

la CeMathèque

dossier thématique

Aménagements tests

D'une approche globale aux (bonnes) raisons de s'intéresser à des mesures temporaires

Méthodologie – Tester avant de peut-être... pérenniser ?

Des interventions favorables à la convivialité, à la mobilité active et à la sécurité de tous

En Wallonie, un appel à projets pour des mesures temporaires d'aménagement

Évaluer : Observer – Compter – Interroger





PRÉAMBULE

36 raisons...

...de s'intéresser à cet outil que constitue l'aménagement temporaire.

C'est sans doute un peu excessif ! Mais les expériences menées et plus généralement le concept du « test » méritent très certainement d'être considérés comme un outil de travail à part entière et que l'on s'y arrête.

L'engouement pour ce type de démarche à la suite du confinement vécu lors de cette pandémie a conduit à porter un autre regard sur les aménagements temporaires, apparus d'un bout à l'autre de la planète. Il a mené à des expériences diverses et à des résultats qui le sont tout autant, mais qui s'avèrent fort intéressants. Il a ouvert de nombreuses fenêtres relatives à l'impact de ce type de mesure sur la mobilité, et en particulier, il a contribué à développer une autre vision du partage de l'espace public.

Initié au printemps 2020, durant cette période pas comme les autres, de nombreuses villes et communes se sont lancées dans l'expérience. Des initiatives belges et wallonnes ont suivi. Bien sûr, il ne faut pas en nier les spécificités : l'URGENCE et l'OPPORTUNITÉ en sont, à nos yeux, les deux principales composantes. Tout un programme ! Il s'agissait d'être réactif, réceptif et créatif, ouvert et à l'écoute de nouveaux besoins !

Une année plus tard, un premier constat, encore incomplet mais déjà très utile, peut être tiré. Les expériences menées ont quelque peu changé la donne en matière de mobilité, des mesures importantes ont été testées et, pour certaines, vont être pérennisées. Des projets, déjà dans les cartons, attendaient un moment propice ou un élan de volontarisme, d'autres ont surgi, tout neufs !



Source : CEREMA

TABLE DES MATIÈRES

4. Introduction : vers une méthodologie du « test » ?
6. Partie 1 – Méthodologie – Tester avant de peut-être... pérenniser ?
15. Partie 2 – Des interventions favorables à la convivialité, à la mobilité active et à la sécurité de tous
22. Partie 3 – En Wallonie, un appel à projets pour des mesures temporaires d'aménagement
30. Partie 4 – Évaluer : Observer – Compter – Interroger
34. Annexe : Exemples de questions pour un formulaire d'évaluation par la population
36. Conclusion
37. Références

D'une logique de l'urgence à de nouvelles pratiques

Nous ne sommes plus dans l'urgence et l'opportunité du premier confinement lié à l'actuelle pandémie, quoique l'une et l'autre puissent encore constituer des moteurs de changement face à certaines situations.

L'objectif de cette publication est de tirer les enseignements de ces expériences pour alimenter une méthodologie du « test » d'aménagements ou de mesures temporaires, et de s'arrêter sur son potentiel généralement sous-estimé et sous-exploité. Il ne s'agit pas de prôner un usage systématique du système « essais – erreurs », loin de là ! Mais l'enjeu est de proposer quelques outils utiles lorsque cette pratique semble pertinente pour approfondir et évaluer une proposition.

Même s'il s'y réfère à différents moments, ce document prend donc une certaine hauteur par rapport aux événements récents et vise à contribuer à une meilleure compréhension du concept, de ses tenants et aboutissants, et à aider à la maîtrise de certains paramètres pour des résultats cohérents et pertinents.

ATTENTION – DES AMÉNAGEMENTS LIMITÉS DANS LE TEMPS NE SONT PAS NÉCESSAIREMENT DES AMÉNAGEMENTS TEST

Ils peuvent aussi prendre place dans l'espace public, sans relever strictement du concept d'aménagement-test.

Il s'agit en particulier d'actions de piétonisation d'une voirie ou d'une partie de voirie, par exemple dans le cadre d'opérations visant à sensibiliser les citoyens à un usage plus convivial de l'espace public et à permettre des activités autres que les déplacements.

Ces opérations ont parfois pour objet de nourrir un projet ultérieur. Si elles s'inscrivent dans une démarche de test, généralement il ne s'agit pas de l'enjeu principal.

À titre d'exemple, citons les « PARK(ing) DAY »¹ ou détournement spontané de l'usage d'un emplacement de stationnement comme espace de détente. Cette première initiative ressort davantage d'une implication citoyenne ascendante – de type Bottom-Up. Or, la présente contribution s'attèlera davantage à l'émergence de processus descendants – Top-Down – impliquant la mise en place d'initiatives par les autorités publiques. Autre exemple, les rues réservées aux enfants relèvent de cette seconde catégorie.

Il s'agit davantage d'aménagements éphémères, qui peuvent, à terme, s'inscrire dans un objectif d'aménagement transitoire ou d'urbanisme transitoire, vu sur un plus long temps, pour faire découvrir et s'approprier de nouveaux usages.

Ce genre de démarche alimente une réflexion plus large autour de projets futurs, et contribue globalement à faciliter les changements avec comme horizon une transformation spatiale à long terme.

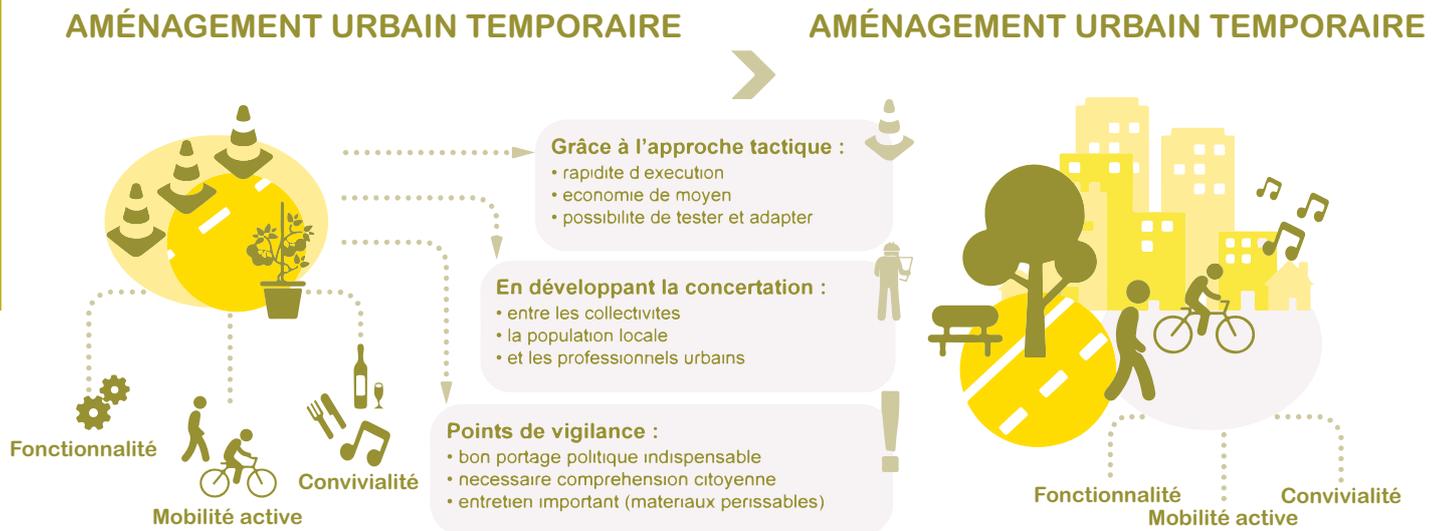
¹ Le mouvement « PARK(ing) DAY » invite à se réapproprier l'espace public en transformant une place de parking en espace vert, convivial, créatif ou revendicatif. Créé en 2005 par le collectif REBAR de San Francisco, il a été transformé en rendez-vous événementiel annuel.





🔍 Barcelone, « urbanisme tactique ». Source : [timeout.cat](https://www.timeout.cat)

Tester avant de peut-être... pérenniser ?



 *Stratégies d'aménagements urbains temporaires des espaces publics. Source : ADEME, rapport – septembre 2020*

Des dynamiques très diverses peuvent voir le jour dans le cadre d'aménagements temporaires. Quelle stratégie d'interventions temporaires d'espace public mettre en place en amont d'une réfection de voirie ou plus largement dans d'autres contextes ? Quels en seront les leviers et les freins ? Quel sera le processus de mise en œuvre ? Quelle place sera laissée à l'usager dans un processus de co-production ? Plus globalement, comment construire l'espace public en utilisant ce type de dispositif, qui se révélera dans certains cas bien plus qu'un test, mais un maillon dans un dispositif plus large pour élaborer l'espace public ? Et enfin, comment l'évaluer afin de pouvoir décider d'une pérennisation ou non ?

Pour les territoires urbains, la prééminence des inquiétudes concerne en particulier la place à reprendre à la voiture. Cette préoccupation est directement liée à la contrainte d'espace, qui rend les choix difficiles, en particulier dans ce contexte.

Dans les territoires plus ruraux, la faible pratique de la mobilité active et des limitations budgétaires ou d'expertise vont souvent de pair.

Les situations susceptibles de s'inscrire dans la perspective d'aménagements temporaires sont multiples et variées. Il s'agit de modifications des plans de circulation, d'interventions sur les espaces publics visant à une convivialité accrue, de mise en œuvre de recommandations de sécurité routière.

Des opportunités peuvent se présenter, en particulier lors de situations transitoires par nature, telles qu'un chantier par exemple, des fermetures de voiries imposées par un événement imprévu... Elles peuvent se révéler très fructueuses. Mais la décision de tester un aménagement constitue toujours une option en soi, contrairement à de nombreux réaménagements de voirie où la remise en état à l'identique ne remet pas en question les usages.

AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES ET URBANISME TACTIQUE

Le concept d'urbanisme tactique est intéressant pour aborder la question des aménagements temporaires de voiries. Les événements récents ont largement mentionné ce concept. L'Ademe¹, se référant à Mike Lyndon, théoricien de ce sujet, en propose une bonne synthèse pour ce qui nous intéresse. Nous reprenons ci-après les caractéristiques qui nous semblent pertinentes par rapport au thème de ce dossier :

« Il permet :

- Une approche délibérée et phasée pour initier le changement ;
- Une offre de solutions locales pour des problèmes locaux d'aménagement ;
- Un engagement de court terme avec des attentes réalistes ;
- De prendre peu de risques mais avec une possibilité avérée de succès ;
- Le développement d'un capital social entre citoyens et citoyennes, et la construction de nouveaux partenariats public-privé-commun.

Il peut intervenir sur :

- L'organisation des mobilités sur la voirie ;
- La place et l'occupation des espaces de stationnement automobile dans les rues ;
- Le mobilier urbain sur les places et les trottoirs ;
- La végétalisation des espaces publics.

Il vise en général un meilleur partage modal entre véhicules motorisés, piétons et cyclistes, pour plus de confort, d'apaisement et de convivialité. »

¹ Cfr. le rapport de l'Ademe, *Stratégies d'aménagements urbains temporaires des espaces publics*, septembre 2020, p.9.



Q Barcelone, urbanisme tactique. Source : publicspace.org

BARCELONE... DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES COMME LEVIERS DE CHANGEMENT

La stratégie d'aménagement s'inscrit ici dans un processus de long terme et les interventions temporaires constituent une première étape d'un projet structurant et final. Elles sont souvent liées à une problématique de mobilité avec in fine une solution infrastructure. Plutôt que temporaires, elles sont pensées comme transitoires.

Le quartier de Poblenou fait figure de référence en la matière. En 2016, une rue a été fermée à la circulation, ne permettant plus au trafic de transiter dans le quartier. La Ville s'est ensuite tournée vers les habitants pour déterminer leurs attentes en termes d'aménagement et d'usage, puis du mobilier léger a été placé et de la peinture au sol réalisée.

Pour ce premier cas d'école, la rapidité de mise en œuvre a toutefois surpris les riverains et ceux-ci ont mis un peu de temps avant de s'approprier l'espace. Le travail de communication avec la population a été très important a posteriori. Pour les projets suivants, la Ville a corrigé le tir, initiant un travail de concertation, voire de co-construction, beaucoup plus rapidement, pour des interventions d'abord temporaires ou transitoires.

À BORDEAUX... L'URBANISME PRAGMATIQUE AU TEMPS DU COVID

Dans le cadre de mesures prises pour faire face aux nouvelles contraintes générées par la distanciation physique, la Ville a initié différents aménagements temporaires qu'elle a qualifié d'urbanisme pragmatique et inscrit dans le schéma temporel suivant :

Phase 1 : aménagements légers, rapides à mettre en œuvre et peu coûteux ;

Phase 2 : collecte des propositions d'amélioration du projet par les usagers, modifications éventuelles des aménagements ;

Phase 3 : travaux définitifs tenant compte des observations formulées par les usagers.



Q Bordeaux, urbanisme pragmatique. Source : dailymotion

Aménagement temporaire ou aménagement définitif. Comment choisir ?

C'est la première question, le point de départ. Quand faut-il opter pour un aménagement test ou pour une mise en place définitive ? Dans un certain nombre de cas, la réponse est simple. Restent les situations où il faudra peser le bénéfice probable de chaque option.

À priori, un aménagement temporaire pourra être utile dans la perspective :

- d'un projet qui pourrait **mûrir** et **s'affiner** après une expérimentation en vraie grandeur ;
- d'une meilleure **acceptation** par les usagers et les riverains pour un projet qui n'est pas imposé mais soumis à l'usage ;
- de mettre en place des projets **sensibles**, qui vont faire avancer la commune dans ses objectifs de mobilité durable.

Rapidité et réversibilité sont toutefois des armes à double tranchant, qu'il s'agira de prendre avec autant de sérieux qu'un aménagement définitif. Une série d'écueils doivent donc être évités.

En effet, qui dit rapidité ne doit pas conduire à des propositions bancales, mal étudiées qui enlèveraient toute crédibilité à une option intéressante.

La possible réversibilité du projet ne doit pas amener à décider trop vite que le projet est mauvais, ni à faire l'impasse du modifiable et donc améliorabile avant de le retirer. Il s'agit en tout cas d'examiner la situation indépendamment de toute sa portée émotionnelle. Il ne faut pas confondre vitesse et précipitation, mais revenir dans le temps long que nécessitent certaines expérimentations pour être fructueuses.

Cela signifie notamment que le choix de la période de test n'est pas anodin et doit prendre en compte certaines caractéristiques temporelles en regard de la fréquentation scolaire, des commerces, de la saison...

Ensuite, la durée doit être déterminée avec soin, en particulier lorsque le projet est délicat quant à certaines de ses conséquences. Il faut laisser à chacun le temps de s'habituer à de nouveaux comportements et d'en prendre toute la mesure. À cet égard, la communication est très importante, expliquant aux riverains et aux usagers toute l'utilité de pouvoir tirer des conclusions pertinentes sur base d'une période adéquate.

Quant aux aspects administratifs d'approbation des mesures, rappelons que la procédure est légère et rapide. En effet, il suffit de prendre un arrêté de police ou une ordonnance du collège, ce qui permet de gagner du temps par rapport à la procédure du règlement complémentaire de circulation routière. L'avis de la tutelle wallonne sur le projet n'est pas obligatoire, mais il reste vivement recommandé. Elle reste disponible pour apporter ses conseils quant aux aménagements.



 Source : be.brussels



Sur le plan réglementaire¹ ?

Trois types d'actes règlent les situations temporaires : l'ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière, l'arrêté de police et l'ordonnance de police vu l'urgence et le grave danger. Cette dernière n'est pas d'application dans ce contexte ci.

L'ordonnance de police temporaire est prise par le collège des bourgmestre et échevins. L'arrêté de police est pris par le bourgmestre. La commune optera pour l'une ou pour l'autre en fonction des critères explicités ci-dessous. À noter que le choix n'est pas toujours évident.

Ensuite, lorsque la décision est prise de pérenniser l'aménagement et/ou la modification de statut de la ou des voiries, la commune adopte un règlement complémentaire de circulation routière, selon la procédure classique.

L'ordonnance de police temporaire relative à la circulation routière

« Le collège des bourgmestre et échevins est compétent pour les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière. » indique la Nouvelle loi communale. Il s'agit de mesures de police administrative générale prises dans le cadre de circonstances de caractère momentané, ou d'une situation transitoire, ayant une portée générale : ce qui signifie qu'elles s'adressent à tous

les citoyens, ou à certaines catégories d'entre eux, sur tout le territoire de la commune, ou dans certaines parties de celle-ci, et pour une durée déterminée, ou déterminable. Elle ne fait pas l'objet d'une ratification ou d'une confirmation par le conseil communal.

Cela concerne par exemple une interdiction de circulation dans un quartier à l'occasion de l'organisation d'un événement : braderie, fête, par exemple, en interdisant la circulation, le stationnement... Les mesures de circulation routière à l'essai sont également visées, et c'est ce qui nous intéresse en particulier dans le cadre de cette publication : la création d'un giratoire, la modification de sens de circulation, mais aussi tous types d'aménagements évoqués dans la partie suivante...

L'interprétation de la notion de « portée générale » est délicate et la frontière avec des mesures de portée plus limitée, visant seulement une rue ou une place par exemple, peut s'avérer difficile à établir et prêter à confusion.

Le caractère temporaire des mesures de circulation routière à l'essai pose parfois question également dans la mesure où,

si le caractère « léger » ou « mobile » de certains équipements (potelets et plots en plastiques par exemple) placés en voirie laisse croire qu'il s'agit d'une situation provisoire, il arrive que ceux-ci restent là de nombreux mois, voire davantage, ce qui conduit à s'interroger sur la durée recouverte par le terme « temporaire ». Le délai de la période d'essai devra être mentionné dans l'ordonnance. Il doit être établi en cohérence avec la situation à tester. Lorsque l'essai doit être prolongé, une nouvelle ordonnance est adoptée.

Si la mesure est temporaire, elle peut aussi avoir un caractère périodique dès le moment où la situation à régler, donnant lieu à l'adoption de mesures, se répète chaque année. Signalons l'exemple de l'instauration de mesures liées à une kermesse qui se déroule chaque année à la même date ou le même week-end. Dans ce cas, elle nécessite l'adoption d'un règlement complémentaire de circulation routière. Si elle ne se produit qu'une fois, le collège communal arrêtera une ordonnance de police temporaire.

¹ cfr. la Cemathèque 50 – Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ? – juin 2020, Icedd pour le compte du SPW – MI.

CIRCONSTANCES	ACTE	AUTORITÉ COMPÉTENTE	RATIFICATION
<i>Compétence communale de police administrative générale</i>			
<i>Situation ponctuelle ayant un caractère général</i>	<i>Ordonnance de police temporaire ayant un caractère général</i>	<i>Collège communal</i>	<i>Non ratifié par le Conseil communal</i>
<i>Situation ponctuelle ayant un caractère particulier</i>	<i>Arrêté de police</i>	<i>Bourgmestre</i>	<i>Non ratifié par le Conseil communal</i>

 **Ordonnance de police, modalités d'application.** Source : Cemathèque 50, ICEDD pour le compte du SPW – MI.

L'arrêté de police

« Il (le bourgmestre) est spécialement chargé de l'exécution des lois, décrets, ordonnances, règlements et arrêtés de police ». Le bourgmestre est donc compétent pour prendre des arrêtés de police en matière de circulation routière, dans le cadre de situations ponctuelles, particulières, individualisées, spéciales et temporaires (pour une durée déterminée).

Ainsi, par exemple, le placement de signalisation suite à la présence d'un obstacle ou de travaux (signalisation de chantier) ne requiert pas de prendre une ordonnance de police temporaire par le collège communal mais seulement un arrêté de police par le bourgmestre. Sont aussi concernées des situations de circulation à l'essai dont l'impact est limité.

Cette définition peut parfois porter à discussion, comparée aux situations temporaires qui ont une portée géné-

rale, comme mentionné au point précédent. Lorsque la mesure concerne deux ou trois rues, voire une seule rue ou une place très fréquentée, est-elle de portée particulière ou générale ? Chaque cas doit donc être examiné afin de déterminer si la mesure à prendre est de la compétence du collège communal ou bien du bourgmestre. Elle ne fait pas l'objet d'une ratification ou d'une confirmation par le conseil communal.

Source : Cemathèque 50, Icedd pour le compte du SPW – MI, p. 4-6.



Quand faut-il un permis ?



En son article R.IV.1-1 le CODT précise quels sont les actes et travaux du domaine public de la voirie qui ne sont pas soumis à permis¹ :

- « les interventions ne nécessitant pas d'élargissement de l'assiette des voiries, et consistant au renouvellement des fondations et du revêtement des voiries, bernes, bordures, trottoirs et îlots ;
- la pose, le renouvellement, le déplacement ou l'enlèvement des éléments accessoires tels que les radars, parapets, les glissières et bordures de sécurité (à l'exception des murs de soutènement et des écrans anti-bruits) ;
- les travaux d'aménagement des espaces réservés aux piétons, aux personnes à mobilité réduite ou aux cy-

clistes et visant l'agrandissement local de ces espaces, l'amélioration de leur aspect esthétique ou la sécurité des usagers, que ces travaux entraînent ou non un rétrécissement de l'assiette de la ou des voiries ;

- le placement ou le renouvellement de petit mobilier urbain, bancs, tables, poubelles, candélabres, bacs à plantations, petites pièces d'eau, bornes électriques, conteneurs, enterrés ou non, affectés à la collecte des déchets ménagers ou assimilés ;
- les travaux d'aménagement des espaces réservés aux plantations ;
- le placement, le déplacement ou l'enlèvement des dispositifs ou éléments de signalisation routière, et d'éclairage public ;
- l'établissement ou la modification de la signalisation au sol ;
- le placement, le déplacement ou l'enlèvement de ralentisseurs de trafic ;

- les abris pour voyageurs aux arrêts de transport public ;
- le placement d'une terrasse ouverte saisonnière (qui ne dure qu'une saison, qu'une partie de l'année) dans le secteur horeca, pour autant que sa superficie ne dépasse pas 100 m² ; (AGW du 29 avril 2021, art. 1) ;
- le placement de statues, etc. »

La plupart des cas d'aménagements tests glanés et repris dans cette publication ressortent de ces cas de figure. À noter que lorsque l'aménagement implique la réalisation de travaux de voirie, le CODT évoque explicitement que les aménagements provisoires sont exonérés de permis s'ils ont une durée limitée maximale de cinq ans. Cette dispense de permis n'est pas applicable lorsque les actes et travaux envisagés se rapportent à des changements de revêtements constitués de pierres naturelles ou s'ils augmentent la superficie des revêtements en matériaux imperméables.

¹ Le texte complet, reprenant notamment les dispenses de permis pour les communes ayant fait l'objet d'une calamité naturelle reconnue (introduites par AGW du 9 septembre 2021) est inscrit au CoDT - Code du développement territorial (wallonie.be).

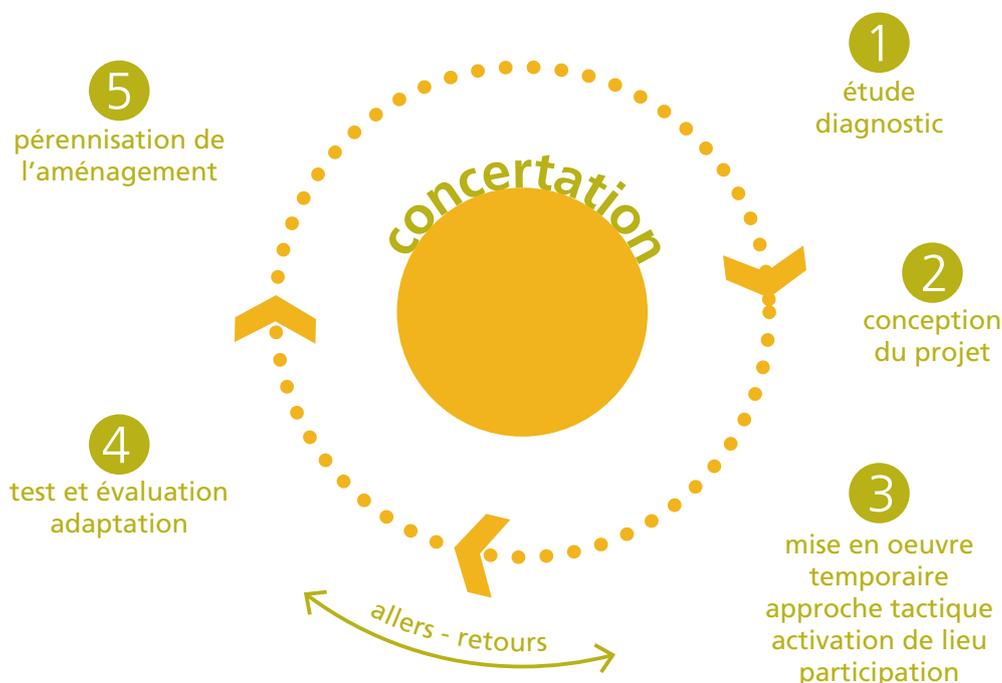


MÉTHODOLOGIE

Les étapes du projet

Un aménagement provisoire nécessite à peu près les mêmes étapes qu'un aménagement définitif, à ceci près, qu'à un moment donné, des adaptations et ajustements seront possibles, en forme d'allers-retours, conduisant ou non à une pérennisation, comme schématisé ci-dessous, voire de revenir à la situation d'origine.

VERS UN PROCESSUS ITERATIF



Source : Ademe – Aménagements urbains temporaires d'espaces publics – septembre 2020.



Source : vireovero

En préalable

Dans la majorité des cas, le projet s'inscrit dans une vision globale et cohérente tenant compte de la stratégie de mobilité communale, excepté parfois pour certaines interventions strictement ponctuelles, purement locales. Néanmoins, même pour celles-ci, il s'agira de toujours garder en mémoire les objectifs et le cap fixés.

Ainsi, toute proposition s'appuiera sur les documents et les plans existants, plan communal de mobilité, plan vélo, schéma de développement communal, programme communal de développement rural, plan stratégique transversal, projet de ville... chaque fois que c'est pertinent, tout en travaillant en réponse à un questionnement précis, qui parfois correspond à une situation d'urgence.

Monter un projet

Jusqu'où va-t-on dans la maîtrise des hypothèses de travail... Il n'y a pas de règle. Cela dépend du projet et de son contexte.

Néanmoins il faut toujours disposer de données suffisantes pour justifier la démarche, mais aussi pour permettre d'évaluer l'impact de la mesure a posteriori, pour décider en connaissance de cause et pour être capable de répondre aux interpellations des usagers et des riverains. L'importance des tâches de diagnostic, d'étude et de conception sera donc variable.

Exigences d'aménagement

Outre le fait de répondre aux règles dimensionnelles et techniques habituelles, et aux objectifs de sécurité routière, les aménagements temporaires requièrent une parfaite lisibilité pour tous et des cheminements exempts de pièges et d'autres irrégularités, qui pourraient être sources de danger.

Des ressauts ou des raccords entre le cheminement existant et futur ne peuvent impacter les déplacements des personnes à mobilité réduite... et pourraient, le cas échéant, nécessiter la mise en place de rampes ou d'installations modulaires à niveau. La sécurité ou l'accessibilité universelle sont des enjeux qui nécessitent des aménagements infrastructurels.

Qui sont les acteurs ?

Dans certaines situations, il s'agit de ne pas trainer en chemin. Ce fut précisément le cas lors de cette pandémie. Dans d'autres cas il n'y a pas de réelle urgence. Il peut donc arriver que l'urgence ou d'autres raisons – à apprécier – nécessitent de prendre les devants sans plus tarder et à mettre en place un projet dans les meilleurs délais.

Mais a priori, sont directement impliqués les mêmes acteurs que pour un aménagement définitif. Outre différents services communaux et parfois régionaux, la police, les transports en commun, les associations, et bien entendu les riverains et les usagers sont parties prenantes.

Participer / Communiquer

La participation citoyenne est-elle mise à mal dans ce type de démarche ? Ce reproche a été entendu à diverses reprises dans le cadre des aménagements temporaires réalisés au début de la pandémie. Que les aménagements soient temporaires ou définitifs, être mis devant le fait accompli dans le cas d'un espace public remodelé est souvent mal perçu par les usagers. L'intelligence collective, l'expertise locale et la pédagogie sont autant d'éléments essentiels lorsqu'il s'agit d'inciter à l'appropriation des lieux et au changement de comportement.

L'aménagement test ne résultera pas toujours d'une démarche de co-construction, quoique certaines propositions pourront être le résultat d'un travail avec la population. En effet, l'aménagement temporaire est un outil permettant aux habitants d'un quartier d'être force de proposition, de s'impliquer dans la gouvernance de leur lieu de vie, bref de s'approprier l'espace public. La participation permet de mobiliser l'expérience d'usage aux fins du projet et constitue un élément important, déjà pour la constitution des hypothèses de travail.

Quant à l'information aux citoyens et aux usagers, les communes ont développé leurs propres outils. À chacune d'utiliser les canaux qui lui paraissent les plus adéquats pour assurer une bonne compréhension des enjeux, pour garantir le dialogue et l'échange, afin que, in fine, le citoyen soit aussi acteur du changement.



Source : lafabriqueparticipative.fr

Évaluer : avant – pendant – après

Cette question est le fondement d'une démarche d'aménagement test, puisque la situation est provisoire, avant une pérennisation espérée, entrecoupée peut-être d'ajustements. En effet, dès que l'aménagement provisoire est en place, celui-ci doit faire systématiquement l'objet d'une attention particulière et d'observations répétées, puisque de celles-ci dépend... son avenir !

Sauf situation d'urgence, l'évaluation doit être bien anticipée, donc bien préparée, afin de permettre ensuite un travail d'analyse en parfaite connaissance de cause. Des comparaisons avec la situation antérieure doivent idéalement être possibles. Cependant, certains contextes particuliers, tels que la pandémie, peuvent biaiser les résultats... La prudence s'impose donc. Ce point fait l'objet de l'annexe.

Durabilité et esthétique de l'aménagement temporaire

On serait tenté de penser que c'est un détail puisque... l'aménagement n'est pas définitif. Ce n'est pas nécessairement vrai. Même temporaire, les matériaux utilisés et les couleurs choisies contribuent aussi à l'acceptabilité des mesures. À l'inverse, lorsque ceux-ci dégradent la perception du paysage, l'harmonie d'un lieu, ils peuvent participer à une certaine hostilité, voire encourager leur dégradation. Attention donc à éviter de bâcler l'aménagement provisoire. Enfin, les moyens mis en œuvre doivent toujours rencontrer des objectifs de sécurité des usagers et leur qualité esthétique peut y contribuer.

De plus, il est indispensable de choisir un niveau de qualité et de durabilité adéquat pour les dispositifs déployés.

Parce que ces derniers (la peinture notamment) se détériorent vite ou qu'ils sont parfois complexes à entretenir pour les agents communaux. Dans la pratique, ce n'est pas toujours simple, car le matériel à disposition (potelets jaunes par exemple...) n'est pas des plus esthétiques ni toujours durable. Ensuite, les communes sont attentives au budget et consacré.

On constate que certaines villes y ont réfléchi et montrent une créativité qui concourt à rendre la mesure plus attractive visuellement, voire plus conviviale.

Du provisoire au définitif

Il s'agit d'éviter que le provisoire dure indéfiniment, ce que prévoient les outils réglementaires – ordonnance du collège et arrêté de police – qui limitent l'expérience dans le temps, pour déterminer ensuite les aménagements à réaliser afin que le projet s'inscrive parfaitement dans le paysage et fasse partie intégrante de l'environnement bâti.



TYPOLOGIE

Des interventions favorables à la convivialité, à la mobilité active et à la sécurité de tous

Des tests peuvent être envisagés dans de multiples cas pour les différentes raisons évoquées dans la partie précédente. En particulier lorsqu'il s'agit d'apaiser un quartier ou de donner davantage d'espace aux piétons, aux cyclistes et à la convivialité, comme en témoignent quelques exemples ci-après.

De nombreux outils sont disponibles. Largement utilisés dans le cadre de la réalisation d'aménagements définitifs, ils peuvent aussi faire l'objet d'installations test. On signalera en particulier la création de zones 30, de zones résidentielles et de rencontre, de piétonniers, de rues scolaires, de cheminements destinés aux piétons, de rues cyclables, de pistes cyclables, de bandes cyclables suggérées, de sites propres pour les transports en commun... Nous n'examinerons pas dans ce dossier les tests d'infrastructures plus routières, comme par exemple des giratoires en remplacement de carrefours à feux...mais ceux-ci peuvent aussi faire l'objet d'aménagements test bien sûr !

Attention, rappelons, comme déjà indiqué dans l'introduction, que tester un aménagement ne doit pas devenir la règle ! Dans certains cas, il sera plus pertinent de procéder directement à la mise en place définitive de la mesure.

Enfin, les nombreuses ressources documentaires et réglementaires existantes, en particulier la Sécurothèque du Service public de Wallonie¹, constituent des références incontournables pour la mise en œuvre des projets temporaires.

¹ Cfr. securotheque.be





Q "Walking Madou". Source : atelierblink.be

Q « WALKING MADOU » : UN EXEMPLE EMBLÉMATIQUE

À Bruxelles, un semi-piétonnier temporaire – entièrement peint en jaune – a été inauguré en 2012. Il visait à tester la mise en place d'un projet de piétonnier définitif sur la chaussée de Louvain entre la place Madou et la place Saint-Josse. L'ambition semblait justifiée puisque la rue commerçante est empruntée par près de 10 000 piétons par jour (Chiffres Atrium, 2013).

Le projet testé, qui permettait le passage de bus dans un sens, s'est terminé sur un bras de fer entre la Région et la commune, la chaussée de Louvain étant une voirie régionale dont la portion concernée se situe sur la commune de Saint-Josse-ten-Noode, et a débouché sur la réouverture à la circulation de la chaussée de Louvain en mars 2013. Le principal argument de la commune était la volonté de ne pas mélanger piétons et transport public sur une artère commerçante (Brussel Deze Week, 2013).

L'aménagement retenu est une circulation automobile à sens unique avec des trottoirs élargis (entre 3 et 5 mètres) via la suppression totale du stationnement et le déplacement des lignes de bus sur une autre rue.

Q « LIVING PANNENHUIS »

Le temps du test, un quadrant de ce grand giratoire situé sur la commune de Jette a servi à autre chose qu'à la circulation. Pour que ce réaménagement colle au mieux aux besoins des riverains, un test grandeur nature a été organisé lors de la semaine de la mobilité 2016. Avec les moyens du bord, la commune a transformé le rond-point en « presque-île » et invité les Jettois.es à donner leur avis. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de la commune de créer des « Pocket Parcs » partout où il est possible de le faire. L'objectif consiste ainsi à verdurer au maximum le territoire.

Enfants, personnes âgées ou ne parlant pas bien le français : tous ceux et celles qui passaient par là ont pu s'exprimer lors du projet Living Pannenhuis sur l'avenir même de l'espace.

En définitive, le projet a été pérennisé. Il améliore la sécurité de tous les usagers en libérant de l'espace pour les piétons.



Q UNE BANDE BUS DYNAMIQUE EN TEST À NAMUR

La mise en fonction d'une bande bus dynamique chaussée de Waterloo a été testée en 2017 sur le territoire namurois en entrée Nord-Ouest de la ville. La particularité de cette bande bus dynamique est d'être réservée à la circulation des bus du lundi au vendredi durant les heures de pointe du matin, soit entre 7h et 9h uniquement. Il est donc possible d'y stationner, comme avant, en dehors de cette période pour autant que la voirie soit libre d'accès pour les bus dès 7h. La mise en application du site propre bus dynamique a été concrétisée par du marquage et par l'installation des panneaux à messages variables.

Cette mesure vise à fluidifier le parcours des bus TEC et ainsi à leur permettre de respecter au mieux leurs horaires aux heures de pointe du matin. Des solutions de stationnement spécifiques ont été proposées aux riverains domiciliés dans la section concernée.

Une évaluation concertée par les services de la Ville, le TEC et le SPW a notamment conduit à une nouvelle campagne de sensibilisation auprès des riverains. L'aménagement a été pérennisé.



Q Source : lavenir.net

Q PLACE MAKING À TOURNAI ET AUTRES POP-UP PLACES

Pendant plusieurs années, la ville de Tournai, en partenariat avec Lively Cities, projet européen qui aide les citoyens à se réappropriier les espaces publics, s'est choisie deux espaces urbains pour créer des «Urban Lifestyle Point», l'un à proximité de la Cathédrale avec le petit Montmartre et l'autre Place Verte. Pour cette dernière, située en plein cœur de la Ville, en plus des jardins partagés et des nombreuses animations, un espace de jeux a été intégré à ce coin vert de la rive droite.

L'existence et la multiplication d'espaces sous/mal ou non utilisés en centre-ville créent autant de ruptures dans les cœurs urbains. Des solutions existent pour transformer ces espaces délaissés en nouvelles destinations. En redonnant des fonctionnalités spécifiques et en répondant aux besoins des utilisateurs, le Place Making redonne ses lettres de noblesse au domaine public. Avant de s'engager dans des investissements à long terme, la pop-up place ou place éphémère permet de tester des aménagements et d'en valider l'utilisation auprès des utilisateurs.

Sources : <https://www.tournai.be/actualites/place-verte-des-jeux-pour-les-petits.html>
<https://www.amcv.be/expertise/place-making-pop-up-places>



Q Source : lively-cities.eu

Q IMAGINEZ VOTRE VILLE À LA LOUVIÈRE

De 2018 à 2020, un véritable quartier est sorti de terre sur la Friche Boch en plein centre-ville à La Louvière. Pour l'administration communale, les porteurs de projet, l'équipe d'accompagnement, « Imaginez votre ville » restera une expérience inédite en Wallonie, où construire la ville de manière partenariale et collaborative a pu être expérimenté. La Ville a assumé et soutenu un laboratoire ouvert, celui des citoyens qui ont tenté l'aventure : un village d'habitats légers, un recylab, un lieu de production de produits locaux et un bistrot. Suite au projet, l'UMONS poursuit un programme d'ateliers de terrain pour les étudiants ingénieurs-architectes et reste par ailleurs un partenaire privilégié de la Ville de La Louvière dans ses projets urbains à venir.

Si ce projet diffère des exemples précédents, dans le sens où il s'agit de la reconversion d'une friche (l'intervention sort donc du domaine public au sens foncier du terme), montrer que les aménagements temporaires s'inscrivent dans un mouvement plus large, dans une autre façon de faire la ville, a toute sa place dans cette publication. Aussi pour la dimension artistique qui peut déteindre de ces projets pilotes lors d'approches plus traditionnelles sur les espaces publics.

Source : <https://imaginezvotreville.be>

Autres initiatives : Dans un contexte de dédensification à Heerlen, voir aussi d'autres sites renseignés par le LEMA – ULiège sur www.n-powerinterreg.eu



Q Source : imaginezvotreville.be



Apaiser la circulation en créant une zone 30

La zone 30 est un concept qui pose relativement peu de difficultés de mise en œuvre et d'acceptation dans les quartiers animés ou résidentiels, mais elle crisper parfois certains automobilistes...

Sur le plan réglementaire, sa matérialisation à l'échelle d'une rue, d'un quartier, d'un centre-ville... ne nécessite plus qu'un minimum de mesures : il s'agit de marquer l'entrée dans la zone. À l'intérieur de celle-ci, les aménagements ne sont plus indispensables, toutefois pour être respectée, la mesure doit être crédible pour l'utilisateur.

C'est sur la définition d'un périmètre cohérent, le traitement des entrées et... le respect de la vitesse, entraînant souvent quelques infrastructures spécifiques, que va porter le travail. Des ajustements sont donc parfois nécessaires en cours

de route si les objectifs ne sont pas atteints.

Tester une zone 30 permet d'inviter en douceur les usagers à des changements de comportement, à compléter le dispositif en place si nécessaire, à expliquer dans la durée les tenants et aboutissants de la mesure.

Apaiser la circulation et sécuriser les cyclistes en créant une rue cyclable

Faire le choix de tester une rue cyclable, voire une zone cyclable, imposant une vitesse limitée à 30km/h à tous les véhicules, mais priorisant en outre la circulation des vélos, est aussi parfaitement compatible avec le principe d'un aménagement temporaire. Cette option peut se révéler pertinente et mieux appropriée dans certains périmètres que

la création d'une zone 30. Dans certains cas, elle vaut donc la peine d'être creusée.

Ainsi, dans les rues étroites, les contre-allées... la création de rues cyclables peut apparaître comme une solution intéressante. Mais la rue cyclable peut être envisagée dans des contextes bien plus variés, y compris dans des voiries à double sens. Il est toutefois recommandé de recourir à ce statut lorsque le nombre de cyclistes représente – ou est susceptible de représenter – une certaine masse critique et que la circulation motorisée est limitée. Il s'agit de bien examiner chaque contexte et de se référer aux documents techniques de référence.

Sur le plan réglementaire, le test nécessite le placement de la signalisation verticale adéquate, dupliquée, voire rappelée à l'intérieur du tronçon concerné par le marquage au sol du signal. Un accompagnement des usagers peut toutefois être utile s'il s'agit d'inciter à de nouveaux usages.



Q Zone de rencontre. Source : ruedelavenir.com



Partager l'espace public avec tous les usagers dans une zone de rencontre

La création d'une zone résidentielle ou de rencontre pose peu de problèmes de circulation. Il y a toutefois lieu de rappeler à l'usager quelles règles de comportements la définissent, car ce statut de voirie reste encore trop mal connu, tant des modes actifs que des usagers motorisés, et il importe de mettre en place des équipements et du mobilier leur apportant la crédibilité nécessaire.

À cet égard, ce concept est souvent plus délicat à tester dans la mesure où sa crédibilité – vitesse de 20 km/h, priorité du piéton, mixité totale de l'espace public – est plus difficile à matérialiser. Se pose, comme pour la zone 30, la question de définir un périmètre cohérent. Ensuite, jusqu'au décret du 30 juin 2020, la réglementation imposait notamment un espace de plain-pied... Désormais ces mesures ne sont plus requises, mais la perception de l'espace doit être cohérente avec les règles qui régissent la circulation.

Aujourd'hui, les tests de zones de rencontre témoignent d'un certain tâtonnement à cet égard... La question du repérage pour les personnes à mobilité réduite constitue une autre contrainte à intégrer pour garantir leur sécurité.

Tester ce type de mesure suscite donc quelques difficultés, en particulier lorsqu'il s'agit de passer d'une voirie classique, qui confère un espace spécifique à chaque type d'usager à un espace où la mixité est totale malgré l'existence de bordures, ne va pas sans mal et nécessite, entre autres, une bonne communication.

Néanmoins, comme le montrent quelques exemples dans la partie suivante, malgré ces contraintes, il est possible de mettre en place des zones de rencontre temporaires. L'expérimentation s'avérant souvent concluante, la plupart du temps, elles ont été pérennisées ou sont en voie de l'être.

Modifier le plan de circulation

Pour limiter la charge de trafic ou pour récupérer de l'espace en faveur de la circulation des piétons et des cyclistes, il peut être intéressant de modifier le plan de circulation en fermant une rue au trafic, en mettant une rue à double sens à sens unique, en inversant des sens de circulation...

Attention toutefois à de possibles effets collatéraux, tels que des reports de trafic sur des voiries proches, déplaçant simplement un problème. La création de sens uniques peut aussi conduire à une augmentation de la vitesse... Il s'agira donc toujours de bien évaluer le rapport coût-bénéfice en regard de l'objectif fixé.

La création d'une rue scolaire constitue une mesure qui modifie le plan de circulation de manière périodique puisque la circulation motorisée devra emprunter d'autres itinéraires aux heures d'entrée-sortie d'écoles, qui constituent les périodes de la journée les plus chargées en termes de trafic. Tester une rue scolaire permet donc d'évaluer les contraintes générées et leur acceptabilité eu égard aux reports générés.

Comme pour les autres mesures, il est nécessaire d'anticiper au mieux les conséquences de la mesure et de lui laisser un temps suffisant pour que tous les usagers adoptent des nouveaux comportements, en particulier se déplacent davantage à pied, à vélo, stationnent plus loin...

Améliorer le cheminement des piétons

Si l'objectif est de permettre aux piétons en général, et aux personnes à mobilité réduite en particulier, de se déplacer sur un espace qui leur est réservé et qui les protège de la circulation, toutes les composantes de la marche doivent être prises en compte avec des aménagements adéquats : accessibilité, largeur suffisante, sécurité des traversées pié-

tonnes, espaces d'attente suffisamment dimensionnés, lieux de repos, qualité et confort... même s'il s'agit d'une mesure exploratoire. Cela concerne la création ou l'élargissement de trottoirs ou de chemins réservés.

De même que la création d'une piste cyclable, ces mesures ou aménagements nécessitent souvent de reprendre de l'espace à d'autres usagers, ce qui peut avoir un impact important sur la circulation et sur le stationnement. Néanmoins la circulation et la sécurité des piétons doivent constituer une priorité dans les projets d'aménagement.

Réaliser des infrastructures dédiées aux cyclistes

La création d'espaces de circulation dédiés aux cyclistes peut prendre différentes formes : piste cyclable marquée, piste cyclable séparée, chemin réservé... La création de pistes cyclables temporaires est une mesure qui a été largement adoptée dans divers coins du monde, dans le cadre des mesures de distanciation physique et d'encouragement à l'utilisation du vélo.

Ce type d'infrastructure conduit très souvent à reprendre une partie de la voi-

rie à la circulation motorisée. La plupart du temps, un recalibrage de la voirie, la suppression d'une bande de circulation, la suppression du stationnement ou sa réorganisation (stationnement en épi transformé en stationnement longitudinal par exemple) ... sont des options à étudier et à tester.

La bande cyclable suggérée constitue une solution intermédiaire lorsque l'espace disponible, résultant de la prise en compte de toutes les contraintes de répartition de la voirie entre les différents usagers, ne permet pas de dégager un espace suffisant pour créer une piste cyclable.

Créé à la fin des années nonante, ce concept n'a pas de valeur réglementaire. Les usagers motorisés, sont autorisés à occuper toute la chaussée. Néanmoins, si sa valeur est indicative, cette mesure rappelle qu'il s'agit d'un itinéraire conseillé aux cyclistes et qu'il est donc recommandé d'y être particulièrement attentif. Instaurer ce type de marquage nécessite aussi de bien examiner les conditions de sa mise en œuvre, et de viser des contextes où les charges de trafic et les vitesses pratiquées sont modérées. Tester cet aménagement conduira à évaluer ensuite, avec les cyclistes, dans quelle mesure cet itinéraire est pertinent et si ce marquage cycliste apporte une meilleure sécurité.

Mettre en place des infrastructures favorables au transport en commun

Tester une bande bus ou un site spécial franchissable dans des zones particulièrement sensibles, là où l'espace est contraint, où la pression du stationnement est forte, permet également d'affiner le projet de proche en proche.





BONNES PRATIQUES

En Wallonie, un **appel à projets** pour des mesures temporaires d'aménagement

Une série de bonnes pratiques émanent des mesures prises récemment par des communes wallonnes suite à la pandémie qui a conduit à de nouveaux comportements dans l'espace public, en particulier afin de respecter la distanciation sociale. Un appel à projets¹ a été lancé en Wallonie pour encourager les communes à mettre en place des interventions temporaires en faveur des cyclistes et des piétons, à titre provisoire mais en espérant une pérennisation par la suite.

¹ En savoir plus : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-administration/appele-a-projets.html>.

On constate que, même dans l'urgence d'un contexte aussi particulier que celui que nous venons de vivre, elles sont intéressantes à plus d'un titre, pour une stratégie qui vise à favoriser la mobilité douce, à travers des mesures test qui ont pour objectif d'apaiser la circulation, de réserver un espace aux cyclistes ou aux piétons, d'améliorer le confort et la convivialité de l'espace public.

Pour de nombreuses communes, la démarche constituait une première, posant des questions nouvelles, notamment quant à son impact financier en termes de coût-bénéfice d'un travail en deux temps, voire d'une expérience qui n'aboutirait pas.

En effet, il est nécessaire d'acheter du matériel, d'engager des travaux de marquages, sans certitude quant à l'avenir, sachant de plus qu'en cas de succès de la mesure, la pérennisation nécessiterait du démontage, d'effacer les peintures... pour une mise en œuvre durable, intégrée à son environnement, comme résultat d'un projet définitif.

Au terme de l'expérience, les communes ont montré un intérêt réel pour ce type de démarche. Les avoir interrogées a montré qu'elles ont apprécié la possibilité d'adapter le projet, voire plus rarement de faire marche arrière, et la plupart du temps cette pratique a permis une meilleure acceptation par la population. Enfin, il faut noter que de nombreux projets sont ou vont être pérennisés.

Parmi les motifs de retrait de projets en tests, on trouve le fait que des aménagements temporaires perturbaient la circulation des véhicules motorisés, la non-acceptation de l'aménagement par la population à mettre sans doute en relation avec la difficulté d'organiser l'information et la concertation dans l'urgence, ou un aménagement qui s'est révélé inadéquat.

L'appel à projets a joué un rôle de déclencheur d'idées et d'accélérateur de mesures. Aujourd'hui, des éléments alimentent la réflexion quant à la pertinence d'adopter tel ou tel type de mesures dans une perspective de test. Qu'est-ce qui est simple à réaliser ? Qu'est-ce qui pose problèmes ? Quelles sont les décisions qui demandent un certain volontarisme...

Q À CINEY

... créer des zones de dépose-minute pour les enfants se rendant à l'école.

Il était possible de proposer des espaces de regroupement des élèves, à partir desquels des itinéraires judicieux, profitant par exemple de ruelles ou de venelles existantes et évitant les grands axes permettaient de rejoindre les implantations scolaires. Une des interventions a consisté à supprimer quelques emplacements de stationnement sur un parking de manière à créer un lieu de rendez-vous des élèves. C'est un peu l'idée du pédibus pour des élèves qui sont autonomes.

 Contact : Olivier Simon – olivier.simon@ciney.be



 Source : Ville de Ciney

Q À PHILIPPEVILLE

... le cheminement piéton qui relie la gare aux écoles secondaires nécessitait un trottoir.

Un itinéraire de 450 mètres devait être sécurisé pour atteindre l'Athénée et l'Ecole Notre-Dame. La route a été partagée entre les différents usagers avec la création d'un cheminement piéton de 1,30 m de large via un marquage et des potelets. Ce projet était dans les cartons dans un objectif de sécurisation. Si la phase de test toujours en cours est concluante, une solution définitive, bien adaptée aux besoins sera mise en place.

 Contact: Guy Mottard – guy.mottard@commune-philippeville.be



 Source : Ville de Philippeville



Q À HUY

... l'hyper centre en rive droite placé temporairement en zone 30.

Ce projet, déjà étudié il y a une dizaine d'années, n'avait pas été concrétisé faute de mesures d'accompagnement suffisantes. Pourquoi ne pas profiter du contexte pour ressortir ce dossier sachant que le périmètre était quasi défini, certaines rues bénéficiant déjà de ce statut. Plusieurs voiries régionales sont incluses dans le périmètre. Si deux d'entre elles étaient déjà en zone 30 « abords d'école », ce n'était pas le cas de l'avenue des Ardennes, l'axe principal en rive droite. Le Service public de Wallonie a marqué son accord de l'inscrire dans la zone 30.

Des arches avec des bacs à fleurs ont été placées aux 14 portes d'entrée du centre-ville, ainsi que la signalisation et du marquage thermoplastique. Ce dernier a également été reproduit à l'intérieur de la zone. Le dispositif a rapidement donné toute satisfaction et sera pérennisé. Et les citoyens sont nombreux à réclamer des zones 30 dans leur quartier !

 Contacts : Caroline Delbar – caroline.delbar@huy.be



 Source : Ville de Huy

Q À GESVES

... une petite zone de rencontre temporaire autour du parvis de l'église de Sorée.

Le site concerné est bordé de quelques habitations et comporte une plaine de jeux et un panier de basket.

Auparavant, un trafic trop important traversait la place. Des bandes ralentisseuses ont été placées, un signal 20 ainsi que le pictogramme de la zone de rencontre ont été marqués au sol. Et le parvis est devenu une sorte de cour de jeu. Le concept a fait l'objet d'un article paru dans le magazine Gesves Info, pour expliquer à la population en quoi consiste une zone de rencontre. La commune a rapidement constaté que l'itinéraire était moins utilisé. Les riverains sont satisfaits, les automobilistes beaucoup moins...

L'aménagement est en cours de pérennisation.

 Contact : Sébastien Ernest – sebastien.ernest@gesves.be



 Source : commune de Gesves

Q À MONS

... l'intramuros, initialement en zone 30, testé dans sa totalité en zone de rencontre.

Si tout le périmètre a dans un premier temps été concerné, deux voiries ont ensuite été retirées, l'une présentant actuellement un profil dangereux (tracé rectiligne, revêtement asphalté, aucun dispositif ralentisseur) mais qui sera intégrée à la zone 20 après travaux en 2022; l'autre disposant déjà de larges trottoirs, ce qui ne conduisait pas facilement les usagers piétons à utiliser toute l'espace.

Des arches fleuries attirent l'attention à l'entrée de la zone de rencontre ainsi que le rappel des 20 km/h au sol. Dans les rues étroites, la zone de rencontre va plutôt de soi, dans d'autres voiries, les piétons ont encore tendance à rester sur le trottoir. On constate cependant une diminution de la vitesse moyenne, supérieure à 20 km/h.

Le test s'est révélé concluant et il n'y a pas d'obstacle politique ou technique quant à l'intérêt de la mesure.

Des aménagements seront nécessaires lors de la pérennisation, notamment pour faire disparaître les passages piétons, qui ont été réalisés, à certains endroits, en pavés mosaïques enchâssés dans la voirie, ainsi que les bordures. Mais depuis 2015 les voiries qui ont fait l'objet d'une réfection ont été aménagées sans différence de niveau.

Contact : Sébastien Grémeaux – sebastien.gremeaux@ville.mons.be



Source : mons.be

Q À NAMUR

... une zone de rencontre testée sur le périmètre de la corbeille.

Sur base d'un rapport du service mobilité comportant des propositions de mesures, une délibération du collège, immédiatement partant, a permis de mettre en place les mesures avant la ré-ouverture des commerces. Certains commerçants, sortant d'une période difficile, étaient très réticents. Quant aux riverains ils n'y croyaient pas trop. Un groupe de travail comportant les différents intervenants a été constitué afin d'évaluer la situation. La méconnaissance de ce type d'aménagement a imposé plusieurs campagnes de communications afin de sensibiliser les conducteurs mais aussi les piétons à une utilisation correcte de l'espace.

Comme à Mons, la difficulté de supprimer les passages piétons a crispé, ils ont été effacés, mais sont toujours empruntés ... Il convient cependant de faire remarquer que ceci vient en partie du fait que ces passages sont, dans une large mesure, situés sur le trajet direct des piétons.

Des mesures de vitesse ont été prises tout l'été qui a suivi, afin de mesurer l'impact de la mesure. Sur base des retours, des modifications ont été apportées, des aménagements ou du mobilier urbain ont été placés dans des rues plus larges. Les mesures de vitesse moyenne ont montré que celle-ci était plus basse après la rentrée des classes lorsqu'il y a eu davantage de piétons.

Le test, initialement prévu jusqu'à la fin de 2020, a été très vite prolongé jusqu'au 31 août 2021. Au-delà de cette date : soit la ville reprendra un arrêté temporaire, soit un règlement complémentaire de circulation routière mais, dans cette hypothèse, certains ajustements devront être réalisés : la zone de rencontre pourrait être réduite, ou bien certains axes devront être réaménagés.

Contact : Michaël Petit : michael.petit@ville.namur.be



Source : Ville de Namur



Source : Commune de Theux

Q À THEUX

... un petit tronçon de voirie fermé au trafic motorisé.

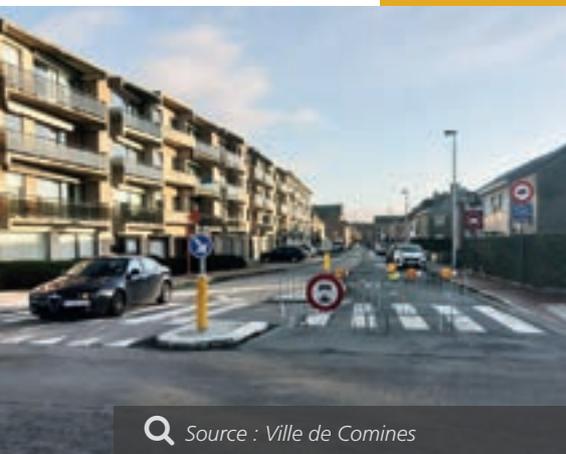
Cette rue passe sous un pont dont la hauteur est inférieure à 2 mètres et relie 2 places. Piétons, cyclistes s’y déplaçaient dans des conditions peu confortables.

Des bornes ont été placées, fermant le passage aux usagers motorisés et un signal F99 a réservé ce chemin aux piétons et aux cyclistes. La décision a quelque peu dérangé les automobilistes, mais le détour occasionné est très court et ne dépasse pas la minute.

Le retour des piétons est très positif. Le test a bien montré que la nuisance est acceptable pour les automobilistes et a créé un bon équilibre. L’asphalte a été remplacé par un revêtement plus clair de manière à rendre le passage plus agréable.

Entretemps, les inondations du mois de juillet ont totalement détruit l’aménagement, qui devrait toutefois être rétabli dans le cadre des travaux futurs de reconstruction du centre de Theux.

Contact: Eric Blecker – eric.blecker@theux.be



Source : Ville de Comines

Q À COMINES

... une nouvelle organisation de la circulation pour accéder à l’école.

Les écoles de Comines ont été soumises à un certain protocole. Au lieu de concentrer l’accès sur l’entrée principale, l’école Notre-Dame de la Lys, située dans la rue du Couvent, a proposé cinq accès, dont 2 sont proches du RAVeL. C’était l’occasion de voir comment la circulation pouvait être modifiée, sachant que, dans cette zone, des embouteillages étaient bien présents aux heures d’école. La solution envisagée avait aussi pour objectif de favoriser la circulation des cyclistes, avec l’objectif de susciter de nouvelles vocations.

Après un brainstorming, il a été décidé d’interdire la circulation des véhicules à moteur de plus de deux roues dans un sens de circulation, instaurant ainsi un sens suggéré de circulation – soit, 1 heure le matin, 1 heure en soirée et le mercredi à midi. Cette fermeture temporaire a été gérée avec des signaux à message variable (PMV), la présence de surveillants habilités pour gérer la barrière nadar, les agents de quartier. Les gardiens de la paix étaient souvent présents de manière à expliquer la mesure et à s’assurer du fonctionnement correct. La CeM observait également les comportements, ce qui fonctionnait bien et ce qui fonctionnait moins bien.

Les retours des automobilistes, des cyclistes (et des nouveaux cyclistes) se sont révélés positifs. Quelques ajustements sont intervenus par rapport aux heures de fermeture et au plan de circulation.

Contact: Amandine Robert – amandine.robert@police.belgium.be

Q À SERAING

... une piste cyclable en test le long du boulevard Pasteur.

Ce tronçon d'une longueur de 1400m (comprenant la rue du Clerc), comportant initialement 2X2 bandes de circulation, a été ramené à une seule bande dans chaque sens et la vitesse est passée de 70 à 50 km/h. L'espace récupéré a été transformé en piste cyclable, protégé de la circulation par des potelets. Après quelques mois d'utilisation, force a été de constater que celle-ci a été investie par les piétons des quartiers proches se rendant dans les commerces qui bordent le boulevard, car ils ne bénéficient pas de trottoirs corrects. Les vélos sont encore rares, cette voirie ne s'inscrivant pas encore dans une liaison cyclable attractive. L'expérience va se poursuivre, mais il est probable que la piste cyclable deviendra un chemin réservé aux piétons et cyclistes, l'espace dévolu à chacun étant séparé (F99b). De plus, l'implantation des potelets sera revue pour permettre le passage aisé de la déneigeuse.

Le dispositif de sécurité sera amélioré, en remplaçant les poteaux existants visant à séparer la piste cyclable de la voie de circulation et en ajoutant des bordures collées entre les poteaux dans le but de sécuriser les cyclistes.

Renforçant l'intérêt de cette mesure, des quartiers jouxtant le boulevard Pasteur sont actuellement provisoirement en zone 30.

 Contact : Sophie Ohmer – s.ohmer@seraing.be



Q À MONS

... une bande de circulation convertie en piste cyclable sur un tronçon du petit ring.

Le ring de Mons ne disposait pas encore de cette infrastructure indispensable. Malheureusement, le test a fait les frais d'un retard d'agenda.

En effet, prévu initialement peu avant les vacances d'été, il a seulement été opérationnel à la rentrée scolaire. Des remontées de files importantes, des temps de parcours très longs et la pression importante des automobilistes ont eu raison de l'expérience au terme de 15 jours.

Toutefois, ce test avorté a débouché sur un accord de principe quant à la création d'une piste cyclable sur ce tronçon, en étudiant d'autres options, par exemple en travaillant sur la suppression d'emplacements de stationnement.

 Contact : Sébastien Grémeaux – sebastien.gremeaux@ville.mons.be





Source : Ville d'Arlon

Q À ARLON

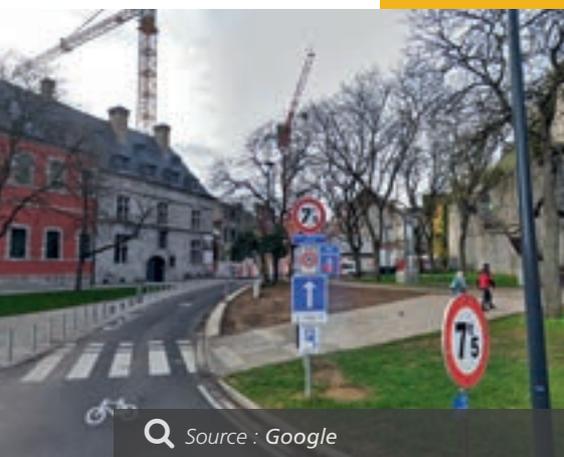
... permettre aux cyclistes de circuler en sécurité sur les axes de contournement du centre-ville

Les mesures ont également porté sur un axe de pénétrante. Il s'agit de rues assez larges, à sens unique. Se posait la question de savoir de quel côté placer la piste cyclable marquée, compte tenu de la circulation des bus et du stationnement. La solution testée a consisté à placer celle-ci entre le stationnement et le trottoir, afin d'éviter le sentiment d'insécurité provoqué par la proximité entre le bus et la piste cyclable. Afin de leur accorder une visibilité supplémentaire, les pistes cyclables qui ne pouvaient être protégées par le stationnement et étaient sujettes aux arrêts-minutes ont été colorées en ocre en section et en rouge en carrefour. Cet aménagement s'est même révélé plus efficace que les bordures collées, qui ont été retirées.

Sur un autre axe, la création de la piste cyclable s'est faite au détriment d'une bande de présélection d'un feu et a généré des remontées de files. Face à certaines levées de bouclier la ville a répondu qu'il fallait se donner le temps. Elle fait toujours débat.

Enfin, l'intégralité des rues de l'hypercentre ont été mises en zone 30 et leur nouveau statut va être pérennisé.

Contact : Thibaut Vincent – thibaut.vincent@arlon.be



Source : Google

Q À NAMUR

... plusieurs rues cyclables rapidement mises en place.

Il s'agissait en particulier de relier les RAVeL à la Corbeille namuroise, placée en zone de rencontre temporaire, via des itinéraires très favorables à la circulation des cyclistes. Le collège était immédiatement partant.

Quatre rues cyclables ont ainsi vu le jour : l'une est permanente, les trois autres sont temporaires. La signalisation et un marquage au sol indiquent aux usagers ce nouveau statut. Un toute-boîte a été distribué aux riverains des quatre rues concernées.

Certaines fonctionnent très bien, pour d'autres, des ajustements sont nécessaires. Le stationnement (en épi dans l'une des rues) et la largeur de la voirie compliquent parfois le bon fonctionnement de la rue cyclable. De plus, ce statut est encore trop mal connu des automobilistes.

À terme, des marquages complémentaires ou des panneaux explicatifs pourraient compléter les dispositifs en place.

L'intention est de pérenniser ces rues cyclables courant 2022.

Contact : Michaël Petit – michael.petit@ville.namur.be

Q À VILLERS-LA-VILLE

... l'école communale testée en rue scolaire.

Située dans une rue à sens unique, son accès se fait par la rue principale du village. La rue comporte très peu d'habitations, mais est fort fréquentée aux heures d'entrée et de sortie d'école. En outre, il était nécessaire d'augmenter le périmètre de la zone 30 abords d'école, en la prolongeant sur la route régionale et sur une route communale.

Enfin, la gestion du parking nécessitait des mesures. Or il existait à 60 mètres de l'école un parking communal non exploité, plus proche même de l'école que les zones de stationnement un peu anarchiques utilisées auparavant par les parents.

La rue a d'abord été fermée par une barrière nadar, ensuite une barrière fixe, avec une clé, a été placée. Celle-ci a été transmise aux riverains et à l'école. L'école gère la barrière, ce qui doit encore être affiné.

Le test se révèle positif et les autorités communales ont pris la décision de le pérenniser.

 Contact : Valérie Damanet – valerie.damanet@villers-la-ville.be



 Source : commune de Villers-la-ville

Q À MARCHE-EN-FAMENNE

... un cheminement piéton en test dans la rue du Monument.

Cette rue constitue un accès privilégié à l'Athénée de Marche. Elle ne dispose pas de trottoir, le stationnement y était anarchique et la vitesse bien trop élevée. C'était donc l'occasion de tester un aménagement qui permettrait d'y sécuriser provisoirement le cheminement des piétons. Le stationnement a été marqué en voirie et protégé par des bacs à fleurs en béton, et des chicanes ont été réalisées. Les bords de la voirie ont ainsi été libérés et protégés par des barrières.

Avec cette première phase test, la vitesse a diminué et un cheminement provisoire, d'un mètre de largeur, a été libéré de chaque côté pour les piétons. Le projet a posé peu de problèmes, pas de grosse opposition sur les réseaux sociaux et même quelques félicitations... Seul le gérant d'un magasin de type bandagisterie a critiqué la suppression des emplacements de stationnement devant son magasin qui oblige sa clientèle (plutôt âgée et souvent à mobilité réduite) à se garer en voirie. Le projet a donc été légèrement modifié pour rencontrer cette remarque.

À l'occasion d'une deuxième phase, l'espace devra être réorganisé, en diminuant la largeur des voies de circulation, voire en créant un sens unique limité. La circulation des vélos sera sécurisée. En outre, des poches de stationnement de délestage, situées à une centaine de mètres, seront valorisées. Si le projet est encore imparfait, le test aura toutefois permis d'en vérifier le bon fonctionnement. Les améliorations à apporter vont permettre d'orienter au mieux le cahier des charges qui doit désigner l'auteur de projet chargé de la conception de l'aménagement définitif.

 Contact : Anne Schmitz – anne.schmitz@ac.marche.be



 Source : Marche-en-Famenne



EVALUER



Observer – Compter – Interroger

Compréhension – respect – effets

Les aménagements sont des dispositifs conçus sur mesure. Les villes et les villages doivent généralement prendre en compte les recommandations techniques existantes tout en tentant de concilier plusieurs objectifs, qui peuvent se révéler contradictoires. Parfois, il est nécessaire d'innover, lorsqu'aucune solution connue n'apparaît comme pertinente compte tenu du lieu et du contexte concernés. S'interroger sur l'impact des choix opérés est indispensable. Cela concerne toutes les interventions, qu'elles soient temporaires ou définitives.

Ces initiatives apportent un bouleversement non négligeable dans les habitudes de déplacements et l'appropriation de l'espace public par les usagers et les riverains concernés. Même s'ils ont été bien étudiés et bien préparés, il n'est pas toujours aisé d'anticiper tous les comportements futurs de ceux-ci : qu'ils soient piétons, PMR, cyclistes, usagers motorisés, habitants, travailleurs, clients...

Le côté temporaire des choix d'aménagements permet, de la part du gestionnaire de voirie, une souplesse certaine, la capacité de remettre en question, pas trop rapidement mais pas trop lentement non plus, certaines décisions, et d'accepter de s'inscrire dans un processus évolutif. Il s'agit en effet d'adapter les mesures prises à de nouvelles contraintes et à de nouveaux usages, tout en permettant de remodeler la proposition si nécessaire.

Observer et évaluer le fonctionnement et l'appropriation des aménagements est riche d'enseignements, en particulier dans le contexte d'un test. Cela permet d'apporter des réponses immédiates à certains dysfonctionnements observés, d'anticiper si besoin la remise en état de mobiliers et de revêtements temporaires dégradés, d'améliorer ceux-ci. Mais cela permet aussi, en s'appuyant sur des données objectives, de justifier un retour en arrière ou, a contrario, de pérenniser des mesures en cas de bon fonctionnement.

La démarche d'évaluation revêt ici un caractère particulièrement utile et profitable. Le test doit s'inscrire dès le départ dans un processus itératif. Il constitue en soi une part essentielle du dispositif d'évaluation. Il permet d'adapter les mesures en place aux usages en temps réel.

Cependant, et de manière générale, le manque de données et le peu de systématique dans les méthodes de relevé des déplacements constituent une réalité qui contrarie bien souvent les évaluations d'aménagements, qu'ils soient temporaires ou définitifs.

LA MÉTHODE GEHL : DES CRITÈRES POUR UN OUTIL D'AIDE À L'AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC

L'architecte danois Jan Gehl a développé une méthode d'analyse visant à décrire les interactions entre les individus et l'espace public. Il propose d'établir une cartographie de celui-ci en collectant des informations quantitatives et qualitatives portant sur les comportements des piétons.

Les observations sont synthétisées dans une grille d'évaluation des qualités de l'espace public.

Composée de 12 critères, elle se décline en trois grandes catégories :

- *assurer la protection des piétons contre le trafic automobile, les violences physiques et les sensations désagréables ;*
- *assurer le confort des usagers en garantissant leur capacité de marcher, de se tenir debout, de s'asseoir, d'observer, de parler et de se détendre ;*
- *assurer un plaisir d'usage par l'offre de services urbains (signalétique, poubelles...), un climat agréable et une expérience sensorielle : vues, verdure et esthétique des lieux aménagés.*

Source : Douze critères de qualité, Gehl Institute et Centre urbain d'écologie de Montréal.



Lausanne, rue Sainte-Beuve. Source : rue-avenir.ch



L'enquête de terrain permet de cerner les besoins en relevant aussi les usages détournés présents sur les lieux.

Qu'elle soit réalisée par la commune, la police ou par un intervenant extérieur, elle doit être bien préparée.

Il faudra déterminer au préalable :

- qui sera sur place ;
- à quelle fréquence ;
- à quel endroit précisément ;
- quel jour de la semaine et à quelle heure ;
- quels types d'observations devront être consignées ;
- avec quels outils (simple observation, photos, vidéos...) ;
- quelles informations précises devront être dégagées de l'observation.

Ainsi, il s'agira, par exemple, de répondre aux questions suivantes :

- les usagers ont-ils compris les mesures mises en place : aménagements et/ou changements de statut de la voirie ;
- comment se positionnent-ils dans l'espace public ;
- occupent-ils tout l'espace qui leur est dédié ;
- semblent-ils en sécurité ;
- quelles sont les interactions entre les usagers, les éventuelles erreurs de trajectoire des cyclistes par exemple ;
- quels points durs restent à traiter.

Toutefois, si l'observation est riche, elle ne donne pas accès à l'expérience vécue par l'utilisateur de l'espace concerné. La manière dont un individu perçoit celui-ci, les usages qu'il est susceptible de souhaiter et ses attentes échappent à l'observateur. Le croisement des observations avec l'écoute des usagers complète les informations.

De la méthode¹

Il s'agit de vérifier l'appropriation, la compréhension et l'intérêt des usagers pour les aménagements proposés et plus globalement si ceux-ci atteignent bien les objectifs fixés. Pour ce faire, il pourra être utile d'observer les comportements, de réaliser des comptages et/ou de procéder à des sondages d'opinions.

En effet, dans certains cas, le projet est immédiatement bien reçu, répond aux attentes définies au préalable et ne nécessite pas une évaluation approfondie. Dans d'autres, il sera nécessaire de disposer de données objectives et de prendre connaissance du ressenti des usagers. Il faut alors déterminer quels moyens mettre en place – ni trop – ni trop peu – pour répondre au mieux à ces interrogations.

Les comptages

Les comptages permettent de mesurer la fréquentation des axes cyclables, piétons et routiers. Lorsque le dispositif utilisé est constitué d'une caméra, il apporte en outre des informations utiles quant aux comportements des usagers dans l'espace public.

Aujourd'hui, la plupart des communes sont équipées de radars préventifs et d'analyseurs de trafic. Quelques-unes

disposent également d'équipements de comptage des vélos ou des piétons. En outre des informations quantitatives peuvent également être obtenues via Google et les opérateurs de téléphonie mobiles par exemple pour ce qui concerne les temps de parcours.

Une campagne de mesures peut donc assez aisément être réalisée. Celle-ci apporte des informations intéressantes qui portent d'une part sur la vitesse des usagers motorisés à différentes heures de la journée et selon les jours de la semaine, et d'autre part sur la charge de trafic, voire sur le type de trafic présent (pourcentage de poids lourds...).

Idealement, la situation mesurée – à différents moments – lors du test sera comparée aux mêmes mesures réalisées avant le test. Mais si la commune ne dispose pas de mesures préalables, les comptages restent précieux notamment pour évaluer si les vitesses pratiquées rencontrent les objectifs ou si des aménagements complémentaires doivent être envisagés, si la fréquentation par les cyclistes ou par les piétons d'axes aménagés à leur intention a augmenté...

L'observation

Sur le terrain, les observations sont très riches d'informations. L'observateur est le témoin des usages prévus et imprévus de l'espace. Son travail permet de mieux comprendre le fonctionnement de celui-ci et de savoir comment il est vécu, pratiqué, par qui, à quel moment, comment. Qu'est-ce que le lieu incite comme comportements, comme rencontres ?

¹ Cfr à ce sujet *Le Cematiel n°5, Evaluation d'un aménagement. Quelles pratiques ? Quelles méthodologies ? 2016, Icedd pour le compte du SPW – MI.*

Le sondage / l'enquête

Les sondages permettent de prendre connaissance du ressenti des usagers et de leur perception. Ces enquêtes de satisfaction peuvent être menées à petite ou à grande échelle.

Il existe plusieurs démarches d'entretien. On distingue en général :

- l'entretien directif (ou questionnaire d'enquête) ;
- l'entretien semi-directif ;
- l'entretien non directif, ou compréhensif.

Les résultats d'enquêtes constituent une aide utile à l'argumentation dans les processus politiques, lorsqu'il s'agit de montrer la nécessité d'agir ou les potentiels d'amélioration d'une situation. Il est particulièrement intéressant de collecter des données régulièrement et selon une méthodologie bien établie.

Cela permet d'identifier des tendances, des développements à long terme, ou encore de faire un bilan suite à la mise en œuvre de mesures.

Les enquêtes sont de plus en plus souvent effectuées en ligne. En fonction du public concerné, elles pourront encore revêtir une forme plus classique : formulaire papier, interview...

Il est aussi possible de proposer de réagir en ligne en temps réel en regard des cartes interactives en open-source.

Une enquête est possible grâce au temps et à la disponibilité que les individus vont y accorder et à la qualité de leur témoignage. Communiquer les résultats est une façon de les remercier pour leur disponibilité et la qualité de leur expertise d'usage et concoure également à la communication d'une collectivité locale sur ses intentions d'aménagement. Les résultats devront être compréhensibles, agréables à lire et fidèles aux

informations reçues. C'est aussi une manière d'illustrer la diversité des individus et des points de vue qui contribue à faire des espaces publics un vecteur d'inclusion et de vivre-ensemble.

Cette restitution peut se faire de multiples manières : diffusion d'une plaquette, article dans le journal communal, diffusion sur internet...

Des réunions / des rencontres

Les méthodes de concertation sont multiples et variées : ateliers composés de citoyens choisis sur base de candidatures, réunions de comités de riverains, implication des associations de cyclistes...

Les réseaux sociaux peuvent aussi constituer une source d'échange et d'interactions entre les citoyens et avec la commune nécessitant toutefois un doigté certain dans leur gestion.





Q Démarche d'évaluation de la mise en place des aménagements provisoires. Source : Nantes Métropole – Juillet > décembre 2020.

Q À NANTES... LA CO-CONSTRUCTION DE L'ÉVALUATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE TRANSITION SELON TROIS TYPES D'ÉVALUATION.

1. Une évaluation par les citoyens

Nantes a lancé une plate-forme en ligne sur laquelle les habitants sont invités à donner leur avis par rapport à quatre thématiques :

- Les aménagements cyclables ;
- Le stationnement vélos ;
- La ville 30 ;
- La piétonisation et les zones de rencontre.

Les citoyens déposent leurs commentaires en ciblant les noms de rues.

En parallèle, un appel à candidature a permis de désigner 40 citoyens évaluateurs, représentant un panel diversifié de profils sociologiques afin de produire un jugement partagé sur les aménagements temporaires : pertinence, efficacité, impact et conditions de pérennisation.

Des questions transversales ont émergé des échanges, telles que le partage de l'espace, sa lisibilité, la sécurité, la place des femmes dans l'espace public, le rôle de la voiture dans la ville de demain.

Enfin, des enquêteurs ont été engagés pour aller sur le terrain, observer et interroger les usagers, les commerçants et les riverains.

2. Une évaluation par les associations

Un groupe de suivi a été mis en place à propos du passage de la ville de Nantes à 30 km/h. Il est composé d'associations directement ou indirectement concernées : Rue de l'Avenir, Place au Vélo Nantes, les Motards en colère, Automobile Club de l'Ouest, l'association des commerçants...

3. Une évaluation par les techniciens

Des comptages et des analyses de temps de parcours, ainsi que l'avis des techniciens sont aussi consignés.

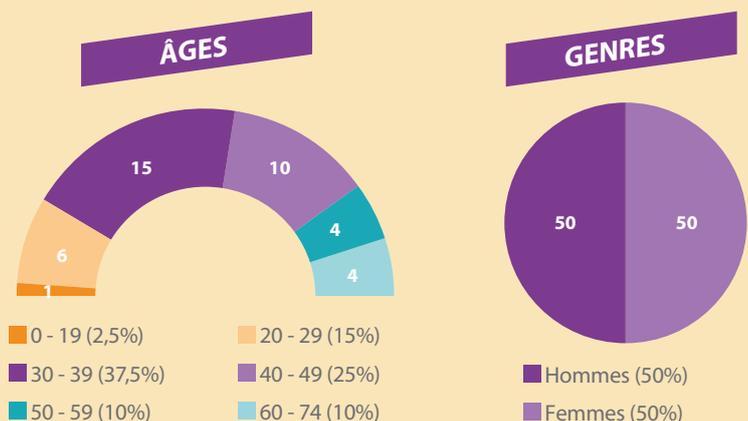
L'ensemble de ces évaluations a été partagé ensuite afin d'en dégager des recommandations permettant d'orienter les décisions à prendre par les élus. À noter : la démarche poursuivie suit la méthode préconisée par la société française de l'évaluation.

Sources : *Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et de transition en France – phase 2, étude réalisée par Solcy, Club des Villes & Territoires cyclables.*

Communauté des citoyens-évaluateurs – La rue pour tous, Nantes métropole, novembre 2020.

Synthèse de l'évaluation participative des aménagements provisoires – La rue pour tous, Nantes métropole, janvier 2021.

Q Démarche d'évaluation de la mise en place des aménagements provisoires, panel de citoyens-évaluateurs. Source : Nantes Métropole – Juillet > décembre 2020.





Exemples de questions pour un formulaire d'évaluation par la population



Ci-dessous, et à titre d'exemple, quelques questions (liste non exhaustive) qui, selon les besoins, trouveront ou non leur place dans un questionnaire d'enquête.

1. Qui êtes-vous ?

Âge :

Adresse :
.....

2. Vos itinéraires avant aménagements ?

Motif du déplacement :

- Vous rendre au travail.
- Vous rendre à l'école.
- Vous rendre à l'université.
- Effectuer des achats.
- Vous rendre à des activités de loisirs.
- Visiter des amis, la famille, etc.

Moyen de déplacement principal :
.....

Motif du choix du moyen de transport :
.....

Fréquence d'utilisation de l'itinéraire :
.....

Créneau horaire d'utilisation de l'itinéraire :
.....

Mon évaluation de l'itinéraire (1 (faible) à 4 (excellent)) selon les critères de :

- Rapidité
- Confort
- Sécurité



3. Vos itinéraires après aménagements

Depuis ce nouvel aménagement, vous avez modifié vos habitudes :

- oui
- non

Si non, aller directement au point – 4. Votre avis – Si oui, poursuivre ci-après.

Moyen de déplacement principal :

.....

Motif du choix du moyen de transport :

.....

Fréquence d'utilisation de l'itinéraire :

.....

Créneau horaire d'utilisation de l'itinéraire :

.....

Votre évaluation de l'itinéraire (1 à 4)

- Rapidité
- Confort
- Sécurité

4. Votre avis

Les aménagements me conviennent :

- oui
- non

Citez trois avantages :

.....

Citez trois inconvénients

.....

5. Vos suggestions – Points d'amélioration

.....

.....

6. Vous souhaitez être informé.e de la suite de la consultation et des résultats

.....

Source : Questionnaire inspiré par : De nouveaux aménagements pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes (formulaire d'enquête papier), Bordeaux métropole et Ville de Bordeaux. https://participation.bordeaux-metropole.fr/sites/default/files/bordeaux/formulaire_papier_bordeaux_sud_0.pdf.

CONCLUSION

Les aménagements temporaires mis en place dans le contexte du covid l'ont été dans des délais très courts, avec leurs qualités et leurs défauts. À posteriori, il faut toutefois reconnaître que cette crise a joué un rôle d'accélérateur de transitions, en particulier en faveur des déplacements de courte distance.

Aujourd'hui, il s'agit de travailler différemment mais sans oublier les leçons tirées des expériences passées.

Des objectifs définis et une stratégie claire constituent un préalable indispensable à toute initiative en matière d'aménagements – temporaires ou non – comme dans bien d'autres domaines par ailleurs.

Même s'il s'agit d'un test, il est indispensable d'aller suffisamment au fond des choses : méthode et rigueur restent des mots clés en la matière. Et il ne faut pas faire l'économie de la concertation avec les acteurs, en particulier si l'on veut désamorcer la résistance au changement : d'où l'importance de la pédagogie : toujours redémontrer le pourquoi...

L'avenir pourrait s'appréhender notamment en regard de deux concepts : le temporaire et le transitoire. On pourrait dire qu'un aménagement temporaire est destiné à être limité dans le temps, comme prévu dans les ordonnances et arrêtés pris par le collège ou la commune. Il sera davantage perçu comme un test. Quant à l'aménagement transitoire car – en transit – évoqué en divers endroits de ce document, celui-ci marque davantage un passage vers un avenir moins proche et moins défini, comme une étape dans un processus de projet.

RÉFÉRENCES

La littérature consacrée strictement aux aménagements temporaires, hors covid, est quasi inexistante. Aussi, il a fallu croiser des informations et retours d'expériences en provenance de sources périphériques avant de prendre une certaine hauteur et de cerner notre sujet.

Ainsi, les principales publications susceptibles de nourrir ce dossier sont consacrées aux aménagements temporaires dans le contexte spécifique du covid, à l'urbanisme tactique et transitoire, à l'évaluation des aménagements en général. On ne s'étonnera donc pas de trouver uniquement ces types d'ouvrages en référence.

Ressources wallonnes

Sécurothèque du Service public de Wallonie : Site du SPW – MI à destination des gestionnaires de voiries et des professionnels de la sécurité routière. <http://www.securotheque.be>

Cemathèques : Dossiers thématiques publiés par le SPW – MI dans le cadre du réseau des CeM. <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/cematheque.html>

Aménagements post-covid

Aménagements temporaires des espaces publics. Rapport flash. Etudes de cas et analyse multicritères. Ademe, septembre 2020.

Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement, Guide express, Les cahiers du Cerema, Cerema, Lyon, mai 2020, 48p. www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-provisoires-pietons-tester-amenager-durablement

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Guide express, Cerema, mai 2020. www.cerema.fr/fr/actualites/velo-deconfinement-guide-express-amenagements-cyclables

Faciliter les déplacements à vélo, pour une mobilité multimodale durable. Fiches illustratives de mesures rapidement réalisables dans votre commune, Transitec pour le compte du canton de Vaud, juin 2020, 10p. www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/DGMR/offre_mobilite_a_disposition/TIM_Velo_et_marche/20200608_Fiches_amenagements_cyclables_communes.pdf

Flatten the mobility curve. Les pratiques mobilité des belges post-covid-19. Espaces-Mobilités/maestromobile, 32p. <https://infogram.com/enquete-movid-19-1h7z2lgy873g4ow?live&>

Déconfinement. Les infrastructures cyclables renforcées. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/deconfinement-les-infrastructures-cyclables-renforcees>

Organisatie van fietsverkeer tijdens en in de nasleep van COVID-19. Kader nota, versie 1.4, 20 mai 2020, 14p. https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/Kadernota_Fietsverkeer-en-COVID-19.pdf

RÉFÉRENCES (SUITE)

Méthodologies d'évaluation

Espace public : méthodes pour observer et écouter les usagers. Rapport et annexes, Cerema, Centre-Est, juillet 2020. https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/07/ceremace_methodes_pour_observers_et_ecouter_annexes_juillet_2020.pdf

Observer les usagers de l'espace public. alt.Urbaine, 23 mars 2020. <https://medium.com/@alturbaine/observer-les-usagers-de-l-espace-public-97d097fb0b6b>

De nouveaux aménagements pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes. Formulaire d'enquête, Bordeaux métropole et Ville de Bordeaux.

Grille d'analyse et d'évaluation : une trame commune pour tous les projets métropolitains. Espaces publics, fiche n°17, Grenoble Alpes Métropole. https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=2423&path=Espaces-publics-Fiche-17.pdf

Evaluation d'un aménagement. Quelles pratiques ? Quelles méthodologies ? Le Cematelier n°5, 2016, Icedd pour le compte du SPW – MI. <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/cematelier/Evaluation%20d'un%20am%C3%A9nagement.pdf>

Qualité du séjour dans l'espace public, Aperçu des méthodes d'analyse. Samuel Flükiger, Jenny Leuba, septembre 2015. www.mobilitepietonne.ch

L'évaluation de la qualité des espaces publics : un outil d'aide à la décision. Lydia Hadji, Cahiers de géographie du Québec, Volume 57, numéro 160, avril 2013. www.erudit.org/fr/revues/cgq/2013-v57-n160-cgq0770/1017803ar/

Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements. Guide méthodologique, Certu, Lyon, 2011. www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/evaluer-impacts-amenagement-urbain-securite-deplacements

Urbanisme tactique et urbanisme transitoire

Du temporaire au transitoire, retour sur la prise en compte du temps dans l'urbanisme. Benjamin Pradel, M3, La prospective de la métropole de Lyon, mai 2021. <https://www.millenaire3.com/dossiers/L-urbanisme-temporaire-un-levier-d-action-pour-fabriquer-la-ville-autrement/Du-temporaire-au-transitoire-retour-sur-la-prise-en-compte-du-temps-dans-l-urbanisme>

Le SuperBlock : retour sur une expérience radicale de transformation de la ville. Thomas Bolmain, 20 avril 2021, <https://projeturbain.net/2021/04/20/le-superblock-retour-sur-une-experience-radicate-de-transformation-de-la-ville>

Des superlots : le plan de Barcelone pour rendre la rue aux habitants. Rue de l'Avenir, 2021. <https://rue-avenir.ch/themes/rues-apaisees/quartiers-sans-voitures/barcelona/superlots-sans-voiture>

L'évaluation des projets d'urbanisme temporaire. Lisa Bachir, Sonia Dinh, Marion Dreuil, Camille Krier, Elvia Théron, sous la direction de Juliette Maulat. Atelier professionnel Paris 1 – Plateau Urbain, décembre 2017, https://docs.wixstatic.com/ugd/b94efa_4b8e94bb7cc74be5893efbf588446228.pdf

Aménagement transitoire. 29 avril 2017. <http://collectivitesviabiles.org/articles/amenagements-transitoires.aspx>

Le rôle de l'usage temporaire dans le (re)développement urbain : exemples bruxellois. Aurélie De Smet, Brussels Studies, 2013. <https://journals.openedition.org/brussels/1195?lang=en>

Les aménagements urbains transitoires. Enjeux et guide pratique pour un espace public partagé. https://issuu.com/cabanonvertical/docs/action_transitoire_cabanonvertical

www.publicspace.brussels : Site dédié aux Espaces publics bruxellois, réalisés avec ou sans période de tests d'aménagements.



 Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Mobilité et Infrastructures

Boulevard du Nord 8, 5000 Namur

www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be

Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)

Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

 Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)

reseau-cem@spw.wallonie.be

 Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Dossier réalisé par Françoise BRADFER, ICEDD

Avec la collaboration de Barbara COLFS, ICEDD

Comité de lecture :

Frédéric BAELEN, SPW – MI

Camille COTTEELS, SPW – MI

Caroline DELBAR, Ville de Huy

Bernadette GANY, SPW – MI

Sophie LAMBERT, SPW – MI

 Photo de couverture : Barcelone, urbanisme tactique. Source : Alamy Stock Photos

Déjà parus dans cette collection

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnemen
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
41. Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
42. Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
43. Mobilité des seniors
44. La voiture en partage
45. Quelles motorisations demain ?
46. Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
47. Voies lentes et déplacements quotidiens
48. Mobilité scolaire. Quoi de neuf ?
49. Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?
50. Règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
51. Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques
52. Aménagements tests

