

DROIT À L'EXPÉRIMENTATION ET ACUPUNCTURE URBAINE

L'essentiel

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

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

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

Cette approche consiste à intervenir :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Secteur Saint-Léonard, Nantes (Zone de rencontre)



Rue Grande Biesse, Nantes (Aire piétonne)



Rue d'Allonville, Nantes (Aire piétonne)



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



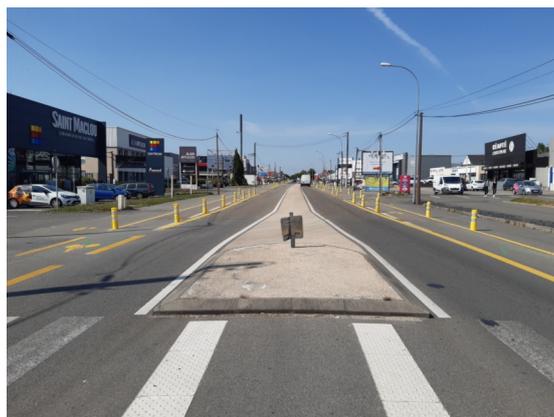


Ecole maternelle Marie-Anne du Boccage à Nantes (élargissement du trottoir des deux côtés de la voie pour améliorer les espaces d'attente et les cheminements piétons)

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



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



Route de Vannes, Orvault

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



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



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



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

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

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

3. TESTS ET EXPÉRIMENTATION

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

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

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

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

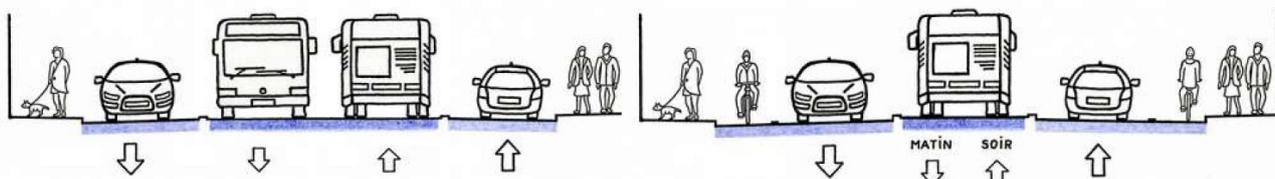
4. MUTUALISATION DES ESPACES

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

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

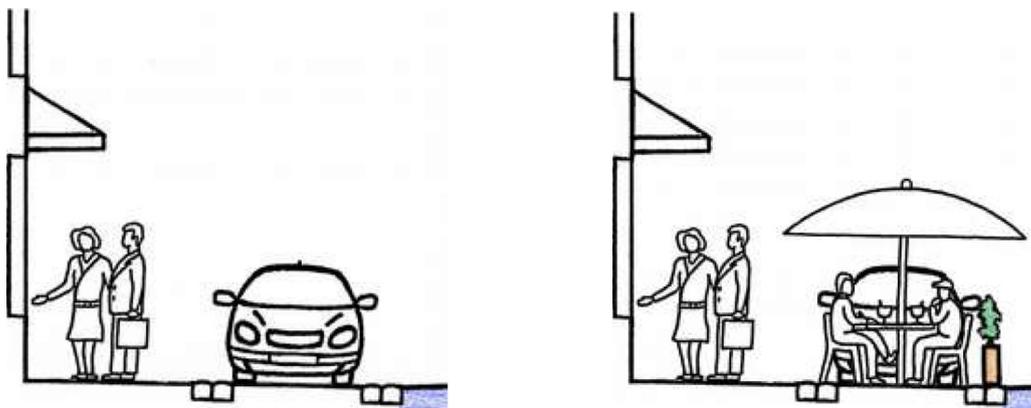
■ Gain de place dans le profil

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



■ Multiplicité d'usage sur un même espace

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



■ Adaptabilité de l'aménagement

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



Rue de Mayence, Nantes



A retenir

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