

Sujet élaboré par une cellule pédagogique nationale

EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2026

ÉPREUVE DE PROJET OU D'ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options, choisie par le candidat lors de son inscription.

Durée : 4 heures

Coefficient : 5

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

OPTION : DÉPLACEMENTS ET TRANSPORTS

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 42 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

- ♦ Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- ♦ Vous répondrez aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas...
- ♦ Pour les dessins, schémas, cartes et plans, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

Vous êtes ingénieur territorial, chef de projet espaces publics à la direction des transports et de la voirie de la communauté d'agglomération d'Ingémob (CAI). Cette intercommunalité regroupe 194 000 habitants et 17 communes, dont 5 de plus de 15 000 habitants.

En plus des compétences obligatoires, ainsi que de la compétence optionnelle « création ou aménagement et entretien de voirie et de parcs de stationnement d'intérêt communautaire », plusieurs communes ont transféré à la CAI la compétence voirie et espaces publics.

La CAI se veut exemplaire sur la gestion de son patrimoine voirie et souhaite équilibrer au mieux les dépenses, entre celles liées à l'amélioration du réseau routier et celles liées à l'apaisement des quartiers et l'amélioration du cadre de vie.

Néanmoins, avec son budget qui se réduit et le coût des matériaux qui augmente de plus en plus, la vice-présidente en charge des espaces publics a demandé à la direction transport et voirie de réfléchir à des solutions plus économes et plus agiles pour aménager les espaces publics, tout en améliorant le cadre de vie, les déplacements du quotidien et le partage de la voirie.

Ainsi, après avoir mené différentes études, la CAI envisage de s'engager dans la mise en œuvre d'urbanisme tactique pour dynamiser certains espaces publics à coût réduit.

Question 1 (5 points)

Le directeur des transports et de la voirie de la CAI vous demande de rédiger à son attention, une note sur l'urbanisme tactique dans l'aménagement de la voirie et des espaces publics. Vous y aborderez notamment :

- l'intérêt et les objectifs de l'urbanisme tactique, ainsi que son champ d'application,
- des exemples concrets de mise en œuvre,
- la coopération avec les parties prenantes,
- les implications en termes de durabilité et d'environnement.

Question 2 (9 points)

Le directeur des transports et de la voirie souhaite développer l'urbanisme tactique sur le territoire d'Ingémob, aussi bien sur les espaces publics gérés par la CAI que sur ceux non transférés. Il vous demande à ce titre de réaliser un « référentiel de conduite de projet ».

- a) Vous indiquerez les contraintes à prendre en compte pour mener des démarches d'urbanisme tactique efficaces dans l'aménagement de la voirie et des espaces publics de la CAI, et en préciserez les conditions de réussite. (2 points)
- b) Vous listerez des dispositions et outils de suivi afin d'évaluer l'impact des aménagements d'urbanisme tactique sur la circulation et la sécurité. (2 points)
- c) Vous proposerez sous la forme d'une « fiche technique » à l'attention des chefs de projet d'espaces publics de la CAI ou des communes membres une méthode pour conduire des démarches d'urbanisme tactique, en précisant les moyens à mobiliser. (2 points)

- d) Vous présenterez un plan de communication pour faire connaître au plus grand nombre le référentiel, et impulser sur le territoire des démarches d'urbanisme tactique. (3 points)

Question 3 (6 points)

Le président de la CAI souhaite mettre en œuvre dès la rentrée de septembre 2026 une démarche d'urbanisme tactique au niveau de l'accès à l'une des écoles du territoire : le groupe scolaire P. Kergomard (cf. Plan 1). En effet, de nombreux parents d'élèves se plaignent de l'espace exigu pour les piétons de cet accès, particulièrement encombré aux heures d'entrées et sorties.

- a) Vous proposerez une méthode de travail pour impliquer les acteurs locaux dans la démarche. (2 points)
- b) Vous dessinerez une esquisse de projet sur le plan n° 2. (2 points)
- c) Sur votre copie, vous justifierez vos choix d'aménagement d'espace public et développerez un mode opératoire échéancé. (2 points)

Liste des documents :

- Document 1 :** « L'urbanisme tactique : projets légers, grandes mutations ? » - Paul Lecroart - *Les cahiers de l'Institut Paris Région*, n°176 - 2019 - 5 pages
- Document 2 :** « Une voirie pour tous. Montreuil : l'acupuncture urbaine au service de la qualité d'usage de l'espace public » (extrait) - *Cerema* - mai 2020 - 5 pages
- Document 3 :** « Il est indispensable que l'urbanisme tactique soit adapté à la taille et aux caractéristiques de chaque territoire » - Maximilian Gawlik, Lisa Gaucher, Paul Lecroart - *L'Institut Paris Région* - 27 janvier 2022 - 3 pages
- Document 4 :** « Mobilité : "L'urbanisme tactique favorise le (re)vivre ensemble" » - Matthieu Poumarède - *lemonde.fr* - 24 avril 2020 - 1 page
- Document 5 :** « Exposition Co-urbanisme (6/9) : NYC Plaza Program à New-York » - *AMC* - 24 septembre 2015 - 1 page
- Document 6 :** « Barcelone : urbanisme tactique, une méthode géniale mais pas magique » - *julielabaca.com* - 2 mai 2020 - 3 pages
- Document 7 :** « Sécurisation aux abords des écoles : expérimentation d'une rue scolaire devant l'école Ferdinand-Buisson » - *quimper.bzh* - 21 avril 2023 - 2 pages

- Document 8 :** « Guide à l'usage des parents d'élèves et de la communauté éducative. Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer » (extrait) - *Rue de l'Avenir* - mars 2021 - 6 pages
- Document 9 :** « Droit à l'expérimentation et acupuncture urbaine » - *Nantes Métropole* - mars 2021 - 7 pages
- Document 10 :** « Paris La Défense lance une consultation d'urbanisme transitoire pour repenser l'aménagement du Parvis de La Défense, face à la Grande Arche » - *Paris La Défense* - mars 2025 - 2 pages

Liste des plans :

- Plan 1 :** « Plan de quartier de l'école P. Kergomard » - format A3 - 1 exemplaire
- Plan 2 :** « Propositions d'aménagement au niveau de l'école P. Kergomard » - format A3 - 2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie

Attention, le plan 2 en format A3 utilisé pour répondre à la question 3 est fourni en deux exemplaires dont un est à rendre avec votre copie, même si vous n'avez rien dessiné.

Veillez à n'y apporter aucun signe distinctif hors de l'éventuelle zone réservée à cet effet.

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées. Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.



Du parking au square populaire, le Pearl Street Triangle, dans le quartier DUMBO de Brooklyn, a été l'un des premiers sites du programme *Plaza* du Département de Transport de New York, créé dans le cadre d'un processus communautaire mené par les dirigeants de TOTEM (société immobilière et de design urbain).
PHOTO : TOTEM, totembrooklyn.com, @totembrooklyn

L'URBANISME TACTIQUE : PROJETS LÉGERS, GRANDES MUTATIONS ?

À Bogota, New York, Amsterdam, Paris et ailleurs, le futur s'invente *bottom-up* : connectés, agiles, créatifs, les citoyens passent à l'action pour expérimenter des solutions d'aménagement à court terme, petite échelle et faible coût. Les collectivités publiques intègrent de plus en plus ces approches tactiques et collaboratives à leurs stratégies. Mode éphémère ou mutation plus profonde ?

Paul Lecroart, urbaniste, L'Institut Paris Region

L'art de bâtir les villes emprunte parfois à l'art de la guerre. Le concept de « planification stratégique » est apparu dans les années 1990 comme réponse coordonnée à la crise urbaine née de la désindustrialisation : mettre autour de la table les grands acteurs publics et privés pour partager un diagnostic, une vision et des priorités, visant à concentrer les investissements sur les projets les plus à même de catalyser la régénération.

Les « plans stratégiques » ont aidé Barcelone, Birmingham, Copenhague, Lyon, Turin ou Pittsburg à se relancer. À Bilbao, le fameux « effet Guggenheim » peut être vu comme un volet tactique d'une stratégie portée depuis 1992 par l'association *Bilbao Metropoli-30*. Aujourd'hui, la pensée stratégique tend à s'insérer dans le processus d'élaboration de plans directeurs à long terme.

Mais tout stratégiques qu'ils soient, plans et grands projets *top-down* sont lents à se concrétiser dans les quartiers

et répondent mal aux attentes de leurs habitants. Le tournant des années 2000 en Europe et aux États-Unis voit des citoyens-activistes se réapproprier les espaces délaissés de la ville automobile ou post-industrielle. Objectif : réactiver des lieux oubliés en stimulant des usages inédits par l'occupation éphémère, l'expérimentation *in situ* et l'événementiel festif. Principes : des actions à petite échelle, rapides, légères, *low tech*. Ingrédients : du design, une pincée d'humour et... une maîtrise des réseaux sociaux.

ACUPUNCTURE TACTIQUE

Ce « *pop-up urbanism* » emprunte à « l'acupuncture urbaine », déployée en 1980-1990 dans les *favelas* de Curitiba par son maire, Jaime Lerner : comme pour la médecine chinoise, il s'agit de « faire réagir la ville en donnant un petit coup de pouce à certaines zones pour aider à la guérison et créer une réaction en chaîne »¹. Qualifiées d'« urbanisme tactique » par Mike Lydon en 2012, les « actions à court terme pour un changement à long terme »² s'inscrivent aussi dans l'histoire des luttes urbaines.

Au début des années 2000, villes et métropoles saisissent le potentiel de ces méthodes pour végétaliser les rues ou y stimuler des usages plus créatifs que celui d'y garer une voiture. Avec la crise de 2008-2009 et la réduction des budgets publics, le besoin d'agir vite et à faible coût pousse collectivités, citoyens et « urbartistes » à se rapprocher pour innover dans tous les domaines.

RETOUR SUR DES EXPÉRIENCES PIONNIÈRES

Bogota, Ciclovía

Bogota est la première ville à pratiquer la fermeture temporaire de grands axes comme outil de politique urbaine : 120 km de boulevards sont réservés les dimanches à quelque 1 à 2 millions de cyclistes, patineurs, joggeurs ou promeneurs, transformant la ville en un parc géant. Initié par un collectif en 1974, géré par le service des sports et loisirs depuis 1995, *Ciclovía* est le fer de lance d'une stratégie d'éco-mobilité et de santé publique, qui fait

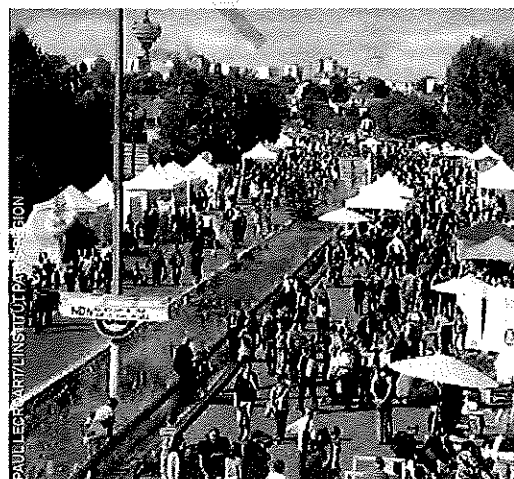
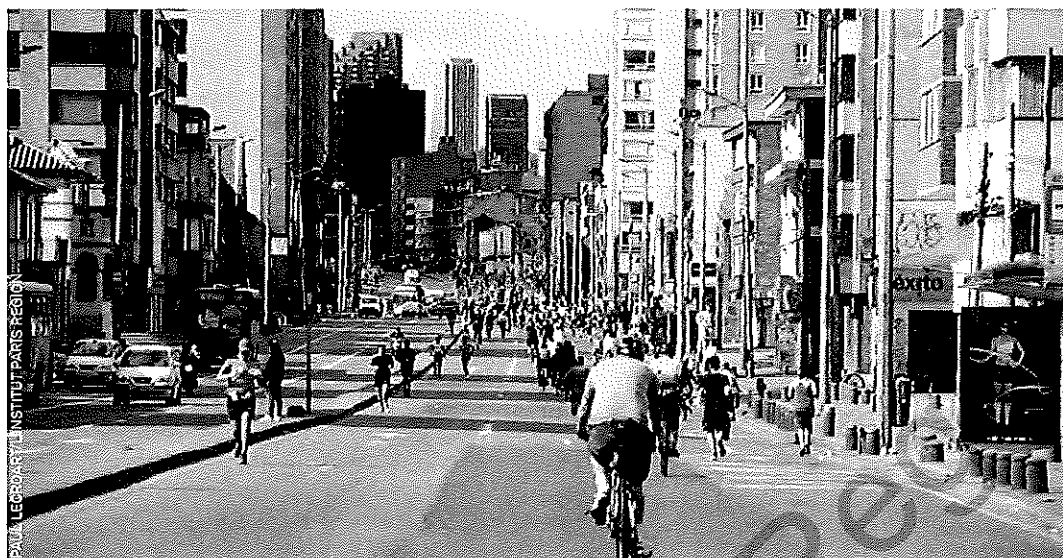
des émules dans plus de 60 villes, dont Buenos Aires, Cape Town, Lima, Los Angeles, Melbourne, Mexico, Miami, Rio, Santiago, São Paulo... et Paris.

Los Angeles, River Revitalization

Lorsque, en 1986, Lewis MacAdams, poète et activiste, crée l'association *Friends of the Los Angeles River (FoLAR)*, il sait que revitaliser le fleuve de Los Angeles est une mission presque impossible : canalisé, pollué, inaccessible, ce cours d'eau de 80 km, qui traverse 14 municipalités, est une vraie poubelle. Avec une poignée de volontaires, il lance des campagnes de nettoyage, des petits projets, et lève des fonds pour financer à la fois une action en justice, des études et du *lobbying*. Ces actions aboutissent en 1996 à l'approbation par le Comté d'un plan directeur de restauration ; en 2007, à l'adoption par la ville du *LA River Revitalization Masterplan* ; en 2014, enfin, au déblocage d'1,1 milliard de dollars pour la restauration de l'écosystème fluvial et sa valorisation urbaine et récréative. *FoLAR* change le regard des Angelenos sur « leur » fleuve et inspire des

LE BESOIN D'AGIR VITE,
À FAIBLE COÛT, POUSSE
À INNOVER DANS TOUS
LES DOMAINES.

PROSPECTIVES



Quelques expériences internationales d'urbanisme tactique ont influencé d'autres villes : *Ciclovía* à Bogota (en haut) ; San Francisco, *Pavement to Parks* (en bas, à gauche) ; Montreuil, « *La voie est libre* » (en bas, à droite).

projets à New York (*Bronx River Greenway*), Séoul (*Cheonggyecheon River Restoration*) et en Île-de-France (Les Amis de la Bièvre).

Amsterdam, Blijburg Beach

En 2003, les premiers logements du quartier IJburg sortent de terre, en même temps que la ligne de tramway les reliant au centre-ville. Problème : personne n'a envie d'habiter dans cette « ville nouvelle », prévue pour 45 000 habitants, construite sur des îles artificielles battues par les vents de sable. Tactique : la ville installe une plage pour l'été avec un *beach café*. L'endroit devient vite un lieu « branché » d'Amsterdam et relance la commercialisation des premiers lots et appartements.

San Francisco, Pavement to Parks

En 2005, trois designers de San Francisco (*Rebar Group*) occupent provisoirement une place de parking avec un « micro-parc » (des palettes, une pelouse synthétique et un banc !). « *Le changement est trop lent dans les administrations, alors on a décidé de faire nous-mêmes* » explique Matthew Passmore, l'un des mousquetaires du groupe³. Postée sur Internet, l'action rencontre un grand succès. En 2011, *Park[ing] Day*, journée mondiale de réappropriation des rues, donne lieu à 935 initiatives dans 162 villes, dont une centaine en Île-de-France. Elle inspire les programmes d'espaces publics augmentés de *Pavement to Parks* et *Street Plazas* à San Francisco (70 lieux traités en 10 ans) et le projet *Parklets* à Paris (2019)⁴.



HONG KONG, ENERGIZING KOWLOON EAST OFFICE. TACTIQUE ASIATIQUE

Kai Tak, l'ancien aéroport mythique de Hong Kong, est en reconversion au cœur de Kowloon East (KE) : un nouveau centre métropolitain (CBD2*). D'une étendue globale de 514 ha, dont 320 préalablement occupés par l'aéroport, ce projet recevra à terme 137 000 habitants et 100 000 emplois.

Créée en 2012 par le gouvernement, l'agence *Energizing Kowloon East Office (EKEO)* pilote la mutation de Kowloon East, utilisant le mode tactique comme levier de « *place making* » sur des sites délaissés.

« *EKEO stimule l'évolution des tissus industriels de Kwung Tong au travers d'actions modestes qui offrent des bénéfices pour tous (« quick wins »)* ** »

Indique Margaret Chan, *Senior Place Making Manager*. Exemples : l'opération *Walkable KE* a traité 65 traversées piétonnes, *Energizing Hoi Bun Road-*

Green a « relooké » une station de pompage et une déchetterie, et *Green Trail* a requalifié de petits espaces pour donner envie d'y séjourner.

Lancé en 2013, *Fly the Flyover* visait à convertir les dessous lugubres d'un viaduc autoroutier en lieux de vie sociale et artistique. En 2017, un appel à projet aboutit à la redynamisation de trois sites par l'installation, dans des conteneurs, d'une galerie d'art, d'une scène de spectacles, de kiosques-restaurants, d'une ferme urbaine, etc., gérés par une association.

Au travers des actions à faible coût, *EKEO* affiche les signes de la transformation à venir et donne aux habitants une place dans les interstices du grand projet urbain. ■

*Deuxième *Central Business District*.

**Interviewée par l'auteur à Hong Kong, 1^{er} juin 2018.

New York, Plaza Program

Lancé en 2009 par Janette Sadik-Khan, au département Transports de New York, l'aménagement tactique de Times Square est un électrochoc : en une nuit, ce carrefour routier de Manhattan se métamorphose en un salon de plein air à l'aide de peinture, de pots de fleurs et de transats (le mobilier prévu n'était pas prêt !). Succès immédiat : « *Les gens accourraient de partout. Ils ne parlaient pas de la fermeture de Broadway. Ils ne parlaient que des transats !* »⁵. Piétons et cyclistes y trouvent confort et sécurité, le trafic est fluidifié. Testé durant 6 ans, il préfigure l'aménagement final de 2015. Appliquée partout à New York, la formule permet de reconquérir à peu de frais 60 placettes en 7 ans.

Elle est adoptée depuis par Paris (« Réinventons nos places »), Montreuil et d'autres territoires d'Île-de-France.

Paris, Pionniers du Grand Paris⁶

En proposant dès 1994 de restaurer les berges de Seine entre Issy et Sèvres et d'en encourager les usages (jardinage, expositions, promenade), l'association d'insertion par l'écologie urbaine *Espaces* initie un processus, qui conduit en 2010 les élus des Hauts-de-Seine à renoncer à un projet de voie rapide. Celui-ci est remplacé par un boulevard paysager, mieux intégré au site (*Vallée Rive Gauche*, inauguré en 2018). À Paris, la fermeture dominicale de la voie Georges Pompidou en 1995

PROSPECTIVES

par le maire, Jean Tibéri, a-t-elle été tactique ? En tous cas, elle a ouvert la voie à la piétonisation d'une partie des berges, estivale d'abord, en 2002 avec *Paris Plages*, puis pérenne (mais réversible) à partir de 2013-2017, avec le *Parc des Rives de Seine*. À Montreuil, dès 2009, le festival annuel « La voie est libre », sur l'autoroute A186, est pensé comme un outil de co-construction d'un futur urbain alternatif pour les Hauts-de-Montreuil.

URBANISME EXPÉRIMENTAL

Les approches tactiques participatives s'intéressent à la réinvention de « biens communs » (rues, places, autoroutes ou rivières). Elles entrent en résonance avec les initiatives culturelles de valorisation éphémère de parcelles privées en friche, qui fleurissent depuis les années 1990 à Berlin, Leipzig, Amsterdam ou Paris, ouvrant la voie dans les années 2010 à ce que l'on qualifie parfois d'« urbanisme transitoire »⁷, l'activation de l'entre-deux temporel entre occupation initiale (souvent industrielle) et aménagement définitif, les usages transitoires pouvant fertiliser le projet urbain.

Pourquoi ces approches émergent-elles aujourd'hui comme des outils d'urbanisme à part entière ?

Tout d'abord, elles répondent à une certaine crise de la planification, perçue par les citoyens comme trop verticale, trop lourde, trop lente à changer le cadre urbain, dans un contexte où les modes de vie, les pratiques et l'économie évoluent sans cesse et de façon protéiforme. D'où parfois d'ailleurs des projets qui, à peine réalisés, sont déjà obsolètes dans leur conception. À ceci s'ajoute un doute quant à la capacité des grands projets et des montages public-privé « clés-en-mains » à répondre aux aspirations « ici et maintenant » des citoyens, surtout les moins favorisés.

Ensuite, un besoin de tester des solutions innovantes. À rebours de l'urbanisme technocratique des grands ensembles et des autoroutes urbaines, et de l'urbanisme figé des plans de masse des investisseurs, l'accent est mis sur le processus collectif de fabrication d'une

ville ouverte aux évolutions sociétales. Dans le contexte des transitions environnementales, sociétales et technologiques en cours, l'urbanisme tactique collaboratif propose une méthode expérimentale de recherche de solutions pratiques et réversibles, pour un développement plus durable⁸. Initiées au départ par des individus à fort capital social, ces méthodes sont en passe de trouver une place dans la palette ordinaire des politiques urbaines articulant vision, stratégie, tactique, grands et petits projets.

Enfin, l'accélération de la circulation des expériences et des modèles. On reconnaît aux citoyens la « maîtrise d'usage » de leur espace de vie. On voit qu'ils ont la faculté d'imaginer des futurs possibles pour leur métropole, comme l'a montré l'urbaniste Zef Hemel, avec l'élaboration du plan *Amsterdam 2040*⁹. Grâce aux réseaux sociaux, ils peuvent rapidement mobiliser des ressources pour tester des idées à l'échelle de leur quartier, d'une vallée, voire d'une région¹⁰. Cette intelligence collective distribuée, nourrie par l'arpentage, l'expérimentation *in situ*, les ateliers collectifs et les outils de visualisation partagée en temps réel, va-t-elle transformer chacun de nous en l'un des « 7 milliards d'urbanistes », pour reprendre la formule de l'architecte Alain Renk¹¹ ? ■

1. LERNER Jaime, *Urban Acupuncture*, Island Press, 2015.
2. LYDON Mike et al., *Tactical Urbanism*, Street Plans, 2012.
3. Interviewé par l'auteur à San Francisco, 24 avril 2011.
4. Interview de Stéphane CAGNOT, directeur de Dédale, Paris 9 avril 2019. www.parkingday.fr
5. SADIK-KHAN Janette et al., *Street Fight. Handbook for an Urban Revolution*, Viking, New York, 2016.
6. LECROART Paul, *Transitional and Participative Urbanism in the Paris Metropolitan Region*, Urban Environment Design, Pékin, février 2017 (en mandarin).
7. DIGUET Cécile et al., *L'urbanisme transitoire. Optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée ?*, IAU îdF, 2018.
8. CAPELLI Charles, *Expérimenter pour faire la ville « durablement »*, Master IUG-UPMF, septembre 2013.
9. DOUAY Nicolas et PRÉVOT Maryvonne *Circulation d'un modèle urbain « alternatif » ?* EchoGéo n° 36, 2016.
10. HEVEL Zef, Masterclass Amsterdam-IAU îdF, mai 2013.
11. LECROART Paul et PERRIN Laurent, *Démocratie participative et aménagement régional*, laurif, 2000-2001.
11. Interview avec Alain RENK, Romainville, 14 mai 2018. www.7billion-urbanists.org

Une Voirie pour Tous

Rues et espaces publics à vivre

Montreuil : l'acupuncture urbaine au service de la qualité d'usage de l'espace public

Le plus souvent, les « petits » espaces publics du quotidien ne sont pas assez mis en valeur au cœur des villes. Et pourtant, ils contribuent grandement à la qualité générale de la vie urbaine.

Aussi, aux côtés de projets de grande ampleur, la ville de Montreuil a choisi de requalifier ces espaces, en intervenant par touches. Des interventions ponctuelles certes, mais inscrites dans une programmation d'ensemble réfléchie à l'échelle de tout son territoire.

Elle a ainsi déployé une démarche intitulée « **Petits Espaces Publics Autrement (PEPA)** » qui vise à réaliser, de façon rapide, des aménagements simples et peu onéreux, définis en concertation avec les habitants.

UVT



Fiche n° 10 - Mai 2020

Des réalisations dans des délais courts

Du fait de leur ampleur et de leur complexité, beaucoup de projets urbains n'aboutissent qu'après des temps assez longs. Dans le cadre des PEPA, les interventions sont opérées sur des petits espaces et se veulent simples. L'objectif est aussi de progresser vite avec des projets qui ne dépassent pas la durée d'une année.

Pour chaque projet, une approche globale

Contrairement à des interventions qui se limitent à apporter des solutions ponctuelles en réponse à des dysfonctionnements révélés (par exemple des réclamations d'usagers par rapport à des problèmes de sécurité routière, d'accessibilité ou de stationnement), le propre de la démarche PEPA est d'élargir la réflexion pour saisir tous les enjeux du site et d'y répondre de façon globale. Aucune formule d'aménagement toute prête n'est appliquée. Au contraire, une analyse fonctionnelle et paysagère est systématiquement faite pour, non seulement résoudre le problème initialement repéré, mais aussi créer des nouveaux usages (plus urbains) et embellir les lieux. Si cette approche n'est pas exceptionnelle en soi, elle présente le mérite d'être systématisée. Ce qui souvent n'est pas le cas, quand il s'agit d'interventions de petit calibre.

Des aménagements économes, avant tout

Chaque espace est abordé avec une économie de moyens, notamment financiers. À ce titre, une des caractéristiques des PEPA est d'accepter de ne pas faire systématiquement table rase de l'existant. Il est assumé qu'un aménagement ne soit pas à 100 % neuf, mais transformé en gardant ou réutilisant des éléments déjà présents, même s'ils peuvent paraître un peu désuets ou vieillissants. Ainsi, des pavés ou des bordures de trottoirs sont réemployés. Des bornes antistationnement peuvent être déplacées et réutilisées comme assises pour les piétons, en des lieux de séjour ou d'attente (près d'un arrêt

“ À partir du moment où l'espace public permet des usages plus urbains (se déplacer à pied ou à vélo plus confortablement, s'attarder, se rencontrer, se divertir, discuter...) eh bien, c'est la victoire. C'est un lieu qui a gagné en qualité. Et cela ne suppose pas d'avoir un sol entièrement neuf, en granit ou autre, mais d'avoir dégagé l'espace nécessaire pour que ces nouveaux usages se développent. ”

Medy Sejai, responsable de la direction Espace public et Mobilité durable, de la ville de Montreuil

TC par exemple). Ce qui est important pour la ville, c'est avant tout de changer les usages grâce à un espace mieux pensé.

À Montreuil, les aménagements économes donnent une large place au végétal dont les effets sur la réduction des îlots de chaleur et de la pollution atmosphérique sont connus, ainsi que les bienfaits sur la santé, le bien-être psychologique et la vie sociale des citoyens.



Bancs, assises individuelles, végétation : des aménagements frugaux qui génèrent de nouveaux usages sur une placette conquise sur un carrefour

Des habitants « acteurs »

La concertation avec la population est dans les gènes de la ville de Montreuil. La démarche des PEPA n'y échappe pas. Au contraire, elle la déploie à tous les moments clés du projet et rajoute même une étape supplémentaire : un temps de concertation post-aménagement pour faire le bilan. Aujourd'hui encore, cette dernière étape, n'est pas si fréquente dans les pratiques des collectivités.



La concertation : un dialogue et un travail avec les futurs usagers qui contribue à une meilleure compréhension et appropriation de l'aménagement final

Les étapes importantes de la concertation :

- en phase « diagnostic », pour enrichir la compréhension du site. L'implication de la population est incontournable à ce stade pour partager la connaissance des lieux et bien évaluer les besoins en termes d'usages, préciser les enjeux et définir un programme d'aménagement.
- en phase « analyse des scénarios », pour donner son avis. Les usagers du site sont consultés à ce moment-là pour exprimer leurs préférences et leurs suggestions d'améliorations. Le choix du scénario final est ensuite fait par les élus.
- en phase « conception du projet », pour affiner les détails. Une fois, le projet dessiné, il est présenté pour information à la population, afin de recueillir et intégrer des dernières petites modifications.

en phase post-aménagement, pour évaluer. Cette phase bilan est importante pour vérifier si l'aménagement a bien répondu aux attentes formulées. L'occasion de retrouver les usagers des lieux et parcourir l'aménagement avec eux afin d'identifier ce qui a bien fonctionné, ou, ce qu'il faut corriger ou non reproduire.

« Certaines dispositions (ex : la suppression de places de stationnement ou la mise en place de bancs) peuvent parfois inquiéter la population. Aussi proposer de les tester quelques mois, avec une réversibilité possible, et promettre de faire le bilan en phase post-aménagement, permet de faire accepter leur expérimentation. Au final, les usagers sont presque toujours satisfaits et l'aménagement demeure tel que réalisé. Non seulement cela a permis d'aboutir à un projet plus intéressant, mais la parole publique a gagné en crédibilité puisque ce qui a été promis a été fait. »

Medy Sejai

Des projets simples à gérer

Le bon entretien des aménagements garantit leur pérennité. Aussi, la démarche des PEPA prévoit, notamment en amont de la conception, l'implication systématique de l'ensemble des services techniques concernés par la gestion des aménagements (espaces verts, voirie, propreté, par ex). L'objectif est de faciliter leurs futures interventions en prenant en compte les préoccupations qu'ils pourraient exprimer.

Déploiement de la démarche : calendrier, acteurs et coûts des projets

De 2013 à 2015, 22 sites ont été aménagés suivant la méthode PEPA. Plusieurs campagnes se sont succédées.

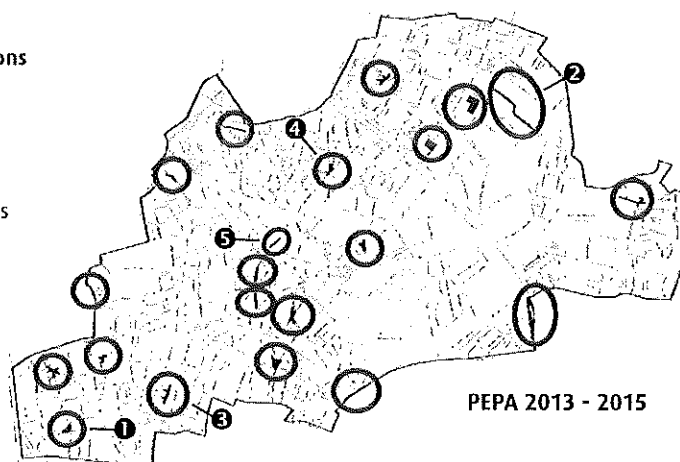
Pour les 12 premiers PEPA, la ville de Montreuil a fait appel en matière d'assistance à maîtrise d'ouvrage, à l'urbaniste-consultant Jean-Pierre Charbonneau. La maîtrise d'œuvre a quant à elle été confiée à Nicolas Cognard de l'agence Scape (Paysagiste DPLG). Les montants unitaires des projets ont varié de 30 000 à 300 000 euros pour une enveloppe totale de 2,1 millions d'euros TTC, études comprises.

Pour les campagnes suivantes, le Service Aménagement et Mobilité durable (SAM) de la ville de Montreuil a progressivement opéré sans AMO extérieure. Trois cabinets de maîtrise d'œuvre ont été sélectionnés : Sarah Sainsaulieu (Paysagiste indépendante) ; BATT (Bureau d'Études Aménagement Urbain) ; ATSL (Atelier de paysagistes Silva Landscaping). Le recours à plusieurs cabinets a permis une plus grande rapidité d'exécution et une diversification des regards.

Localisation des opérations présentées ci-après :

- ❶ Placette de Valmy
- ❷ Rue de Nanteuil
- ❸ Rue Navoiseau
- ❹ Carrefour des 7 Chemins
- ❺ Rue du 18 Août

Carte des PEPA réalisés de 2013 à 2015 : des interventions réparties sur tout le territoire de la commune.



Exemples d'interventions et changements d'usages induits

La typologie des sites d'interventions et des opérations réalisées dans le cadre des PEPA est variée. Néanmoins, toutes les réalisations ont comme point commun de s'attacher à améliorer les usages d'un lieu pour aller vers plus d'urbanité.

Placette de Valmy : un lieu marginal transformé

Situation initiale

La placette de Valmy constituait un espace dégradé et marginalisé, lieu de stationnement massif, de dépôt d'ordures et d'encombrants. C'était aussi un lieu de pratique de la mécanique sauvage et de prostitution. Le sentiment d'insalubrité et d'insécurité y était fort.

Caractéristiques principales de l'intervention

Exemple de PEPA qui représente l'application la plus aboutie du concept, à savoir : transformer les usages sans faire table rase de l'existant et en mobilisant peu de moyens. Parmi les actions :

- réduction partielle de l'accès automobile par installation de potelets ;
- suppression de 9 places de stationnement ;
- repositionnement du *food-truck* préexistant ;
- changement de l'éclairage public ;
- reprise végétale ;
- installation de mobilier urbain (bancs, assises individuelles en forme de clou, arceaux vélos) ;
- marquage ludique.

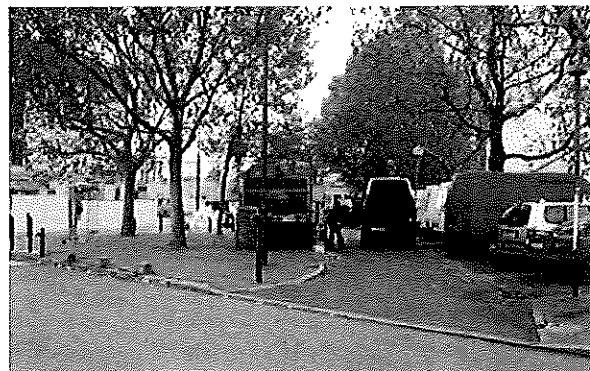
Nouveaux usages

Aujourd'hui l'espace est structuré, propre et convivial. Les usages ont radicalement changé. À titre d'exemple, c'est devenu un lieu régulièrement utilisé pour une pause déjeuner autour du *food-truck*.

Fin des travaux : mars 2013

Coûts :

- études réalisées en régie
- travaux : 40 000 € TTC
(Eiffage, Citeos, Parisign)



Placette de Valmy avant : un lieu peu agréable, envahi par le stationnement



Placette de Valmy après : aménagement minimaliste mais fonctionnel et qui profite avant tout aux piétons



Placette de Valmy après : les Montreuillois ont repris possession des lieux

Situation initiale

[illegible]

Source: Government of India.

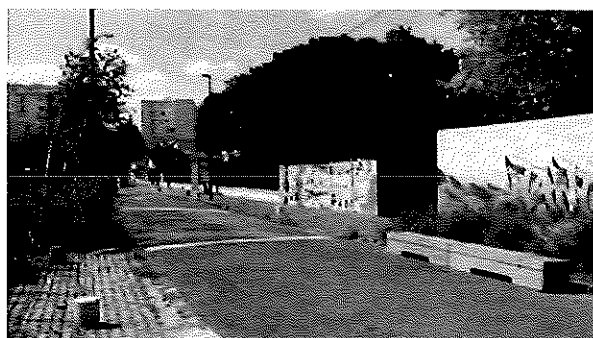
Les 2/3 de la rue ne sont pas ouverts à la circulation motorisée
(partie verte sur la carte)

L'aménagement concerne la portion non ouverte à la circulation. Son objectif : lui conférer une identité résolument différente, propice à la détente et aux activités ludiques. Cela s'est traduit notamment par :

-

WEEKS - 07/11/20

Rue de Nanteuil avant: un espace délaissé et peu lisible



advers: 2/2/10

Rue de Nanteuil après: un environnement structuré, coloré et fonctionnel

La rue ne se résume plus à un simple espace de passage sans âme : située dans l'environnement immédiat de l'école, les enfants y poursuivent leurs activités de jeux après les cours. Les parents disposent quant à eux d'un vrai espace d'attente plus agréable grâce notamment aux nouvelles possibilités d'assise et au cadre plus verdoyant de l'ensemble.

Coûts:

- études : NC
(AMO : JP Charbonneau ; MOE : Scape)
- travaux : 72 000 € TTC
(Eiffage, Marcel Vilette)



QUESTIONS

Rue de Nanteuil après: un espace de jeux pour les enfants mutualisé avec l'aire de retournement pompiers

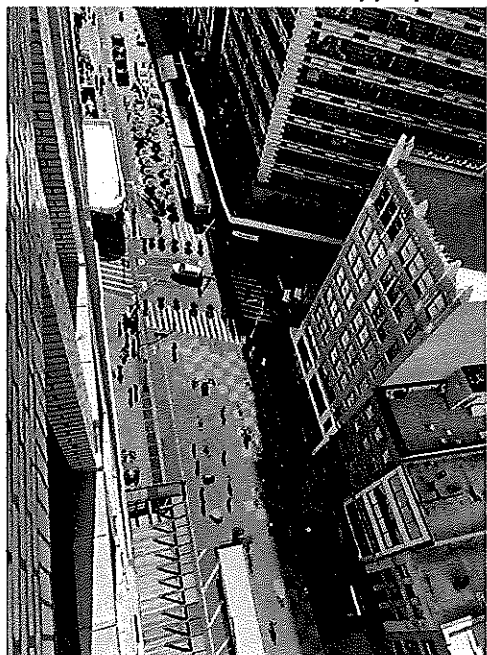
« Il est indispensable que l'urbanisme tactique soit adapté à la taille et aux caractéristiques de chaque territoire »

Chronique de l'urbanisme tactique n° 2 / 27 janvier 2022 Maximilian Gawlik, Lisa Gaucher, Paul Lecroart

Pour ce deuxième numéro des chroniques de l'urbanisme tactique, L'Institut Paris Region revient sur un entretien réalisé le 9 septembre 2020 avec **Mike Lydon**, cofondateur de Street Plans, une agence d'urbanisme et de design sur l'espace public, basée à Miami et à New York.

D'abord activiste, Mike Lydon est devenu urbaniste de renommée internationale, écrivain, conférencier et défenseur des villes « vivables ». À partir de 2012, il publie, avec Tony Garcia, une série d'ouvrages sur l'urbanisme tactique *Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change Vol. 1 – 5*. Plus récemment, il a coécrit *NACTO's Streets for Pandemic Response and Recovery* et a accompagné plusieurs villes de la région de New York dans leur stratégie d'adaptation des espaces publics et de solutions de mobilité face à la crise sanitaire. Avec son agence, il accompagne aujourd'hui certaines collectivités dans leur projet de transformation des espaces publics.

L'approche *bottom up* (ou implication locale) à l'origine de l'urbanisme tactique est devenue aujourd'hui un véritable levier de transformation pour certaines villes comme New York. Pourriez-vous revenir sur cette notion et nous expliquer comment les villes se la sont appropriée ?



La Nomad Piazza, située le long de deux blocs d'immeubles de Broadway à Midtown Manhattan, a été mise en œuvre pour soutenir les restaurants locaux, les piétons et les cyclistes pendant la pandémie. À l'automne 2021, le Flatiron/23rd Street Partnership a travaillé avec Street Plans pour améliorer la piazza avec des œuvres d'art sur l'asphalte et d'autres aménagements, comme des sièges publics et des jardinières. Crédit : Flatiron/23rd Street Partnership

Dès l'origine, l'urbanisme tactique s'est traduit par l'appropriation d'espaces extérieurs, publics ou privés, à l'initiative d'associations ou d'habitants. Il s'agissait par exemple de transformer des places de stationnement en espace végétalisé ou des portions de rues sous-utilisées de manière simple, en utilisant des dispositifs légers pour tester de meilleurs usages. Les projets utilisaient souvent des matériaux recyclés et/ou récupérés pour créer du mobilier et de la végétation. Parfois, ces transformations ont eu lieu à l'occasion d'un événement, comme PARK(ing) Day¹.

Un grand changement s'est produit lorsque les acteurs publics ont commencé à appliquer cette approche à leurs projets conventionnels. En Amérique du Nord, on peut dire que c'est à partir de 2014 que certaines villes s'intéressent et mobilisent les outils de l'urbanisme tactique dans le cadre de projets stratégiques. Considérée comme moteur du projet, l'approche *bottom up* (par le bas), ou l'implication locale, reste centrale dans la méthodologie. Aujourd'hui, l'un des objectifs de l'urbanisme tactique est de connecter les désirs et les solutions locales de court terme et de les transformer de façon plus durable dans le temps et répliquable à l'échelle d'une ville ou d'un territoire. La stratégie doit éventuellement être développée et prise en main par les autorités locales afin que l'idée principale puisse prendre de l'ampleur et devenir un investissement à long terme dans l'espace public.

C'est pourquoi le rôle des villes est crucial, car ce sont les seules structures capables de distribuer les ressources et d'agir sur différents sites à la fois et de manière équilibrée. Un soutien financier et matériel, ainsi qu'un cadre politique et juridique, permet de rendre le processus plus clair et visible entre les différentes parties prenantes, et donnent aux acteurs publics locaux les clés pour passer à l'action. Cela permet aussi que les partenariats et financement se

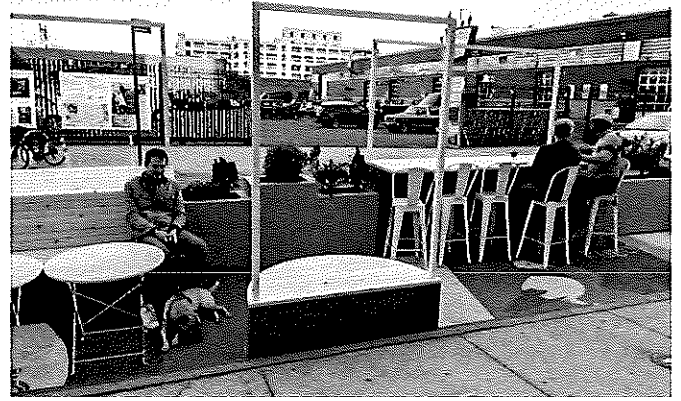
mettent en place entre les acteurs publics (gouvernements locaux, régionaux ou nationaux), privés (commerçants, BID²), la population, les associations et les ONG.

¹ L'initiative a commencé en 2005 à San Francisco avec le collectif Rebar et a été acclimatée en France par l'agence d'innovation urbaine Dédale (Stéphane Cagnot) en 2010. Aujourd'hui, PARK(ing) Day mobilise les habitants de 22 pays du globe pour revisiter de manière créative des places de stationnement dans leurs villes.

² Nés en Amérique du Nord et répandus notamment dans les villes anglo-saxonnes, les « BID » (Business improvement districts) sont des quartiers commerçants, qui fonctionnent grâce à un accord entre la municipalité et le secteur privé sur la gestion de l'espace public urbain. Les entreprises et commerçants se regroupent pour améliorer leur environnement dans le but de le rendre plus attractif.

En 2020, avec le début de la pandémie, l'urbanisme tactique a été fortement médiatisé. Pensez-vous que c'est un pas en avant pour concevoir des projets d'espace public autrement ?

La crise sanitaire a montré qu'à travers le monde, les petites comme les grandes villes peuvent transformer et adapter leurs rues en un temps record. Beaucoup d'initiatives ont été déployées rapidement et de nouveaux types d'aménagement ont été testés pour les cyclistes et les piétons, ainsi que pour étendre les commerces et les restaurants. Grâce à la libération de quelques places de stationnement, de nombreux projets créatifs issus des idées du public ont émergé. Un nouveau focus a été mis sur la ligne du curb (la bordure en français, qui est le point de rencontre entre la chaussée et le trottoir ; les différents acteurs publics et privés rentrent en compétition autour de cet espace très précieux). L'ampleur du phénomène a incité les dirigeants politiques à affirmer que la qualité de l'espace piétonnier, la mobilité active et le soutien aux commerces locaux sont plus importants que l'utilisation de l'espace public pour le stationnement privé. Et finalement, cela s'est traduit par des espaces publics et des rues plus équitables et plus justes pour tout le monde (y compris les enfants, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, etc.).



Street Plans a conçu ces assises sur deux anciennes places de stationnement. L'objectif du projet a été d'ajouter une commodité publique qui sert également le Rockaway Brewery and Culture Lab, une organisation de programmation culturelle dans le quartier de Long Island City, dans le Queens, à New York. Crédit : Street Plans

Malheureusement, l'un des défauts liés à la précipitation de la mise en place de ces aménagements temporaires est la qualité des infrastructures proposées. Réalisées trop rapidement, sans concertation et avec des matériaux low cost, certaines conceptions se sont détériorées au fil des hauts et des bas de la pandémie, créant des barrières physiques dans l'espace public, voire des situations dangereuses pour la sécurité routière. Pour certaines collectivités, l'effet politique a été tellement négatif qu'elles ont décidé de retirer leurs aménagements plutôt que de chercher les moyens de les améliorer malgré les avantages apportés.

Une autre difficulté est l'implication de la population dans ces actions en temps de crise. Agir en situation d'urgence peut vouloir dire pour les élus et les services de la ville de prendre un leadership très fort et décisif. Ceci doit être accompagné par une communication précise envers la population locale pour expliquer les objectifs, le raisonnement et les délais proposés. Cette manière de faire va à l'encontre des méthodes plus traditionnelles, certes plus longues, s'appuyant sur la concertation et l'engagement des populations et associations locales en amont.

En dehors du contexte de crise, quels enseignements avez-vous pu tirer de l'approche tactique ?

Trop souvent, l'évaluation d'un projet temporaire est faite sans objectif prédéfini. Chaque projet a ses propres problématiques, acteurs et façons de faire. Une matrice d'évaluation spécifique doit être élaborée afin d'évaluer l'impact d'un projet temporaire à plusieurs échelles. Cette matrice peut être affinée avec les parties prenantes du projet (populations et associations locales), particulièrement lorsque cela concerne des transformations dans des quartiers d'habitation.

Il y a deux autres erreurs que l'on voit apparaître : la mauvaise communication lors du lancement d'un projet, ainsi qu'un manque de volonté politique de recevoir et d'allouer les ressources correctement. Aujourd'hui aux États-Unis, des projets comme des pistes cyclables à New York peuvent être rejetés par les populations parce que ces infrastructures sont perçues comme vecteur potentiel de gentrification et de renforcement des inégalités sociales. Ceci est dû à un manque de politique claire et de communication forte. L'urbanisme tactique peut permettre d'identifier les priorités et besoins des populations locales en termes de sécurité, de mobilité, d'espace public et d'accessibilité, mais aussi d'intégrer plus doucement des transformations et de les tester. Street Plans s'appuie sur les atouts du test : le projet de démonstration peut ainsi être modifié ou supprimé. L'aménagement paraîtra alors moins menaçant et pourra ouvrir les esprits, car les usagers voient des ajustements en temps réel et qui répondent à des préoccupations partagées. Les citoyens se sentent entendus...

Un projet d'urbanisme tactique peut se traduire de différentes manières et se décomposer en une ou plusieurs étapes :

1. D'abord, un **projet de démonstration** qui est le meilleur moyen pour engager les populations et tester de manière légère des idées. Il met en œuvre des matériaux amovibles et réversibles qui peuvent être en place pendant quelques jours ou quelques semaines.
2. Ensuite, un **projet pilote** qui utilise des matériaux plus durables et qui peut donc répondre à des situations plus complexes. Parce qu'il est mis en place pour un an ou deux, il vise l'engagement de la population, mais aussi la performance. Il est possible de mesurer l'impact sur plusieurs mois/saisons, ce qui n'est pas possible en quelques

semaines. La collecte de données devient alors essentielle pour comprendre ce qui pourrait devenir plus permanent et ce qui ne le serait pas.

3. Enfin, un **projet intermédiaire** qui comble les lacunes entre la nécessité d'apporter des changements et le délai requis pour réunir les investissements nécessaires. Les matériaux sont toujours ajustables, mais aussi destinés à durer des années. Cela permet d'obtenir les avantages du projet beaucoup plus rapidement qu'en attendant une transformation à grande échelle, qui nécessite des années de conception et de processus politique.

De nombreuses villes ont du mal à percevoir ces nuances et n'associent pas les projets à court terme à un processus clair menant à une transformation de l'espace. Par exemple, adopter une approche trop rapide, avec des matériaux de mauvaise qualité, pour un projet destiné à durer des mois ou des années, et non des jours, peut conduire à l'échec du programme. Entre un projet de démonstration, un projet intermédiaire et un projet permanent, ils doivent chacun répondre à des engagements en termes de matériel, de gestion, d'entretien et de techniques d'évaluation.



La Open Street de Willoughby Avenue a été mise en place par le Département des transports de la ville de New York au printemps 2020 afin de donner la priorité au déplacement des piétons et des cyclistes. Pendant dix-huit mois, des volontaires locaux ont installé et enlevé des barricades chaque jour pour limiter le trafic de transit pendant une période de douze heures. À l'automne 2021, des améliorations tactiques « légères » ont été apportées par le Département des transports et Street Plans pour favoriser davantage le vélo et la marche le long du corridor. Il s'agit désormais d'un aménagement permanent, même si les matériaux sont encore de l'ordre « intermédiaire ». Crédit : Street Plans

Avec tant d'adaptations au cas par cas, les outils de l'urbanisme tactique ne seraient-ils pas trop complexes pour une petite ville avec peu d'expérience ?

Les outils de l'urbanisme tactique ne sont pas universels et doivent être adaptés à chaque contexte, comme pour des projets d'infrastructure lourde. L'expérience de la situation de crise liée à la pandémie nous a montré que l'approche tactique peut être utilisée à des fins diverses. Il est donc utile de faire appel à des praticiens expérimentés. Cela ne doit pas freiner la créativité des habitants, commerçants, acteurs publics et privés, ni amener à une formalisation ou une bureaucratisation. Les aménagements de l'urbanisme tactique doivent rester légers, agiles et faciles à mettre en œuvre pour que les populations locales puissent y adhérer, y participer et contribuer à leur pérennité. La meilleure chose qu'une ville puisse faire est d'établir des paramètres de base pour la sécurité des personnes, de mettre en place des mesures de financement et de soutien, et de commencer à travailler avec des groupes d'habitants, des entreprises et d'autres partenaires gouvernementaux pour expérimenter de meilleures façons de vivre ensemble.

Nous sommes nombreux, en tant qu'experts internationaux à travailler sur le sujet de l'urbanisme tactique depuis plusieurs années. Nous avons permis d'apporter une bonne compréhension des défis, des manières de faire et apporté des enseignements pour contribuer à développer des stratégies globales de transformation. La complexité réside dans la manière dont sont reçus les différents enseignements au cas par cas au niveau local, répondant aux contextes socioculturels, économiques et politiques spécifiques. Le rôle des acteurs publics est de contribuer à soutenir et à étendre l'approche pour aider à répondre aux orientations de politiques publiques, telles que la réduction des accidents de la route, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ou la mise à disposition d'un espace public de qualité à proximité de chaque résident des villes. Plusieurs villes, et même des pays entiers comme la Nouvelle-Zélande, montrent aujourd'hui la voie en adoptant l'approche tactique comme méthodologie de changement. L'urbanisme tactique peut devenir un outil pour créer des rues ouvertes et accessibles pour toutes et tous. Cela fonctionne dans les grandes villes, comme New York, San Francisco et d'autres métropoles du monde, mais aussi dans de plus petites villes, où les petits changements ont un grand impact. Les projets tactiques y sont parfois beaucoup plus faciles à mettre en place car il y a moins de bureaucratie. Afin que l'urbanisme tactique contribue à une réponse plus globale, il semble indispensable de fixer une stratégie de transformation adaptée à la taille et aux caractéristiques de chaque territoire.

Propos recueillis par Maximilian Gawlik, Lisa Gaucher et Paul Lecroart

Mobilité : « L'urbanisme tactique favorise le (re)vivre ensemble »

Matthieu Poumarède, Professeur de droit à l'université Toulouse-Capitole

Publié le 24 avril 2020 à 11h35, mis à jour le 24 avril 2020 à 12h25

Tracé de pistes cyclables temporaires et sécurisées, suppression de places de stationnement : telles sont quelques-unes des solutions rapides et peu onéreuses qui s'offrent aux villes pour s'adapter aux contraintes du déconfinement, estime dans une tribune au « Monde », Matthieu Poumarède, professeur de droit

Tribune. Alors que la crise sanitaire a révélé un Etat fatigué, les villes auront un éminent rôle à jouer dans le déconfinement à venir. Distribution de masques, réouvertures des écoles, réorganisation des déplacements, etc., les villes doivent être réactives pour s'adapter à une situation inédite.

Parmi d'autres outils, il est en un, l'urbanisme tactique, qui concilie plusieurs exigences qui ne manqueront pas de se faire jour dans le (trop fameux ?) monde d'après : un faible coût et une adaptabilité réelle aux besoins des habitants, qui doivent réapprendre à vivre ensemble en respectant des exigences sanitaires de distanciation.

Les aménagements urbains conçus à base de matériaux que la ville possède déjà sont légers, rapides à mettre en place, et réversibles. Bref, la ville agile et résiliente qui fait d'elle une vraie ville intelligente et protectrice de tous. Une ville intelligente et protectrice qui doit s'adapter sans délai au défi sans précédent que va représenter dans les semaines à venir le déconfinement.

Mise en place d'un urbanisme tactique

L'on ne se déplacera pas le 11 mai comme l'on se déplaçait deux mois plus tôt. Les exigences sanitaires de distanciation sociale doivent conduire à désengorger les transports en commun. Faut-il donc s'abandonner à un tentant retour au tout voiture individuelle ? Alors que des recherches menées en Italie et en Angleterre tendent à montrer que la pollution pourrait être un vecteur du Covid-19, ce retour en arrière ne favoriserait certainement pas la sortie de la catastrophe sanitaire que nous vivons.

Dès lors, les modes doux de transport, notamment le vélo, apparaissent pour ceux qui peuvent l'utiliser, comme l'une des réponses les plus efficaces. Alors que dans certaines villes, telle Toulouse, jusqu'à 40 % des déplacements en voiture font moins de trois kilomètres, le potentiel de leur réduction est immense. Et l'urbanisme tactique, par le tracé de pistes cyclables temporaires et sécurisées, offre une réponse adaptée aux déplacements à vélo des travailleurs, mais aussi des enfants qui devront se rendre à l'école.

D'ores et déjà certaines métropoles françaises s'y sont engagées : Nantes, Lyon, Paris... Les autres doivent suivre pour être prêtes le 11 mai. Dans le même temps, les exigences sanitaires de distanciation sociale doivent aussi conduire à repenser les cheminements piétonniers des centres-villes, dont certains sont encore trop contraints par la présence de la voiture.

Restreindre la place de la voiture

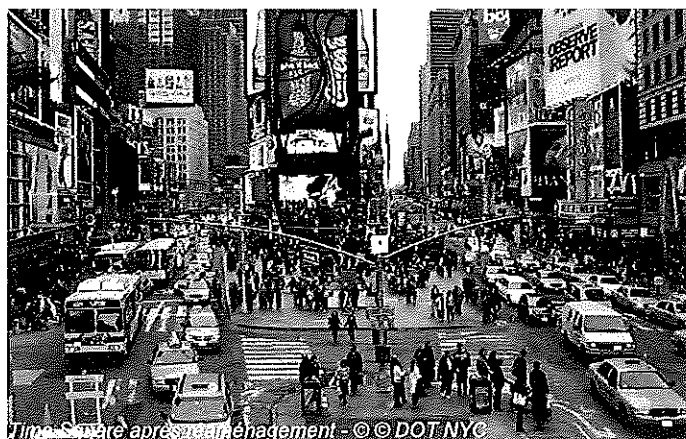
Tandis que les files d'attente se font jour devant les magasins, il sera difficile de circuler à pied en respectant les exigences sanitaires de distanciation sociale. Restreindre la place exagérée de la voiture, en supprimant, par exemple, des places de stationnement là où les trottoirs sont étroits et en généralisant les « zones 20 » dans les centres-villes, est une solution simple et économique pour rendre aux piétons une nécessaire place et facilitera aussi les déplacements des plus fragiles d'entre nous.

Modifier la cadence des feux tricolores, ainsi que la ville de Bruxelles l'expérimente, ou encore interdire les voitures à proximité des écoles aux heures des sorties, comme de nombreuses métropoles dans le monde l'ont déjà mis en place, permettra, entre autres mesures, de limiter les attroupements, facilitant ainsi les déplacements.

L'urbanisme tactique n'implique pas de passation de marchés publics ni de travaux d'ampleur. En revanche, il favorise le (re)vivre ensemble dans l'espace public urbain, en faisant appel à l'intelligence et à l'habileté des villes, en communion avec les aspirations de leurs habitants. Nous en avons urgemment besoin.

EXPOSITION CO-URBANISME (6/9) : NYC PLAZA PROGRAM À NEW-YORK

C.V. - 24/09/2015 À 07H00



Des installations temporaires dans l'espace public pour tester les usages, une application numérique pour scénariser la transformation de l'espace urbain, des acteurs qui jusqu'ici ne prenaient jamais part à la fabrique de la ville... Les pratiques de l'urbanisme se renouvellent et c'est l'objet de l'exposition « Co-urbanisme » présentée au Pavillon de l'Arsenal à Paris jusqu'au 11 octobre 2015. Leur point commun ? Faire appel à l'intelligence collective. Commissaire de l'exposition, l'atelier d'urbanisme Approche.s !, piloté par Diane Bousquet, Laure Gayet, Fanny Liatard et Kelly Ung, a identifié quinze démarches au terme de trois workshops conduit ce

printemps avec des professionnels, des habitants et des chercheurs. Un échantillonnage de la fabrique collective de la ville dont nous vous proposons de découvrir quelques exemples.

Les rues de la Ville de New York représentent 27% du foncier. Historiquement dédiées à la circulation automobile, ses larges avenues sont des espaces accidentogènes et peu accueillants pour les piétons. Comment transformer les espaces sousutilisés des axes routiers en lieux pacifiés et conviviaux, à l'écoute du piéton et des besoins locaux ? La ville fait le pari ambitieux de transformer des espaces situés le long d'avenues ou à leur intersection, pour les rendre progressivement accessibles, à moins de 10 minutes, aux habitants. Pour assurer la gestion et la programmation de ces espaces, elle fait appel à des groupements d'acteurs locaux (acteurs sociaux, culturels, commerçants...). Le projet social qu'ils définissent détermine les aménagements (tables pour discuter en groupe, assises pour attendre, aménagements paysagers pour se reposer, etc.). Ils sont conçus à l'issue de phases-test, selon plusieurs étapes: un événement de préfiguration, des aménagements temporaires pour livrer en peu de temps un espace public agréable et apprendre sur le fonctionnement du lieu, des aménagements permanents si les tests sont concluants. Sélectionnés selon une carte prioritaire, les projets répondent à un manque d'espace public et sont le plus souvent localisés sur des corridors piétons engorgés. Depuis 2008, 49 "plazas", placettes d'au moins 200 m2, ont été ouvertes au public et 22 sont en cours de réalisation. Sept ans après son lancement, le Plaza Program observe des résultats positifs : fréquentation des espaces publics en hausse - notamment chez les femmes -, augmentation de la marche, réduction de 34% des accidents dans les rues de New York.

Texte rédigé par l'atelier d'urbanisme Approche.s!, commissaire de l'exposition "Co-urbanisme"

Lieu : espaces publics des 5 quartiers de New-York

Date : depuis 2008

Maîtrise d'ouvrage : Département des transports de New York City (DOT NYC)

Conception urbaine : DOT NYC / Département du design et de la construction de la Ville de New York / urbanistes, paysagistes, architectes et ingénieurs associés à DOT / groupements d'organisations à but non lucratif sélectionnés pour gérer les espaces

Gestion et animation des plazas : groupement d'organisations à but non lucratif intervenant dans l'un des 5 quartiers de New-York

Mode de sélection : appel à projet à destination de la société civile

Commande : assurer la gestion et l'animation de la "plaza" ainsi que son financement, en contrepartie de la prise en charge de l'aménagement par DOT NYC

Contrats : convention de mise à disposition pour la gestion du site entre DOT et le groupement / contrat de concession pour des usages commerciaux limités entre DOT, le groupement, les partenaires privés et le "Franchise and Concession Review Committee" (FCRC)

Budget : plazas temporaires : de 25 000 \$ à 100 000 \$, plazas permanentes : de 2,5 M \$ à 50 M \$ en fonction de la taille et de la complexité du projet

Nombre de projets soutenus : entre 3 et 8 projets par an, soit 71 projets au total

Barcelone : urbanisme tactique, une méthode géniale mais pas magique

By JULIENDELABACA · 2 mai 2020

En quelques semaines, il semble que l'urbanisme tactique soit devenu une sorte de recette magique pour adapter les villes à l'après confinement. Il est évident qu'il faut se réjouir qu'enfin, la production de la ville utilise des méthodes moins longues, plus réactives, plus souples et peut être moins onéreuses. En revanche, il ne faut surtout pas oublier que cette production reste éminemment complexe. Même en utilisant l'urbanisme tactique en tant que tel, ou des méthodes issues de ce dernier, le plus difficile reste de considérer l'habitant dans la production territoriale. Alors pour tenter d'aller au delà des photos "pop up" et des concepts parfois détournés, j'ai contacté Rosa Lopez Olmos, la coordinatrice du programme Superillas de Barcelone. Je vous partage ici cet échange très riche, et j'en profite pour remercier Rosa !

"Refaire de la ville" de manière plus légère

La capitale catalane a commencé à réfléchir à une nouvelle manière d'envisager son urbanisme il y a près de 8 ans. Il y avait là un terrain de jeu très intéressant, notamment grâce à la configuration urbaine issue des aménagements de Cerdà. Et il y avait surtout la volonté de la municipalité de restructurer des pans entiers de quartiers au profit des mobilités douces, avec des espaces publics apaisés, et une restriction de l'accès automobile. Mais il fallait une méthode permettant de refaire de la ville sur la ville, sans rien gâcher, et surtout sans brusquer. C'est alors que progressivement, s'est imposée l'idée de réaliser des projets plus souples et moins onéreux. C'est alors que la **municipalité a décidé d'intégrer l'urbanisme tactique** dans une partie de ses dispositifs. Cette nouvelle manière de "faire la ville" à Barcelone a alors hérité d'un nom désormais mondialement connu : les Superilla(s) ou Supermanzana(s) en espagnol, Superblock(s) en anglais ! J'aborde de manière synthétique le sujet dans un billet rédigé dans le cadre de ma série [#TeleportezVous](#).

Le nom et le concept étaient trouvés ! Mais le chemin vers le déploiement de ces Superillas s'avérera beaucoup plus complexe que prévu. Parce qu'entre le dessin et la réalité, la question de l'adhésion de la communauté est toujours incertaine. A Barcelone, Rosa me confirme qu'au niveau politique, la tâche fut ardue pour convaincre. Mais les équipes municipales, motivées, ont finalement réussi à lancer la dynamique. Le premier quartier où a été mise en oeuvre l'idée des Superillas fut celui de Poblenou, et ce dès la rentrée de Septembre 2016.

Malheureusement, Rosa nous explique que "dans un premier temps, ce ne fut clairement pas un succès". C'est le risque d'essayer les plâtres. Un risque qui aurait pu être évité, car selon Rosa, l'erreur fondamentale a été ici de vouloir calquer le concept des Superillas "sans avoir réellement concerté les habitants". En réalité, la concertation à Poblenou s'est faite après l'installation des Superillas, après les manifestations virulentes qui ont suivi l'installation du projet. C'est à ce moment là que la Mairie a compris le rôle absolument primordial de la concertation en amont d'un tel projet.



Le rôle primordial de la concertation avec les habitants

Après les erreurs réalisées à Poblenou, la municipalité a souhaité corriger la copie, et changer de méthode pour le second projet, à Sant Antoni (il en sera de même pour Horta, Les Corts...). Dans ce quartier de l'Eixample, pas question de se froisser avec les habitants ! Selon Rosa, le protocole était clair : "ne rien faire sans obtenir un consensus". Voilà pourquoi les techniciens se sont lancés dans une concertation à très grande échelle. **Une concertation de plus de 14 mois !!!**

Cette concertation a suivi plusieurs phases. Dans un premier temps, il a fallu créer un groupe "impulsor", d'environ 30 personnes. C'est avec ce groupe qu'ont eu lieu les premières réunions, indispensables pour faire comprendre le projet. D'abord de manière simple, puis progressivement en intégrant des éléments techniques. Les réunions, très nombreuses, se sont ensuite enchaînées, avec parfois près de 150 personnes. Le groupe "impulsor" jouait alors le rôle de relais technique auprès de la municipalité. Il s'agissait de discuter du plan d'action, en différenciant les rues, leur potentiel, leurs caractéristiques, et ce qu'il serait possible d'en faire "après". Il s'agissait ensuite de trouver un consensus et de définir quelles seraient les priorités d'aménagement en fonction du budget alloué.

L'urbanisme tactique et ses défauts



L'urbanisme tactique est apparu à ce moment-là comme **une des options de mise en œuvre** des projets. Pour Rosa, il n'était qu'une méthode parmi d'autres, mais une méthode qui donnait l'opportunité de déployer le projet plus rapidement. Mais a posteriori de la concertation ! Rosa l'explique aisément : "l'urbanisme tactique n'est qu'une méthode d'exécution. Le processus en amont lui se fait avec des habitants. Tout cela est finalement indépendant". En bref, elle nous dira qu'il est essentiel de "ne pas mélanger la sociologie d'un territoire et la technique pour l'urbaniser". Ainsi, pour le second projet, à Sant Antoni, au droit du marché, la municipalité a préféré des installations définitives.

Mais à quelques rues de là, elle a fait le choix de l'urbanisme tactique, et pour plusieurs raisons. D'une part **pour le caractère transitoire** (à ne pas confondre avec temporaire) du dispositif, qui pourrait être testé par les habitants, avant d'être pérennisé.

Comme le précise Rosa "faire de l'urbanisme tactique n'est pas si simple. Il est indispensable de choisir un niveau de qualité et de durabilité bien particulier pour les dispositifs déployés. Parce que ces derniers (la peinture notamment, très souvent citée) se détériorent vite. Parce qu'ils sont parfois complexes à entretenir pour les agents municipaux". A Poblenou par exemple, le projet a été 100% réalisé par des mesures d'urbanisme tactique, mais tout a été improvisé, sans réel budget alloué, et sans mobilier urbain réellement défini en amont.

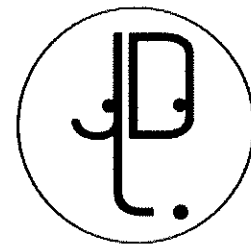


Résultat ? l'entretien des lieux est particulièrement compliqué et onéreux. Rosa précise également que la durée d'un aménagement réalisé en urbanisme tactique peut se chiffrer en années, il s'agit donc de ne pas faire n'importe quoi lors de la réflexion en amont. Et là est la vraie difficulté : "penser

transitoire plutôt que temporaire, basique plutôt que complexe”. A Barcelone, les aménagements en urbanisme tactique ont été prévus pour 5 à 6 ans de vie, un équilibre assez subtil qu’il s’est agit de penser en amont.

Mais en même temps, et c’est la seconde raison du choix de l’urbanisme tactique, le coût est souvent bien inférieur que pour des installations que Rosa appelle “structurantes”. Pour aménager 100m dans le quartier de l’Eixample, il en coûte 250 000 € en utilisant la méthode de l’urbanisme tactique contre 1,2 millions pour un aménagement structurant classique. Mais ces coûts sont très variables en fonction des matériaux utilisés, puisque par exemple ils ont varié du simple au double entre Poblenou (environ 45 €/m²) et Sant Antoni (90€/m²). Cinq fois moins cher et plus rapide. Mais alors, pourquoi ne pas développer ce type d’urbanisme partout à Barcelone ? Rosa nous explique que “si les jeunes, et notamment les familles sont plutôt fans de ces aménagements, cela ne fait pas forcément l’unanimité chez tous les habitants. Certains trouvent ces aménagements plutôt “cheap” et pas assez chics pour la capitale catalane ! Une question de génération ? En tous cas, vous trouverez cela paradoxal, mais il est prévu de réaliser moins d’urbanisme tactique pour les prochaines superillas...

Alors que faut-il retenir de ces deux premières expériences catalanes ? Simplement que l’urbanisme tactique n’est qu’une méthode. Une méthode qui doit être vue comme une étape. Une étape dans une transition urbaine complexe. Le déploiement d’installations utilisant cette méthode est rapide mais la décision qui la précède est souvent longue et complexe. Tout cela est finalement loin des fantasmes de la “pop up street” vue aux Etats Unis ! Parce qu’en Europe, il ne faut pas oublier que paradoxalement, loin de la culture alternative des débuts, ce sont les collectivités qui portent les projets d’urbanisme tactique. Alors selon Rosa, “au-delà du choix de la méthode d’exécution d’un projet d’urbanisme, le plus important reste et restera la capacité à créer un espace de dialogue entre expert et citoyen afin que le second devienne le relai du premier sur le terrain”.



le Facilitateur de Mobilité

Consultant & Explorateur

par Julien de Labaca

Source : Barcelone : urbanisme tactique, une méthode géniale mais pas magique

<https://www.juliendelabaca.com/urbanisme-tactique-pas-si-facile-leexemple-de-barcelone/>

Sécurisation aux abords des écoles : expérimentation d'une rue scolaire devant l'école Ferdinand-Buisson



* Expérimentation d'une rue scolaire devant l'école Ferdinand-Buisson

Le 21/04/2023 • Mis à jour le 21/04/2023 | 11h58

Afin de garantir la sécurité de tous, enfants comme adultes, la ville de Quimper réalise depuis 2021 des aménagements de voirie aux abords des établissements scolaires.

Dans ce cadre, la Ville réalise une expérimentation de rue scolaire aux abords de l'école Ferdinand-Buisson.

Lieux de vie et de passage, les périmètres des établissements scolaires sont des zones de rencontre pour lesquelles la garantie d'une sécurité optimale doit être de rigueur.

L'affluence aux heures de pointe et la diversité des usagers de la voirie (piétons, cyclistes, automobiliste...) nécessitent des aménagements spécifiques pour protéger les plus vulnérables, notamment les enfants et adolescents, mais également les personnes à mobilité réduite (dont les personnes âgées) ou les personnes accompagnées d'un enfant en poussette.

Si de nombreux aménagements ont déjà été réalisés, des dysfonctionnements perdurent et des actes d'incivilité sont constatés au quotidien, avec notamment des vitesses excessives d'automobilistes et du stationnement sauvage sur trottoir. Ces comportements se traduisent par la mise en danger des enfants et des adolescents.

Qu'est-ce qu'une rue scolaire ?

Il s'agit de réguler l'entrée et la sortie d'une école, afin d'assurer la sécurité des piétons et d'éviter tout danger lié à la circulation automobile. Ainsi, l'accès des véhicules à moteur est limité dans la rue de l'école principalement aux horaires d'entrée et de sortie scolaires.

Ainsi, à partir du 2 mai, en période scolaire, et jusqu'aux vacances d'été, la rue Vis sera temporairement fermée à la circulation de 8h20 à 8h50 et de 16h30 à 17h15. L'accès à la rue sera réservé aux piétons et vélos / trottinettes aux heures d'arrivée et de sortie de l'école.

La circulation aux heures de fermeture restera possible (au pas) pour les riverains, les services publics (police, pompiers, nettoyage, concessionnaires, pompes funèbres, urgences médicales) et les véhicules transportant des personnes dans l'incapacité de se déplacer.

En préalable à cette expérimentation, plusieurs étapes d'information et de concertation ont été menées depuis le début de l'année :

- Diffusion d'un courrier et d'un questionnaire auprès des parents d'élèves, des élèves, du personnel de l'école et des riverains
- Organisation d'un atelier participatif avec les différents usagers
- Présentation de la démarche lors d'un conseil de l'école Ferdinand-Buisson

Une phase d'évaluation et de bilan sera réalisée à l'issue de l'expérimentation afin d'acter ou non sa pérennisation. Un questionnaire sera transmis aux différents usagers dans le courant du mois de juin.

Les actions réalisées depuis 2021 aux abords des établissements scolaires :

- Sécurisation des cheminements piétons (pose de mobilier sur trottoir) rue d'Orense desservant l'école Saint-Charles et réflexion pour renforcer la sécurisation de l'école Frédéric-Le-Guyader,
- Expérimentation d'une seule voie en entrée et sortie du rond-point d'Acadie (Boulevard de France) à proximité du lycée de Cornouaille,
- Création d'un cheminement piéton rue Élie-Freron pour améliorer la sécurité de la desserte piétonne des établissements de la place de la Tourbie.
- Sécurisation des traversées piétonnes à proximité de l'école Léon-Goraguer, chemin de Prateyer,
- Expérimentation sur le secteur de Kergoat Ar Lez (écoles maternelle / primaire Kergoat Ar Lez, écoles maternelle / primaire et collège Sainte-Thérèse)
- Sécurisation des abords de l'école Saint-Julien et réaménagement « à la hollandaise » du giratoire des Iles.

Les écoles concernées par des travaux de sécurisation en 2023 :

- Ecole Saint-Joseph
- Ecole Pauline-Kergomard
- Ecole Jacques-Prévert

Les objectifs des aménagements programmés aux abords des établissements scolaires sont multiples :

- Réguler les flux des usagers principalement aux périodes d'affluence,
- Favoriser les déplacements des piétons et cyclistes à destination des écoles, collèges et lycées
- Sécuriser le cheminement et la traversée des piétons,
- Augmenter la visibilité du périmètre scolaire,
- Éviter le stationnement « sauvage »,
- Inciter les automobilistes à ralentir.

GUIDE

À L'USAGE DES PARENTS D'ÉLÈVES
ET DE LA COMMUNAUTÉ ÉDUCATIVE

Rues scolaires, on a tous un rôle à jouer !

(extrait)

POUR
DES ABORDS
D'ÉCOLES
SÛRS ET
AGRÉABLES

Photo : École élémentaire Camille Hirtz - Strasbourg (67)

www.ruedelavenir.com

Association militante
depuis 1988

RUE DE
L'AVENIR

LA RUE, UN ESPACE
À VIVRE ENSEMBLE

Mars 2021

B COMPRENDRE LES ENJEUX POUR DES ABORDS D'ÉCOLES APAISÉS

Un espace à conquérir ou reconquérir

- L'abord de l'école : « zone de dépose » ou espace de transition ?
- Un espace de convivialité entre les parents
- La rue scolaire, prélude d'un quartier apaisé

Clarifier les notions et les concepts

Vers des quartiers apaisés en Europe

C LES ÉTAPES VERS LA RUE SCOLAIRE

Se mobiliser

- Former un premier cercle
- Identifier les problèmes et le périmètre en cause
- Partager les premiers constats

Établir un diagnostic des abords de l'école

- L'expertise d'usage, une première étape
- Un diagnostic plus approfondi pour valider le ressenti

Se fixer des objectifs

- Prioriser les difficultés constatées
- Donner du sens à la démarche
- Évaluer la faisabilité de la mise en place d'une rue scolaire
- La prise de décision

D METTRE EN PLACE L'APAISEMENT DE L'ÉCOLE

Les dispositifs possibles

- L'aire piétonne
- L'aire piétonne temporaire
- L'interdiction de circuler permanente ou temporaire
- La zone de rencontre
- Un parvis scolaire

Communiquer, expérimenter, observer et évaluer

- Communiquer pour faire adopter le dispositif
- Expérimenter
- Observer
- Évaluer

E CONCLUSION 13

F ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaires

Annexe 2 : Organiser une rue aux enfants, rue pour tous

Annexe 3 : Sur le plan international

Annexe 4 : Quelques définitions

Le webinaire du 23 mars 2021 : Références



AVANT-PROPOS



Pour assurer la sécurité des enfants à proximité des écoles, la limitation de la vitesse automobile à 30 km/h est l'une des mesures adoptées par les collectivités locales en France. Aujourd'hui, on constate que le sujet du traitement et de l'aménagement des abords des établissements scolaires, en particuliers des écoles maternelles et élémentaires, s'inscrit davantage dans l'agenda et les programmes politiques. Les facteurs qui ont permis à cette question d'émerger sont multiples :

- insécurité due à la vitesse des véhicules motorisés, réactions face aux pollutions ;
- intérêt d'adopter des modes de déplacement actifs, bons pour notre santé et la santé de nos villes ;
- prise de conscience de la situation d'exclusion faite aux enfants dans la ville ;
- conflits résultant de comportements incivils.

Selon un sondage de Harris Interactive pour l'Unicef*, ce mouvement correspond également aux attentes des parents d'élèves qui souhaitent un apaisement des abords de l'école. Même si parfois, ils continuent à vouloir déposer leurs enfants en voiture au plus près de l'entrée de l'établissement, un changement de comportement s'opère.

Les initiatives pour favoriser la sécurité des élèves et les relations de convivialité entre les adultes chargés de la conduite à l'école des enfants se sont ainsi multipliées et il faut s'appuyer sur cette dynamique.

Ce guide, édité par l'association Rue de l'avenir, s'adresse aux associations de parents d'élèves et à la communauté éducative. Il a vocation à les accompagner pas à pas dans leur volonté de faire des abords de l'école un espace de transition et de mobiliser la municipalité pour élaborer la solution la plus appropriée. Il rappelle la définition des différents concepts utilisés, présente la démarche permettant d'atteindre les objectifs de créer une rue scolaire et passe en revue les possibilités offertes par la réglementation. Enfin, il aborde les modalités d'évaluation du projet une fois réalisé.

Rue de l'avenir remercie Bruxelles Mobilité pour son autorisation de nous inspirer de leur document « Feuille de route de la rue scolaire à Bruxelles » (cf. annexe 3)

*Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile-école et le principe des rues scolaires - France (harris-interactive.fr) :

→ https://harris-interactive.fr/opinion_polls/sondage-aupres-des-parents-deleve-sur-les-trajets-domicile-ecole-et-le-principe-des-rues-scolaires/



COMPRENDRE LES ENJEUX POUR DES ABORDS D'ÉCOLES APAISÉS



Les abords des écoles sont trop souvent sacrifiés à la circulation et à la dépose automobile. Ils sont un lieu souvent chaotique de prise en charge ou de dépose, d'attente et de passage. En effet, arriver le plus près possible de la porte d'entrée de l'établissement (la « drop zone ») est l'objectif de certains parents qui déposent leurs enfants en voiture. En adoptant ce comportement incivil, ces parents génèrent des encombrements et une ambiance fébrile qui créent des situations à risque. Ces situations quotidiennes de désordre deviennent aujourd'hui dans beaucoup de villes et de villages une préoccupation récurrente des élus et des parents d'élèves.

Apaiser les abords d'une école vise à organiser et à sanctuariser un espace protégé devant une école pour y permettre un accès apaisé et y contenir sans difficulté le désordre des élèves lors de la sortie. Aux alentours, il doit aussi faciliter les trajets à pied ou à vélo et rendre possible un moment de convivialité pour les adultes qui accompagnent ou attendent les enfants.

Cette recherche d'apaisement repose :

- d'une part, sur les conditions réglementaires, les aménagements et les dispositifs pouvant assurer efficacement la sécurité des élèves qu'ils viennent à pied, en trottinette, à vélo ou en voiture ;
- d'autre part, sur la conception d'un aménagement spécifique jouant le rôle de « sas » devant l'école, notamment lors de la construction ou de la rénovation d'établissements.

Néanmoins, avoir une approche technique et réglementaire ne suffit pas. Une sensibilisation est nécessaire pour inciter les parents à changer leurs habitudes et lutter contre les incivilités.



UN ESPACE À CONQUÉRIR OU RECONQUÉRIR

Les abords des écoles sont un espace public emblématique qui devrait articuler sécurité et convivialité.



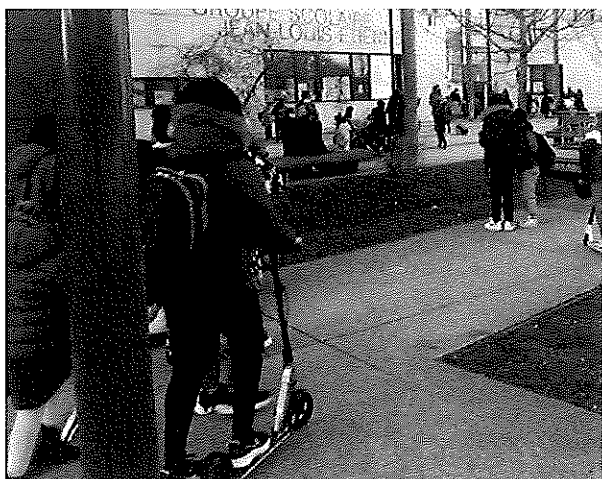
L'abord de l'école : « zone de dépose » ou espace de transition ?

Les abords des écoles constituent un espace de transition important pour les jeunes élèves. Seuil entre la vie familiale et l'espace scolaire, l'entrée de l'école et son environnement proche sont souvent un des premiers repères des enfants pour se situer dans leur quartier. En adoptant des modes de déplacement variés dans cet environnement, où les âges, les genres et les cultures se mélangent, les enfants découvrent l'existence d'un espace public et la difficulté de son partage.



Un espace de convivialité entre les parents

Lorsque l'on arrive ou s'installe dans une ville, l'école est souvent l'endroit où l'on fait ses premières rencontres avec les autres parents du quartier. C'est un lieu de rencontres et d'échanges sur lequel on livre ses questions de nouvel arrivant et qui devrait être de qualité, les habitants déplorant souvent l'absence de lieux de rencontre conviviaux.



Saint Herblay-sur-Seine (95) - Photo © Vincent Chas



La rue scolaire, prélude d'un quartier apaisé

En France, la rue scolaire n'est pas reconnue réglementairement. Néanmoins, il existe un panel de dispositifs d'apaisement (zone 30, zone de rencontre, etc.) qui peuvent être utilisés pour opérer une transformation des abords de l'école, voire à l'échelle d'un quartier. L'abaissement des vitesses est en effet un élément essentiel à avoir à l'esprit car c'est un préalable à la mise en place de déplacements sûrs à pied, en trottinette ou à vélo. Il permet de penser un espace public perméable entre l'espace de l'école, ses abords et ses alentours. On peut alors également travailler les articulations des cheminements / trajets effectués à pied, en trottinette, à vélo ou en voiture. À ce titre, la crise sanitaire a fait prendre conscience de l'importance de notre environnement de proximité et souvent de son attractivité lorsque « l'excès automobile » s'estompe.



Angers (49) - Photo © Alain Rouiller

CLARIFIER LES NOTIONS ET LES CONCEPTS

Actuellement, dans le langage courant et dans les articles des journaux, on constate des confusions pour désigner des dispositifs mis en place en vue de réserver la rue, sauf exceptions, aux piétons et personnes assimilées de tous les âges ou leur donner une priorité sur les autres usagers. Un travail préalable de clarification est donc nécessaire :

• « RUE SCOLAIRE » OU « RUE AUX ÉCOLES » ?

Rue scolaire ou Rue aux écoles recouvrent le même dispositif. La rue scolaire est inscrite dans le code de la route en Belgique, ce n'est pas le cas en France.

Le terme « rue scolaire » peut être défini comme une voie publique donnant sur l'entrée ou située à proximité d'un établissement scolaire où, de manière permanente ou temporaire (à certaines heures), une signalisation adaptée mais non spécifique interdit l'accès de véhicules à moteur (sauf si un panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur). La rue scolaire et la rue aux écoles ne bénéficient pas en France d'une signalisation particulière inscrite dans le code de la route. Elles concernent des usages particuliers de la rue qui ne sont pas non plus mentionnés dans le code de la route.

• LA RUE AUX ENFANTS

À la différence de la rue scolaire, la « Rue aux enfants » est une rue fermée temporairement à la circulation automobile pour permettre en particulier le jeu en sécurité des enfants. Elle peut être organisée sur des sites variés : dans un quartier résidentiel, en centre-ville, sur une place ou dans une rue commerçante et bien sûr près d'une école ou d'un collège. La rue aux enfants ne figure pas non plus dans le code de la route.

• AIRE PIÉTONNE ET INTERDICTION DE CIRCULER

En France, ces deux modes de restriction de circulation relèvent de dispositions réglementaires inscrites dans le code de la route.

• ZONE DE RENCONTRE ET PARVIS SCOLAIRE

La zone de rencontre et le parvis scolaires seront évoqués, car ils peuvent être adaptés dans certaines situations à l'objectif d'apaisement des abords d'une école.

VERS DES QUARTIERS APAISÉS EN EUROPE

Plusieurs grandes villes européennes mettent en œuvre un système de maillage qui consiste à donner un statut de quartier apaisé à la totalité de l'espace des quartiers bordés par le réseau des grandes artères. À l'intérieur de ces mailles, à l'instar des zones de rencontre :

- la vitesse des voitures est limitée à 20 km/h,
- piétons, cyclistes et automobilistes se partagent l'espace public ;
- les enfants ont le droit de jouer dans la rue ;
- la circulation n'est pas arrêtée mais ralentie.

Les habitants de ces quartiers apaisés et leurs visiteurs s'approprient l'espace public de proximité et font vivre spontanément et au quotidien un bien commun sans cesse renouvelé.

Barcelone et Vienne l'ont fait, Bruxelles l'envisage. En Italie, la mise en place de zones à Trafic Limité (ZTL) est utilisée sur l'ensemble des centres historiques. Il s'agit de rues interdites au trafic motorisé individuel (sauf riverains). En France, des expérimentations sont enclenchées. Par exemple, l'association « Paris sans voiture » a organisé avec le soutien de la mairie du 10^e arrondissement et de la ville de Paris un événement « Quartier libre ! » sur le périmètre d'un site « Paris Respire » le 22 septembre 2019 à l'occasion de la journée sans voiture. Quelques villes s'engagent aussi dans cette voie des quartiers apaisés en travaillant non seulement sur une fermeture certains week-ends ou sur l'abaissement des vitesses mais aussi sur des plans de circulation qui empêchent le transit dans ces quartiers.



Turin : Zone à trafic limité - Photo © Alain Rouiller

(...)

DROIT À L'EXPÉRIMENTATION ET ACUPUNCTURE URBAINE

L'essentiel

Le contexte urbain est par nature contraint. Pour développer la ville apaisée, et pour organiser dans le temps différents usages sur un même espace, il est utile de tester au préalable voire de recourir à une expérimentation cadrée réglementairement, ceci de manière très ponctuelle ou plus large.

1. PRINCIPE DE L'ACUPUNCTURE URBAINE (OU « URBANISME TACTIQUE »)

Cette stratégie urbaine mondiale qui fait son chemin depuis 2005, s'est fait connaître grâce à l'architecte-urbaniste Jaime Lerner et à un collectif basé à San Francisco.

Cette approche consiste à intervenir :

- sur une échelle réduite (« acupuncture ») : micro-lieux tels qu'immeubles, carrefours, pâtés de maison
- à court terme pour un résultat rapide
- avec des matériaux peu coûteux, pour des changements à moindre coûts, pouvant directement découler d'initiatives citoyennes

L'acupuncture urbaine fait le parallèle entre la ville et un organisme vivant malade qu'il faudrait revitaliser. Dans la ville, on peut agir en transformant des lieux et/ou zones spécifiques, dans le but de déclencher des réactions en chaîne positives qui vont améliorer la vie du quartier : augmentation de l'engagement citoyen, amélioration du paysage urbain, redynamisation de quartiers, amélioration de la fonctionnalité des espaces pour répondre à tous les usages...

L'acupuncture urbaine est souvent compatible avec un faible budget public débloqué, puisque le fait de disposer de peu de moyens a tendance à pousser les habitants à développer leur créativité pour réaliser des petits aménagements (utilisation de palettes en bois, de blocs de pierre, ...).

Aux États Unis, pour combler la non prise en charge de l'espace public par l'État, les citoyens ont repris petit à petit leur ville en main avec l'aide de collectifs d'architectes et d'urbanistes engagés dans cette démarche.

Plusieurs exemples peuvent être consultés à titre informatif [sur le blog « demain la ville »](#).

A Nantes, comme en France en général, on connaît l'urbanisme tactique depuis la pandémie du COVID

19. Les mesures de confinement ont entraîné une baisse de tous les déplacements et notamment des véhicules motorisés sur la voirie ce qui a entraîné de nombreuses opportunités de rééquilibrage de l'espace public au profit des modes de déplacement doux (piétons, cycles). Aussi, Cette période difficile a offert une opportunité aux villes pour innover dans un temps très court, en créant d'abord des aménagements provisoires pour les pérenniser quand ils s'avèrent efficaces et appréciés de la population.

Grâce à cette approche, certaines rues ont été rendues plus difficilement accessibles aux automobilistes, rendant ainsi l'espace public aux piétons dont les riverains, et aux cyclistes. Bien que plus contraignant pour les automobilistes, cela permet aux habitants de tisser des liens entre eux, de redécouvrir les commerces de proximité, de transformer leurs habitudes de mobilité...

2. EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS TACTIQUES À NANTES MÉTROPOLE EN 2020-2021

Lors du « déconfinement » en Mai 2020 ont été réalisés très rapidement des aménagements temporaires :
- pour sécuriser et favoriser la marche à pied : élargissement des espaces de cheminement et des lieux d'attente pour les piétons (notamment aux abords des écoles et commerces) par signalisation temporaire, mise en zone 30 (notamment toute la ville pour Nantes), mise en zones de rencontre de certains secteurs (marquage et panneaux), fermeture de rue en aire piétonne soit 24/24 soit en fin de journée pour favoriser la mise en place de terrasses estivales...



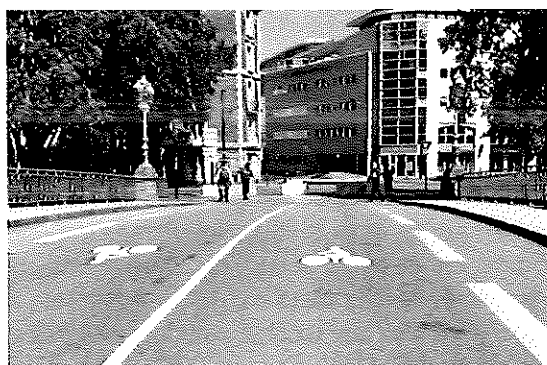
Secteur Saint-Léonard, Nantes (Zone de rencontre)



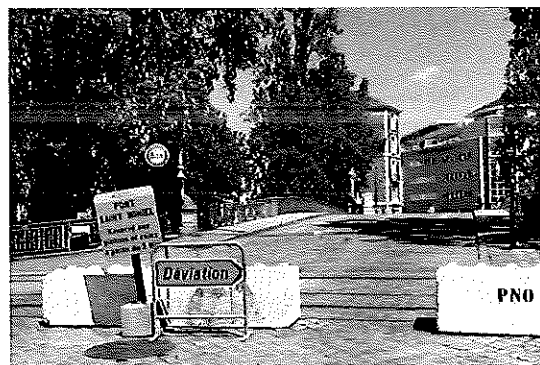
Rue Grande Biesse, Nantes (Aire piétonne)

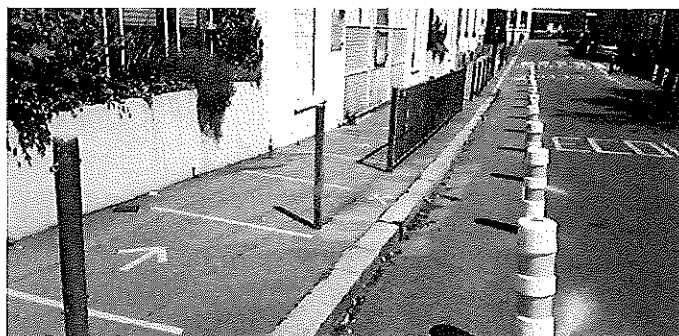


Rue d'Allonville, Nantes (Aire piétonne)



Pont Saint Mihiel, Nantes (Fermeture complète de la circulation motorisée de mai 2020 à mars 2021)





Ecole maternelle Marie-Anne du Bocage à Nantes (élargissement du trottoir des deux côtés de la voie pour améliorer les espaces d'attente et les cheminements piétons)

- pour favoriser l'usage du vélo (et notamment en préfiguration des futurs axes magistraux et structurants inscrits au SDIC¹) : CVCB² en marquage jaune, réduction de la largeur de chaussée par balise de guidage temporaire (K5d) pour créer une piste cyclable provisoire (voire en parallèle élargir également la partie trottoir), suppression du stationnement, mise en sens unique...



Rue de la Croix Sourdeau, Saint-Sébastien sur Loire (mise en sens unique de la voie pour créer une piste cyclable bidirectionnelle)



Route de Vannes, Orvault

¹Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de Nantes Métropole
²Chaussée à Voie Centrale Banalisée (ex « chaudiou »)



Quai de la fosse, Nantes (sécurisation et élargissement de l'aménagement cyclable)



Pont Anne de Bretagne, Nantes (sécurisation et élargissement de l'aménagement cyclable puis pérennisation à moyen terme : la partie colorée - œuvre artistique - est dédiée aux cyclistes, la partie non colorée aux piétons – dans la pratique il a néanmoins été observé que les piétons restaient sur le trottoir)



Bd Gustave Roch, Nantes (déplacement des places de stationnement sur la chaussée pour dégager un espace permettant de réaliser une piste bidirectionnelle cyclable)

Ces réalisations doivent respecter une logique d'aménagement provisoire avec des moyens peu coûteux (marquage provisoire, mise en place de signalisation temporaire...), **la maintenance de ces dispositifs temporaires étant essentielle** pour garantir la sécurité des usagers.

Tous ces aménagements ont fait l'objet d'une évaluation fin 2020 par les services, usagers et associations. Certains ont ainsi pu être pérennisés, tels quels ou avec des adaptations selon les retours de l'évaluation.

3. TESTS ET EXPÉRIMENTATION

L'urbanisme tactique est donc favorable à la mise en place du changement.

Au lendemain de la pandémie, les aménagements tactiques ont été rapides, notamment pour favoriser les modes doux, ce qui s'expliquait au vu du contexte. L'idéal cependant et dans un souci d'efficacité, est de précéder et suivre le test ou l'expérimentation d'**une période d'observation et d'évaluation des usages**. Les données ainsi récoltées permettent d'orienter de manière éclairée vers les aménagements efficaces qui permettent de développer une ville plus apaisée.

On distingue **la notion de test** (aménagements provisoires qui sont complètement conformes à la réglementation notamment l'IISR – Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière) de **la notion d'expérimentation**.

Certaines solutions peu courantes et innovantes nécessitent en effet de mettre en place une approche expérimentale permettant de vérifier qu'elles fonctionnent mais qui peut déroger à des réglementations n'ayant pas encore prévu ces innovations. Pour intégrer à terme l'innovation dans la réglementation de la signalisation, une procédure est mise en place par le Ministère de la Transition écologique (MTE), rappelée aussi en annexe du guide du CEREMA du partage temporel de la voirie. Le processus d'expérimentation devra permettre d'éclairer le choix que l'administration devra faire entre plusieurs solutions pour évaluer l'opportunité de réglementer et choisir la solution qui rentrera dans la réglementation.

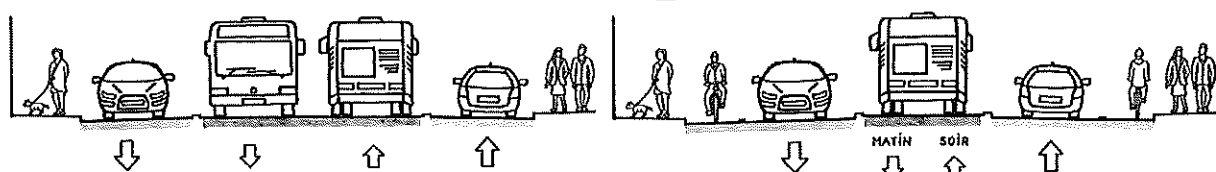
4. MUTUALISATION DES ESPACES

Face à un espace contraint, les expérimentations urbaines ont souvent pour vocation d'organiser dans le temps différents usages sur un même espace. Cela permet ainsi d'éviter la multiplication d'espaces monofonctionnels ou dimensionnés pour des flux de pointes. L'espace « gagné » peut aussi être affecté à d'autres usages.

L'autre intérêt est de favoriser des usages nombreux sans modifier l'infrastructure, mais en jouant sur la réglementation. C'est le cas des zones touristiques, des pôles sportifs et culturels, ou des rues commerçantes (aménagements temporels).

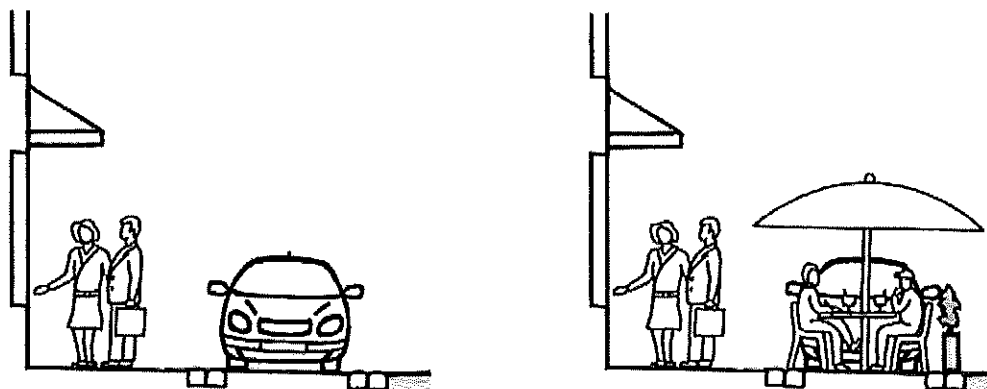
■ Gain de place dans le profil

Dans une même emprise, la mise en place d'un site de « bus alterné » permet de gagner 3,50 m mis au profit de bandes cyclables par exemple – **Exemple sur Rezé : rue Ernest Sauvestre**



■ Multiplicité d'usage sur un même espace

Un emplacement de stationnement permet l'installation d'environ 12 places en terrasse



■ Adaptabilité de l'aménagement

La difficulté de réaliser des aménagements temporels relève du caractère antinomique entre une adaptation dynamique selon les usages et une conception de la voirie par nature « statique », comme notamment le bordurage, le marquage, la signalisation. Cela conduit à adapter les principes classiques d'aménagement et parfois à éviter des séparations physiques trop marquées.



Rue de Mayence, Nantes

A retenir

En adaptant l'infrastructure pour cette variabilité des usages dans le temps, il convient de bien s'assurer que l'aménagement respecte les règles d'accessibilité des espaces aux personnes à mobilité réduite (PMR) et toutes les obligations qui en découlent. Les terrasses provisoires en lieu et place du stationnement doivent être accessibles aux PMR (largeur de cheminement, ressaut, perception visuelle ...). De même, en créant un espace de stationnement temporaire, il convient de s'assurer que dans la zone la règle de 2 % de places réservées aux PMR soit toujours respectée.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

03 mars 2025

PROJET URBAIN

Paris La Défense lance une consultation d'urbanisme transitoire pour repenser l'aménagement du Parvis de La Défense, face à la Grande Arche

Le Parvis est l'espace public le plus emblématique de La Défense. Situé face à la Grande Arche, dans le prolongement de l'Axe majeur de Paris, ce vaste lieu d'environ 3 hectares (soit l'équivalent de la place de la République à Paris) très minéralisé va, lui aussi, faire l'objet d'une première étape de renouvellement à travers une démarche d'urbanisme transitoire, dans la continuité des travaux de modernisation déjà entrepris dans les espaces publics adjacents.



Le Parvis de La Défense est l'un des plus grands espaces publics piétonniers et cyclables à l'échelle du Grand Paris. Situé au-dessus de Cœur Transport, le hub de transports en commun qui accueille la station *La Défense-Grande Arche*, entouré notamment par la Grande Arche, Westfield CNIT et Westfield Les Quatre Temps, le Parvis est parcouru en moyenne par près de 1,5 million d'usagers chaque semaine.

Lieu d'échanges et de rencontres, le Parvis accueille aussi de nombreux événements tout au long de l'année, avec des opérations et animations présentes plus de 250 jours par an. Le Marché de Noël de La Défense, le plus grand d'Île-de-France, ou encore le festival Garden Parvis sont deux des rendez-vous les plus emblématiques s'y déroulant. Toutefois, n'ayant jamais été rénové depuis sa construction il y a cinquante ans, le Parvis pâtit désormais d'une image quelque peu datée, d'aménagements vétustes et d'un effet d'îlot de chaleur urbain.

Un réaménagement 'tactique' pour expérimenter de nouveaux usages

L'objectif de cette consultation est de mobiliser un groupement pluridisciplinaire afin de définir et de mettre en œuvre dès 2026 un programme d'aménagement tactique en concertation avec les usagers. Cette démarche permettra d'améliorer le confort d'usage du Parvis, de renforcer sa dimension événementielle et artistique, et de servir de démonstrateur des enjeux d'adaptation au changement climatique. La flexibilité et la réversibilité des installations qui seront proposées sont au cœur des attentes de l'établissement public.

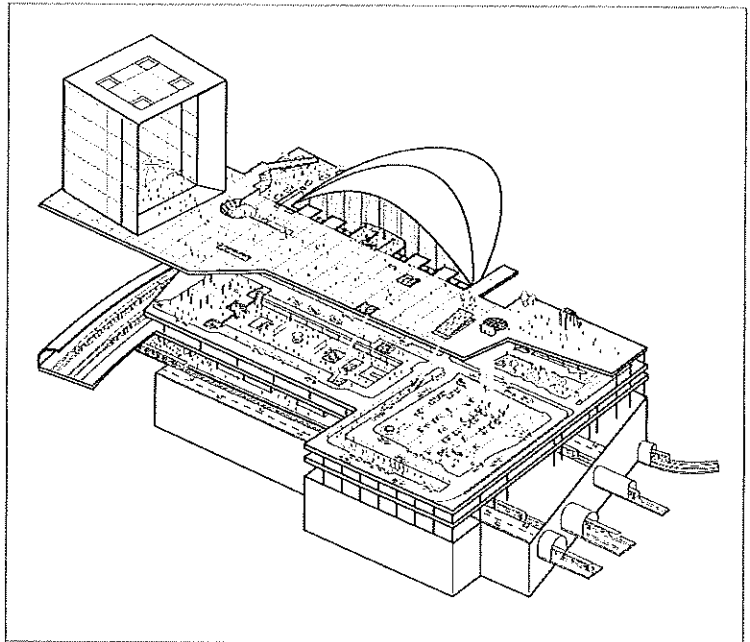
Dans le cadre de son plan de réaménagement tactique du Parvis, l'établissement confiera notamment au titulaire du marché la mission de définir un programme incluant des éléments de mobilier urbain (assises, éclairage...), des éléments d'animation artistique et culturelle, ou des éléments d'animation sportive, en lien et/ou en complément de la programmation événementielle existante.

« Le Parvis de La Défense est le cœur battant du quartier. C'est à la fois une agora, un lieu de passage, une destination touristique et le toit d'un des plus grands hubs de transports en commun du monde. Les contraintes d'usage et les contraintes techniques du site nécessitent d'expérimenter des dispositifs temporaires avant d'engager une transformation urbaine plus profonde. Après l'esplanade de La Défense et la place de La Défense, cet espace sera le dernier maillon d'un vaste programme de modernisation de l'axe historique. » indique **Pierre-Yves Guice, directeur général de Paris La Défense**.

Un préalable à une intervention urbaine plus profonde à partir de 2028

La consultation prévoit un calendrier d'actions construit en plusieurs phases successives. Tout d'abord, une première étape de 5 mois permettant la définition de la stratégie globale d'urbanisme tactique et l'élaboration d'un programme co-construit avec les usagers. Le titulaire déploiera ensuite sa stratégie d'aménagement en deux temps : de 2026 à 2027, avec de premiers tests réels dans l'espace public, puis en 2028, avec un bilan sur les réalisations et des orientations pour l'aménagement pérenne du Parvis.

Au terme de cette période, l'établissement public, disposant alors de retours suffisants, sera en mesure d'envisager un aménagement plus structurant du Parvis.



Des visuels sont disponibles sur ce lien : [cliquez ici](#)

Groupe scolaire
P. Kergomard

PLAN 2
Fond de plan pour les propositions
d'aménagement au niveau de l'école
P. Kergomard

sans échelle
2 exemplaires dont 1 est à rendre avec la copie

Mairie