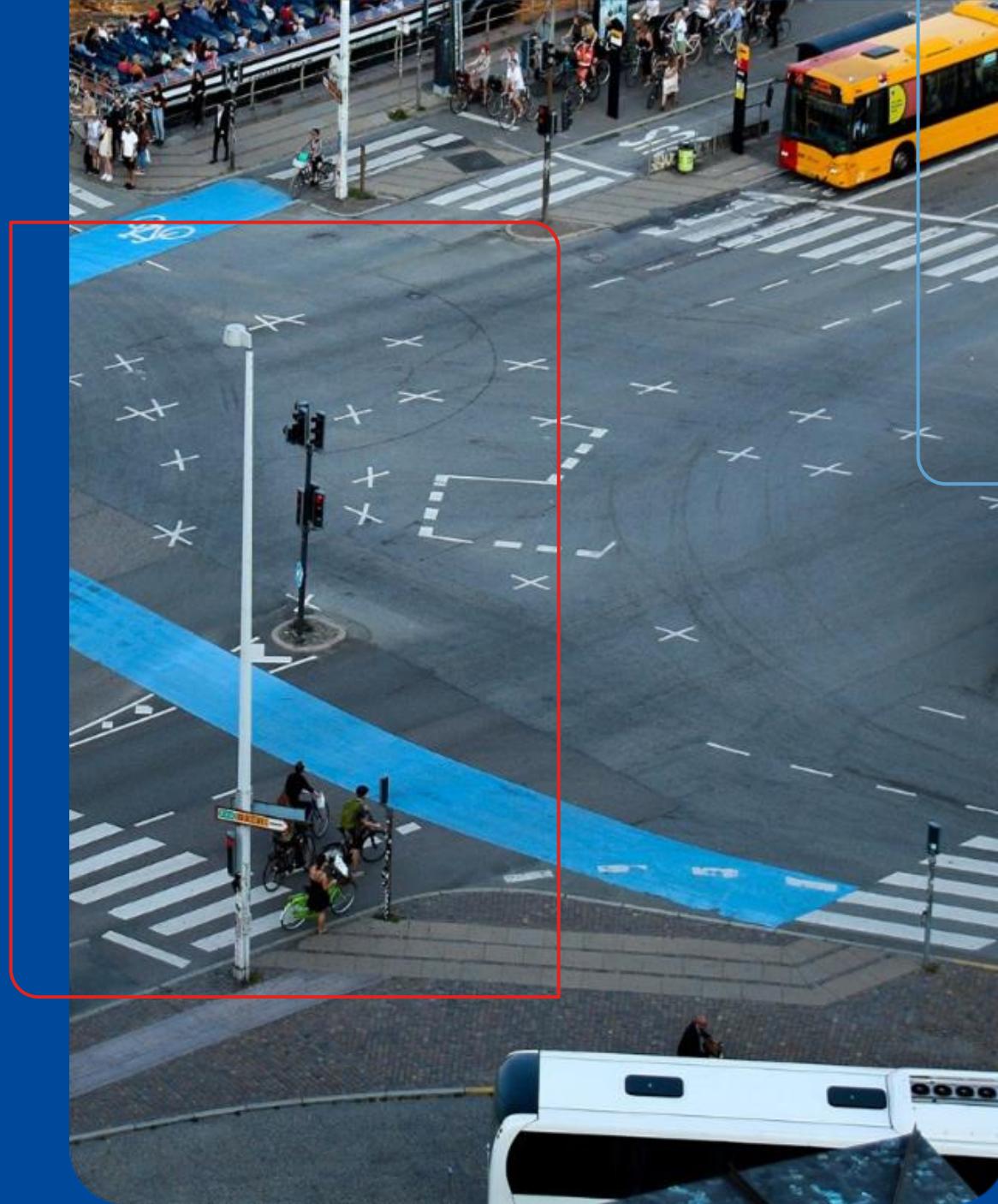
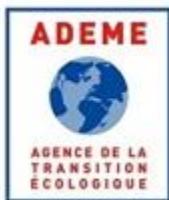


Aménagements urbains temporaires : vers un nouveau processus de conception de l'espace public ?

Atelier #1
12 novembre de 10h à 12h



Déroulé

- **Faisons connaissance (10 min) - Atelier participatif**
- **Partageons la connaissance (50 min)**
 - Travaux du CEREMA sur les aménagements temporaires présentés par Cédric Boussuge, CEREMA
 - Etude ADEME/IPR sur les aménagements urbains temporaires des espaces publics présentée par Lisa Gaucher et Maximilian Gawlik, Institut Paris Région
 - Questions/Réponses (10 min)
- **Allons plus loin (30 min) - Atelier participatif**
- **Conclusion (5 min)**

Intervenants & animateurs :

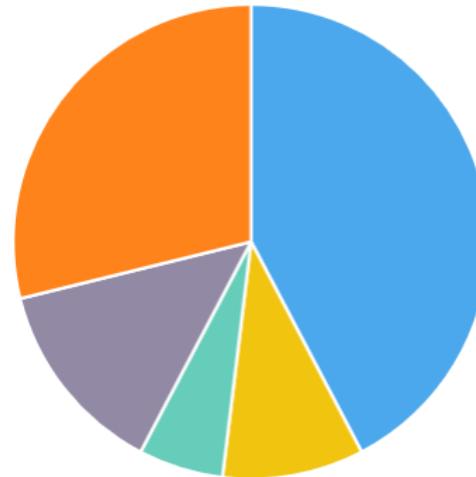
- Christelle Bortolini, Coordinatrice planification mobilité, Pôle Aménagement des Villes et des Territoires (PAVT), Direction Adaptation, Aménagement et Trajectoires bas carbone (DAAT), ADEME.
- Cédric Boussuge, Ingénieur-architecte, Chargé d'études espaces publics et marche - Département voirie - espace public, CEREMA.
- Lisa Gaucher, architecte, chargée d'étude/projet junior au Département Urbanisme, Aménagement et Territoires, Institut Paris Région.
- Maximilian Gawlik, paysagiste-urbaniste, chargé d'étude/projet junior au Département Urbanisme, Aménagement et Territoires, Institut Paris Région.
- Emeline IVARS, Coordinatrice, APCC.

Activités collaboratives – Résultats Brut*

* Ces résultats n’ont pas été retraités suite aux contributions en direct lors de l’atelier, et n’ont pas encore fait l’objet d’une analyse, ils sont simplement reportés ici en l’état

Qui êtes-vous ?

- Activité : Sondage
- Nombre de participants : 52



○ Une collectivité	42 %
	22 réponses
○ Une association	10 %
	5 réponses
○ Une entreprise	6 %
	3 réponses
○ Un bureau d'étude	13 %
	7 réponses
○ Autre	29 %
	15 réponses

Quels types d'aménagements temporaires ont été mis en place sur votre territoire pendant la crise sanitaire ?

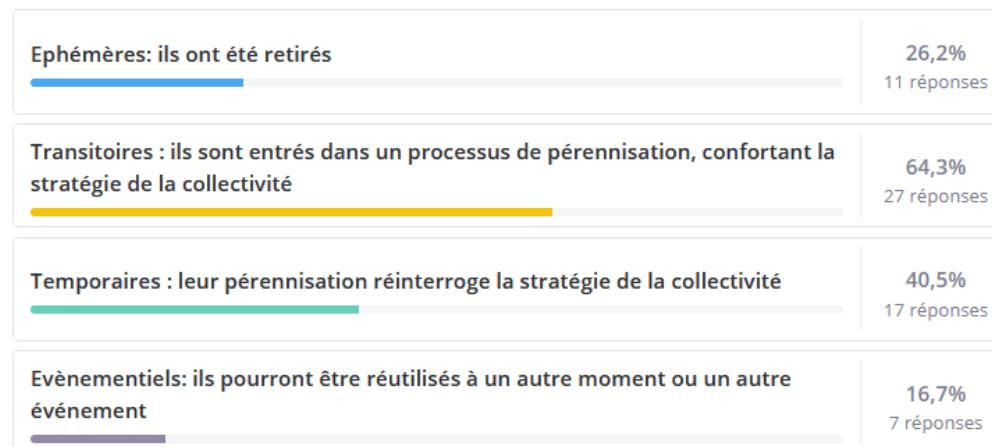
- Activité : Sondage
- Nombre de participants : 51



Comment ces aménagements ont-ils été pérennisés ?

4

- Activité : Sondage
- Nombre de participants : 42



1

• Présentation



QUELS AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES POUR LES MODES ACTIFS ?

Intervenant Cerema :
Cédric BOUSSUGE

Mai 2020



Source: LeParisien



Source: LeParisien

Juin 2020



Brookline (US)

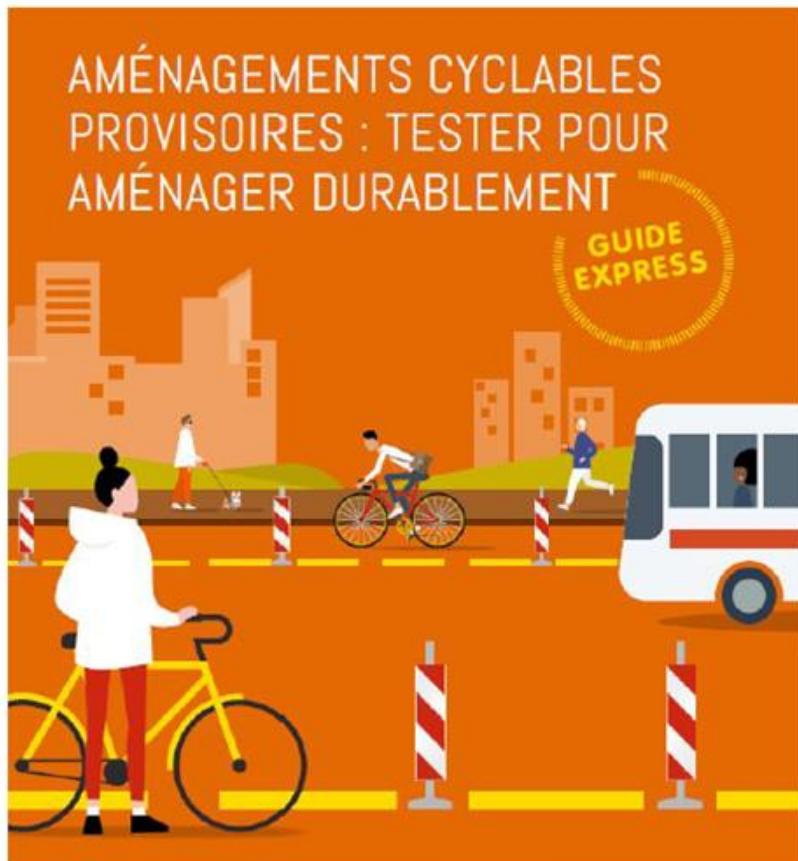


Paris



Rennes

DEUX GUIDES EXPRESS ET DES WEBINAIRES



Les cahiers du Cerema



Les cahiers du Cerema



7 leviers pour les aménagements cyclables temporaires

1. Réduire le nombre des voies affectées au trafic motorisé
2. Elargir les aménagements cyclables existants
3. Agir sur les emplacements de stationnement motorisé
4. Modifier le plan de circulation
5. Modérer la vitesse
6. Autoriser les cyclistes dans les couloirs bus
7. Mettre en place du stationnement vélo



Metz



Charleville-Mézières



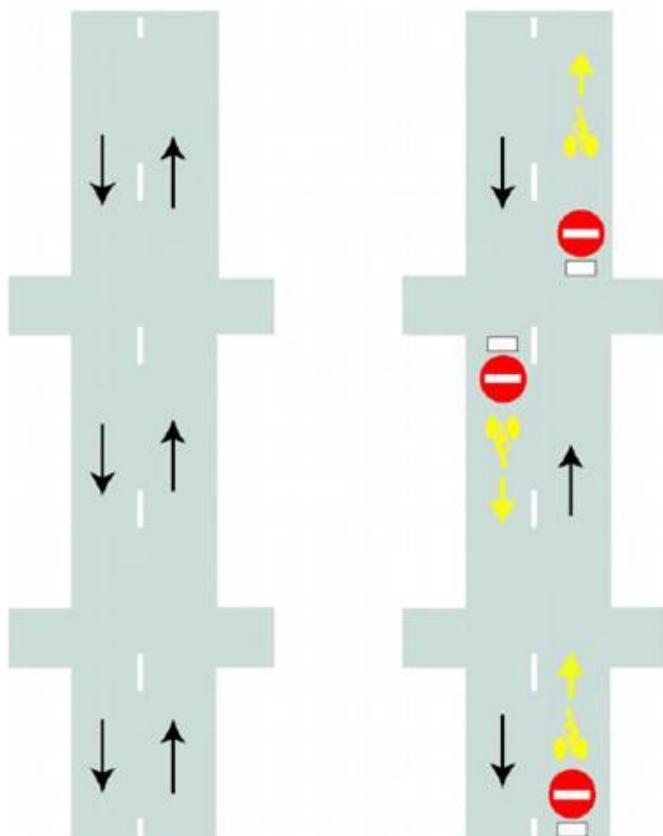
Lille



Paris

Avant

Après



Double-sens cyclable



Strasbourg

5 LEVIERS POUR FACILITER LA CIRCULATION ET L'ATTENTE DES PIÉTONS

Levier 1 Étendre les zones à priorité piétonne

Levier 2 Réserver temporairement des rues aux modes actifs

Levier 3 Élargir les cheminements pour les piétons

Levier 4 Organiser et ajouter des espaces d'attente

Levier 5 Faciliter les traversées des piétons



Dinard



Toulouse



Lanester



Paris

Crédits : ville de Paris – Christophe Belin

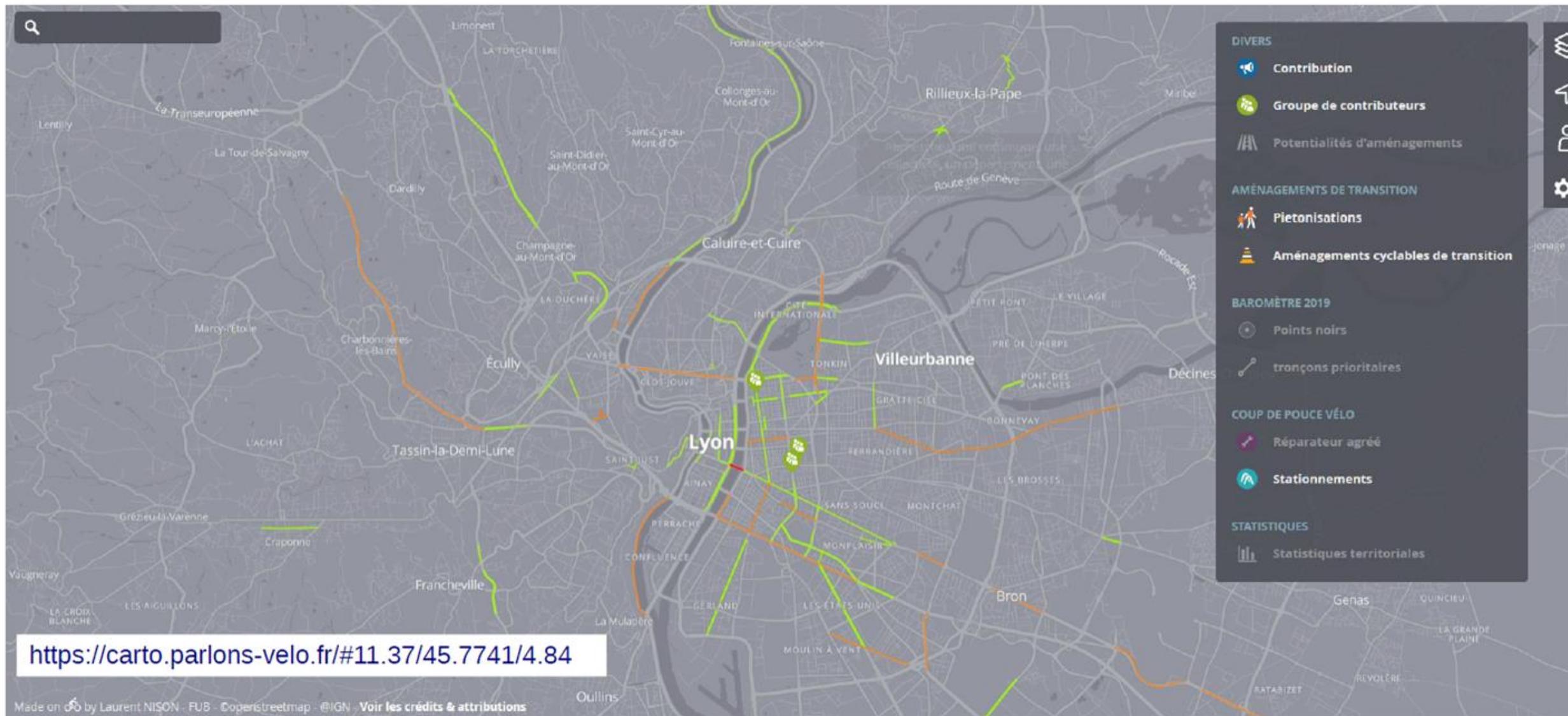


Avignon

Crédits: ville d'Avignon

DES CARTOGRAPHIES PARTICIPATIVES

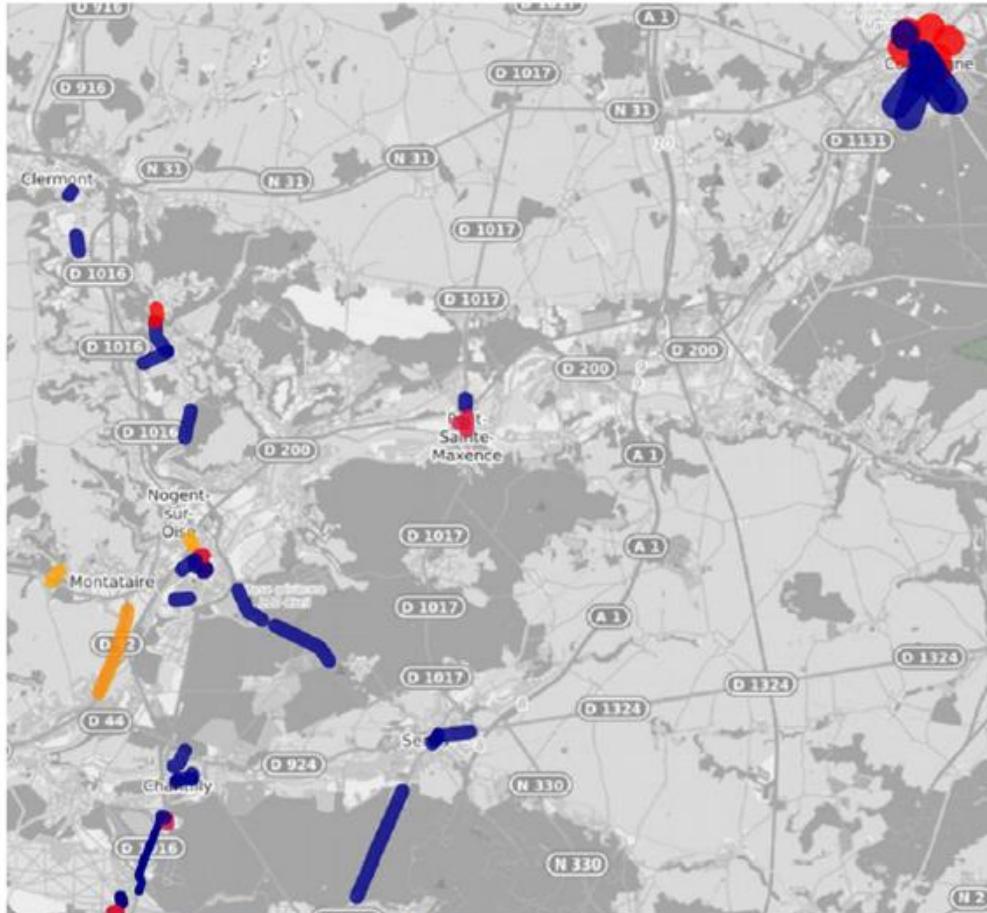
12



DES CARTOGRAPHIES PARTICIPATIVES



Des aménagements sur tous les territoires ?



Carte Au5v dans l'Oise

Source



Ploumanac'h

Source: Ouest France



Les Sables d'Olonne

Source: Ouest France



Avignon

Crédits: ville d'Avignon

De plus en plus de « rues scolaires » (définitif ou temporel)



Lyon



ENJEUX SOULEVÉS

Des tensions sur les usages des espaces publics ?
... ou des ajustements à venir ?



Source: LeParisien

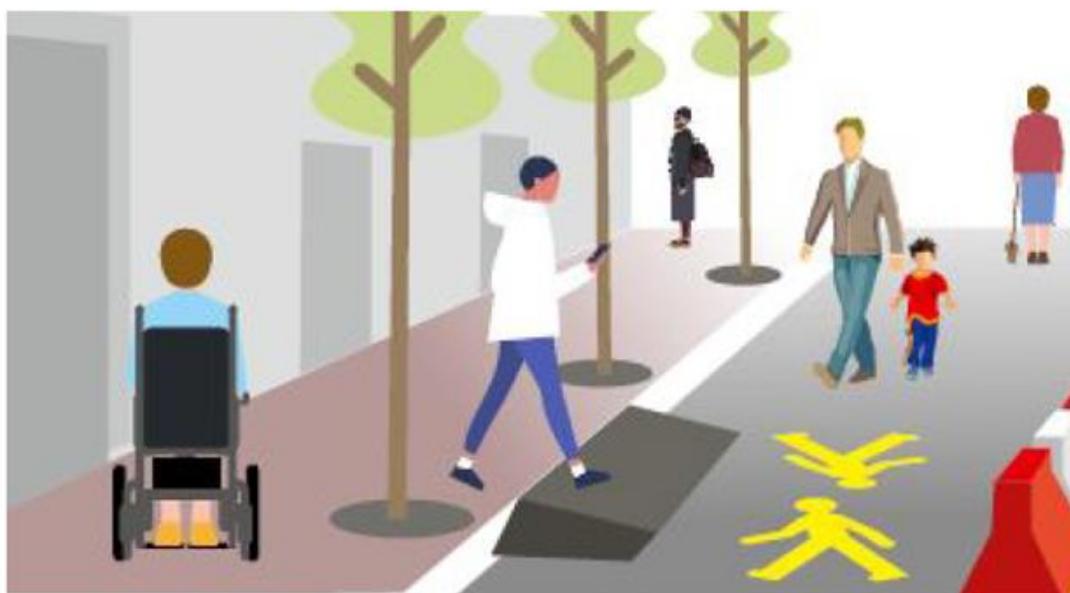
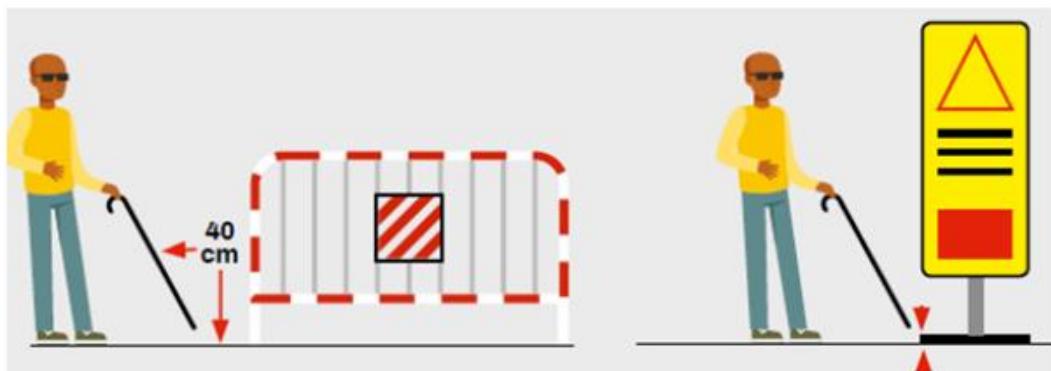


Grenoble

Source: twitter

ENJEUX SOULEVÉS

Des règles d'accessibilité à mieux prendre en compte



VERS DES AMENAGEMENTS A PERENISER ? OU VERS DES ESPACES PUBLICS PLUS MALEABLES ?





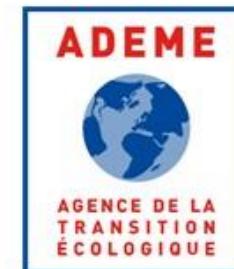
MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Intervenant Cerema :
Cédric BOUSSUGE



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AMÉNAGEMENTS URBAINS TEMPORAIRES DES ESPACES PUBLICS

Études de cas et analyse multicritère (rapport « flash »)

Présentation de l'étude par Maximilian Gawlik et Lisa Gaucher



Contexte et enjeux

Contexte

CRISE SANITAIRE
DU COVID-19



Limitation des déplacements

Interdiction, défiance et/ou évitement
des transports en commun

Absence de lieux de convivialité

Distanciation physique



ADAPTATION DES ESPACES PUBLICS GRÂCE AUX AMENAGEMENTS TEMPORAIRES



Objectifs

- Analyser les adaptations en cas de crise
 - Étudier les conditions d'agilité des collectivités locales et des porteurs de projets
 - Comprendre les freins et les leviers dans la mise en place des aménagements temporaires
 - Identifier les méthodes d'évaluation
 - Étudier les conditions de pérennisation
 - Observer les retours d'usage
- ››› En décentrant nos regards du territoire français pour apprendre des pays européens et américains ›››

Méthodologie

Thématiques associées

● Mobilité active



Ciclovia, Bogotá. Crédit : Paul Lecroart, L'Institut Paris Region.

Marche et vélo

● Convivialité



La Croix de Chavaux, Montreuil. Crédit : Lina Hawi, L'Institut Paris Region.

**Arts et culture,
café, bar et restauration,
jeux**

● Fonctionnalité



Signalétique de distanciation pendant la pandémie du Covid-19, école Poulletier, Paris 4. Crédit : Joséphine Brueder, Ville de Paris.

**Adaptations à l'épidémie :
services, optimisation des usages,
organisation et distanciation**

Méthodologie

Choix de cas d'étude selon retours de contacts et état de l'art

FRANCE

- **Tours** : le réseau transitoire
- **Saint-Etienne** : le plan communal de déconfinement
- **Paris** : les pistes cyclables temporaires et les aménagements temporaires piétons
- **Montreuil** : la transformation de la Croix de Chavaux et les pistes cyclables d'urgence
- **Val-de-Marne** : les pistes cyclables sanitaires
- **Seine-Saint-Denis** : les voies transitoires
- **Est-Ensemble** : le rôle de l'établissement public territorial (EPT) face à la crise

AMERIQUES

- **Montréal** : les rues piétonnes et partagées et les voies actives et sécuritaires (VAS)
- **Oakland** : les programmes *Slow Streets* et *Essential Places*
- **Bogotá** : les *Ciclovías* temporaires

EUROPE

- **Londres** : le programme *Streetspace for London*
- **Berlin** : les *PopUp BikeLanes* de Friedrichshain-Kreuzberg
- **Bruxelles** : les mesures transitoires et le programme "Bruxelles en vacances"
- **Milan** : le programme *Strade aperte*
- **Barcelone** : le réseau métropolitain des *Bicivias* et les *Actuacions Emergència* de la ville

Méthodologie

Définition de critères

- Description rapide
 - Contexte
 - Temporalité : temporaire/visée pérenne
 - Phasage
 - Acteurs (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et gestion)
 - Partenaires
 - Budget et financement
 - Échelle territoriale du projet
 - Inscription stratégique
 - Objectifs
-
- Leviers d'action
 - Objectifs réalisés
 - Durée de mise en œuvre
 - Descriptif technique et esthétique (matérialité, mobilier, dimensions...)
 - Communication et sécurité
 - Blocages
-
- Évaluation (modes et méthodes)
 - Retours d'usage et acceptabilité

Points à retenir

Coordination verticale et horizontale



Pop-Up-Radspur, Berlin-Kreuzberg, Hallesches Ufer.
Crédit : Changing Cities/Norbert Michalke



Avenue Gabriel Péri, Montreuil.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.

Concertation et participation



Un exemple d'aménagement *Slow Streets*. Crédit : City of Oakland.



Place de la Résistance, Nord de la Croix de Chavaux, Montreuil.
Crédit : Maximilian Gawlik, Institut Paris Region, 2020.

Place des usagers : inclure tous les publics



Rue investie par des enfants, Café Filtré, rue Picard, Bruxelles.
Crédit : Ivan Put



Un enfant sur une piste cyclable du programme *Strade Aperte*,
Corso Venezia, Milan. Crédit : Comune di Milano.

Lien entre conception et gestion des espaces urbains



Personnel d'un autre service sur le terrain, guidant les cyclistes.
Crédit : Claudio Olivares Medina. Secretaria de Movilidad, Bogotá.



Boulevard de Charonne, Paris.
Crédit : Lisa Gaucher, Institut Paris Region, 2020.

Test et processus de planification



Crédit : Eric Legrand-CD94.



Crédit : 'ANYOJI BELTRANDO architectes et urbanistes'

Evaluation

Oakland Slow Streets General Feedback Survey Results



Survey at <https://tinyurl.com/oaklandslowstreets>.
To learn more about the program, go to <https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets>.
This dashboard updates automatically as new responses are submitted. If you have any questions or notice any errors, please contact poond-danchik@oaklandca.gov. Please note survey questions are optional and thus the total number of respondents varies by question.

Table of Contents

- [Geography](#)
- [Demographics](#)
- [Program Overview](#)
- [Slow Streets Use All, by Race & by Geographic Area](#)
- [Program Support](#)
- [Program Support by Income, by Gender & by Physical Disability Status](#)
- [Slow Streets Messaging & Issues](#)
- [Transportation During Covid-19](#)

Total Responses

1143

Sur le site web de la Ville, possibilité de retrouver les résultats de l'enquête publique sur le programme en temps réel (capture d'écran au 26.09.2020).
Source : City of Oakland



Carré Notre-Dame-des-Victoires, arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve
Crédit : Mélanie Dusseault, photographe pour la Ville de Montréal, 2017.

Esthétique et fonctionnalité



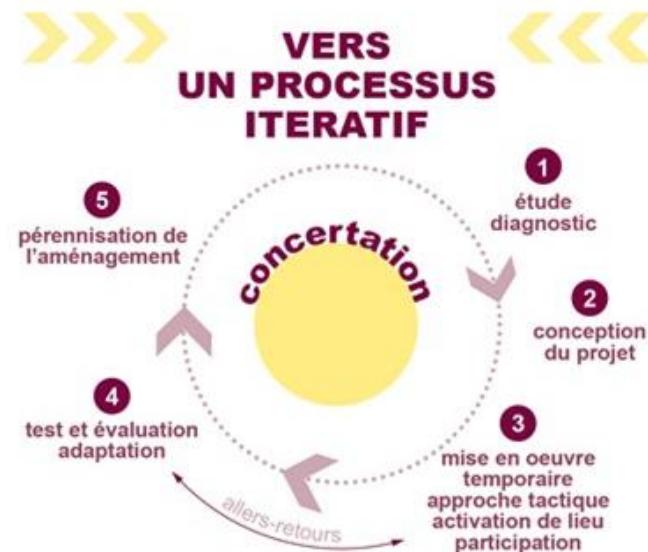
La Place de Maillot à Paris (actuellement en travaux) propose une nouvelle continuité temporaire pour les cyclistes en direction de Neuilly-sur-Seine/La Défense.
Crédit : Maximilian Gawlik, L'Institut Paris Region, 2020.



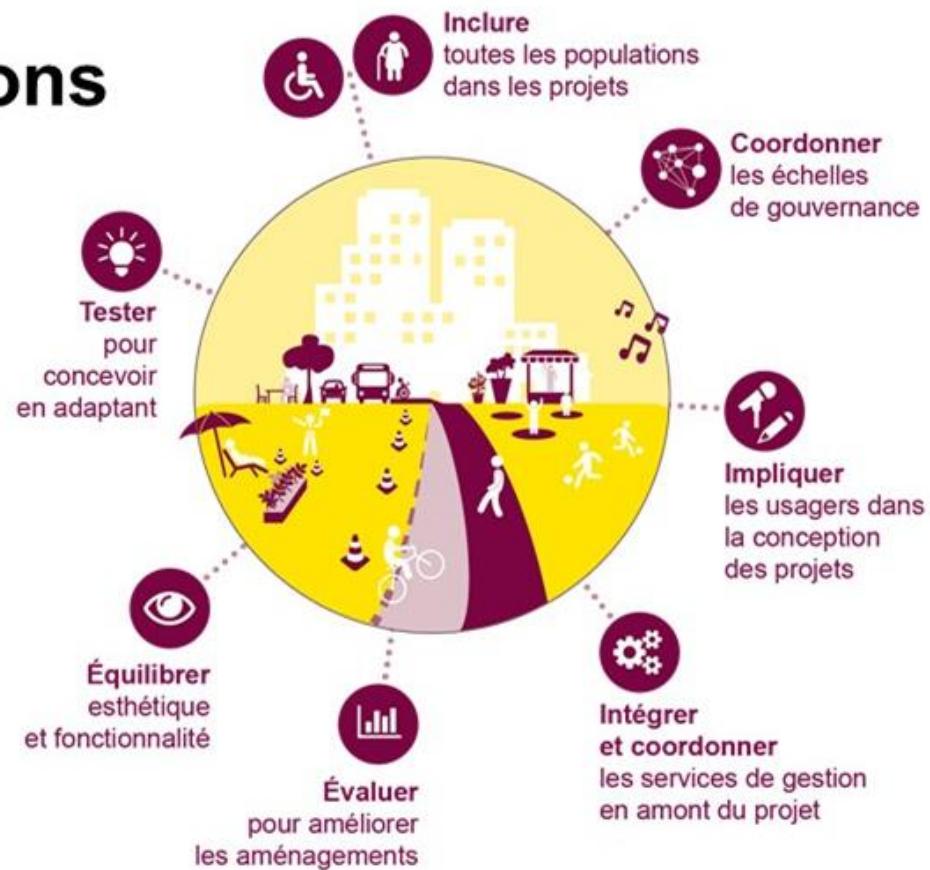
Elargissement de trottoirs à Barcelone. Crédit : Sílvia Casorrán.

Conclusion

L'approche tactique au service d'un processus de projet d'aménagements urbains novateurs



Recommandations



! Pour avoir une idée plus précise des impacts à la fois environnementaux, sociaux et économiques, un temps de stabilisation et de recul est nécessaire. Les effets des aménagements doivent s'observer sur le long terme.

Contacts

L'Institut Paris Region :

- Cécile DIGUET, urbaniste – cecile.diguet@institutparisregion.fr
- Paul LECROART, urbaniste – paul.lecroart@institutparisregion.fr
- Lisa GAUCHER, architecte – lisa.gaucher@institutparisregion.fr
- Lina HAWI, architecte – lina.hawi@institutparisregion.fr
- Maximilian GAWLIK, paysagiste – maximilian.gawlik@institutparisregion.fr
- Teodora NIKOLOVA, architecte
- Dominique RIOU, ingénieur transports

ADEME :

- Christelle BORTOLINI – christelle.bortolini@ademe.fr
- Elodie BARBIER TRAUCHESSEC – elodie.trauchessec@ademe.fr



<https://ademe.fr/amenagements-urbains-temporaires-espaces-publics>

Questions-Réponses (10 min)

2

• Ateliers

Activités collaboratives – Résultats Brut*

* Ces résultats n'ont pas été retraités suite aux contributions en direct lors de l'atelier, et n'ont pas encore fait l'objet d'une analyse, ils sont simplement reportés ici en l'état

Comment conserver de l'agilité dans les processus de conception d'espace public ? Vert = Leviers / Rouge = Points d'amélioration

- Activité : Tableau de post-it/idées
- Nombre de participants : 27
- Nombre de post-it/idées : 60
- 3 catégories/colonnes
 - Conception et mise en œuvre (esthétique et fonctionnalité, questions des stocks, ...)
 - Coordination : coordination interne au sein des collectivités (coordination entre conception et gestion des espaces urbains) et avec les acteurs (territoriaux, parapublics, associations, habitants, commerçants, etc.)
 - Processus de planification (inclure systématiquement des phases de test, budgets spécifiques, formation amont, ...)

Conception et mise en œuvre (esthétique et fonctionnalité, questions des stocks, ...)

Nb de Like

Freins-Leviers-NC

Favoriser le mobilier urbain de bonne qualité de manière à le pérenniser dans le temps et faire en sorte qu'il soit le plus intemporel possible	11	NC
LIMITER L ENCOMBREMENT DES RUES AVEC TROP DE MOBILIER URBAIN	9	NC
Faire participer les usagers au choix	6	NC
Peut être lors de la conception, travailler sur la forme du projet en favorisant la conception technique en 3D (comme le BIM), qui sera diffusé sur internet ou physiquement sur maquette.	3	NC
Créer un stock de mobilier urbain temporaire de qualité : bacs, bancs, barrières.	21	Levier
Un aménagement simple, sobre qui s'intègre dans le contexte urbain pour ne pas focaliser les échanges et l'expérimentation sur l'esthétique mais bien sur l'usage et le devenir de l'espace à l'étude.	15	Levier
Communiquer, informer auprès des automobilistes pour que les aménagements soient mieux acceptés	12	Levier
Avoir un marché à bons de commande pour la mise en œuvre des aménagements	11	Levier
Reproduction de l'esthétique d'un type d'aménagement donné sur tout le territoire pour garantir sa compréhension	8	Levier
Une évaluation qualitative (perceptions, usages...) ET quantitative (comptages).	7	Levier
Le manque de moyen financier va obliger à l'intelligence, avec des aménagements malins, peu chers, réversibles	7	Levier
créer une instance locale pérenne avec les usagers	5	Levier
Savoir-faire	5	Levier
design de service et savoir-faire locaux pour les aménagements temporaires	5	Levier
prévoir des aménagements légers, modifiables/réversibles, avec travaux à faible contenu carbone	23	Frein
Lisibilité par tous les usagers	9	Frein
Eviter le sur aménagement pour faire un maximum de linéaire	9	Frein
Moyens budgétaires à dégager pour la création d'un stock de matériel	8	Frein

Coordination : coordination interne au sein des collectivités (coordination entre conception et gestion des espaces urbains) et avec les acteurs (territoriaux, parapublics, associations, habitants, commerçants, etc.)

Nb de Like

Freins-Leviers-NC

50

Avoir droit de se tromper et le faire accepter : communiquer aussi sur les échecs et ne pas en avoir honte	19	NC
Etre habitué au travail transversal et se faire confiance	12	NC
Répondre aux besoins des usagers en mettant en oeuvre une concertation continue tout au long du projet	9	NC
Portage politique de la conception à l'évaluation en passant par la mise en oeuvre. Levier s'il est fort, obstacle s'il faiblit	8	NC
associer les riverains à la conception en travaillant avec eux sur le terrain (expertise d'usage)	22	Levier
Donner de la souplesse et de l'autonomie à un ou des groupes de travail regroupant Elus, techniciens et public pour des aménagements locaux avec une coordination globale.	18	Levier
Collecter les différentes données : comptages, enquêtes de satisfaction et pistes d'amélioration en interne et auprès d'association afin de pérenniser l'aménagement avec l'acceptation d'un plus grand	16	Levier
se placer toujours dans l'optique de l'utilisateur et non celle du (ou des) concessionnaire(s) routiers ou gestionnaire (s) de voirie : s'inspirer des pratiques spontanées des usagers	15	Levier
Faire une réunion de concertation marchante pour définir un aménagement à tester.	13	Levier
utiliser les associations locales de promotion des modes actifs et les conseils de développement pour élargir les phases de concertation évaluations à plus de citoyens et pour une meilleure acceptabilité	13	Levier
mettre l'accent sur la concertation en amont en associant les usagers et renforcer la communication	12	Levier
Un volonté des élus	12	Levier
Des marches exploratoires (services techniques et habitants)	12	Levier
Avoir des réunions régulières élus/services techniques/association d'utilisateurs	10	Levier
Un bonne connaissance de ce qu'il est possible de faire, de la réglementation.	9	Levier
dialogue avec les services techniques	7	Levier
Une ville résiliente	5	Levier
Confronter volonté politique et demande des habitants sur le sujet.	5	Levier
Identifier les réglementations qui s'imposent aux Métropoles (en cas d'opposition politique entre la Ville et la Métropole).	4	Levier
Prévoir de la communication pour favoriser l'acceptation par les riverains et usagers	17	Frein
sensibiliser les différents services techniques intervenant sur la voirie et l'espace public à leurs problématiques respectives et à des thématiques générales (accessibilité, vélo et marche...)	11	Frein
Identifier et contacter les forces locales, associations, usagers etc... Et ne pas hésiter à concerter en amont avec ces forces.	10	Frein
Le fait accompli est mal compris.	10	Frein
ne pas opposer les modes en eux, par exemple il est nécessaire d'avoir également des aménagements temporaires pour valoriser les voitures partagées de façon à ne pas stigmatiser les habitants ruraux	8	Frein
Difficulté de la concertation quand les réunions publiques ne sont pas possibles en présentiel	6	Frein

Processus de planification (inclure systématiquement des phases de test, budgets spécifiques, formation amont, ...)

Nb de Like

Freins-Leviers-NC

51

Favoriser la petite échelle avant d'aller vers des solutions plus globales : technique des petits pas	9	NC
Rassurer sur les responsabilités des gestionnaires (réduites) dans les phases d'expérimentation	9	NC
Communication renforcée	9	NC
Profiter de temps forts comme la semaine de la mobilité pour faire un week-end sans voiture, etc. et tester les aménagements.	21	Levier
Phases de tests avec une évaluation qualitative par utilisateurs et riverains	17	Levier
s'inspirer des démarches informelles, des installations spontanées des habitants	14	Levier
Acheter des compteurs vélo mobiles	13	Levier
communication et pédagogie dynamique autour des test et aménagement provisoire	10	Levier
Coordination des cheminements, cohérence de l'itinéraire	9	Levier
Un Processus de planification implique qu'il y ai planification.	8	Levier
Faire un plan des mobilités à l'échelle urbaine et au delà est primordial, même pour la création des aménagements temporaires.	8	Levier
obliger les collectivités à réaliser un vrai schéma de partage de voirie (par exemple sur le mandat 2020-2026) en tous les cas pour celles qui n'en ont pas, avec budget en face	7	Levier
Une ville adaptable facilement	4	Levier
Obligation reglementaire en lien avec les espaces générateurs de déplacements dans la ville	2	Levier
Obligation réglementaire	2	Levier
Prévoir des dispositifs d'évaluation	13	Frein
environnement normatif qui interdit le bricolage sur le terrain	6	Frein
impératif sécuritaire et risque de contentieux si accident	0	Frein

Hors Catégorie

Nb de Like

Freins-Leviers-NC

Ne pas oublier les déplacements en milieu rural... d'autres problématiques...	9	Levier
---	---	--------

Selon votre expérience, sur chaque catégorie quels sont les leviers et les points de vigilance qu'il faut prendre en compte pour rendre pérenne un aménagement ?

- Activité : Tableau de post-it/idées
- Nombre de participants : 32
- Nombre de post-it/idées : 100
- 4 catégories/colonnes
 - Evaluation
 - Adhésion et acceptabilité des publics
 - Esthétique/Confort
 - Autres

Evaluation (idées groupées en direct)

Groupe d'idées	Idée	Freins-Leviers-NC	Nb de Like
Mettre en place des comptages	Mettre en place des comptages	Levier	13
	Faire des comptages de tous les usagers : cyclistes, piétons, deux roues motorisées, véhicules ...	Levier	
	Mettre en place des comptages avant, et après la mise en oeuvre	Levier	
	Compter pour vérifier l'utilité de l'aménagement	Frein	
Prendre en compte retour usagers	Prendre le temps de faire une évaluation, être à l'écoute des usagers	NC	12
	Prendre en compte l'avis de tous y compris les enfants et les personnes handicapées	NC	
	Observer les comportements des usagers et leur appropriation de l'espace	Levier	
	Prendre en compte et intégrer dans la réflexion perenne l'avis et les retours d'expériences des usagers, même s'ils ne vont pas dans le sens souhaité de la collectivité.	Levier	
	Prendre en compte letour des usagers	Levier	
	Quel est le retour des usagers , leur ressenti ?	Levier	
	prendre en compte l'appropriation des usagers (comptage mais aussi micro-trottoirs ou questionnaire en ligne)	Levier	

Evaluation (suite – idées non groupées en direct)

Nb de Like

Freins-Leviers-NC

54

Vérifier l'impact à court et moyen terme sur les activités de commerce.	13	NC
accompagner, inviter à faire tester	7	NC
Laisser un délai d'acceptation, faire vivre l'expérimentation plusieurs saisons	7	NC
Vérifier que l'aménagement est utilisé par les usagers ciblés, et pas parasité par d'autres (stationnement sauvage pas exemple)	5	NC
Rendre compte de l'évaluation faite faisant suite à un nouvel aménagement pour prendre des décisions pérennes	5	NC
aller plus loin que le pousse levé pour évaluer!	4	NC
Aller vers l'utilisateur	2	NC
définir de façon fine dans la mesure du possible les indicateurs	1	NC
se donner le temps de faire des évaluations ex post de la qualité des aménagements	1	NC
Laisser le temps à l'aménagement de prouver ou d'infirmer son utilité	15	Levier
Des marches exploratoires pour recueillir les avis des usagers	13	Levier
laisser du temps à l'expérimentation....avoir un temps d'informations habitants et usager étaler long	11	Levier
montrer aux usagers que chaque citoyen peut être force de proposition..mettre en "ambassadeurs" les personnes actives au delà des public associatifs	11	Levier
Évaluations in situ avec associations d'usagers	9	Levier
Inclure les indicateurs d'évaluation dès la conception	9	Levier
Ne pas subir à la pression des automobilistes donc montrer en chiffres les parts modales (totem, PMV)	9	Levier
Déterminer à l'avance des indicateurs du suivi de l'évolution	8	Levier
faire voter les usagers sur leur avis et idée de pérennisation et d'extension des projets dans la durée	7	Levier
Se donner le temps d'évaluer avant de décider de maintenir ou supprimer l'aménagement.	7	Levier
vérifier que l'aménagement est sûr et ne génère pas d'accidents	6	Levier
prendre l'avis des personnes qui n'ont pas utilisé l'aménagement (et qui ne se sentent peut être pas concernés, et ne participeraient pas à des démarches de concertation).	3	Levier
Avoir réalisé un diagnostic et mis en œuvre une stratégie réaliste en amont.	3	Levier
inclure l'évaluation ex ante ex post avec le comité d'usagers	0	Levier
ne pas opposer les modes entre eux	6	Frein
voir les incidences " en périphérie" des aménagements....effet rebond de VL, congestion etc.	5	Frein
considérer les activités qui ont été stoppées temporairement et qui vont reprendre. (phase de test)	3	Frein
Glissance du marquage au sol pour les vélos?	2	Frein

Adhésion et acceptabilité des publics

Nb de Like Freins-Leviers-NC

55

prévoir des animations pour habituer aux nouveaux usages	13	NC
encourager les initiatives locales et collectives	6	NC
L'aménagement doit sécuriser les usagers mais aussi embellir la ville pour qu'il soit accepté	4	NC
faire fabriquer le mobilier / les marquages par les riverains	4	NC
Un aménagement ludique et agréable. Si le lieu après aménagement est plus convivial et esthétique, voire iconique, il sera plus facile de le faire accepter	14	Levier
Publier des chiffres simples et clairs (sur la réussite ou non de l'aménagement)	11	Levier
Prévoir des panneaux de signalisation et explicatif clair et en nombre suffisants	11	Levier
Faire des événements, faire intervenir des artistes pour favoriser l'acceptabilité	9	Levier
Communication et information auprès des différents usagers (mais surtout les automobilistes) avec des chiffres pour prendre conscience de la part modales des modes actifs (installer des compteurs)	8	Levier
Accompagner le changement, même après l'installation : communication/pédagogie, évaluation sur un temps long, animation..	8	Levier
Communiquer, Informer mais aussi concerter	7	Levier
dispositif compréhensible facilement et de tous	7	Levier
Communication autour de la phase test	6	Levier
L'acceptabilité est indispensable pour l'appropriation du projet et son usage . Les enquêtes en phase test permettent d'améliorer l'aménagement dans ce sens	6	Levier
S'assurer de la traçabilité des prises de décisions politiques/techniques par rapport aux contributions citoyennes	5	Levier
faire participer aide à faire accepter. Si l'aménagement a été validé/conçu par l'asso de quartier, ça aide	4	Levier
Poursuivre le processus de concertation et d'intégration des usagers dans la conception, animation, gestion.	4	Levier
Afficher les résultats des enquêtes de satisfaction	4	Levier
communiquer sur la stratégie globale, sur la décision prise de pérenniser ou d'enlever un aménagement temporaire	4	Levier
Proposer un concours	2	Levier
Communiquer, informer et sensibiliser durant toute la période du changement	1	Levier
Des panneaux de communication sur les zones à priorité piétonne.	1	Levier



Adhésion et acceptabilité des publics (suite)

	Nb de Like	Freins-Leviers-NC
Ne pas écarter certains usagers : avoir des solutions adaptées à tous (accessibilité, service de vélo-taxi etc.)	15	Frein
Sentiment de sécurité lorsque l'on pratique l'aménagement	10	Frein
Impliquer les usagers et les habitants tout au long de la démarche du projet de la phase amont à la phase aval	7	Frein
Ne pas créer de dualité entre les usagers	6	Frein
Retour des autres usagers (automobilistes)	5	Frein
informer le public sur les évolutions de l'aménagement (notamment pour les publics vulnérables, personnes âgées, aveugles ou malvoyantes...)	5	Frein
prendre en considération l'avis des riverains/commerçant mais ne pas les sur évaluer	4	Frein
Avoir un portage politique local constant et clair.	4	Frein
Assurer un suivi du projet à moyen et long terme pour s'assurer que l'aménagement est opérationnel	2	Frein
Toucher les habitants sans passer par les cheffailons locaux	1	Frein

Esthétique/ confort

Nb de Like

Freins-Leviers-NC

57

Matériaux biosourcés	8	NC
L'esthétique et le confort ne sont pas à négliger	6	NC
Faire du simple et beau	5	NC
Proposer des scénarios d'aménagement différents à des instances participatives avant de choisir. Il s'agit des deniers publics qui doivent être inutilisés le plus démocratiquement possible.	2	NC
Partir des personnes les plus vulnérables	1	NC
Utiliser les matériaux locaux	12	Levier
Amanagement evolutif, en fonction des périodes, des besoins...	10	Levier
Faire des appels à projets habitants et/ou étudiants pour imaginer des mobiliers, aménagements et signalétiques originaux, différenciants, durables et faciles à mettre en oeuvre	10	Levier
meubler à faible contenu carbone	9	Levier
Anticiper l'espace de vie en globalité, pas uniquement les aménagements temporaires, pour qu'il soit agréable de se déplacer en modes actifs (arbres, vue du "paysage", ombre, abrité du vent...).	8	Levier
Un aménagement pas que minéral mais aussi travailler avec la nature !	8	Levier
Signalisation mobilité active: donner des idées de temps de trajet et d'itinéraire à pied ou a velo	6	Levier
Aménagement où les usagers se sentent à leur place et sentiment de sécurité, envie de l'utiliser	6	Levier
couleurs qui ne restent pas celles du chantier	4	Levier
le mobilier utiliser doit pouvoir se distinguer du mobilier classique pour montrer aux usagers les nouvelles fonctionnalités et le nouveau partage de la voirie	3	Levier
S'assurer que les aménagements incitent les usagers à en bénéficier. Ne pas faire en sorte qu'ils repoussent les usagers et ne soient pas donc pas dévalorisants	2	Levier
Amélioration qualitative	0	Levier
Matériaux durables	12	Frein
Le confort de roulement et de securisation est indispensable pour l utilisation quotidienne et le developpement de l usage du velo	7	Frein
Aménagement qualitatif	7	Frein
Être innovant et créatif pour susciter la curiosité et l'engouement	5	Frein
Attention aux surfaces de roulement !!	3	Frein
Ne pas hésiter à paupière les sols, même si s'agit d'un aménagement très temporaire	3	Frein
faire attention à tous les sens (et pas que le visuel)	3	Frein
L'edthétique est toujours subjective	2	Frein

Autres

	Nb de Like	Freins-Leviers-NC
Prévoir un aménagement évolutif.	7	NC
Reprendre (en les accélérant) les étapes habituelles des aménagements, pour ne rien oublier, quitte à faire face à l'impatience compréhensible des bénéficiaires des aménagements provisoires	2	NC
souplesse des appels à projets pour le financement(ex sur le fond mobilité active) et sans forcément avoir d'étude ou de schéma directeur mais en s'appuyant sur la concertation locale	7	Levier
Rassurer les élus.	5	Levier



MERCI !

Retrouvez l'ensemble des ateliers <https://apc-climat.fr/actualites/ateliers-virtuels-jnmm/>

Une question : contact@apc-climat.fr

