

# P

artager la rue. De la méthode ! Pour agir vite et bien...

## Des espaces sécurisés pour les cyclistes et les piétons. Comment ? Avec quelle ambition ?

### REINVENTER LA MOBILITE

Les rues sont calmes aujourd'hui et de nombreuses personnes hésitent encore à utiliser les transports en commun. Alors que le nombre de voitures dans les rues a largement diminué, la marche et le vélo sont (re)découverts. Les gens prennent ou reprennent leur vélo, d'autres découvrent ou redécouvrent leur quartier à pied. La situation hors du commun que nous vivons et les exigences de distanciation physique qui en découlent nécessitent de prendre rapidement un certain nombre de mesures, qui, pour certaines d'entre elles peuvent être transformées en opportunité.

### UNE STRATEGIE TOUTE NOUVELLE – UNE OPPORTUNITE A SAISIR

Dans un certain nombre de contextes, il est nécessaire de repenser la mobilité dans des villes et des communes, afin d'offrir aux citoyens des espaces sécurisés pour leurs déplacements utilitaires, mais aussi pour des promenades variées, permettant de respecter - à la lettre - les mesures de sécurité et de distanciation physique décrétées par le Conseil national de sécurité.

Aujourd'hui il s'agit de marcher ou de se déplacer à vélo notamment pour aller travailler, faire des courses ou simplement pour faire du sport et s'aérer. Demain, il s'agira aussi d'aller à l'école dans les conditions sanitaires requises.

### PENSER PRESENT – PENSER FUTUR

S'il s'agit de mettre en place, dans des délais courts, des mesures portant sur l'affectation de l'espace public et sur l'accompagnement des personnes susceptibles d'opérer un transfert modal, elles s'inscriront déjà, idéalement, dans la vision de la mobilité communale, telle que déclinée dans les documents stratégiques dont elle dispose (Plan communal de mobilité, Plan stratégique transversal, déclaration de politique régionale, Schéma de développement communal...) en regard de la vision FAST mobilité 2030. Rappelons que cette dernière a pour ambition une augmentation très importante des déplacements à pied et à vélo, et de la Stratégie régionale de mobilité, qui traduit la vision FAST en objectifs et en mesures. Il s'agira alors d'une véritable opportunité de tester une situation qui était déjà dans les cartons communaux.



Ainsi, à terme, certaines mesures seront supprimées, mais d'autres pourront être pérennisées, nécessitant alors des interventions spécifiques au niveau du traitement de l'espace public.

### QUELLE DIFFERENCE ENTRE LE PROVISOIRE-TEMPORAIRE ET LE DEFINITIF ?

Des mesures prises dans le cadre d'un aménagement temporaire ne doivent rien sacrifier à la sécurité, être parfaitement lisibles et compréhensibles par tous et bien entendu respecter le code de la route.

Si elles ne nécessitent pas de rencontrer toutes les recommandations des circulaires fédérales et régionales en la matière, il s'agira de compenser cette carence en mettant en place, en plus de la signalisation réglementaire, une signalétique complémentaire, des équipements ou du mobilier urbain spécifiques, dessinant à leur manière – mais sans semer de doute - le nouveau statut – provisoire – de la zone concernée.

## ÊTRE EN PHASE AVEC LA REALITE DU TERRAIN

Deux questions à se poser et à croiser pour être en phase avec les besoins :

- Quelle est la fréquentation de tel axe et surtout quel est son potentiel, quelles fonctions, quelles activités commerciales et autres dessert-t-il ?
- Quel espace est disponible et celui-ci permet-il les précautions sanitaires nécessaires ? En effet, la distanciation physique nécessite, dans l'immédiat, de redimensionner largement l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes.

## EVALUER – AJUSTER - EVALUER

Les mesures mises en place doivent être régulièrement évaluées et, au besoin, adaptées en fonction des observations et de l'analyse faites par les services de mobilité et de police.

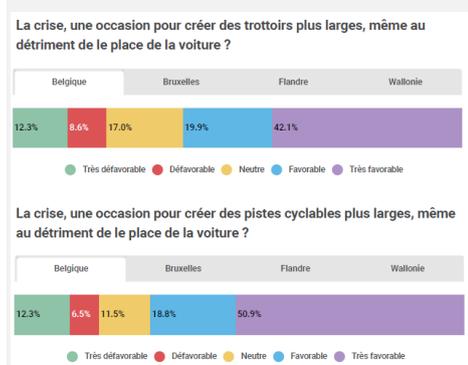
Le processus sera vraisemblablement évolutif, car il s'agira d'examiner de quelle manière les usagers intègrent les nouveaux dispositifs. Cette observation devra être répétée à intervalles réguliers car, comme on le constate déjà aujourd'hui, les comportements des citoyens évoluent de semaine en semaine, mais dans une direction difficile à appréhender à l'avance, vu le caractère exceptionnel, à plus d'un titre, de la situation.

Ainsi, on a pu constater que, dans un premier temps, les piétons et les cyclistes n'ont pas envahi l'espace public mais sont sortis très prudemment de leur confinement, en partie par crainte de ne pas disposer de l'espace nécessaire.

Et si les évaluations sont positives, d'autres projets d'aménagements seront peut-être envisagés par la commune, voire leur pérennisation, tenant compte d'un retour progressif à un usage de plus en plus important de l'espace public avec le redémarrage d'activités aujourd'hui à l'arrêt, qu'il s'agisse de la culture, de l'HoReCa et bien entendu de l'enseignement.

## TIRER LES ENSEIGNEMENTS DE CETTE PERIODE DE CONFINEMENT, PUIS DE DECONFINEMENT

Période de bouleversements, période d'expérimentation, il y a lieu de prendre en compte les changements de comportements qu'elle a générés et la prise de conscience qui en a résulté. Comme l'indique l'enquête réalisée en mai dernier, elle révèle une opinion particulièrement favorable aux modes actifs et à une meilleure prise en compte de ceux-ci.



Source : Flatten the mobility curve. Analyse et idées pour la mobilité post Covid-19. Espaces Mobilités.