

Espaces publics et distanciation physique

Propositions pour le
réaménagement des espaces
publics en temps de
déconfinement... et bien après

04 / 2020



Parmi les nombreuses difficultés liées à la sortie du confinement, il convient de préparer le traitement des « sur-densités » piétonnes. Comment concilier le respect des règles de distanciation physique avec un maintien de la facilité de circulation et d'accès des piétons dans les lieux les plus fréquentés ? Comment garder ses distances dans des espaces publics physiquement contraints ? Comment concilier sur les trottoirs, les besoins de circulation piétonne et les usages statiques liés aux besoins d'attente ou aux besoins de pause de certains, comme les seniors notamment.

Ces questions se posent dans de nombreuses situations : espaces de promenades, parcs et jardins, places touristiques, entrées d'immeubles de bureaux, sorties de parking (sans parler du problème spécifique des transports collectifs, non abordé ici). Une réponse radicale a été donnée très tôt en interdisant l'accès à certains espaces comme les quais de Bordeaux par exemple. Une réponse partielle consiste à limiter la fréquentation, lorsqu'un périmètre de restriction d'accès peut être établi, c'est la manière dont a été géré l'accès à certains marchés de plein air. Symétriquement, pour conserver une densité d'usage au m² en conformité avec le mètre de distanciation, l'on peut accroître l'espace disponible (plutôt que de réduire le nombre d'usagers). Sans touristes, sans terrasses de café ou de restaurants, sans équipements culturels, et avec moins d'étudiants, Bordeaux va voir la mobilité piétonne se focaliser sur deux types de destination : les commerces, les établissements scolaires.

La démarche

L'a-urba propose en conséquence de s'intéresser au traitement des sur-densités liées aux commerces et aux établissements scolaires, qu'il s'agisse des flux piétons (circulation) ou des usages statiques (attentes, conversations...) de l'espace public.

Il est à noter que ce traitement peut concerner l'espace, son aménagement et son exploitation, mais aussi les rythmes d'usage, le temps (chrono-aménagement).

Un premier travail consistera à repérer les lieux tout particulièrement concernés, au regard des sur-densités potentielles (fréquentation/ espace disponible). Ce diagnostic s'appuiera sur des travaux existants (étude quartiers paisés) complétés d'informations ad hoc.

Des types d'intervention seront alors établis (en partie puisés dans la boîte à outils du guide des espaces publics ordinaires, en partie

spécifiques). On peut à ce stade anticiper quelques modèles types, liés à la fois à la diversité des agencements spatiaux et aux modalités d'usage (fréquentations, rythmes, activités).

Dans un premier temps en tout cas, ces propositions concerneront la seule commune de Bordeaux, très singulièrement concernée par cette problématique des sur-densités piétonnes.

Les aménagements proposés doivent permettre de répondre à l'urgence, mais aussi préparer l'avenir. Ils doivent être utiles dans la période de déconfinement, mais aussi faire sens à long terme.

Les objectifs recherchés

Deux axes de travail sont adoptés dans cette publication :

- Identifier les lieux potentiellement concernés par la sur-densité de piétons, notamment autour des établissements scolaires et des commerces à Bordeaux. On dressera ainsi une carte des lieux prioritaires d'intervention dans la ville lors du déconfinement.
- Illustrer deux interventions prioritaires -efficaces dans la réponse aux objectifs, faciles à mettre en œuvre dans

des temps très courts et à moindres coûts- sur ces deux types de lieux, à partir d'exemples.

Le type d'actions ainsi mobilisées pour répondre à une gestion de « crise » sera également l'occasion de donner à voir et de tester les leviers futurs d'un apaisement de la circulation automobile plus stratégique.

Ce sera aussi l'opportunité de remettre en lumière le grand oublié des politiques de mobilité : le piéton !

Distanciation physique : de quelle distance parle-t-on ?

La France, comme l'OMS, préconise le maintien d'une distance « sanitaire » pour limiter la propagation du virus établie à 1 m.

Cependant, d'après une récente étude belgo-néerlandaise, la distance à respecter est plutôt de 1,5 m à 2 m lorsque les personnes sont statiques, en intérieur ou en extérieur, et que la météo est calme et il en est autrement lorsque les personnes sont en mouvement. Dans le cas de la marche ou d'une activité physique, des mesures de distanciation plus grandes doivent être appliquées. Les chercheurs préconisent 4 à 5 m lors d'un footing, 10 m dans le cas d'un cycliste à vitesse modérée et 20 m pour un cycliste à vitesse rapide.



Devant des commerces de la rue Judaïque à Bordeaux

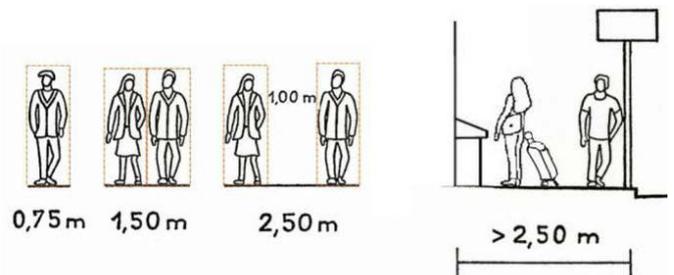
1 m minimum en statique pour un piéton
5 m pour un joggeur
10 à 20 m pour un cycliste (suivant sa vitesse normale ou rapide)

Un trottoir devenu bien minuscule !

Si l'on imagine que chaque piéton est augmenté d'une enveloppe corporelle virtuelle plus volumineuse, que chacun est dans une « bulle » de 2 à 4 m de diamètre... les trottoirs vont sembler bien minuscules pour se croiser aisément ou attendre au passage pour piétons.

Qui plus est, comme nous le voyons déjà pendant cette période inédite de confinement, le trottoir est devenu la salle d'attente de bien des services, commerces et équipements : prolongement naturel de ces attracteurs, la distanciation physique imposée engendre des files d'attente qui s'étendent en dehors des bâtiments.

L'enjeu est bien celui du rééquilibrage de l'espace public de voirie entre chaussée, aménagements cyclables et trottoir pour que les « modes actifs » puissent, dès les premières périodes de déconfinement, prendre une place importante, voire majeure, dans le retour à la mobilité. Concrètement, en sortie de confinement, il s'agit de profiter d'une voirie encore très peu chargée de voitures, pour rapidement donner plus de place aux piétons et aux cyclistes en utilisant des outils simples, peu coûteux et faciles à mettre en œuvre. Sans oublier de repenser les usages de l'espace public, même en solo.



La réglementation accessibilité prévoit une largeur minimale de cheminements sans obstacle de 1,40 m. Le Cerema recommande une largeur de 2,50 m pour les trottoirs. Cette recommandation concerne le trottoir banal sur lequel on chemine et où il n'est pas prévu de stockage de piétons. Le contexte actuel montre bien l'importance de ces exigences et que les règles de distanciation physique peuvent difficilement être respectées en-dessous de cette largeur de 2,50 m recommandée.

Quels aménagements pour les piétons lors de la phase de déconfinement ?
CEREMA, avril 2020

« Nous devrions aller vers de nouvelles géographies des espaces extérieurs et une nouvelle répartition des droits de chaque usage, et trouver des moyens de mettre en œuvre des espaces de calme, où les gens pourraient s'isoler sans se renfermer chez eux : s'isoler à l'extérieur », Michel Lussault.

Les espaces publics « prioritaires »

Lieux potentiels de sur-densité

Voies réglementées

- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30 km/h

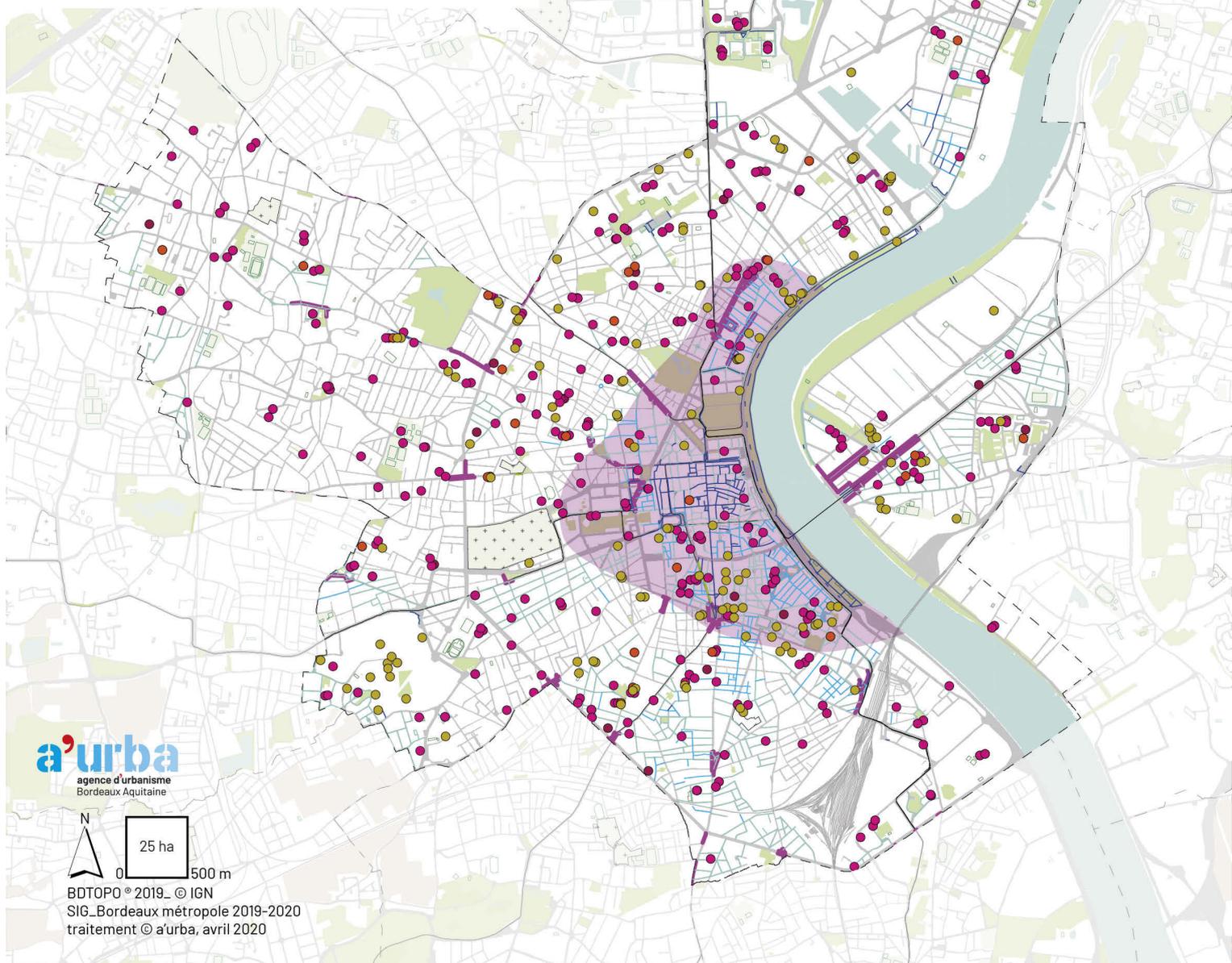
Équipements scolaires publics et privés

- École maternelle/primaire et petite enfance
- Collège
- Enseignement secondaire et supérieur

Polarités commerciales

- Linaire commercial (au titre du PLU 3.1)
- Secteur attractif de l'hypercentre

- Limite communale ville de Bordeaux
- Domaines publics
- Espaces de nature
- Agriculture / vignes
- Équipements en plein air / sportifs
- Cimetière
- Tramway
- Voies ferrées



Quels sont les endroits qui seront les plus fréquentés ?

La carte ci-contre offre une vue globale des secteurs de potentielle sur-densité piétonne au moment du déconfinement, à savoir les espaces publics desservant les établissements scolaires (publics ou privés) primaires (maternelles et élémentaires) et secondaires (collèges et lycées) ainsi que les concentrations de commerces. Elle met en exergue une densité d'attracteurs en intra-cours, le long des principales radiales d'accès au centre-ville mais aussi de manière plus disséminée dans l'ensemble des quartiers bordelais.

Pour les établissements scolaires :

Quels sont les effectifs habituellement et surtout à terme du déconfinement en « 3 vagues » concernant la reprise scolaire ? Un sondage récent pour France Inter et le Figaro a mis en évidence que deux français sur trois ne comptent pas renvoyer leurs enfants à l'école à partir du 11 mai. Qui plus est, pour garantir des classes de 15 élèves selon les recommandations du gouvernement, comment seront organisés les emplois du temps ? Ces données manquantes sont aujourd'hui cruciales pour mesurer la fréquentation des espaces publics aux abords des établissements.

Pour les commerces :

Quels sont les plus fréquentés habituellement, ceux qui seront susceptibles d'accueillir dans les mois à venir le plus de clients ?



Un doute majeur dans l'anticipation de la « sur-densité piétonne » : quels seront les comportements des usagers au sortir du confinement ?

Une attitude prudente incitant à se déplacer le moins possible ?

L'envie de profiter d'une liberté de mouvement et de déplacement retrouvée malgré les nouvelles contraintes ?



Une information-clé manquante : il n'existe pas de relevé exhaustif relatif à la largeur de trottoir à l'échelle du périmètre étudié.

Or pour bien préciser ces lieux prioritaires, il faudrait pouvoir croiser les générateurs de flux piétons à la largeur de trottoir à disposition pour cibler de manière prioritaire les secteurs les plus problématiques.



La carte ci-contre ne recense pas de manière exhaustive les commerces et services du quotidien présents sur le territoire bordelais. Cet exercice pourrait être complété, à court terme, en mobilisant d'autres sources de données telles que la base Siren produite par l'Insee ou le projet collaboratif de cartographie Open street map.



Pour programmer les interventions dans le temps, il nous faut pouvoir établir une véritable hiérarchisation des lieux, tant du point de vue de leurs caractéristiques que des facilités d'intervention. Ce travail doit donc être poursuivi.

La boîte à outils



Mesure à mettre en place à très court terme (TCT)

Le Guide de Conception des Espaces Publics de Bordeaux Métropole (GCEP) et l'étude « Apaisement des quartiers intra-boulevards » comprennent des références d'aménagement intéressantes, centrées sur la promotion d'un meilleur équilibre entre les modes, et notamment un meilleur confort piéton et cycliste. Plusieurs solutions y sont proposées, des plus soft aux plus complexes, elles doivent être adaptées au contexte, à l'objectif et à l'ambition désormais recherchés : garantir une distanciation physique aux usagers. Les différents outils

mobilisés doivent ainsi poursuivre deux objectifs : donner de l'espace aux modes doux, et en particulier aux piétons, et rendre bien visible et appropriable cet espace ; traduire spatialement, notamment pour les publics scolaires, l'interdistanciation à respecter pour garantir la sécurité sanitaire des piétons.

Le GCEP est consultable à l'adresse internet suivante :

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Bordeaux-Metropole-s-engage/Nouvelles-modalites-d-amenagement-des-espaces-publics>

La synthèse du référentiel « quartiers apaisés » est consultable à l'adresse internet suivante :

<https://www.aurba.org/productions/apaiser-le-traffic-au-sein-des-quartiers-intra-boulevards-de-bordeaux/>

Les changements comportementaux



- Décaler les horaires d'entrée / sorties des écoles (de 10' par exemple devant les écoles) ;
- Proposer des créneaux horaires aux clients des magasins ?
- Demander qu'un seul parent accompagnateur pour le(s) enfant(s) scolarisé(s) ;



- Mettre en place un ramassage scolaire en bus ou pédibus tout en garantissant les mesures de distanciation physique ;
- Encourager la poursuite du télé-travail pour désengorger les flux d'heure de pointe du matin et du soir.

Réglementation et chrono-aménagements

- Baisser les vitesses VP à 30 km/h maxi, voire à 20 km/h dans les lieux qui concentrent le plus de piétons et cyclistes (meilleure cohabitation > meilleure distanciation) ;
- Fermer temporairement des voies aux VP pour proposer plus d'espaces publics aux modes doux à certaines heures de la journée (heures de pointe notamment) : fermeture des rues d'écoles aux horaires d'entrée/sortie et piétonisation des rues commerçantes aux heures d'affluence. Afin de



dédier plus de surface d'espaces publics aux modes doux ;



- Neutraliser les places de parking dans les rues des écoles / rues commerçantes pour agrandir le trottoir (ligne de peinture) ;
- Instaurer intra-boulevards ou au moins intra-cours une vaste zone de rencontre où piétons sont prioritaires et pourront descendre sur la chaussée pour marcher (voitures non prioritaires et limitées à 20km/h maxi).

RÉGULATION AUTOMOBILE

S'appuyer, à court terme, sur des mesures efficaces, peu onéreuses et faciles à mettre en place pour prévenir ou réguler la vitesse automobile

À court terme, généraliser la réglementation de la zone apaisée (zone 30 ou zone de rencontre) en veillant à la cohérence globale du dispositif et à sa lisibilité et modifier ponctuellement le plan de circulation pour limiter les itinéraires malins et les voies rectilignes.

Prendre, si nécessaire, des mesures complémentaires ponctuelles : marquages au sol au droit de lieux sensibles (écoles) ou dangereux (chicanes, bandes mixtes modulables...).



Fermer temporairement une rue
78th street, New York.



Aménager une zone de rencontre
Rue Notre-Dame, Bordeaux



Expérimenter des dispositifs ponctuels pour réduire la vitesse
Chicanes temporaires, Philadelphia. Crédit : Better Blocks

Aménagements simples/rapides/reproductibles

- Modification de la réglementation (sens interdit, sens unique, limitation de vitesse, limitation de stationnement) ;
- Aménagements à l'aide du matériel réglementaire de signalisation de chantier (bornes, balises, peinture orange) ou autre ;
- Mettre en place une charte graphique unique pour l'ensemble des actions « coronavirus » : logo/teinté de peinture harmonisée/ruban ultra-adhésif ;
- **Agrandir les trottoirs (2,5 m minimum) avec ligne sur la chaussée pour pouvoir se croiser tout en respectant la distance minimale ;**
- **Proposer des flèches « sens de circulation » sur les trottoirs trop étroits (< 2,5 m) pour éviter les croisements en double sens ;**
- **Dessiner un mètre géant pour rappeler le mètre minimum d'espacement ou avec un pochoir ludique multiplier le même logo tous les mètres ;**
- **Dérouler des linéaires de piste cyclable, plutôt bilatérale unidirectionnelle (1,5 m minimum) à l'aide de marquage au sol / de plots ;**
- Y apposer un marquage tous les 10 m pour du vélo normal/20 m pour du vélo rapide (distance sociale raisonnable en mouvement)/tous les 1 m aux feux (en statique).



TRAITEMENT GRAPHIQUE

Traiter harmonieusement l'ensemble des actions afin de garantir une bonne visibilité du dispositif et un marquage de tout le territoire ciblé

À court terme, généraliser un traitement simple des seuils, des trottoirs et des pistes/bandes cyclables par l'utilisation de bandes de peinture (linéaires) et de logos (ponctuels)

À moyen terme, imaginer des aménagements plus travaillés et expérimenter.



Marquer l'agrandissement de trottoirs

Zone 20 km/h, Nevers. Crédit : Christophe Masson



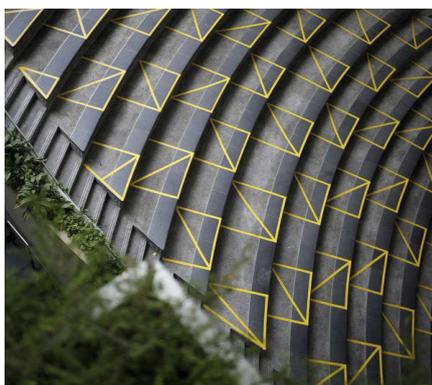
Expérimenter et signaler les trottoirs élargis

Extension de trottoirs, Jersey City (E.-U.).
Crédit : Street Plans



Aménager des entrées de quartiers apaisés

Quartier de Surry Hills, Sydney. Crédit : Carly Earl



Marquer les espaces d'attente

sur un parvis devant une école par exemple



Imposer le même logo rappelant la distance de sécurité sur tous les espaces de pause/d'attente



Formaliser un parcours piéton et cyclable

Malgrat de mar, Barcelone

ESPACEMENT DES PIÉTONS

Continuité, fluidité, accessibilité et largeur des parcours :
encourager, faciliter et sécuriser les déplacements des piétons

Concentrer, à court terme, les mesures en faveur des piétons notamment sur les trottoirs étroits (<2.50) et concentrant de nombreux piétons. Assurer, à moyen terme, la continuité des trottoirs pour encourager et faciliter les déplacements en désencombrant l'espace et par des aménagements ponctuels. Déployer une signalétique innovante au service et à la portée du piéton.



Élargir les trottoirs avec des plots



Proposer une signalisation dédiée pour élargir les trottoirs

Ligne verte, Nantes. Crédit : lesfleursxrebelles



Signaliser de manière ludique les zones piétonnes

Boulevard Léon-Bureau, Nantes

ESPACEMENT DES VÉLOS

Donner une vraie place aux vélos en multipliant les actions d'incitation et de sécurisation

Diffuser largement et à court terme les mesures simples déjà existantes (cédez-le-passage, contre-sens, etc.). Renforcer l'offre de services à destination des vélos. Améliorer et sécuriser les conditions de déplacements des cyclistes (création de refuges vélo et identification de secteurs ou parcours « vélos friendly », aménagement de sas vélo avec rappel de la distance de sécurité de 1 m par marquage au sol).



Matérialiser les bandes cyclables

Cours Maréchal-Juin, Bordeaux



Services deux roues

Pompe à vélo, Genève. Crédit : Université de Genève



Section « vélo friendly »

Vélo-rue rue Dandicolle, Bordeaux

GESTION DU STATIONNEMENT

Réguler le stationnement pour libérer l'espace public et pouvoir agrandir les trottoirs

Supprimer le stationnement sur chaussée au droit des commerces et équipements scolaires, sauf pour du stationnement livraison ou courte durée. Inciter au report du stationnement de longue durée en dehors de la voirie et encourager le stationnement mutualisé et/ou foisonné.

Instaurer du stationnement résidentiel nocturne dans les secteurs nécessitant une libération de l'espace public, en particulier dans les zones de rencontre ou au droit de certains lieux concentrant des usages (équipements, commerces) pour privilégier la visibilité.



Reporter le stationnement en dehors de l'espace de la rue

Avenue Émile-Counord, Bordeaux



Ne pas multiplier le mobilier anti-stationnement trop encombrant

Urban terrasse, Paris. Crédit : Damien Gires - Le Plan B



Réguler le stationnement jour/nuit

Gare de Horgen, Suisse. Crédit : Platino

Mobilier urbain

- Malgré la distanciation physique, créer les conditions pour se poser, profiter d'une vue, observer ;
- Proposer du mobilier mobile afin de pouvoir déplacer son assise en fonction de l'emplacement des autres usagers ;
- Utiliser un mobilier peu cher en bois de palette par exemple, façon « chair bombing » ;
- Implanter du mobilier fixe individuel (chaise ou assise à une place) ;
- **Sur les bancs en place, coller le logo-mémo « rappel de la distanciation physique » pour inviter les usagers à s'espacer ou faire des croix sur les assises non disponibles (plutôt que de condamner l'ensemble du banc).**



CONFORT DES PIÉTONS

Lieux de pause et d'agrément : proposer des éléments de confort aux piétons tout en garantissant la sécurité sanitaire des usagers

Transformer le mobilier existant pour imposer les distances sécuritaires. Proposer de nouveaux lieux d'agrément ou de pause sur les trottoirs élargis, dans les nouveaux espaces piétonniers ou zones de rencontre, répondant au critère de distanciation physique.



Supprimer des places



Implanter du mobilier individuel fixe
Stationsstraat, Sint-Niklaas. Crédit : Dirk Vertommen



Proposer du mobilier individuel, à bonne distance et adossé aux potelets
Paris



Aménager la pause
Piétonnisation de la Place Royale à Bruxelles; Crédit : Vraiment Vraiment



Proposer du mobilier mobile
Des chaises à déplacer à bonne distance



Proposer du mobilier mobile « do it yourself »
Chair-bombing

Quelle stratégie d'accès à l'hypercentre bordelais ?

Comment concilier l'enjeu d'accessibilité aux commerces de l'hypercentre bordelais pour des clients et usagers provenant de l'extérieur des quartiers et la nécessité de libérer, la et nécessité de libérer de l'espace public au profit de la sécurité des piétons ?

Les commerces et écoles bordelais disposent généralement de peu d'espace public immédiatement disponible. Les trottoirs étroits sont d'une largeur insuffisante pour permettre aux clients et piétons de respecter les règles de distanciation physique, qu'ils se déplacent ou qu'ils attendent devant les écoles et commerces.

Pour répondre à ces besoins, il faut opérer des arbitrages avec les autres usages de la chaussée : la circulation et le stationnement automobile. Mais actionner l'un de ces leviers exige une vision globale de l'accès à l'hypercentre de Bordeaux.

Plusieurs scénarios d'action graduée peuvent être envisagés

- **L'apaisement généralisé par l'action réglementaire :** la « zone de rencontre » qui rend le piéton prioritaire sur l'espace public. La voiture y a sa place sans autres restrictions que la vitesse (qui ne doit pas excéder 20km/h) et le principe de respect des usagers vulnérables, considérés comme prioritaires, que sont les passants, cyclistes, enfants jouant sur la chaussée... En revanche **la zone de rencontre, si elle se limite à un aspect réglementaire, ne règle pas le problème d'espace** : pour que la voiture puisse passer, puisqu'elle en a le droit, les piétons doivent s'écarter du milieu de la chaussée. Dans les rues étroites, cela signifie monter sur un trottoir étroit et risquer de se retrouver trop près d'autres personnes.
- **La restriction d'accès : à la manière du centre-ville de Nantes ou des Zones à Trafic Limité (ZTL) italiennes,** le principe est celui d'un **périmètre d'accès interdit à la voiture sauf véhicules autorisés** (riverains, livraisons, services d'urgence, transports collectifs, artisans...). Ce principe diminue fortement le nombre de véhicules circulant dans le périmètre, et donc réduit statistiquement la probabilité pour un piéton de devoir s'écarter du centre de la chaussée pour se réfugier sur le trottoir. A Nantes, depuis octobre 2012, le double enjeu de réduction de la congestion du trafic et d'amélioration de son réseau de transports collectifs a conduit la métropole à restreindre l'accès aux axes irriguant les aires piétonnes du centre-ville aux bus, taxis, riverains, PMR, résidents, commerçants, livreurs etc. sur **simple affichage d'un macaron** sur le pare-brise. Cette mesure se rapproche de l'attestation utilisée par chacun en période de confinement et peut entrer dans les mœurs si elle est expliquée.
- **La suppression du stationnement au profit de l'espace piéton, dans toutes les rues où le trottoir est d'une largeur inférieure à 2,50 m,** tout en laissant circuler l'intégralité des véhicules sans restriction. Cette mesure suppose d'organiser les conditions d'accès des clients et salariés du périmètre par d'autres moyens (vélo, marche, transports collectifs), et de trouver d'autres lieux de stationnement pour les véhicules des riverains (par exemple mobiliser une partie des parkings en ouvrage du centre-ville ou à proximité).
- **La combinaison des deux mesures précédentes : interdiction d'accès à tous les véhicules sauf livraisons et urgences, et la suppression du stationnement** au profit de la circulation des piétons et de l'attente devant les commerces, à l'image du piétonnier bruxellois qui maintient quelques axes circulés au sein d'un grand périmètre piétonnisé. Pour être compréhensible et acceptable, cette mesure devrait :
 - **Soit être appliquée sur un vaste périmètre d'un seul tenant** (exemple : l'intra-cours), ce qui présenterait l'avantage de la lisibilité mais inclurait des rues non commerçantes et donc restreindrait très fortement la capacité en stationnement notamment résidentiel : dispose-t-on des offres alternatives suffisantes dans les quartiers voisins et en parkings en ouvrage ?
 - **Soit être ajustée à une multitude de périmètres restreints les plus commerçants,** ce qui serait plus ciblé à chaque fois sur la ou les rues concernées, avec un impact moindre sur les capacités en stationnement, mais complexifiant fortement le plan de circulation et donc la compréhension et le respect de la mesure. Il conviendrait de barriérer les rues concernées et d'adapter de nombreux sens de circulation pour être certain du respect de la mesure.

Sur les plus grands axes irriguant le centre, il est difficilement envisageable de supprimer la circulation. En revanche, le stationnement y demeure un levier, en particulier aux barrières et sur les voies pénétrantes dans bordeaux où les trottoirs sont étroits. Un arbitrage serait à faire entre la nécessité du stationnement pour l'accès à ces commerces qui cumulent passage et proximité, et le besoin d'espace devant leurs accès pour organiser la file d'attente des clients. A minima quelques places de stationnement devraient pouvoir être supprimées pour assurer ce besoin.

Ces mesures peuvent être permanentes ou temporaires: le stationnement peut par exemple être à nouveau autorisé la nuit, après les horaires de fermeture des commerces. Cependant cette temporalité ferait face à plusieurs écueils :

- Le non respect des horaires et la persistance de véhicules stationnés en journée ;
- Le besoin accru de personnel pour faire respecter la mesure et le cas échéant verbaliser les véhicules stationnés en dehors des heures autorisées ;
- L'incitation à utiliser sa voiture en journée, ce qui n'est pas l'objectif recherché ;
- La création de flux artificiels de véhicules de riverains déplaçant leur véhicule pour respecter les plages horaires.

Quelles mesures compensatoires à la suppression du stationnement sur l'espace public ?

- **Gratuité ou tarif réduit dans les parkings souterrains pour les riverains** (approche par zone, par exemple limitée aux foyers déjà dotés d'un abonnement résident. Cette solution supposerait une compensation financière aux opérateurs de stationnement par la Mairie et ne pourrait donc être que transitoire.);
- **Mobilisation temporaire d'espaces dédiés au stationnement des véhicules inutilisés par les riverains** : Esplanade des Quinconces, parkings relais le long du tramway, parking du Parc des Expositions (6000 places)...
- **Encouragement et sécurisation de la pratique massive du vélo** pour accéder aux périmètres de limitation de la circulation et/ou du stationnement ;
- **Espaces nombreux dédiés au stationnement des vélos à toutes les entrées du périmètre** : la cohabitation piétons – cyclistes risque d'être difficilement compatible avec le respect de la distanciation physique. À l'intérieur du périmètre, demander aux cyclistes de pousser vélo à la main, à l'instar des centres-villes piétonniers allemands depuis plusieurs décennies.

La stratégie de mise en œuvre des actions

Un accélérateur des politiques publiques

- Conception de ces actions comme des leviers futurs pour un meilleur apaisement des quartiers / puissant accélérateurs du déploiement du réseau modes doux métropolitain ;
- Façon aussi de remettre en lumière le grand oublié des politiques publiques : le piéton !
- Laboratoire pour tester une organisation nouvelle de la ville... vers une pérennisation de ces aménagements temporaires ?

Construire un dispositif efficace et peu coûteux

- Définir la vocation de chaque rue du réseau d'espaces publics ;
- Changer l'ambiance des rues selon leur vocation pour faire évoluer les comportements ;
- Être souple dans les modes de faire en définissant le mode d'intervention adapté au regard des besoins et des urgences.

Des préfigurations avant pérennisation ?

- S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les espaces publics à la distanciation physique, en s'appuyant sur des collectifs locaux habitués à ce genre de démarche
- Aménager à faible coût et rapidement des espaces publics ;
- Évaluer les usages qui en sont fait ;
- Améliorer les aménagements si besoin ;
- Transformer les aménagements temporaires/d'urgence en aménagements pérennes ;

Rendre le dispositif lisible pour accompagner le changement

- Programmer des interventions simples et répétées ;
- Associer la population aux réflexions pour une plus grande appropriation du projet ;
- Déployer une campagne de communication ambitieuse tout au long du processus (du diagnostic à l'évaluation) pour accompagner le changement.

Étude de cas

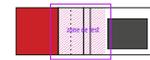
Devant une école

RUE CAZEMAJOR / COURS DE L'YSER

Piétonnisation temporaire d'un espace pour garantir la distanciation physique des usagers.



MODIFIER LES SENS DE CIRCULATION



FERMER TEMPORAIREMENT UNE VOIRIE POUR PROPOSER UNE PLUS GRANDE SURFACE DE DÉAMBULATION ET D'ATTENTE AUX MODES DOUX



IDENTIFIER AU SOL DE FAÇON PONCTUELLE LA ZONE APAISÉE & FACILITER LES DISTANCIATIONS PHYSIQUES

PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX IDENTIFIÉS

- Un pôle d'équipements (groupe scolaire + lycée) qui génère des pratiques quotidiennes intenses ;
- Un afflux important d'écoliers et de lycéens, des conflits d'usages potentiels (itinéraires malins, entrées et sorties des écoles, flux d'élèves) ;
- Une impossibilité dans l'état de garantir une distanciation physique pour les piétons à la fois en mouvements (flux) et en statique (attente entrées/sorties) ;
- Un espace partiellement réaménagé le long du cours de l'Yser mais peu d'espaces d'agrément proposés et une largeur de trottoir insuffisante à la fois sur le cours et dans la rue.

ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION

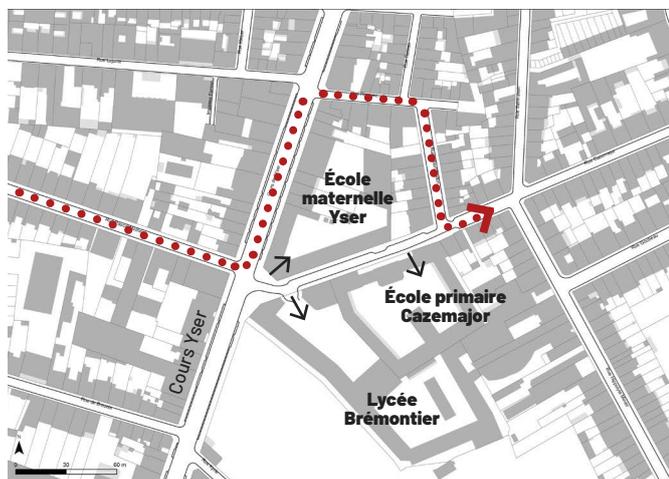
À très court terme

- Mise en place d'un schéma de circulation permettant d'envisager la fermeture d'une portion de la voie ;
- Installation d'un large marquage au sol selon la charte façon damier, indiquant aux piétons et aux cyclistes leur espace de déambulation ainsi que leur espace d'attente (dans les cases bleues ou blanches) ;
- Offre de stationnement vélos supplémentaire.



À moyen/long termes

- Aménagement de lieux de pause en lien avec le lycée et de lieux d'attente dédiés aux parents pour les écoles maternelle et élémentaire : mobilier individuel / mobilier mobile ;
- Installations d'espaces verts et récréatifs pour les enfants du quartier ;
- Ouverture des cours d'écoles le week-end pour proposer des aires de jeux dans un quartier qui en manque cruellement ;
- Possibilité d'organiser des ateliers participatifs de co-construction du projet avec les usagers (écoles, associations, habitants, etc.) pour mieux transformer cet espace en vue de sa pérennisation ;
- Fermeture totale ou temporaire de la voie (renvoi sur la voie Riausac).



Proposition d'une identité visuelle permettant une lisibilité immédiate des actions : par exemple, un damier bleu et blanc, indiquant aux piétons et aux cyclistes leur espace de déambulation ainsi que leur espace d'attente.



Dans une rue commerçante

COURS PORTAL

Élargissement des trottoirs d'une artère commerçante et apaisement de la circulation



INCITER LE
REPORT DU
STATIONNEMENT
EN DEHORS DE
L'ESPACE PUBLIC



AMÉNAGER SUR
UN TROTTOIR
ÉLARGI PAR UN
MARQUAGE AU
SOL

PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX IDENTIFIÉS

- Polarité commerciale du quartier des Chartrons, le cours Portal est une artère commerçante majeure qui génère des pratiques quotidiennes intenses, avec une circulation des véhicules dense et le passage de deux lignes de bus (4 et 15) ;
- Une chaussée très large (10 m) avec un double sens de circulation et du stationnement bilatéral ;
- Quelques portions de l'espace public larges le long du cours (au droit de la rue Saint-Joseph) et dans la majorité du linéaire des trottoirs entre 1,80 m et 2 m de large, mais qui sont dans la plupart des cas occupé par des devantures de commerces (étals, panneaux, terrasses) ;
- Un axe piéton très emprunté, entre l'hypercentre et le quartier des Chartrons, qui manque d'ombrages ;
- Un possible report des places de stationnement dans les rues alentour malgré une pression sur le stationnement dans le quartier (rues payantes et gratuites).

ÉLÉMENTS DE PROGRAMMATION

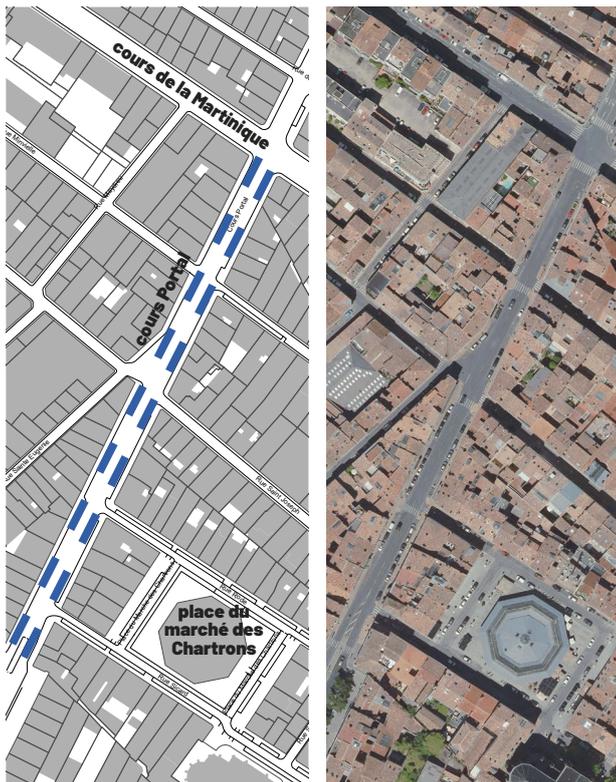
À très court terme

- Régulation automobile avec la réglementation du cours en zone 30 ;
- Suppression des deux files de stationnement, entre la place Paul Doumer et le cours de la Martinique ;
- Aménagement de places de stationnement minute dans les rues adjacentes au cours ;
- Conservation des places dédiées aux livraisons et PMR existantes ;
- Marquage au sol à la peinture de la nouvelle extension de trottoirs sur l'espace qui était occupé par les véhicules stationnés selon l'identité visuelle choisie.



À moyen/long termes

- Aménagement d'un mobilier urbain propice à l'attente individuelle (espacement tous les 1,5 m voire 2 m de plots permettant de s'asseoir pour patienter devant les commerces) et éventuellement d'un système d'ombrage ou de végétation entre les façades pour rendre plus vivables la circulation et l'attente des piétons ;
- Pérennisation du dispositif.



Proposition d'une identité visuelle permettant une lisibilité immédiate des actions : par exemple, un damier bleu et blanc, indiquant aux piétons et aux cyclistes leur espace de déambulation ainsi que leur espace d'attente.



Annexes / Articles de presse

11 recommandations des sénateurs pour une réouverture des établissements scolaires dans de bonnes conditions



From www.banquedesterritoires.fr - Today, 10:33

La commission de la culture et de l'éducation du Sénat a publié le 23 avril 2020 ses recommandations pour que la réouverture des établissements scolaires fixée au 11 mai 2020 se fasse "dans des conditions sanitaires et pédagogiques satisfaisantes".

Le covid19 sera-t-il l'accélérateur de la gratuité des transports en France ?



From www.urbislemag.fr - Today, 11:11

Confinés, les Français ont réduit leurs déplacements à leur strict minimum. Ils font aussi le choix de privilégier les modes de transport qui leur semblent les moins risqués : la voiture individuelle, le vélo et la marche à pied. Comment assurer la pérennité des réseaux de transports urbains dans ce contexte ? Si le gouvernement vient d'annoncer le port du masque obligatoire à partir du déconfinement du 11 mai dans tous les moyens de transports, les collectivités locales

sont déjà depuis longtemps à la manœuvre pour tenter de sauver leurs bus, leurs trams et leurs métros. Leur arme ? La gratuité.

Déconfinement : des pistes cyclables temporaires en Seine-Saint-Denis



From www.environnement-magazine.fr - Today, 10:29

Le Département de la Seine-Saint-Denis s'engage, après le déconfinement, à créer des pistes cyclables temporaires.

Réouverture des commerces le 11 mai : vers des protocoles par secteur d'activité



From www.banquedesterritoires.fr - Today, 10:31

Le gouvernement a franché. Tous les commerces pourront rouvrir leurs portes le 11 mai 2020, sous réserve de respecter des mesures sanitaires suffisantes. Des protocoles de déconfinement doivent être élaborés dans ce sens par les services de l'Etat, les syndicats et les fédérations de commerçants de chaque secteur d'activité.

Comment penser la ville déconfinée ? Inspirations singapouriennes.



From www.demainlaville.com - Today, 10:14

Pour penser le déconfinement de nos villes, il faut regarder ailleurs. Et notamment du côté de Singapour : à l'heure où la France était à l'arrêt, la cité-Etat est longtemps parvenue à contenir l'épidémie, en permettant à ses habitants d'y vivre une vie quasi « normale ». Aujourd'hui, l'expérience singapourienne doit nous inspirer, et nous aider à adapter l'espace urbain à la « vie avec » le virus.

La distanciation sociale en images, partout dans le monde



From www.courrierinternational.com - Today, 09:15

Éviter les autres, se contorsionner parfois, garder ses distances toujours : de Las Vegas à Jérusalem, de Moscou à Kuala Lumpur, un tour du monde en photo des "nouveaux rituels" urbains imposés par la pandémie de Covid-19 et qui n'ont pas fini de nous surprendre.

Distanciation sociale : faut-il être encore plus éloignés en courant ou à vélo ?



From www.numerama.com - Today, 09:14

Des chercheurs en aérodynamique ont présenté leurs premiers résultats sur la propagation des gouttelettes (postillons, éternuements, toux, etc.) dans le flux créé derrière un coureur ou un cycliste. Cela permet de donner des recommandations sur les distances à conserver pendant l'exercice.

Covid-19 : pourquoi la distanciation sociale varie-t-elle d'un pays à l'autre ?



From www.libération.fr - Today, 09:12

Si l'OMS comme la France recommandent de maintenir au moins 1 mètre de distance avec les autres pour éviter la propagation du virus, d'autres pays vont jusqu'à conseiller le double.

Des pistes cyclables provisoires pour offrir une alternative aux RER



From www.iledefrance.fr - Today, 09:09

La Région va investir 300 millions d'euros dans le réseau de voies cyclables en Île-de-France et dans des pistes cyclables provisoires qui permettront les déplacements à vélo sécurisés à la sortie du confinement.

Coronavirus closures are making it even harder to access public space



From www.curbed.com - Today, 09:07

Closed parks have made it harder to access public space. But for some neighborhoods, it was never easy.

Déconfinement : comment réaménager l'espace public pour les piétons



From www.lagazettedescommunes.com - Today, 09:05

L'un des enjeux du déconfinement est de permettre aux piétons de respecter la distanciation physique dans l'espace public. Plusieurs pistes sont sur la table, dont la possibilité de piétonniser

Le marquage au sol envahit l'espace public en ce temps de pandémie



From www.immobilier.lefigaro.fr - Today, 08:52

EN IMAGES - En Asie et partout dans le monde, le ruban adhésif est devenu un nouvel élément architectural pour faire respecter la distanciation sociale. Et parfois, le résultat s'avère esthétique.

Comment le coronavirus va impacter l'urbanisme et les transports



From www.lecho.be - Today, 08:51

La Région bruxelloise prévoit d'aménager un certain nombre de zones de rencontres afin de permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler tout en respectant la distanciation sociale.

Quels aménagements pour les piétons lors de la phase de déconfinement ?



From www.cerema.fr - 23 April, 09:07

Avertissement : cet article est à compléter. Bien qu'en évolution, nous avons pris le parti de partager avec vous les éléments dont nous disposons déjà.

Aménagements cyclables temporaires et confinement: 500 acteurs de l'espace public réunis autour d'une séance de travail collectif inédite



From www.cerema.fr - 23 April, 18:37

Les mesures de confinement ont entraîné un effondrement du trafic individuel motorisé. L'espace libéré offre des possibilités d'aménagements cyclables temporaires pour les cyclistes qui sont obligés de se déplacer. Devant l'urgence d'agir pour préparer l'espace pour les modes lors du déconfinement, 500 acteurs de l'aménagement se sont réunis autour d'une séance de travail collectif inédite.

Francois Peron's insight:

Vous trouverez ici le replay du webinaire du mercredi 22 avril 2020 : la vidéo, et les supports de présentation.

Aménagements cyclables temporaires : de nouvelles voies pour le déconfinement



From www.banquedesterritoires.fr - 17 April, 09:40

Pour éviter un afflux trop important de voyageurs dans les transports en commun lorsque le déconfinement sera venu, des collectivités envisagent de faciliter l'usage du vélo par des aménagements cyclables temporaires, à l'image de ce qui se pratique déjà dans de grandes villes à l'étranger.

Pistes cyclables temporaires, bannissement des voitures : les grandes villes s'adaptent au coronavirus



From www.lesechos.fr - 20 April, 08:55

Plusieurs grandes municipalités, de Bogota à Berlin en passant par Mexico, ont profité de la baisse de la circulation automobile pour créer à la hâte de nouvelles infrastructures pour les cyclistes et les piétons. L'objectif : garantir la distanciation sociale pour les déplacements.

Comment l'espace public des villes pourrait être réaménagé pour faciliter la distanciation sociale



From www.lemonde.fr - 17 April, 08:46

En France et à l'étranger, on repense déjà l'organisation des rues pour tenir compte des impératifs de distanciation physique. N'hésitez pas à demander le texte intégral de cet article au Centre de doc.

Déconfinement : faut-il décaler les horaires de travail pour éviter la ruée dans les transports ?



From www.lemonde.fr - 24 April, 09:08

Timidement expérimenté auparavant, l'étalement des heures d'arrivée et de départ sur les lieux de travail peut être une solution aux contraintes de distanciation physique qui demeureront lors du déconfinement.

N'hésitez pas à demander le texte intégral de cet article au Centre de doc.

Demain (maintenant), l'espace public.



From autrementautrement.com - 23 April, 10:18

8 défis et quelques propositions pour que la distanciation physique durable ne nous fasse pas mourir de chagrin.

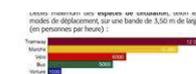
Le vélo sera au cœur de la mobilité post-confinement



From www.institutparisregion.fr - 24 April, 09:42

La Région Île-de-France vient d'apporter un soutien massif au projet de RER Vélo, proposé par le collectif Vélo Île-de-France et développé avec l'expertise de L'Institut Paris Region. Ce réseau cyclable à haut niveau de service et grande capacité, construit sur le modèle des transports en commun avec neuf lignes cyclables interconnectées reliant les grands pôles régionaux devrait être testé sur un mode partiel et provisoire dès l'après 11 mai 2020. Dominique Riou, ingénieur au département Mobilité et Transports de L'Institut, explique pourquoi booster le vélo en sortie de confinement en Île-de-France apparaît comme une des solutions pragmatiques pour que le système de transport collectif se remette en route sans se gripper, laissant davantage de place pour le piéton dans une ville restant peu polluée et apaisée.

S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les villes à la distanciation sociale



Cet urbanisme low cost, bricolé et agile permet d'adapter rapidement les villes à des besoins temporaires comme la distanciation... mais aussi à amorcer des transformations de long terme.

Sous la direction de : Jean-Marc Offner / Jean-Christophe Chadanson / Antonio Gonzalez-Alvarez

Chef de projet : Sophie Haddak-Bayce

Équipe projet : Louise Baixe, Valérie Diaz, François Péron

Crédits photo : a'urba sauf mention contraire