Verte – Été 2023 // Peint à la Main (PALM)

Il s'agit d'un cheminement graphique qui invite à découvrir une coulée verte peu visible et peu connue, qui relie le cœur du centre-urbain jusqu'au bords de Seine. Cette liaison permet de traverser les trois projets d'urbanisme tactique cités précédemment : La Vallée d'Art Du Déplacement, l'espace d'exposition et la pépinière, pour rejoindre ensuite le Parc Henri-Fabre.

La conception artistique et la réalisation ont été conduites par PALM (Peint à la Main). Le chantier s'est déroulé à l'été 2023.

Crédit : Laurent François, Grand Paris Sud.

La promenade, Boulevard des Coquibus – Juillet 2022 // Collectif YA+K

Le parvis de l'Hôtel Ibis est une liaison stratégique entre la sortie de la gare RER et l'entrée sud du Cours Blaise Pascal. Cet espace public n'incite pas à sa traversée car il présente un rétrécissement dû à une voie carrossable pompier. C'est aussi un espace inconfortable car fortement exposé à l'effet d'îlot de chaleur dû à son revêtement minéral et son exposition plein sud et la présence de plusieurs mobiliers urbains. Le projet proposé est celui d'un « nettoyage visuel » du mobilier urbain pouvant être retiré. De nouvelles assises accrochées au mobilier existant ont été installées. Le sol a été déminéralisé à certains endroits lorsque cela a pu être possible pour y planter quelques végétaux. Des marquages ont été peints au sol afin d'affirmer la priorité aux piétons et gommer la coupure créée par la voie pompier.

L'atelier YA+K a eu en charge de la maîtrise d'œuvre du projet. Le chantier s'est déroulé en deux étapes : une semaine en juillet 2022 pour réaliser le mobilier et les marquages et trois jours en octobre 2022 pour les végétaux.



Crédits : Laurent François, Grand Paris Sud.

L'université d'Evry-Courcouronnes compte environ 10 000 étudiants, mais ils sont très peu visibles dans l'espace public, notamment dû au manque d'aménités autour des bâtiments universitaires. Deux secteurs ont été investis dans le but d'étendre l'université dans les espaces



publics et de retrouver une visibilité de ces étudiants : l'Allée Toussaint Louverture, qui relie l'ensemble des bâtiments universitaires, et le parvis du bâtiment Ile-de-France, porte d'entrée du campus.

Plusieurs échanges ont été réalisés avec les étudiants et étudiantes, les habitants et habitantes, la direction de l'université et les services, à travers différents ateliers de concertations. Sur ces bases, il a été proposé des aménagements permettant à la fois de donner une visibilité pour l'université (identité colorimétrique de l'université respectée), mais aussi de permettre une occupation des espaces publics. Le mobilier sur l'Allée Toussaint Louverture a été posé en janvier 2023.



Sur le parvis le parvis du bâtiment Ile-de-France, des travaux plus importants ont été menés pour réaliser une réfection des revêtements de sol et ouvrir des fosses de pleine terre pour alléger les coûts de gestion et la durabilité des plantations (chantier à venir en automne 2024).

Crédits : Bellastock / Laurent François, Grand Paris Sud.

Enseignements

- La possibilité de faire de manière peu coûteuse permet de laisser place à l'expérimentation et à l'erreur ;
- La robustesse des aménagements permet une meilleure gestion (entretien) ;
- Les aménagements doivent être modulables, évolutifs et réversibles ;
- La concertation continue permet d'impliquer les usagers et les services internes ;

Chaque projet s'est appuyé sur des initiatives locales et s'est adapté au fil des opportunités. Les aménagements temporaires réalisés avaient comme but initial d'engager de premières rénovations de l'espace public. Ils ont finalement permis d'expérimenter aussi de nouveaux usages et de faire découvrir ou de changer le regard sur certains lieux peu utilisés du centre-ville. L'une des difficultés rencontrées a été l'identification et la coordination des nombreux acteurs en lien avec chaque projet, mais aussi le choix de la bonne temporalité. Une autre difficulté a été d'adapter ce type de démarche agile, à la rigidité du cadre réglementaire de l'aménagement.

Un bilan de chaque aménagement doit être réalisé en 2025. L'objectif sera de compiler les retours d'expériences afin de définir des préconisations sur les éléments à conserver ou à modifier dans les futurs projets d'aménagement pérennes.



La photoluminescence du Square du Temps des Cerises à Saint-Denis (93). Crédit : Simon Lambert, Plaine Commune.

L'approche tactique pour expérimenter l'éclairage public

Plaine Commune

Les expérimentations lumineuses

Plaine Commune, intercommunalité de la Seine-Saint-Denis (regroupant neuf communes), s'est dotée d'un schéma directeur d'aménagement lumière (SDAL). Ce document vise concrètement à améliorer l'éclairage public, répondre aux défis environnementaux et à transformer l'image nocturne de son territoire.

Genèse

L'approche tactique a été utilisée dans le cadre des expérimentations lors de l'élaboration du SDAL de Plaine Commune et le sera lors de sa mise en œuvre qui se déroulera jusqu'en 2030. Pour accompagner Plaine Commune, l'équipe de maîtrise d'œuvre CONCEPTO & Ville Ouverte a été mandatée.

Mise en œuvre



Crédit : Nathalie Frayssinet, Plaine Commune.

Faire avec l'existant

- Rue de la Liberté à Saint-Denis (93)

L'éclairage vétuste de cette rue qui dispose de 14 mâts a été rénové de manière légère. Les mâts et les lanternes (réceptacle accueillant la source lumineuse) conservés, seules les sources lumineuses ont été remplacées à la faveur de LEDs. Il s'agissait de tester la capacité à rénover un éclairage avec des nouveautés :

- Éclairer 2 fois moins fort (10/15 lux au lieu de 25/30 lux) tout en renforçant le confort (meilleur confort visuel et sentiment de sécurité) ;
- Éclairer avec moins d'impacts sur la biodiversité (en éclairant moins les arbres, les jardins et en utilisant un spectre adapté⁴⁸) tout en étant en centre-ville actif ;
- Réemployer les mâts existants en les rénovant pour leur donner une seconde vie.

Changer seulement les sources lumineuses, quand c'est possible, permet d'optimiser les coûts et de réduire le bilan matière et le bilan carbone de l'opération. La rénovation a été

⁴⁸ Les lumières chaudes étant moins nocives que les lumières froides (blanches).

accompagnée d'une réduction de la hauteur des mâts (d'une hauteur initiale de 10 m ils ont été abaissés à 6 m). Les LEDs utilisées ont permis d'obtenir les niveaux d'éclairage et d'uniformité souhaités avec des mâts moins hauts par une répartition précise des flux lumineux dans l'espace contrairement aux ampoules initialement présentes. Sur les 14 mâts, un seul a été remplacé pour cause de corrosion.

Les hypothèses testées ont révélé :

- Une capacité à pouvoir baisser les niveaux lumineux plus qu'espérer tout en améliorant les sensations liées au confort ;
- La possibilité de baisser les hauteurs des candélabres tout en assurant les mêmes fonctions d'éclairage sur les surfaces utilisées ;
- La possibilité de réutiliser l'existant lors des rénovations du parc d'éclairage ;
- Tous ces éléments pourront être déployés à l'échelle du territoire !

Participer au bien-être au moyen d'un « petit dispositif » - Rue Pablo Neruda à Villetaneuse (93)



Crédit : Simon Lambert, Plaine Commune.

Une mise en lumière artistique a été retenue sur ce site par la ville et Plaine Commune qui souhaitaient un emplacement de quartier correspondant aux critères du SDAL. Il s'agissait ici, pour rendre le « territoire désirable », de tester les impacts d'une projection lumineuse qui active l'histoire d'un lieu et de mettre en avant une figure féminine, ici une des femmes bâtisseuses du territoire avec les hypothèses suivantes :

- Avec très peu de moyens faire une fresque lumière ;
- Inscrire le motif dans la culture locale du quartier ;
- Faire « repère » et développer le « matrimoine ».

Un dessin qui montre l'architecte Högna Sigurdardottir (qui a imaginé l'université de Villetaneuse et la cité qui accueille l'expérimentation), est venu habiller le mur aveugle de la résidence. Le matrimoine de ces lieux apporte une dimension chaleureuse à un lieu de passage impersonnel. L'installation est minimaliste, car elle n'a nécessité qu'un petit projecteur posé sur un mât existant situé en face de la façade. Ce dispositif est programmé pour s'éteindre à 22h.

Pendant la pose, les tests lumières et l'inauguration, certaines personnes ont demandé de répliquer ce type d'installations ailleurs et de participer au choix des futurs dessins. Ces questionnements sont intéressants car lors des concertations initiales, les habitants ne voyaient pas l'intérêt de mises en lumière matrimoniales. Leur souhait était avant tout de se sentir bien dans l'espace public, sentiment qui est trop souvent associé à une demande de lumière trop importante. Confrontés à cette mise en lumière, ils sont devenus curieux.

Grâce à cette expérimentation, le SDAL prévoit de mettre en lumière environ 200 repères, de différents types (mise en lumière d'un espace emblématique ou d'un bâtiment significatif) pour répondre à différents enjeux nocturnes. Ces repères seront choisis pour chaque quartier de Plaine Commune avec les villes et ses habitants et habitantes, accompagnés par CONCEPTO.

Initiation à l'obscurité - Square du Temps des Cerises à L'Île-Saint-Denis (93)

Ce square est à la croisée d'attentes contradictoires de la part de la population entre le désir d'y redécouvrir la nuit et celui d'y maintenir un éclairage au moyen des deux lampadaires présents. Il s'agissait ici de confronter l'absence d'éclairage public avec une forme d'enchantement grâce aux hypothèses suivantes :

- Faire de l'absence d'éclairage non pas un manque mais un moyen de créer de l'émotion positive ;
- Faire acte de pédagogie pour éveiller à la présence d'une faune nocturne ;
- Faire prendre conscience de la présence du ciel nocturne.

La photoluminescence a été proposée avec des dessins originaux de l'agence CONCEPTO, réalisés à partir d'une peinture photoluminescente (LuminoKrom) et posés par une entreprise de marquage au sol. Les dessins sont faits au pochoir, chaque forme fait de 0,1 à 0,9 m². Cette peinture blanche se charge le jour et restitue durant quelques heures une phosphorescence dans l'obscurité (photo p. 94). Le square dans lequel l'éclairage a donc été coupé est ainsi ponctué de lueurs phosphorescentes à la nuit tombée. La diminution progressive du décor lumineux (s'estompant en quelques heures) permet une entrée progressive dans la nuit, qui reste cependant « polluée » par les lumières urbaines au loin. L'expérimentation a été rapide et très localisée, mais a permis de montrer que trop de lumière à côté pouvait nuire à l'installation. Ceci sera modifié, et des lumières plus douces et adaptées à la trame noire⁴⁹ sur le sentier seront également à installer.

Il a ainsi été possible de dépasser les réticences face à l'absence d'éclairage public et de poser de nouveaux repères plus naturels associés à un confort visuel et à un bien-être dans l'espace public de nuit dans un clin d'œil à la biodiversité.

Enseignements

Ces actions ont été plébiscitées et seront répliquées ailleurs lors de la mise en œuvre du SDAL. Elles seront élaborées (emplacement et contenu) en lien étroit avec les habitants et habitantes. L'ensemble du SDAL permettra par ailleurs à terme : une diminution des niveaux d'éclairement, un abaissement général de la hauteur des mâts, la création d'une identité lumière pour Plaine Commune voire d'identités lumières plus locales.

Enfin le SDAL prévoit de continuer à expérimenter sur d'autres sujets : lumières inclusives, cyclisme nocturne, etc.

49 Pour aller plus loin voir la vidéo de l'ARB sur les trames écologiques : <https://www.arb-idf.fr/article/les-trames-ecologiques-des-benefices-multiples-pour-les-humains/>.

Sceaux

Expérimenter pour réduire la puissance de l'éclairage public

Commune du département des Hauts-de-Seine, Sceaux travaille depuis plus de dix ans sur la réduction de la puissance de l'éclairage public, qu'elle a su diviser par quatre.

Genèse

Tout commence en 2011, avec des demandes contradictoires émanant de la population : une alternance de demandes d'extinctions ou d'éclairage supplémentaire.

Mise en œuvre

La ville lance alors des expérimentations d'extinction en cœur de nuit entre 1h30 et 5h. En parallèle des courriers sont envoyés pour informer les habitantes et les habitants. Une enquête est également lancée. Les résultats montrent que près de la moitié des personnes désapprouvent la mesure d'extinction (49%). La même proportion exprime un sentiment d'insécurité dans cette configuration (49%). La démarche s'arrête donc ici avec trois pistes de travail : prendre en compte les besoins de sécurité et de confort, rénover et moderniser le parc d'éclairage, à terme jouer sur les variations de puissance (qui seront alors possibles après les rénovations).

En 2021, une association de quartier sollicite la mairie en évoquant le fait qu'il y aurait trop de lumière dans les rues la nuit. La même stratégie est donc déployée mais selon des modalités différentes :

- Lancement d'une nouvelle enquête auprès des habitantes et habitants ;
- Organisation d'une réunion publique de sensibilisation et d'information sur l'environnement nocturne et sur les enjeux en lien avec la lumière artificielle nocturne ;
- Expérimentation de diminution de puissance de l'éclairage : la puissance est abaissée de 50% puis de 75%.

Les résultats de l'enquête confirment les tendances de 2011 : l'extinction totale n'est ni bien vécue, ni réellement possible en raison du contexte. La ville de Sceaux accueille quatre gares RER et les extinctions ne sont possibles qu'en dehors des heures de service des transports publics. Par ailleurs, comme dans beaucoup de territoires, les trottoirs souvent étroits et marqués par les racines des arbres, peuvent parfois être peu compatibles avec une absence d'éclairage.

Enseignements

Cette nouvelle expérimentation est concluante et a permis de « lever tous les freins⁵⁰ ». L'abaissement à 25% de la puissance nominale de l'éclairage public a été généralisée à l'ensemble du parc techniquement compatible. En 2024 cette mesure concerne 32% du parc. A l'horizon 2029 environ, lorsque l'ensemble du parc sera équipé en LEDs, cette mesure couvrira l'ensemble de la commune.

⁵⁰ Florence Presson, Adjointe au Maire de Sceaux déléguée aux transitions et à l'économie circulaire & solidaire. Entretien du 18 avril 2024.

Le partage d'expériences

BELTRANDO Yannick (Anyoji Beltrando) • BONNENFANT Nicolas (Coloco) • BURKOVIC Simon (Ville de Montreuil) • CAGNOT Stéphane (Dédale) • CASORRAN MARTOS Silvia (Conseil Municipal de Barcelone) • CASTAGNE Sara (CONCEPTO) • COUVILLERS Sébastien (Ville de Montreuil) • DACLON Nathalie (Ville de Paris) • DEPOORTERE Frederik (Bruxelles Mobilité) • DESROSIERS Philippe (Ville de Montréal) • FIGUEROA Erwin (Transportation Alternatives New York) • FRANCOIS Laurent (Grand Paris Sud) • FRAYSSINET Nathalie (Plaine Commune) • GELB Thierry (Ville du Pré-Saint-Gervais) • GEORGIEFF Pablo (Coloco) • GUTH Charlotte (Ville de Paris) • HADDAK-BAYCE Sophie (a'urba) • HOULLIER Fabrice (Tours Métropole-Val-de-Loire) • HOURQUET Leopold (Ville du Pré-Saint-Gervais) • KAWAN Jade (Bruxelles) • LECROART Paul (L'Institut Paris Region) • LEWIS Joe (Transport for London) • MALEK Stéphane (Monono) • MOLINAR Chiara (Ville de Paris) • MUSSCHE Alexandre (Vraiment-Vraiment) • PAUL Geraldine (Ville d'Evry-Courcouronnes) • PERRIN Alice (Ville de Paris) • PLOUGANOU Maëlle (Ville de Montréal) • POSADA GARCIA Sebastian (Ville de Bogota) • PRESSON Florence (Ville de Sceaux) • RIOU Dominique (L'Institut Paris Region) • ROUSSILLO Fanny (CPIE Haute Durance) • RUSSO Ryan (OakDOT) • SAUVAGE Emmanuel (Métropole de Rouen) • SCOPELLITI Demetrio (AMAT Milan) • SEJAI Medy • STERN Olivier (Mairie de Montreuil) • STEINMETZ Alice (Ateliers [dé]concertants) • TOURNADRE Julie (mairie de Chorges) • VERGARA B. Andrés Felipe (Ville de Bogota) • VIOLA Rob (Ville de New York) • WEISBRICH Felix (arrondissement de Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin) • Toulouse Metropole

Pour aller plus loin...

Documentation générale

- Les publications de Street Plans : <https://street-plans.com/category/project-page-2/research-writing-project-page-2/>. Par exemple : <https://tacticalurbanismguide.com/>
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH , A Tactical Urbanism Guidebook : https://www.transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/TrainingMaterial_A_Tactical_Urbanism_Guidebook-5zZpKb.pdf
- AUDIAR, Guide d'aménagement des espaces publics, février 2022 : <https://www.audiar.org/publication/urbanisme/espace-public/guide-damenagement-des-espaces-publics/>
- A'urba, Guide de conception des espaces publics métropolitains, Cahier n°1 – Faire projet, 2018 : https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2019/07/1-Faire_projet.pdf
- L'Institut Paris Régions, Cécile Diguët, L'urbanisme transitoire, les Carnets Pratiques n° 9, 2018 : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/lurbanisme-transitoire-1/>
- ADEME, L'Institut Paris Region, L'expérience de l'aménagement temporaire d'espace public, 2022 : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme/5987-l-experience-de-l-amenagement-temporaire-d-espaces-publics.html>
- ADEME, L'Institut Paris Region, Aménagements urbains temporaires des espaces publics, 2020 : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme/3901-amenagements-urbains-temporaires-des-espaces-publics.html>
- ADEME, A pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics, 2022 : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme/5998-a-pied-d-oeuvre-mettre-les-pietons-au-coeur-de-la-fabrique-des-espaces-publics.html>
- CEREMA, La concertation classique « code de l'urbanisme » (concertation "classique" : <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-concertation-classique-code-lurbanisme>

Podcast et webinaires

- Ciudad Hub « De las estrategias a los cambios reales », Xavi Matilla : <https://www.ciudadhub.com/post/de-las-estrategias-a-los-cambios-reales>
- Cadre de Ville, Rendre l'espace public favorable aux piétons, 23 mai 2023 : <https://www.cadredeville.com/announces/2023/04/13/webinaire-du-23-mai-2023-lespace-public-favorable-aux-pietons>
- Idealco, Bilan & Pérennisation des aménagements cyclables de transition, 1er avril 2021 : <https://www.idealco.fr/formation/bilan-perennisation-amenagements-cyclables-transition-14692>
- ADEME, Webinaire Aménagements piétons expérimentaux, 16 janvier 2023 : <https://www.dailymotion.com/video/x8rjnnl>

Accessibilité universelle

- L'accessibilité universelle sur le site du gouvernement : <https://handicap.gouv.fr/accessibilite-universelle>
- La stratégie handicap et accessibilité universelle parisienne : <https://www.paris.fr/pages/strategie-parisienne-handicap-inclusion-et-accessibilite-universelle-2021-4657>
- Le Fascicule 5 du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal sur les aménagements piétons universellement accessibles : https://societelogique.org/doc/2_Fasc_5_Amenagement_pietons_AU.pdf

Documentation par projet

- Vision Zero, Pedestrian Safety and Older New Yorkers, New York City, 2022 : <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/pedestrian-safety-older-new-yorkers.pdf>
- Superilla Barcelona : Barcelona 2015-2023. PDF en téléchargement libre (en catalan) <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/129164>
- Barcelona Superilla : Livre (en catalan) <https://ajuntament.barcelona.cat/barcelonallibres/en/lilibres/barcelona-superilla>
- <https://bicibus.eu/en/>
- Revue Espaces : usages récréatifs des espaces fluviaux
- <https://jeparticipe.metropole.toulouse.fr/processes/pietonnisation-pont-saint-pierre>
- <https://metropole.toulouse.fr/mon-environnement/amenagement/mieux-relier-les-quartiers-des-deux-rives-de-la>
- <https://metropole.toulouse.fr/actualites/un-opera-urbain-en-2024>
- L'Institut Paris Region, Une expérimentation à Evry-Courcouronnes pour développer l'attractivité de Grand Paris Sud, note rapide n° 927, 2021.
- <https://evrycourcouronnes.fr/en-evolution/grands-projets/lurbanisme-transitoire/>
- Comune di Milano, Piazze Aperte, A Public Space Program for Milan : <https://portalril.org/contenido/Piazze%20aperte%20-%20A%20public%20space%20program%20for%20Milan.pdf>

Mobilités actives

- Les publications du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>, ou encore <https://www.cerema.fr/fr/actualites/abords-chemins-ecole-apaisement-du-quartier-retour#:~:text=Le%207%20d%C3%A9cembre%202023%2C%20une,que%20les%20supports%20de%20pr%C3%A9sentation>
- Les recommandations de la Fédération française de usagers de la bicyclette : <https://www.fub.fr/>
- Place aux piétons : <https://www.placeauxpietons.eu/>.
- Le portail national de l'écomobilité scolaire : <https://mobiscol.org/>
- Sur les coûts d'aménagements : <https://villes-cyclables.org/ressources/la-plateforme-des-couts/les-couts/amenagements>, ou encore la plateforme nationale « aides territoires » pour trouver les dispositifs de financement et d'ingénierie : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

Articles

- Paul Lecroart, L'urbanisme tactique : projets légers, grandes mutations ? 2020 : <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/lurbanisme-tactique-projets-legers-grandes-mutations/>
- L'Institut Paris Region, les Chroniques de la marche et de l'espace public : <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/chroniques-de-la-marche-et-de-lespace-public/>
- L'Institut Paris Region, les Chroniques de l'urbanisme tactique : <https://www.institutparisregion.fr/les-chroniques-et-dossiers/#.filtre-chroniques-de-lurbanisme-tactique>
- Le magazine numérique de l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR), articles sur le "design incitatif" et le "design actif" : <https://www.urbislemag.fr/>

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



APPROCHE TACTIQUE

Pour aménager les espaces publics autrement

L'approche tactique a été très médiatisée depuis la crise sanitaire. Elle offre de nombreux dispositifs pour améliorer et transformer les espaces publics.

Ce guide propose un éclairage sur la notion de l'approche tactique pour l'aménagement des espaces publics afin de l'expérimenter, voire la déployer. Il apporte des ressources opérationnelles et de nombreuses références afin d'accompagner la conception des espaces publics. Il s'appuie sur de nombreux entretiens réalisés avec des professionnelles et professionnels de la fabrique de la ville et sur de nombreuses publications.

