



## CONCOURS EXTERNE / INTERNE D'INGÉNIEUR EN CHEF TERRITORIAL

SESSION 2024

**Note de synthèse et de propositions visant à faire l'analyse  
du dossier remis au candidat portant sur un sujet technique**

**Option : Réseaux techniques urbains et infrastructures routières**

### EPREUVES N° 4 & 9

**Durée : 5 h  
Coefficient : 5**

#### **Mise en œuvre d'une politique de design actif dans l'espace public**

##### **SUJET :**

Vous êtes Directeur/Directrice de la Direction Infrastructures/Espaces Publics de ANAGATA, une communauté urbaine de 400 000 habitants. ANAGATA regroupe, autour d'une ville centre historique, MONKI, de 120 000 habitants, une dizaine de villes urbaines et péri-urbaines, qui se sont progressivement développées lors des dernières décennies. Le territoire est traversé par une rivière, LA PALMA, qui n'est pas du tout mise en valeur, et qui souffre d'une urbanisation hétérogène.

Cette agglomération est marquée par une politique centrée pendant un demi-siècle sur l'automobile, favorisant le développement des déplacements motorisés, avec des centres commerciaux extérieurs et des centres villes et centres-bourgs devenus peu attractifs, se vidant de leurs commerces et de leurs habitants.

Votre direction, la Direction Infrastructures/Espaces Publics regroupe les compétences Voirie, Ouvrages d'Art et Réseaux.

Ancien sportif, le président de la Communauté Urbaine de ANAGATA est sensible aux enjeux de santé publique et de transition environnementale ; il souhaite s'engager dans une rupture et mettre en œuvre une politique de redynamisation de son territoire, en développant l'attractivité et le mieux vivre, via des actions de « design actif » et en déclinant une approche tactique dans l'aménagement et dans la gestion des infrastructures d'espaces publics.

##### **Question 1 :**

Dans ce cadre, à l'attention de la Directrice Générale des Services (DGS), il vous

est d'abord demandé une note de synthèse sur les enjeux et les leviers du design actif dans le domaine des infrastructures d'espaces publics.

### Question 2 :

A la suite de cette note, toujours à l'attention de la DGS, vous proposerez, dans votre domaine, une stratégie de mise en œuvre du design actif, que vous déclinerez en propositions opérationnelles, pour votre direction, pour une mise en place, dès cette année et sur le long terme, sur le territoire de MONKI et ANAGATA.

Il sera nécessaire d'aborder l'articulation avec les autres politiques publiques ainsi que la question de la mise en place d'aménagements tactiques.

Les aspects humains et organisationnels devront aussi être traités, tout comme la communication interne et externe.

### **Barème de notation :**

Synthèse : 10 points

Propositions : 10 points

### **DOCUMENTS JOINTS**

Total : 33 pages

Document n°1	Guide du Design actif – Décembre 2021 – mise à jour 2022 – Guide Paris 2024 / 2024 Terre de Jeux / Action Cœur de Ville / ANCT – (EXTRAIT)	page 3
Document n°2	Institut Paris Région – Novembre 2021 – Note Rapide – Le Design actif des espaces publics : santé et convivialité	page 11
Document n°3	Site CEREMA - Urbanisme tactique – Dédale Innovation urbaine et sociale (EXTRAIT)	page 15
Document n°4	Revue PAYSAGE – novembre 2022 - Design actif, aménager pour faire bouger	page 23
Document n°5	TECHNICITES – novembre 2023 – le design actif, une méthode de projet	page 27
Document n°6	site internet du Gracq – les Cyclistes Quotidiens – Aurélie Willems - Succès de l'autoroute vélo belge – 4 décembre 2013	page 30
Document n°7	Site internet « la trace du sanglier » - Roland - Prenez l'autoroute sur votre vélo – 25 mai 2018	page 31

#### **NOTA :**

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- **Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies :** pas de signature ou nom, grade, même fictifs.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

## INTRODUCTION

# PARIS 2024 ET ACTION CŒUR DE VILLE

Le 20 janvier 2021, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires et Paris 2024 ont signé en présence de la ministre de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, **Jacqueline Gourault**, de **Caroline Cayeux**, présidente de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires et du président de Paris 2024, **Tony Estanguet**, une convention de coopération répondant à l'ambition commune de faire des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 les Jeux de tous les territoires et de toute la population.

Cette collaboration naturelle s'adresse de manière pionnière aux 222 villes du réseau Action Cœur de Ville avec l'ambition de s'étendre rapidement au maximum de collectivités labellisées Terre de Jeux 2024.

En plus des outils de communication et des éléments d'information mis à disposition par le label Terre de Jeux 2024, cette convention fait état de la volonté de développer le design actif dans les collectivités territoriales,

inscrite dans la stratégie Impact et Héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Celle-ci se concrétise par la création du Guide du design actif à destination des collectivités territoriales, appuyant l'engagement de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires pour le développement du design actif en France notamment avec un partenariat inédit avec la Cité du design de Saint-Étienne.

La volonté de développer le design actif résulte d'un double constat :

— La sédentarité, notamment infantile, ne cesse de croître en France. Un adulte sur deux et un enfant sur cinq sont en surpoids. En outre, en 40 ans, les jeunes de 9 à 16 ans ont perdu 25% de leurs capacités physiques.

— De nombreux centres-villes ont connu des difficultés de vitalité, d'attractivité et cherchent de nouvelles manières d'attirer habitants et visiteurs.

→ LE DESIGN ACTIF, QU'EST-CE QUE C'EST ?

## LE DESIGN ACTIF, AMÉNAGER POUR LA SANTÉ

### 11.2 POUR UN URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ

Un nombre croissant de collectivités locales souhaite renforcer les initiatives en faveur de la santé de leurs habitants. Si le soutien par les services publics est essentiel (via les Centres Communaux d'action sociale par exemple), l'urbanisme et l'aménagement sont également des outils très efficaces.

— La crise de la Covid 19 a d'ailleurs mis en lumière leur rôle dans l'apport de solutions rapides et souples :

Création de nouvelles pistes cyclables, dispositifs en faveur de la marche, nouvelles occupations de l'espace public par des associations sportives ou de soutien physique.

— Le design actif s'inscrit dans cette volonté de contribuer aux politiques de santé par l'urbanisme et l'aménagement, en suscitant l'activité physique et sportive dans l'espace public et les bâtiments pour tous.

Suzanne Klenk Copenhagen. © J. L. L. de droit



C'est un concept qui a émergé en Amérique du Nord dans les années 1980 en réaction à des constats alarmants quant à l'accroissement des comportements sédentaires et leurs impacts sur la santé des populations. Il s'est rapidement exporté au Royaume-Uni et en Europe du Nord qui développent depuis quelques années ce type d'aménagements.

Les applications du design actif peuvent être très diverses :

**trames et parcours dans la ville, mobilier intégré dans les projets urbains, nouvelles signalétiques pour la marche.** De nombreuses concrétisations existent déjà en France (cf. page 35). Souvent portés par les collectivités, les dispositifs sont conçus pour répondre aux besoins des habitants et peuvent s'adresser aussi bien à la pratique auto-organisée qu'aux clubs sportifs ou associations.

### 11.3 UNE DÉMARCHE INCLUSIVE, UNE NOUVELLE EXPÉRIENCE EN VILLE

Les dispositifs du design actif s'adressent à tous les publics et notamment les personnes les plus éloignées de l'activité physique et sportive.

Le design actif se donne comme objectif d'apporter des réponses aux défis urbains comme l'hybridation des usages pour mixer les publics, la création de nouveaux espaces de convivialité inter-générationnels, la création de trames vertes<sup>2</sup> pour plus de nature en ville. Au niveau d'un territoire, il contribue par des aménagements esthétiques et attractifs à la qualité du cadre de vie et l'attractivité des quartiers.

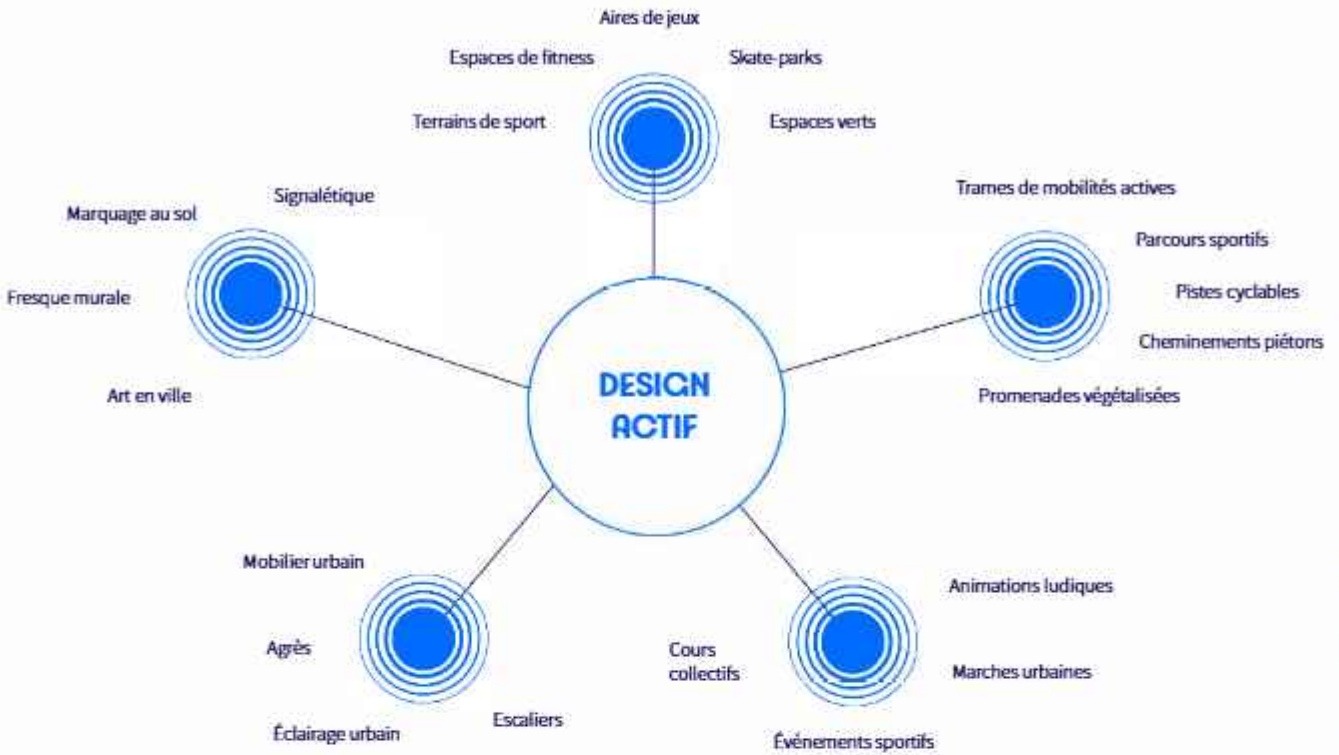
Le design actif consiste à aménager l'espace public et les bâtiments afin d'inciter l'activité physique ou sportive, de manière libre et spontanée, pour tous.

2. Les trames vertes sont des itinéraires qui permettent de relier les différents espaces verts d'un territoire, en favorisant la biodiversité et la qualité de l'air. Elles sont conçues pour être accessibles à tous les publics et pour offrir une expérience de qualité aux usagers.

→ LE DESIGN ACTIF, QU'EST-CE QUE C'EST ?

## LE DESIGN ACTIF, UNE PRATIQUE QUI SE DIFFUSE

UN LARGE CHOIX D'AMÉNAGEMENTS :



# 1.3

→ LE DESIGN ACTIF, QU'EST-CE QUE C'EST ?

## LE DESIGN ACTIF EN 5 PRINCIPES

Le design actif se caractérise par des principes forts qui orientent les aménagements mis en place :

- La libre utilisation
- La mixité et l'inclusion
- L'incitation
- L'approche usager
- La qualité urbaine

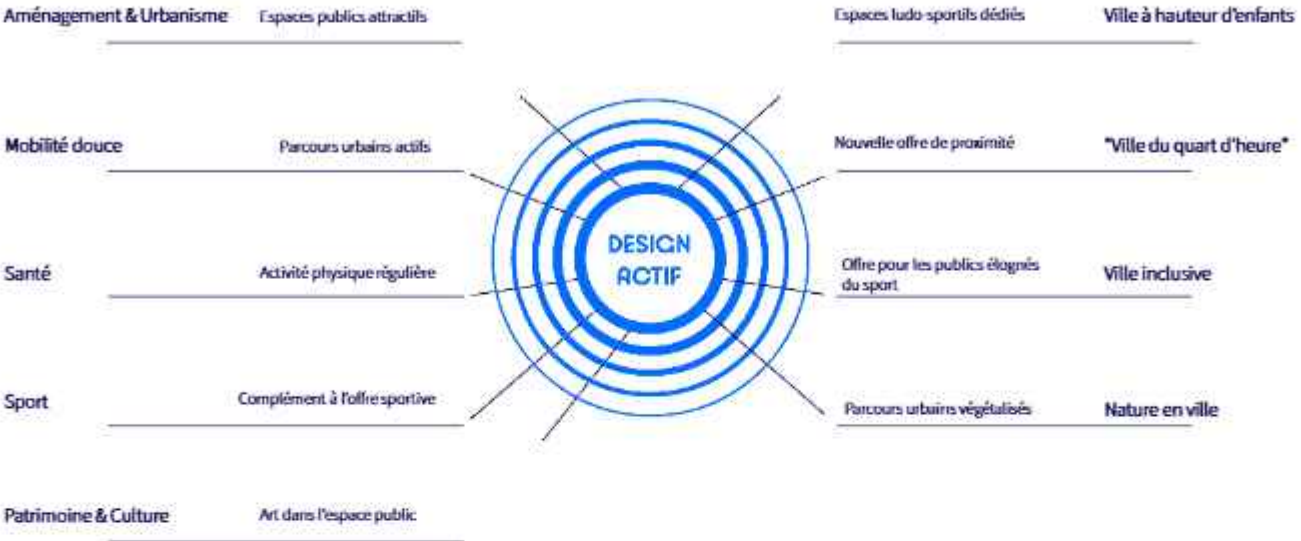


→ LE DESIGN ACTIF, QU'EST-CE QUE C'EST ?

## UNE ARTICULATION NATURELLE AVEC LES OBJECTIFS DE LA COLLECTIVITÉ

### INITIATIVES PUBLIQUES & POLITIQUES LOCALES

### NOUVELLES APPROCHES & CONCEPTS ÉMERGENTS



→ LE DESIGN ACTIF OÙ S'INSPIRER ?

## LES CHEMINS DE LA FORME DE BIARRITZ

### LES POINTS CLÉS : DES PARCOURS INTÉGRÉS DANS LEUR ENVIRONNEMENT ET ANIMÉS

#### UNE SIGNALÉTIQUE DISCRÈTE, QUI S'INTÈGRE PARFAITEMENT DANS LE PAYSAGE

- Une signalétique très discrète composée de clous représentant le logo des Chemins de la Forme
- L'utilisation du mobilier urbain existant (bancs, escaliers) comme support de l'activité physique pour ne pas surcharger l'espace public et concevoir un projet aux coûts maîtrisés
- Des recommandations d'exercices physiques accessibles grâce à des QR codes

#### DES ANIMATIONS POUR ATTIRER LES PUBLICS ÉLOIGNÉS DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE

- Des rendez-vous réguliers pour faire connaître les parcours et créer des habitudes d'utilisation
- Des séances organisées par les associations sportives de la ville
- Des informations sur l'histoire de la ville accessibles grâce à des QR codes pour attirer un public éloigné de l'activité physique

« Sans les animations des clubs sportifs, les Chemins de la Forme n'auraient pas autant de succès. »

Nicolas Guillet, Côte Basque Sport Santé

Contact : Nicolas Guillet, cotebasquesportsante@gmail.com

### DES RESPONSABILITÉS CLAIREMENT RÉPARTIES ENTRE LA VILLE ET L'ASSOCIATION

#### Association Côte Basque Sport Santé :

- Conception du projet
- Animation (hébergement des vidéos, moyens humains, animation des rendez-vous de la Forme)

#### Ville de Biarritz :

- Aspects techniques (choix des prestataires, entretien des parcours)



Shooting d'équipements sur les Chemins de la Forme, Biarritz © Association Côte Basque Sport Santé

→ LE DESIGN ACTIF OÙ S'INSPIRER ?

## LA RÉHABILITATION DU FRONT DE MER DE CALAIS

**LES POINTS CLÉS : DES PRINCIPES DE DESIGN ACTIF INTÉGRÉS À TOUTES LES PHASES DU PROJET**

### UNE PROGRAMMATION CONTEXTUALISÉE ET ADAPTÉE

- Une programmation d'espaces ludiques et favorisant l'activité comme levier pour rendre le front de mer attractif
- La conception d'espaces iconiques et inclusifs, notamment pour les enfants, sortant des catalogues standardisés d'équipements et mobiliers
- De nouvelles méthodes de consultation (benchmarks, consultation auprès de designers)

### DES INTERVENTIONS ÉPHÉMÈRES FAISANT APPEL AU DESIGN ACTIF

- Une digue éphémère pour ouvrir le front de mer aux calaisiens et touristes à l'été 2020 malgré le retard des travaux dus à la COVID 19
- Des aménagements légers faisant appel à des principes de design actif : peinture au sol pour réaliser des jeux, des labyrinthes, pistes, batailles navales et des panneaux des sept erreurs

### UNE POURSUITE DU TRAVAIL EN TRANSVERSALITÉ

- Deux groupes de travail internes, pilotés par le service Aménagement : Calais Ville Verte et Calais Ville Sportive.
- Un travail de pédagogie en interne pour inciter à innover par le design actif



Jeux pour enfants sur le front de mer de Calais et l'été 2020 - Ville de Calais

**Contact : Mélanie Laheye**, Directrice du projet Action Cœur de Ville, Ville de Calais  
Melanie.LAHEYE@mairie-calais.fr

→ LE DESIGN ACTIF OÙ S'INSPIRER ?

## LE PLAN PIÉTON DE STRASBOURG

**DÉSCRIPTION : 10 GRANDS PRINCIPES POUR FAVORISER LA MARCHÉ**

Le premier plan piéton a été mis en place sur la période 2013 – 2020.

Un deuxième plan piéton a été adopté en mai 2021.  
Dix grands principes pour favoriser la marche :

1. — **Promouvoir la marche** (actions événementielles et partenariales, supports de communication cartes chiffrées, marquages et signalétique)
2. — **Accorder plus de place aux piétons** (tendre vers 50 % de l'espace public façade à façade consacré aux piétons/vélos)
3. — **Désamorcer les conflits piétons-vélos**
4. — **Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité du territoire**
5. — **Instaurer le 1% piéton** à l'occasion des projets de transports publics (tram, bus à haut niveau de service...)
6. — **Encourager la démarche des pédibus** dans les écoles de la ville de Strasbourg
7. — **Renforcer la perméabilité piétonne des axes 50** (améliorer la co-visibilité à travers la suppression des masques aux abords des passages piétons, amélioration de l'éclairage)
8. — **Mieux traiter les carrefours pour piétons**
9. — **Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques** du réseau piéton (traiter en profondeur les infrastructures ou voies d'eau qui sont des éléments de coupure au bon cheminement piéton)
10. — **Réaliser un réseau favorable aux piétons** et liant de façon directe les centralités de quartier distantes de moins de 2 km.

Niveau piéton suggéré pour les centralités de la ville de Strasbourg et des communes limitrophes - Principes de Réseau



Niveau piéton reliant les centralités de la ville de Strasbourg, Métropole Européenne de Strasbourg

## LA TRAME ACTIVE, LUDIQUE ET SPORTIVE DE PLAINE COMMUNE

### DESCRIPTION : TROIS AXES MAJEURS POUR DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE

Le schéma d'intention de la trame s'étend sur plus de 110 km. Il s'articule autour de trois axes majeurs qui forment sa colonne vertébrale et la structurent à l'échelle de Plaine Commune :

1. — Axe Seine et Canal
2. — Axe Héritage des Jeux 2024
3. — Axe Nord / Sud

10 axes complémentaires irriguent l'ensemble du territoire.

Ces différents axes connectent **des pôles majeurs d'attraction du territoire** : équipements sportifs, culturels, de santé ou d'enseignement, espaces de nature, éléments patrimoniaux, parvis de gare.

Certains axes présentent des connexions potentielles avec des publics éloignés de la pratique sportive (quartiers prioritaires de la ville par exemple) quand d'autres s'inscrivent dans une approche plus touristique, à proximité d'un patrimoine remarquable. Une attention particulière est portée sur l'attraction des **« peu ou pas sportifs »**, sur les conditions de la pratique (de l'ombre, de l'eau, des abris...), et sur une complémentarité entre l'**offre en accès libre dans l'espace public et l'offre équipementière**.

La trame est aujourd'hui encore au stade de projet. Les axes tels qu'ils sont dessinés aujourd'hui ne laissent pas présager d'un tracé précis : ce sont des intentions qui s'appuient, notamment, sur les grandes orientations d'aménagement du territoire et qui présentent des temporalités de réalisation différentes. En fonction des échéances et de la composition urbaine des projets, la trame prendra des formes différentes et une place plus ou moins importante.



Plan de la trame active, ludique et sportive de Plaine Commune  
© Institut Paris Region

— CÉLINE DAVIET, Directrice de la Mission Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, Plaine Commune

**« L'Établissement Public Territorial n'a pas la compétence « sport » mais, au travers de notre compétence « espace public » et de cette trame, nous travaillons avec les communes pour se placer en complément des équipements existants et inciter les clubs sportifs et les individus à s'approprier ces espaces ».**

## LES COURS D'ÉCOLE ACTIVES

### BUDGET ET RESSOURCES

#### Marquage :

Marquage thermocollé marelle : 200€  
Marquage thermocollé piste de course : 1 500€  
Marquage peint : 10 à 20€ le m<sup>2</sup>  
Revêtement acrylique : 50 à 100€ le m<sup>2</sup>

#### Mur escalade :

Kit 128 prises d'escalade avec visserie : 500 à 800€  
2 panneaux d'escalade extérieurs en contreplaqué :  
800 à 1 000€  
Travaux d'installation : 2 000€

#### Parcours :

Parcours d'obstacles à suspendre : 150 à 200€

#### Piétonnisation :

Piétonnisation d'une portion de rue avec marquage au sol :  
20 000€ (détails)

#### Mobilier actif pour l'intérieur des classes :

Achat de matériel pour créer un espace multisensoriel dans une classe : 1 500€  
Aménagement de 4 classes et d'un espace sensoriel dans un collège : 120 000€ (détails)

#### Etude préalable

Etude de faisabilité : 10 000€

#### Pistes de financement :

- La collectivité locale (écoles), le Conseil départemental (collège), le Conseil Régional (lycée)
- L'académie / le rectorat
- L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) et le Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine 2024 - 2030
- La Dotation Politique de la Ville (DPV) : appel à projets
- La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)
- La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR)
- Le Programme d'Investissement d'Avenir (PIA)
- Plateforme de financement participatif Trousse à Projets
- Prêts de la Banque des Territoires
- Appels à fonds libres de la Chambre de Commerce et d'Industrie
- Mécénat des entreprises et financements privés

→ LE DESIGN ACTIF OÙ S'INSPIRER ?

**REGARD INTERNATIONAL****« LET'S GO GRAZ » – 200 ANIMATIONS POUR PROMOUVOIR L'ACTIVITÉ PHYSIQUE**

L'objectif de la démarche est d'inciter tous les habitants de Graz, et en particulier les non-sportifs, enfants et personnes âgées, à pratiquer une activité physique et mettre les clubs sportifs à l'honneur.

De mars à décembre 2021, environ 200 projets ont été proposés par la ville et plus de 150 clubs sportifs et associations pour inciter à la pratique d'une activité physique régulière.

**Quelques exemples d'animation :**

— De juillet à août, des activités physiques (sports d'eau, cours d'essais) ont été proposées sur les berges de la Mur, lieu de vie populaire en été.

— Fin août, la ville a organisé le premier « Special Olympics Dance Sport World Championships » qui a accueilli une centaine de danseurs de 15 pays différents pour promouvoir l'activité physique pour les personnes en situation de handicap.

— En octobre, à l'occasion du marathon de la ville, les habitants ont été invités à parcourir leur « marathon personnel » en parcourant 42 kilomètres en marchant ou en courant, entre le 10 et le 31 octobre.

Pour en savoir plus : Let's go! Graz - The sports year from March 1st to December 31st, 2021 (letszograz.at)

Graz 2021  
Das Sportjahr für alle



Affiche de l'initiative "Let's Go Graz" © Ville Graz



Courants de marathon en ville. © Ville Graz

→ LE DESIGN ACTIF OÙ S'INSPIRER ?

**REGARD INTERNATIONAL****« MONTRÉAL PHYSIQUEMENT ACTIVE » LE DESIGN ACTIF DEVIENT UNE STRATÉGIE TERRITORIALE**

Lancée en 2014, la démarche « Montréal physiquement active » vise à mettre en place des environnements favorables afin de faire bouger les montréalaises et montréalais.

Des plans d'action ont été élaborés par une centaine de partenaires issus du sport, de l'activité physique et du transport actif.

Quelques exemples d'actions menées dans le cadre de cette démarche :

— **Programme d'implantation des rues piétonnes** et partagées (2015 - 2024) : le programme offre un soutien financier et technique aux dix-neuf arrondissements pour la mise en œuvre de projets de piétonnisation **pour inciter à la marche**.

Les projets déployés sont variés : repartage de la rue entre les modes de déplacement, embellissement, verdissement et animation du domaine public.

La démarche se caractérise par des interventions tactiques temporaires avant pérennisation, permettant à la Ville d'améliorer les projets et aux citoyens de se les approprier.

— **Parcours verts et actifs depuis 2015** : le projet Parcours Verts et Actifs mise depuis 2015 sur la création de **4 parcours d'environ 5km** pour favoriser l'activité physique et sportive chez les jeunes. Appuyés par une application mobile collaborative (les citoyens sont invités à soumettre des points d'intérêt via l'application) et une signalétique distincte pour chaque parcours, ils connectent les ruelles existantes.

Cette initiative permet de développer les déplacements actifs et offrir des trajets alternatifs et agréables.

Pour en savoir plus : <https://mpa.montrealmetropoleensante.ca/home>



Couverture d'une publication de la ville de Montréal sur le design actif © Ville de Montréal.

**MONTRÉAL**  
PHYSIQUEMENT  
ACTIVE

Logo de l'initiative "Montréal, c'est plus actif et plus vert" © Ville de Montréal

## → LE DESIGN ACTIF, COMMENT AGIR ?

**CONTEXTUALISER MON PROJET****DES DISPOSITIFS VARIÉS PERMETTANT DE S'ADAPTER AU CONTEXTE LOCAL**

Pour une collectivité qui souhaite déployer le design actif sur son territoire, la question du dispositif à mettre en place se pose rapidement. En considérant un « dispositif » comme un ou plusieurs aménagements déployés dans un lieu ou un territoire (cf. schéma), il est possible de structurer la réflexion autour de quatre grandes familles de dispositifs. Ils se caractérisent selon l'échelle considérée, les aménagements projetés, l'ambition souhaitée.

Le schéma propose quatre grandes familles pour structurer la réflexion.

**A – Aménagement ponctuel et peu contraignant**

dans l'espace public ou des bâtiments. Exemple : peinture et marquages au sol dans le cadre d'une opération de piétonnisation d'une rue d'école (cf. Fiche projet).

**B – Projet urbain intégrant plusieurs aménagements** de design actif. Exemple : réaménagement du front de mer par la Ville de Calais, avec intégration d'espaces de fitness, aires de jeux, skate-park (cf. Fiche projet).

**C – Trame et nouveau parcours urbain** favorisant les mobilités actives. Exemple : le plan piéton de Strasbourg et ses « magistrales piétonnes » (cf. Fiche projet).

**D – Stratégie globale de design actif** incluant tout ou partie des dispositifs précités avec la volonté d'adresser les différents territoires de la collectivité. Exemple : La conception d'une trame active et sportive à l'échelle du territoire de Plaine Commune (cf. Fiche projet).



## → LE DESIGN ACTIF, COMMENT AGIR ?

**PLUSIEURS MODES D'ACTION POUR ME LANCER**

Pour s'engager dans une démarche ou un projet de design actif plusieurs modes d'action se présentent à la collectivité selon les opportunités, le dispositif qu'elle souhaite privilégier ou encore son niveau d'ambition.

Trois modes d'action sont ici proposés : l'expérimentation, la systématisation, la planification.

**1. J'expérimente sur un projet.** La collectivité peut se lancer dans une première expérience de design actif. Cela peut prendre la forme d'un aménagement léger.

Par exemple **des marquages aux sols** aux abords d'une école peuvent être testés avant d'être pérennisés ou dupliqués à d'autres écoles une fois les premiers retours d'expérience connus. La première expérience peut aussi prendre la forme d'un **projet plus structurant**. Pour sa première réalisation, **la Ville de Calais** a opté pour l'intégration de plusieurs aménagements de design actif temporaire dans son projet de **réaménagement du front de mer** pendant la phase de travaux.

**2. Je systématise les dispositifs de design actif** dans mes projets d'aménagement. Certains acteurs choisissent de systématiser d'emblée l'intégration du design actif dans leurs réalisations. Déjà convaincus des bienfaits et de la nécessité de son déploiement, ils peuvent l'exiger et l'intégrer dans leur cahier des charges à l'instar des critères environnementaux. C'est l'option retenue par la **SOLIDEO** qui intègre systématiquement le design actif dans ses consultations d'aménagement.

**3. Je planifie le design actif sur mon territoire.** Une autre possibilité pour la collectivité consiste à élaborer d'abord **une stratégie à l'échelle du territoire**. Ce mode d'action se rapproche d'un exercice de planification. Il peut traduire le souhait de bien adresser les différents lieux ou populations d'un territoire. C'est le choix retenu par **l'Etablissement public territorial de Plaine Commune** dans son projet de trame active et ludo-sportive. (cf. Fiche projet).

**CHOISIR LE LEVIER LE PLUS ADAPTÉ****1. J'EXPÉRIMENTE**

J'initie un premier projet de design actif pour ensuite étudier son déploiement à d'autres lieux.

**2. JE SYSTÉMATISE**

Je diffuse le design actif dans les projets d'aménagement (ex : intégration dans les appels d'offres).

**3. JE PLANIFIE**

J'élabore une stratégie du design actif sur mon territoire en lien avec les autres politiques publiques.

Chacun de ces modes d'action est adapté pour se **lancer dans le déploiement du design actif**. La volonté de concrétiser rapidement un premier projet et de saisir l'opportunité d'un projet d'aménagement, ou à l'inverse celle de poser dans un premier temps **une stratégie territoriale** permettront de guider le choix du mode d'action.

Quel que soit le mode d'action retenu, plusieurs facteurs de réussite viendront jalonner le déploiement du design actif par la collectivité.

Se mettant dans la peau d'un(e) chef(fe) de projet au sein de la collectivité, il est proposé **8 clés pour mener à bien son initiative**.

Leur séquençage et leur importance relative pourront être modulés selon qu'il s'agit d'une opération ciblée ou une démarche stratégique.

→ LE DESIGN ACTIF, COMMENT AGIR ?

## 8 CLÉS POUR DÉPLOYER LE DESIGN ACTIF SUR MON TERRITOIRE

DÉFINITION

CONCEPTION

ANIMATION

SUIVI



1

JE DÉFINIS LES OBJECTIFS



4

JE PRÉ-IDENTIFIE  
DES DISPOSITIFS  
EXISTANTS

6

JE VALIDE ET DIMENSIONNE  
LES AMÉNAGEMENTS



8

J'ASSURE UN SUIVI ET  
UNE ÉVALUATION  
DU DISPOSITIF



2

J'IDENTIFIE  
LES PUBLICS-CIBLES



5

J'IMPLIQUE  
LES USAGERS



3

JE DÉTERMINE LES LIEUX  
ET LES TEMPORALITÉS



7

JE FAVORISE  
L'ANIMATION DES LIEUX



→ LE DESIGN ACTIF, COMMENT AGIR ?

## 8 CLÉS POUR DÉPLOYER LE DESIGN ACTIF SUR MON TERRITOIRE



### CEREMA :

Fort de son expertise sur les questions d'aménagement d'espaces publics et de modes actifs, le Cerema propose un cycle de webinaires de sensibilisation à destination des collectivités Action cœur de ville, pour les encourager à développer des projets de ludification des espaces publics sur les territoires.

### SOUS FORME DE WEBINAIRES DE 2 HEURES

étalés sur un semestre, il s'agit de se focaliser sur quelques problématiques précises, en s'appuyant sur des retours d'expériences, des focus sur la réglementation et des échanges de pratiques. Ce cycle peut être complémentaire avec les ateliers participatifs proposés par la Cité du design de Saint-Étienne. Il participe aux phases préalables de réflexion sur les projets de design actif. Il s'agit aussi d'initier une communauté d'acteurs et de villes pionnières autour de ces projets : échanger, partager sur les retours d'expériences et expérimentations, en lien avec les autres partenaires du dispositif.

### QUELQUES THÉMATIQUES QUI POURRONT ÊTRE ABORDÉES :

- Quels aménagements réaliser aux abords d'écoles ?
- Comment sécuriser et rendre agréable les trajets des scolaires ?
- Sous quelles conditions réaliser du marquage au sol ludique dans une rue ?
- Quelles interventions transitoires et récréatives pour améliorer la programmation de projets urbains ?
- Quels impacts sur la ville et quelle pérennité des aménagements à la fois ludiques et sobres ?
- Quels aménagements visent plutôt des adolescents et des adultes ?

Les webinaires de sensibilisation débuteront en mars 2022 et seront sur inscriptions. Les modalités seront précisées le moment venu.

### LES FINANCEMENTS DE DROIT COMMUN :

Ci-dessous sont présentés les principaux financements auxquels une collectivité pourrait recourir pour financer un projet de design actif. Ce recensement n'a pas vocation à être exhaustif :

— **La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)** : elle est mobilisée par les préfets de département pour le financement d'actions de requalification des cœurs de ville qui s'inscrivent dans le cadre d'un projet global de revitalisation (espace public, mise aux normes de bâtiments en prenant en compte les spécificités du bâti ancien, développement des équipements et des services, etc.)

— **La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR)** : c'est une subvention d'investissement versée par l'État en vue de la réalisation d'investissements et de projets dans le domaine économique, social, environnemental, sportif et touristique ou favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural.

Dans le cadre du programme Action cœur de ville, l'État met à disposition des territoires bénéficiaires, des moyens de droit commun fléchés en priorité.

D'autres dispositifs propres à certaines collectivités peuvent être mobilisés pour mettre en œuvre un projet de design actif. Ces dispositifs sont à retrouver sur le site Aides Territoires, base de données qui permet aux collectivités de retrouver des aides disponibles pour un projet en particulier.

### RETROUVER TOUTES LES AIDES SUR :

Aides-territoires | Aides publiques pour les collectivités (beta.gouv.fr)  
<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>



TERRITOIRES

Novembre 2021 • www.institutparisregion.fr

## LE DESIGN ACTIF DES ESPACES PUBLICS : SANTÉ ET CONVIVIALITÉ

UNE AUGMENTATION SIGNIFICATIVE DES PATHOLOGIES LIÉES AU MODE DE VIE SÉDENTAIRE S'OBSERVE ACTUELLEMENT DANS LES PAYS OCCIDENTAUX. LE CONCEPT DE DESIGN ACTIF PROPOSE UNE DÉMARCHÉ ADAPTÉE POUR UNE CONCEPTION DES VILLES QUI FAVORISE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE DES CITADINS.

La sédentarité, liée au mode de vie moderne, est un facteur de risque majeur du développement de nombreuses maladies. Les populations inactives ont deux fois plus de risques de présenter des problèmes cardio-vasculaires graves que les populations actives. Près d'un Français sur deux est en situation de surpoids et/ou d'obésité (enquête épidémiologique nationale sur le surpoids et l'obésité de la Ligue contre l'obésité, juin 2021). L'activité physique joue, par ailleurs, un rôle très important dans la prévention de diverses pathologies, comme le diabète, l'hypertension, l'ostéoporose et certaines formes de cancers.

Le design actif est une approche multidimensionnelle du développement urbain, qui identifie des stratégies d'aménagement du territoire et de conception urbaine et architecturale dont l'objectif est de développer un environnement favorable aux habitudes saines de vie<sup>1</sup>. Le concept de design actif s'articule autour de dix principes, qui peuvent être regroupés en trois catégories : développer les aménités, favoriser leur accessibilité et promouvoir un mode de vie actif auprès de la population.

### LA VILLE INCLUSIVE

La France se situe dans la moyenne de l'Union européenne en matière de niveau de pratique d'activité physique et sportive. De fortes disparités sont cependant observées selon l'âge, le sexe, le niveau social, la situation géographique... Bien qu'il existe des espaces aménagés pour favoriser l'activité physique des jeunes et des adultes dans les villes, ils sont peu accueillants pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les familles avec des enfants en bas âge ou les femmes enceintes. Le vieillissement progressif de la population en Europe est en train d'augmenter significativement le volume des soins et les dépenses de santé. La sédentarité augmente progressivement avec l'âge, et une personne sur deux après 80 ans est totalement sédentaire. Une politique de santé publique qui viserait à encourager et à augmenter l'activité physique dans cette tranche d'âge aurait un impact certain en terme préventif mais aussi économique. Une ville plus accueillante pour les personnes âgées le sera aussi pour les autres groupes de populations vulnérables. Des mesures concrètes dans ce domaine ont prouvé leur efficacité à l'étranger (États-Unis, Pays-Bas, Espagne...) : priorité



**En couverture**

Projet réalisé par l'association PEP'S. Métro Guilloitière à Lyon pendant 3 mois (2015).

**à gauche :**

Parcours de santé sur les berges de Seine à Courbevoie.

**à droite :**

Groupe de personnes dansant la salsa en haut du parc de Belleville (Paris 20<sup>e</sup>).

donnée aux piétons aux carrefours, installation de feux à décompte pour les piétons, réduction du temps de traversée des voies à travers la création de refuges piétons, réduction de la largeur et du nombre de voies, extension des trottoirs pour réduire la distance traversée, réduction de la hauteur des marches (lorsque c'est possible), installation de bancs et de toilettes publiques, etc. À Barcelone, des aires de jeux pour seniors ont été conçues et installées dans les parcs publics.

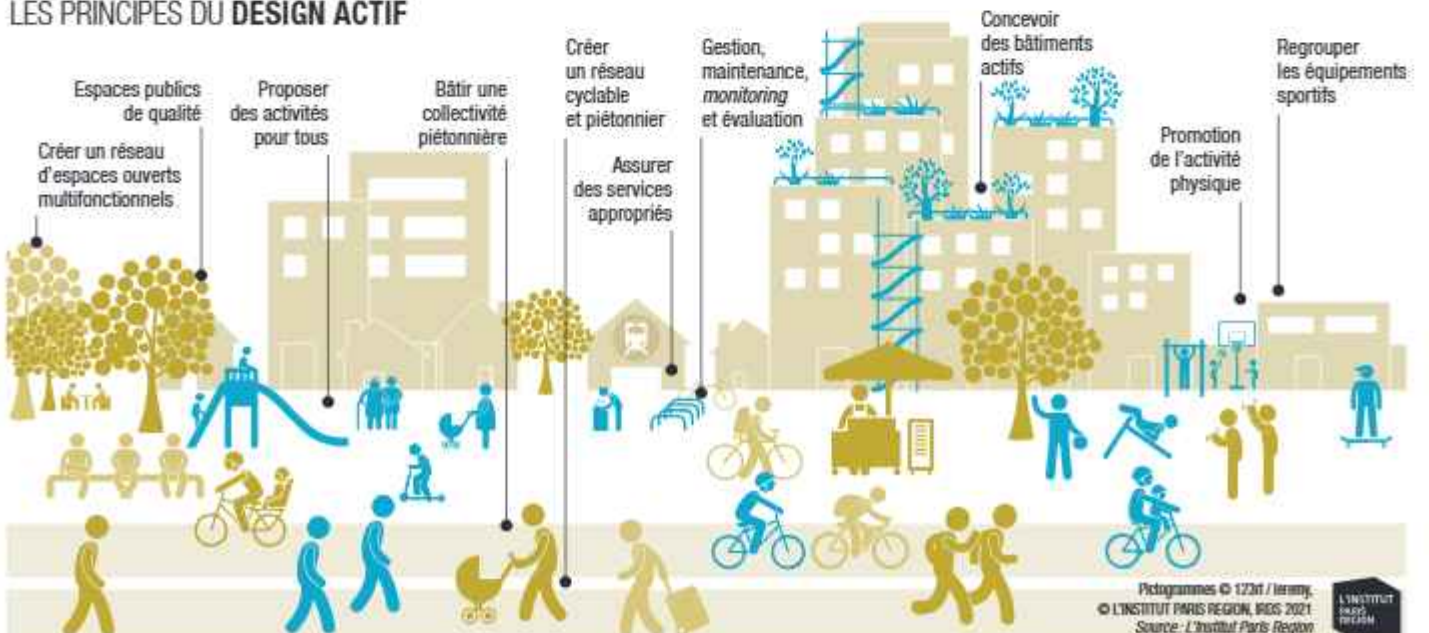
pied. Des études<sup>1</sup> montrent une différence de plus de 10 % de la prévalence de l'obésité ainsi qu'une baisse de la prévalence du diabète en comparant des quartiers urbains à fort potentiel piétonnier et d'autres à potentiel piétonnier plus faible. Les principaux déterminants de la marchabilité sont la densité d'habitations et la mixité de l'occupation du sol. Celles-ci sont interdépendantes l'une de l'autre : un quartier à forte densité résidentielle ne favorisera pas les déplacements actifs s'il n'offre pas une diversité d'activités à des distances relativement courtes. En utilisant la méthode Walkscore, L'Institut Paris Region a développé une cartographie qui donne à voir le potentiel de marchabilité des communes de la région Île-de-France<sup>4</sup>. La création d'un réseau cyclable et piétonnier, un autre principe du design actif, dépend fortement de la connectivité et de la perméabilité des voies du réseau de circulation, c'est-à-dire des rues dont la qualité est de permettre des trajets directs, sûrs et agréables pour les piétons et les cyclistes. De façon

**BÂTIR UNE COLLECTIVITÉ PIÉTONNIÈRE ET CYCLISTE**

La pratique plus généralisée du vélo et de la marche est certes très bénéfique en matière de santé pour ceux qui s'y adonnent, mais permet en plus de faire baisser l'utilisation de la voiture et donc le nombre d'accidents, tout en diminuant les taux de pollution atmosphérique.

Le potentiel piétonnier d'un milieu (ou marchabilité<sup>2</sup>) est sa capacité à faciliter les déplacements à

**LES PRINCIPES DU DESIGN ACTIF**



évidente, les citoyens marchent et roulent à vélo davantage lorsque les rues et les aménagements relient les principales destinations de la ville. Les mesures de ralentissement de la circulation et les modifications des routes s'avèrent également efficaces, et permettent d'augmenter le nombre de déplacements à pied et à vélo.

La performance du réseau cyclable dépend de la politique nationale globale et des efforts des collectivités sur leurs territoires. Le succès du vélo aux Pays-Bas est le fruit d'une politique très volontariste depuis 45 ans. En France, les communes qui investissent fortement dans le vélo obtiennent des résultats. Le taux d'utilisateurs est directement lié au linéaire d'aménagements cyclables par habitant : en tête, Strasbourg affiche un taux d'utilisation du vélo supérieur à 10 %, avec 0,75 mètre de pistes cyclables par habitant, tandis que Lille en est à 2,5 % de cyclistes, avec 0,32 mètre de pistes cyclables par habitant<sup>5</sup>. La pandémie actuelle a significativement accéléré le processus de conception et de construction de pistes cyclables temporaires, dont la pérennisation constituera un véritable gain pour compléter et densifier le réseau existant<sup>6</sup>.

Le regroupement et la diversité des équipements et des services sont également des déterminants du design actif. Les citoyens sont plus motivés à se déplacer en mode actif s'ils combinent plusieurs destinations à la fois. La proximité géographique joue également un rôle important sur la motivation, aussi bien que d'autres éléments plus subjectifs, comme le niveau d'utilisation et la disponibilité, la qualité des services proposés, etc.

### LA VILLE MULTIFONCTIONNELLE

Dans les grandes villes modernes et denses, les espaces libres sont de plus en plus rares et précieux. Attribuer une seule fonction à ces espaces limiterait leur attractivité, tandis qu'y permettre des usages diversifiés (loisir, marche, jeux, sport, restauration, relaxation, activités culturelles, etc.) les rendrait plus attrayants et animés. Les habitants des villes favorisant la mixité fonctionnelle et préservant les espaces libres ont tendance à être beaucoup plus actifs que ceux vivant dans des banlieues pavillonnaires, qui sont particulièrement dépendants de la voiture.

À la suite de la crise sanitaire et des confinements à répétition, de nouvelles pratiques émergent. Les salles de sport et de danse fermées, de plus en plus de jeunes se sont tournés vers le *street workout*. Cette pratique, qui se développait depuis plusieurs années avec l'installation de mobilier urbain sportif en plein air, prend place partout dans la ville aujourd'hui. Places, squares, jardins, parvis de bâtiments... accueillent désormais de nombreuses initiatives improvisées – sportives et non sportives. Très sollicités, les anciens kiosques à musique parisiens, dans certains squares, abritent une large palette d'activités tout au long de la journée : stretching, boxe, danse, yoga, arts martiaux...

Aménager un espace public de qualité est un autre principe essentiel du design actif. Permettre aux

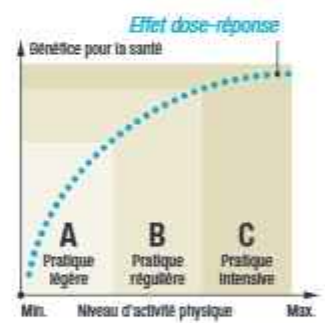
citadins de rejoindre des destinations variées, en sécurité, en leur offrant des parcours agréables, avec un intérêt visuel, favorisera la marche et l'usage du vélo. L'espace public ne doit pas être un simple corridor de passage mais un véritable lieu de vie. Il pourrait abriter une grande diversité d'activités civiques, culturelles et communales : marchés, spectacles et arts en plein air, activités sportives... La sensation de traverser un non-lieu en passant par cet espace disparaîtrait alors. Cela implique un travail sur l'aménagement de l'espace public, le choix des matériaux et du mobilier urbain, ainsi que l'usage des arbres et des plantes. Une attention particulière est à apporter aux espaces verts dédiés au repos : le calme, étant très précieux, est à préserver. Pour inciter à l'activité physique, certaines villes ont mis en place des parcours santé innovants, comme Lyon ou Biarritz, qui sillonnent les plus jolis endroits de la ville, et où les différentes zones d'activités correspondent à des itinéraires de marche ponctués d'exercices physiques et d'informations historiques sur la ville.

Favoriser la conception de bâtiments actifs fait également partie des dix principes du design actif. Elle peut inciter les citoyens à être actifs. Ils passent 90 % de leur temps dans un bâtiment. Dans ce concept, l'escalier étroit et sombre, construit comme une sortie de secours, est considéré comme désuet. Il doit reprendre sa fonction initiale, noble, de colonne vertébrale du bâtiment : large, confortable, éclairé et mis en valeur, il incite les occupants à monter à pied. C'est le cas du bâtiment universitaire Cooper Union (New York), où l'escalier central est transformé en un véritable espace public, lieu de rencontre et de communication entre les étudiants et les enseignants. Utiliser, pour les escaliers, des matériaux de qualité, des couleurs adéquates, ainsi que les mêmes finitions et revêtements que dans les couloirs et les autres espaces communs, les placer dans le champ de vision directe du visiteur et à moins de 7,5 m de l'entrée... tout cela rend les escaliers attractifs et plus fréquentés. Les ascenseurs deviennent alors

### LE NUDGE AU SERVICE DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE

Le *nudge marketing* est une incitation douce à adopter ou à modifier un comportement qui préserve le libre choix de l'individu, tout en l'orientant plus ou moins consciemment vers un choix souhaité. Des expérimentations ont été menées pour étudier l'effet positif qu'un *nudge* pourrait avoir sur l'activité physique. À Stockholm, par exemple, un escalier, très peu emprunté puisque situé à côté d'un escalier mécanique dans le métro, a été repeint en noir et blanc, et sonorisé pour imiter le clavier d'un piano : l'utilisation de l'escalier à la place de l'escalier mécanique a augmenté de 66 % à la suite de cette opération. À Montréal, un distributeur analyse la température du corps pour offrir une réduction du ticket de métro à ceux qui ont utilisé l'escalier, tandis qu'à Moscou, un ticket de métro est offert en échange de 30 squats !

### Rapport activité physique - bénéfice santé



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021  
Source : L'Institut Paris Region d'après Randnature SARL

### LES TROIS CATÉGORIES DE PRINCIPES



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021  
Source : L'Institut Paris Region

accessoires et leur utilisation ponctuelle (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, etc.). D'autres exemples montrent comment la toiture d'un bâtiment peut devenir un véritable espace public (opéra d'Oslo) ou se transformer en promenade verte qui incite les habitants à monter à pied pour rejoindre leur logement (Via Verde, immeuble de 222 logements, dans le Bronx, à New York). Ce « parc » suspendu devient un espace partagé où les gens peuvent se promener, jardiner, faire du sport ou se reposer dans un espace vert protégé.

Un important facteur limitatif à la pratique de l'activité physique est l'absence d'aménagements adaptés (stationnements sécurisés, douches sur les lieux de travail...) sur les lieux de départ ou les lieux de destination. Assurer les services appropriés est ainsi l'un des principes du design actif à ne pas sous-évaluer.

### PROMOUVOIR UN MODE DE VIE ACTIF

Les interventions de promotion de l'activité physique portent principalement sur deux types de déterminants : les motivations individuelles, où il s'agit d'encourager les gens à adopter de nouveaux comportements, et les facteurs liés à l'environnement à travers des aménagements incitatifs. Ces deux aspects sont nécessaires dans le cadre d'une politique globale. Ainsi, les actions de sensibilisation et de communication cibleraient un public plus large : des gens aux profils variés en termes d'âge, d'état de santé, d'origine sociale, culturelle ou géographique, incités à pratiquer des activités douces et ordinaires, simples d'accès et avec des bénéfices immédiats (se promener, marcher, prendre l'escalier à la place de l'escalier mécanique ou de l'ascenseur...). Cependant, une attention particulière doit être portée à la promotion de l'activité physique des publics les plus éloignés de la pratique, comme les personnes âgées, les femmes (surtout les jeunes filles), les personnes handicapées et celles issues d'un milieu défavorisé. Il est également important de prendre en compte les plus jeunes enfants, notamment sur les temps scolaires, car l'école joue un rôle central dans l'acquisition des habitudes fondamentales.

Développer une activité physique pour tous et toutes demande la mobilisation d'un grand nombre d'acteurs : professionnels de santé, élus locaux, urbanistes, architectes, parents, enseignants, employeurs, acteurs du monde sportif... Des interventions de proximité, réalisées dans les quartiers, sur les lieux de travail ou dans les universités, peuvent entraîner une augmentation de 44 % du temps passé à être physiquement actif<sup>1</sup>. Cependant, il faut veiller à ce que les activités organisées soient inclusives et ne visent pas toujours la compétition.

Le design actif est un concept à plusieurs échelles, dont l'objectif est de favoriser la pratique de l'activité physique pour tous et toutes. Il nécessite l'implication de nombreux acteurs dans différents secteurs (éducation, santé, environnement, urbanisme et aménagement, transports et mobilité...) et appelle à de profondes mutations dans le mode de vie des citoyens. En plus de son impact important sur la santé publique, le concept de design actif peut induire prospérité et cohésion sociale dans les villes, car l'activité physique favorise les relations sociales et renforce la convivialité. ■

Teodora Nikolova, ingénieur et architecte-urbaniste,  
département Aménagement, urbanisme et territoires (Cécile Diguët, directrice)

1. Highlights from the Center for Active Design, NYC, 2013.
2. Traduction du terme anglais « walkability ».
3. Dr. Gillian L. Booth, *Journal of the American Medical Association*, May 2016.
4. La carte, intitulée « Les territoires de la marche en Île-de-France », est disponible sur le site de L'Institut : [www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-territoires-de-la-marche-en-ile-de-france/](http://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-territoires-de-la-marche-en-ile-de-france/).
5. Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, Ademe, avril 2020.
6. Cf. Aménagements urbains temporaires des espaces publics, Ademe et L'Institut Paris Region, octobre 2020.
7. Gimbert V., *Activité physique et pratique sportive pour toutes et tous*, France Stratégie, novembre 2018.

**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**  
Fouad Awada  
**DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION**  
Sophie Roquellé  
**REDACTION EN CHEF**  
Laurène Champalle  
**MAQUETTE**  
Jean-Eudes Talloy  
**INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE**  
Sylvie Castano

**MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE**  
Inès Le Meledo, Julie Sarris  
**FABRICATION**  
Sylvie Coulomb  
**RELATIONS PRESSE**  
Sandrine Kocki  
33 (0)1 77 49 75 78

**L'Institut Paris Region**  
15, rue Falguière  
75740 Paris cedex 15  
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X  
ISSN ressource en ligne  
2725-6839



### RESSOURCES

- Lina Hawi, Laure Thévenot, « Bouger ! Le sport rythme la ville », *Les Cahiers* n° 177, L'Institut Paris Region, juin 2020.
- Claire Peuvergne (IRDS), Florian Vaudois (Plaine Commune), « Une trame pour inscrire l'activité physique et sportive au cœur du développement urbain », *Note rapide* n° 902, L'Institut Paris Region, juillet 2021.
- Active design guidelines – Promoting physical activity and health in design, Center for active design, City of New York, 2010.
- Active Design, Planning for health and wellbeing through sport and physical activity, Public Health England, octobre 2015.
- Pour des espaces publics ordinaires de qualité, Point FNAU, août 2014.



# L'urbanisme tactique

UN OUTIL D'EXPERIMENTATION  
ET DE PREFIGURATION D'AMENAGEMENTS  
AU SERVICE DE STRATEGIES URBAINES DURABLES

Stéphane Cagnot  
Directeur

Julien Brouillard  
Directeur de projets



## URBANISME TACTIQUE

### Définition

L'urbanisme tactique peut se traduire comme une approche novatrice, pour penser l'espace public, en partant des usages, à partir de l'expérimentation d'aménagements légers et peu coûteux

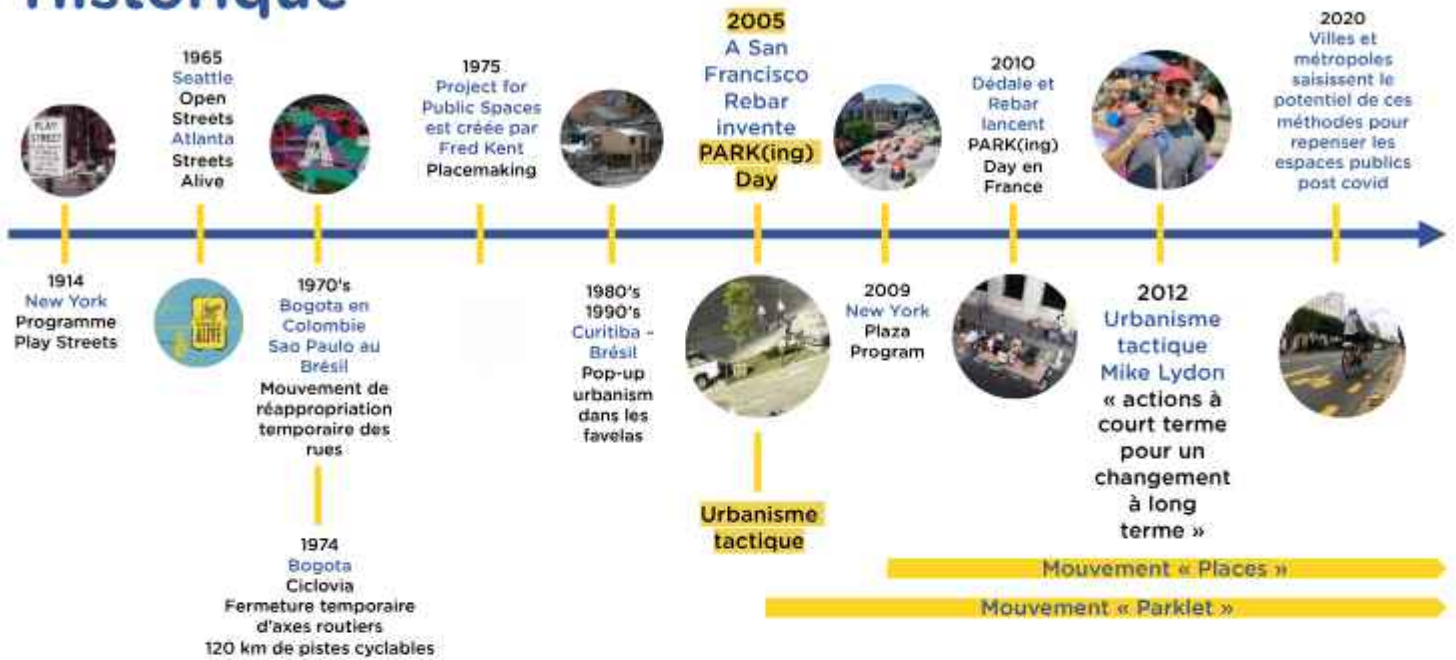
Cette approche peut désigner des interventions portées par :

- la société civile (habitants, usagers, associations, activistes...) en réponse à des besoins ou pour interpeler les pouvoirs publics
- les collectivités publiques pour tester des aménagements en passant par des expérimentations légères et provisoires.



# URBANISME TACTIQUE

## Historique



# URBANISME TACTIQUE

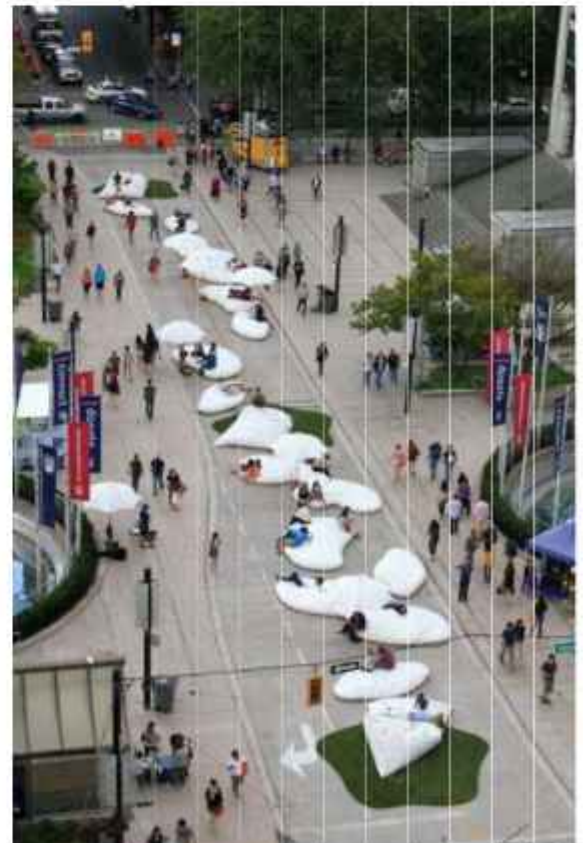
## Définition

3 principes fondamentaux pour l'urbanisme tactique :

- à petite échelle
- de court terme
- avec un petit budget

L'urbanisme tactique peut concerner :

- 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
- La mise en place de services numériques locaux d'intérêt général dans l'espace public

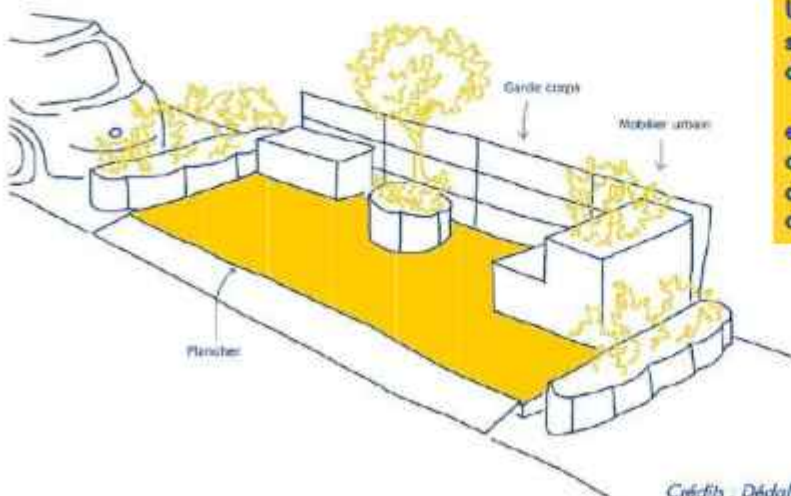


# URBANISME TACTIQUE

## Approches méthodologiques



## UN PARKLET QU'EST CE QUE C'EST ?



Un parklet, c'est un espace aménagé sur une place de parking, ordinairement composé d'un plancher, d'un garde-corps

et de modules de mobilier urbain destinés à des usages multiples : assise, pique-nique, lecture, microworking, scène ouverte...

## PARKLETS, LES ORIGINES

Développé initialement à San Francisco en 2012 à la suite du succès de l'événement international PARK(ing)DAY



## LE PROJET URBAN FOLIES

(expérimentation parisienne)

### OBJECTIFS

- 1 Accompagner la politique de piétonisation de la Ville de Paris et favoriser la réappropriation des espaces publics par ses usagers.
- 2 Préfigurer le réaménagement d'espaces publics parisiens à travers des projets d'urbanisme transitoire et de médiation.
- 3 Outiller la Ville de Paris et les arrondissements parisiens en vue du déploiement à grande échelle d'une gamme de parklets.
- 4 Contribuer à l'animation de l'espace public parisien.
- 5 Offrir des terrains d'expérimentation aux acteurs de l'innovation, créatifs et startups, pour leur permettre d'investir l'espace public et d'y tester de nouvelles solutions.



## LES PARKLETS



### 4E ARRONDISSEMENT

Terrasse végétale et nature en ville

4, rue de l'Hôtel Saint-Paul,  
75004

Le parklet est aménagé pour offrir un nouvel espace végétalisé au sein du quartier, pour accueillir des passants et promeneurs à la recherche d'un espace où s'asseoir, pour organiser des ateliers et animations autour du jardinage, pour offrir un nouvel espace convivial aux habitants du quartier... Il accompagne la démarche de piétonisation du quartier engagée par la Mairie du 4<sup>e</sup> arrondissement.

### 15E ARRONDISSEMENT

Ateliers et autoréparation de vélo

24, rue des Quatre Frères Peignot,  
75015

Le parklet est équipé d'une pompe pour l'auto-réparation de vélo. Sa configuration permet d'accueillir des ateliers organisés par les acteurs et associations du quartier. Il est animé par la Régie de quartier Vougrard et accueille des ateliers de réparation de Vélo de l'association Mon Vélo En Seine tous les mercredis soirs.



## LES PARKLETS



### 13E ARRONDISSEMENT

Événements dans l'espace public et débats participatifs

127 rue du Chevaleret,  
75013 Paris

Le parklet est aménagé pour accueillir de petits événements (ou s'agréger à des événements de plus grande envergure) dans l'espace public. Il offre une mini-scène dans l'espace public permettant d'accueillir des débats, des ateliers ou des interventions artistiques (petits spectacles, expositions...). Il permet également le déploiement d'une scénographie originale et conviviale autour du Parklet pour investir l'espace public.

Ce parklet a été implanté pour la première fois dans le cadre de la semaine de la mobilité et du PARK(ing) DAY.

## Tours Projet et contexte

Source : L'Institut Paris Région et ADEME

Dispositif transitoire, pour répondre à la distanciation induite par la crise sanitaire, pour piétons et cyclistes.



Publiphoto, Tours - Crédit : Fabrice Houllier, Tours.

### Contexte

Confinement – entre-deux-tours électoral excellent portage politique

### Temporalité et phasage

Temporaire – voué à se pérenniser.

4 phases d'aménagements réalisés, lancement d'une 5<sup>ème</sup>

### Acteurs

Métropole de Tours – Service technique Mobilité

### Partenaires

Associations locales + Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

### Échelle territoriale du projet

Sur la Métropole de Tours mais majoritairement sur la ville de Tours

### Inscription stratégique

Plan Vélo pour 2030

## Tours Enseignements

Source : L'Institut Paris Région et ADEME

- Une « impulsion pour la suite » et un « renouveau » dans la mise en place de projets qui ne sortaient pas
- Passage rapide de la planification à l'exécution
- L'urbanisme tactique permet de tester des aménagements de voiries.



Rue des Tanneurs, Tours ; Crédit : Fabrice Houllier, Tours.



bon, Tours, Crédit : Fabrice Houllier, Tours.



Fort Wilson, Tours ; Crédit : Fabrice Houllier, Tours.

# Montreuil, Croix de Chavaux Projet et contexte

Source : L'Institut Paris Région et ADEME

Projet urbain participatif de transformation de la Croix de Chavaux :

« du parking à la place »



La Croix de Chavaux, un vaste carrefour routier difficilement franchissable. © ANYOJI BELTRANDO architectes of urban space

## Contexte

En 2016, la Croix de Chavaux est un "vaste carrefour routier difficilement franchissable »

## Temporalité et phasage

Du temporaire au pérenne

Phase d'étude et de diagnostic pour le Plan guide urbain participatif : 2016 à 2018.

2 phases d'expérimentation : Eté 2017 et 2018

Aménagements définitifs : Eté 2019 :

La nouvelle place est inaugurée en juillet 2019.

## Acteurs

Maîtrise d'ouvrage : ville de Montreuil ; maîtrise d'œuvre : Anyoji Beltrando + Ville Ouverte + Paul Greene (paysagistes) ; OTCI VRD

## Inscription stratégique

Plan guide urbain participatif lancé par la ville de Montreuil pour la mutation de la Croix de Chavaux

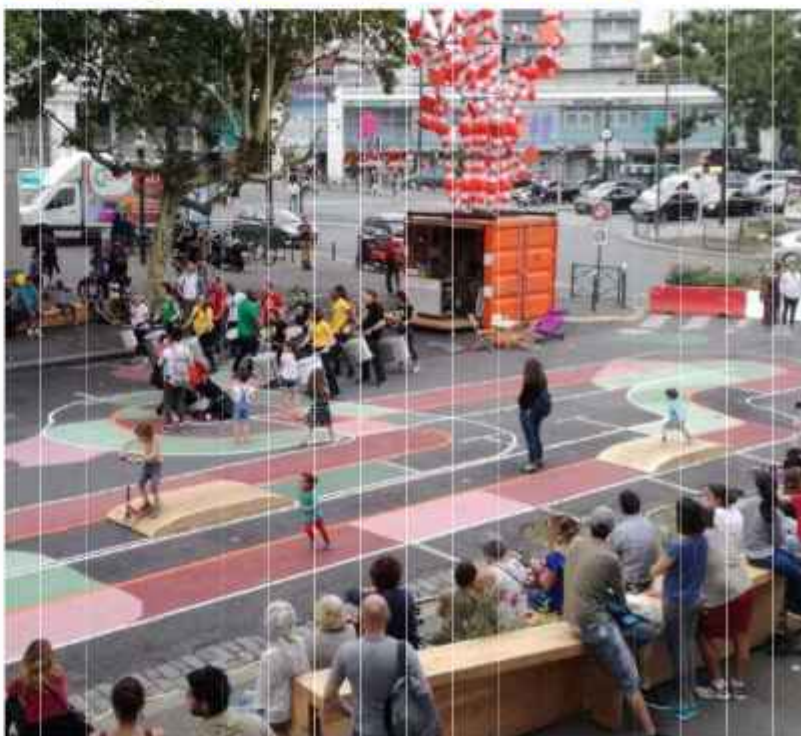
Dispositif PEPA (Petites Espaces Publics Autrement)

# Montreuil, Croix de Chavaux Objectifs

Source : L'Institut Paris Région et ADEME

- "faire place" : libérer de l'espace routier pour le redonner aux piétons et aux mobilités actives
- Faire un projet économe (conservation par exemple de certains fils d'eau, trottoirs ou réseau d'assainissement)
- Transformer par les usages en testant
- Faire une transformation légère faite pour durer

## Du parking à la place - la place est à nous #1



la place est à nous #1 - 2017 - © ANYOJIBELTRANDO

# MÉMO PRATIQUE

## Les paramètres à définir



# MÉMO PRATIQUE

## Les conditions de réussite



## DOCUMENT 4

### Design actif, aménager pour faire bouger

Le design actif consiste à aménager l'espace public afin d'encourager la mobilité et l'activité physique de manière spontanée et libre. Un outil essentiel dont se saisissent les collectivités pour lutter contre la sédentarité et l'obésité tout en dynamisant les quartiers.

Article extrait du magazine *Projet Paysage(s)*, novembre 2022

Affolant. Savez-vous qu'en près de 40 ans, les collégiens (9-16 ans) ont perdu environ 25 % de leur capacité physique<sup>1</sup>, que 95 % de la population française est exposé à un risque de détérioration de la santé par manque d'activité physique ou excès de sédentarité<sup>2</sup>, que 18 % des petits français de 2 à 7 ans sont obèses (22 % des adultes)<sup>3</sup>... Alors non seulement ces populations s'exposent à des maladies chroniques sévères, mais les États devront payer la facture. D'après une récente étude<sup>4</sup>, le taux d'obésité coûtera à l'économie mondiale 3,3 % de son PIB en 2060 (2,2 % à l'heure actuelle). Et la France ne fera pas exception. Autant agir dès à présent. En effet, si l'implication individuelle et une alimentation saine constituent les clés du changement, les collectivités peuvent agir rapidement en déployant une stratégie accessible et efficace : le design actif, qui consiste à faire bouger tous les citoyens, quels qu'ils soient, par des aménagements pertinents.

Plus de 75 % des français y sont favorables, tandis que 41 % déclarent que le design actif est une opportunité pour améliorer le cadre de vie de leur ville<sup>5</sup>. Il n'y a donc pas à hésiter !

#### PILIERS CONCEPTUELS

Le design actif repose sur 5 piliers fondamentaux : la libre utilisation des équipements installés, la mixité et l'inclusion, l'incitation à l'activité physique, la facilité d'utilisation et d'appropriation, et enfin, la qualité urbaine (source d'attractivité). "Par un savant dosage d'éléments visuels, le design actif permet d'attirer le regard, d'intriguer tout en poussant à bouger, sans contraindre. Il est nécessaire, pour que cette méthode soit efficace, de susciter l'envie spontanée de retourner sur l'aménagement, que ce ne soit pas éphémère" cadre Carole Marcou, co-gérante de l'entreprise Pro Urba, spécialisée dans les aires de jeux et le mobilier urbain.

Concrètement, dans l'espace public, cela passe par la piétonisation des quartiers, la végétalisation des rues, la création de pistes cyclables et d'aires de jeux, l'installation de signalétiques, le réaménagement des cours d'écoles, la mise en valeur du patrimoine... Cependant, il n'est pas nécessaire de s'engager dans de lourds travaux.

"Les collectivités n'ont pas forcément la place disponible (ni les budgets) pour construire de nouveaux équipements. Elles peuvent en revanche transformer les lieux pour modifier les usages"

déclare Nicolas Lovera, CEO de Playgones, une société également experte dans la création d'aires de jeux et d'espaces sportifs. Toute la question est : comment ? Tout simplement en travaillant les sols, en changeant le mobilier urbain, en appliquant des couleurs dont les teintes séduisent les jeunes citoyens... Attention toutefois à ne pas confondre art urbain et design actif. Si ces deux notions cohabitent et se complètent, leurs objectifs diffèrent.



Via ferrata sur le mur d'une école de Saint-Dizier. Réalisation : Playgones



Escalier sur le parcours Design Actif, ville de Saint-Dizier à Saint-Dizier, Réalisation : Playgones

## INCITER LES CITADINS À LA PRATIQUE SPORTIVE

Gilles Champel, responsable sport et innovation chez Pro Urba, insiste sur le point suivant : “il est important de garder en tête que les aménagements en design actif doivent être répliquables et faciles à mettre en place, sans dénaturer l’espace public. En effet, les parcours envisagés doivent se montrer plus sobres en énergie, en matériaux”. L’incitation à la pratique sportive pour tous implique également le recours à un fil conducteur, commun à l’ensemble des aménagements proposés. “Il faut proposer un parcours cohérent qui respecte les lieux, les usages et les usagers” souligne-t-il. Par ailleurs, les espaces publics n’étant pas extensibles, les concepteurs doivent imaginer des espaces hybrides, répondant à des usages multiples, et d’anticiper les nouvelles pratiques de mobilité, toujours dans une volonté de rendre les aménagements pérennes et utiles à tous. “Il faut être en mesure de corréliser l’espace aux différentes pratiques et de proposer des configurations adaptées, soit par le relief offrant des dispositions attractives pour bouger, soit par des équipements détournables mais prédisposés dès leur conception à recevoir certaines pratiques, ou le mélange des deux” développe le responsable.

DES QUARTIERS DYNAMIQUES Au-delà des problématiques de santé publique auxquelles le design actif répond, celui-ci s'avère aussi très convaincant pour dynamiser des quartiers, notamment ceux habités par des citoyens souvent éloignés de la pratique sportive. "Le design actif permet d'animer la ville en la rendant plus visible, plus attractive, plus lisible, tout en renforçant le lien entre les citoyens quels que soient leur âge, sexe, origine" rappelle Carole Marcou. Si bien que là où la ville aménage selon le principe du design actif, les populations se réapproprient l'espace public, se rencontrent, découvrent le patrimoine existant, bougent... Pour beaucoup de maîtres d'ouvrage, avec le concours des aménageurs et concepteurs de l'espace public, le design actif réinvente la ville, quitte à changer radicalement d'ambiance sur certains sites. Aux professionnels de l'aménagement de s'approprier ce dispositif pour imaginer des villes plus belles, plus attractives, plus sportives ! n 1 Publications de Grant Tomkinson, University of South Australia, 2013.

2 Anses, 2022.

3 OMS (Organisation Mondiale pour la Santé).

4 Publications dans la revue BMJ Global Health.

5 Etude Sport dans la Ville, réalisée pour label 'Ville active et sportive', 2022.

## Des villes pilotes l'expérimentent

Six territoires-pilotes, soutenus par le programme 'Action Cœur de Ville' de l'Agence Nationale de Cohérence des Territoires (ANCV) et Paris 2024 à travers son label 'Terre de Jeux 2024' ont lancé leur expérimentation sur le design actif. Tous ont bénéficié d'un accompagnement sur mesure, notamment celui de la Cité du Design de Saint-Etienne, il s'agit de Bourges (18), Châtellerauld (86), Limoges (87), Plaine Commune (93), Saint-Dizier (52) et Saint-Omer (62).

– La Ville de Châtellerauld avait un objectif précis : (re)découvrir la ville grâce à un cheminement doux reliant la gare au centre piétonnier, valorisant ainsi le patrimoine et les bienfaits de la marche. "L'aménagement se veut réfléchi, coloré et efficace" indique Cécile Champagne, chef de projets Action cœur de ville à l'Agglomération de Grand Châtellerauld. En effet, alors que des trottoirs existants sont élargis, des peintures au sol animent les lieux. Tel un parcours ludique, en ville se succèdent : des empreintes de pas indiquent où circuler, des motifs 'splash' autour de la fontaine incitent les passants à se diriger vers elle, une marelle en forme de montgolfière, un mobilier urbain en forme de hamac et de planche de paddle... Résultat : "avec ce projet, on a réussi à 'capturer' les enfants, et donc les parents" constate-t-elle. Coût de l'opération pour la Ville : 15 540 euros TTC. "Désormais, le design actif est inclus dans tous nos projets". – Limoges (87), la ville à la campagne. En requalifiant ses espaces publics en centre-urbain, la Ville de Limoges a deux ambitions : végétaliser davantage, "en écho à son statut de 'grande ville à la campagne', et affirmer le cœur de ville comme lieu de vie" précise Philippe Pradon, directeur des sports à la Ville. En cours de piétonisation, l'axe Jean Jaurès accueillera des espaces de végétalisation, se parera de différents marquages au sol et s'équippera de mobiliers urbains, tantôt classiques aux couleurs de Paris 2024 ou contemporains en fonction des contraintes urbanistiques. A l'exemple des banquettes en céramique créées par le designer Marc Aurel qui seront intégrer dans un parcours, et sur lesquelles les citoyens peuvent se reposer et les joggers s'étirer. De nouveaux espaces sportifs sont en cours de réflexion : terrain de basket 3 x 3, terrains de pétanque, tables de ping-pong en extérieur... A l'échelle de la ville, les travaux de la 'diagonale du sport', qui la traversera du nord au sud, seront livrés au cours du premier semestre 2023. Enfin, les nouveaux bords de Vienne, qui feront l'objet d'une réhabilitation totale, accueilleront des vergers, des spots sportifs à l'horizon 2023-2024...

## Les facteurs de réussite

**Pour déployer le design actif dans l'espace urbain, le Guide du design actif (édité par l'Agence Nationale de Cohésion des Territoires et le label Terre de jeux 2024) définit huit étapes clés :**

- définition des objectifs : identifier les intérêts du déploiement du design actif afin de mettre en place une politique cohérente entre les différents services d'une collectivité (urbanisme, espaces verts, jeunesse et sports...);
- identification des publics visés en analysant la fréquentation des lieux, en réalisant des diagnostics usagers, en organisant des rencontres avec les associations du territoire...;
- détermination des lieux et temporalité : savoir où déployer le design actif, à quelle échelle (rue, quartier, ville), pour combien de temps (vocation saisonnière ou pérenne), et se saisir de l'opportunité d'un aménagement pour le mettre en réseau avec d'autres via des trames et parcours urbains ;
- pré-identification des dispositifs existants : définir ceux qui sont les plus pertinents au regard des objectifs, qu'ils soient ponctuels ou intégrés dans un nouveau projet, sélectionner des exemples inspirants... ;
- implication des usagers pour approfondir les besoins, les aménagements les plus pertinents... en réalisant des diagnostics avec les citoyens, complétés éventuellement par des méthodes de co-conception. Il s'agit aussi de mobiliser 'l'expertise d'usage' portée par des habitants, des associations, des professionnels du sport... ;
- dimensionnement des aménagements : après obtention de subventions (DSIL, DETR) et approbation des budgets, cette étape consiste à définir les caractéristiques du projet (peinture, signalétique, mobilier urbain, jeux...), les impératifs environnementaux (dans une logique d'économie circulaire notamment) et les obligations d'entretien ;
- animation des lieux : pour certains équipements, notamment sportifs, l'implication de professionnels (coach, associations...) améliore la visibilité de l'aménagement réalisé, dynamise l'espace et régule la fréquentation ;
- suivi de l'aménagement et systématisation du design actif aux projets, afin de répondre aux besoins initiaux.

## Aménagement

# Le design actif, une méthode de projet

Le design actif propose une nouvelle manière de faire la ville et de la vivre. Comment et pourquoi mobiliser le design actif? Sur quelles thématiques agir en priorité? Pour quels publics et quels usages?

**F**ace aux attentes des citoyens pour des espaces publics plus « marchables » et cyclables, plus d'espaces de socialisation et de rencontre mais aussi plus d'espaces de nature, de proximité, ludiques pour faire du sport ou jouer, que peuvent proposer les collectivités? Elles peuvent favoriser le design actif dans leurs projets d'aménagement d'espaces publics.

Le design actif consiste à aménager l'espace public afin de rapprocher de l'activité physique et sportive celles et ceux qui en sont le plus éloignés. Cette définition encadre un concept assez récent mais qui fait référence à

des pratiques et des aménagements déjà en cours depuis plusieurs années dans certaines collectivités.

Pour le Cerema, qui a organisé des échanges et abordé différents aspects de ce sujet, cette démarche et les réalisations qui en découlent permettent aux individus de se réappropriation l'espace public; favorisent l'accessibilité et la mixité d'usages. C'est aussi l'occasion de mettre en valeur le patrimoine existant, d'encourager la frugalité et la sobriété des aménagements.

## Aménager des parcours pour tous les publics

Le concept de design actif va bien au-delà de la seule dimension sportive. Il s'agit d'encourager des trajets en modes actifs pour tous les âges, pour lutter contre la sédentarité des enfants et adolescents, notamment via du marquage au sol coloré ou du mobilier ludique. Les seniors sont aussi une cible des aménagements de design actif et doivent trouver des aménagements adaptés encourageant le mouvement.

Les parcours doivent être identifiés en fonction des motifs de déplacement: vers le lieu de travail ou d'études, pour aller faire ses courses, pour se rendre sur les lieux de loisirs... À partir de leur repérage, il s'agit pour la collectivité de les aménager ou de les « customiser » pour:

- donner envie de parcourir les espaces publics;
- faciliter les parcours pour tous les piétons et tous les cyclistes quel que soit leur âge;
- favoriser la découverte culturelle et les accès aux commerces;
- améliorer l'ambiance urbaine: favoriser les déplacements doux, la flânerie.

C'est ici que le design actif peut être utilisé comme méthode de projet pour redonner une nouvelle vitalité aux espaces publics et plus globalement à la ville ou au village sans pour autant mener une rénovation complète. Aménager l'espace public s'inscrit alors dans une logique de projet urbain, en travaillant à la fois sur le jalonnement de points d'intérêts (espaces ludiques, lieux de séjours alternant entre micro-intervention et réaménagement ponctuel) et sur les parcours continus.

Différents volets méritent une attention particulière pour que le parcours soit réussi:

- ponctuer les espaces publics de points attractifs pour tous les profils d'utilisateurs: aménagements autour des polarités, les relier à travers une multiplicité d'interventions par de l'acupuncture urbaine (jalonner, rappeler, réveiller, attiser la curiosité, réenchanter...). Dans le centre-ville de Mulhouse (Haut-Rhin), un parcours « fil rouge » est ponctué de plusieurs éléments de couleur rouge: des marquages au sol avec des motifs faisant référence à l'histoire de la ville, une barrière ou un mobilier peint en rouge... Ce type d'aménagement peut concerner un aménagement ludique à côté d'un établissement scolaire, une intervention artistique à la place d'un délaissé, un marquage pour inciter à renforcer la présence d'un établissement public (comme le dessin d'une marelle à Grenoble (Isère) à proximité d'un équipement);
- sécuriser les itinéraires: le ludique en ville ne doit pas ajouter du danger! Attention à ce qu'un passage piéton ne devienne pas un espace de jeu. Il s'agit de renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité avec des



À Avignon (Vaucluse), un parcours pédagogique d'initiation au vélo a été installé sur un délaissé urbain pour une phase transitoire. Il bénéficie à la fois aux écoles et aux habitants du quartier (le même existe en plus grand à Epinay-sur-Orge dans l'Essonne).

traversées courtes et bien aménagées (respectant la réglementation), la suppression des masques à la visibilité en amont des passages piétons. À Lyon (Rhône) et Bordeaux (Gironde), ainsi que dans d'autres villes, des arceaux vélo sont installés en amont de chaque passage piéton : les usagers comprennent alors qu'ils trouveront un stationnement vélo à chaque carrefour ;

- aménager des cheminements accessibles est incontournable pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Comme pour le point précédent, il s'agit de garantir la continuité et le confort des cheminements piétons et des itinéraires cyclables (largeurs, revêtements, ressauts) ;

- viser une bonne lisibilité urbaine : identification des axes structurants, points de repère, signalétique adaptée aux cyclistes et aux piétons, compréhensible et continue. Du mobilier ou des marquages au sol peuvent faire figurer des directions ou des temps de parcours afin de faciliter la compréhension naturelle de la ville, comme c'est le cas avec les Rosaces à Brest (Finistère) ou la Rose des temps à Lyon ;

- lutter contre la surchauffe et contribuer aux îlots de fraîcheur et aux parcours frais : ombrage, présence de bancs et d'eau sont des éléments incontournables pour assurer des parcours utilisables en toute saison. Ce volet est aujourd'hui aussi tout autant prioritaire que les questions réglementaires ou de sécurité.

### Tester les espaces avec les usagers

Impliquer les usagers dans les projets d'aménagement s'avère souvent difficile. Comment les habitants s'emparent-ils des espaces ? Comment les mobiliser et les faire participer pendant les phases de projet ? Les projets de design actif sur l'espace public sont une bonne opportunité pour plus d'implication des publics.

Il s'agit notamment d'utiliser des actions temporaires, événementielles, saisonnières sur l'espace public pour donner envie aux usagers de s'impliquer dans un processus de concertation. Il s'agit également de tester des dispositifs d'aménagement pour préfigurer des usages sur le long terme ou au contraire les adapter ou les modifier. Les aménagements aux abords des écoles sont notamment l'occasion d'impliquer les enfants dans les réalisations, mais aussi les parents dans la réflexion sur leurs habi-



### Une participation inclusive

« La concertation est l'ADN du projet de l'écoquartier de la Courrouze, qui se construit sur Rennes et Saint-Jacques-de-la-Lande, avec Rennes métropole », explique Marc Dartigalongue, chef de projet chez l'aménageur Territoires Rennes, en Ille-et-Vilaine. Commencé en 2003, il devrait accueillir en 2033 environ 5 300 logements et 5 000 emplois tertiaires sur une ancienne friche industrielle et militaire. « Nous avons commencé par un groupe de personnes référentes, qui se sont retirées après les premières livraisons de logements. Ce dispositif a été remplacé par des visites de sites avec l'association Courrouze AA, dotée d'un budget de 30 000 euros par an pendant trois ans pour révéler le site », retrace Marc Dartigalongue. Ainsi, la Halle, le Bunker ou encore la Cartoucherie ont été « activés » : une installation artistique ou une fête ont permis de développer un imaginaire sur ces sites. S'ensuit une mobilisation classique, sur table, avec peu de personnes. « Nous avons donc développé une autre méthode de participation, plus inclusive, basée sur le test ou le jeu ». Cela évite la sélection des seules personnes capables de parler en public. Ainsi, un public très varié s'est mobilisé, par exemple grâce à un dispositif photographique où les personnes miment ce qu'elles veulent faire à cet endroit. « Cela nous permet de tester ce qui marche, et de voir les aménagements nécessaires », poursuit le chef de projet. L'aménageur est accompagné par le bureau d'études spécialisé, Cuesta. Ces méthodes demandent entre six et neuf mois de préparation avec des associations de quartier, des écoles et des collèges, en amont d'un gros événement où on teste le dispositif.

Albane Canto

tudes de déplacements, ainsi que les autres acteurs concernés (enseignants, riverains, gestionnaires de l'espace public...). Profiter de l'engouement pour la renaturation des cours d'école peut être l'occasion de mener une réflexion au-delà des murs de l'école avec les usagers concernés (abords, itinéraires vers un gymnase...). Un projet de rue scolaire est souvent un premier pas pour redéfinir les mobilités à l'échelle d'un quartier : plan de circulation, stationnement, écomobilité scolaire... Au-delà des écoles, les abords des collèges et des lycées peuvent être aussi l'occasion d'aménagements de design actif temporaire ou pérenne. Dans ces projets, associer les nombreux acteurs concernés dès l'amont permet des projets plus adaptés et une meilleure prise en compte des besoins. Ces aménagements répondent ainsi à plusieurs enjeux :

- comment rendre plus agréables les espaces devant et dans l'école ?
- comment favoriser à la fois la rencontre et la sécurité ?
- comment ajouter de la végétation, du mobilier ludique, des stationnements vélos et trottinettes sur des espaces restreints ?
- comment gérer les contraintes d'accès et éviter des conflits de stationnement ?

Pour ce type de projets, l'expérimentation et des ajustements progressifs sont souvent nécessaires. Ils permettent plus d'implication des usagers et sont un moyen de travailler avec la diversité des publics concernés. Pour les usagers, les bénéfices sont nombreux : être consultés sur des objets concrets et voir l'évolution du projet en temps réel. La collectivité a tout intérêt à se faire accompagner d'acteurs spécialisés sur ces thématiques tels que les assistants à maîtrise d'usage (comme l'atelier Pop-Corn dans la région lyonnaise) ...

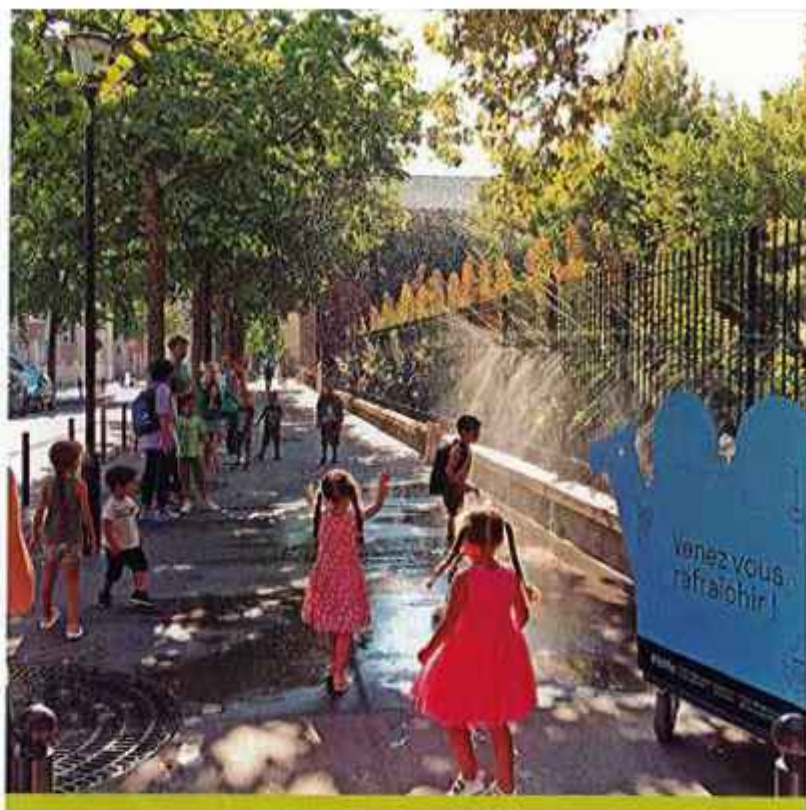
- qui aide à repositionner les citoyens au cœur des projets du territoire. Se posent alors plusieurs questions sur le temps long. Comment gérer « l'après-expérimentation » ? Comment entretenir le dispositif, le reproduire ailleurs ? Ainsi à Grenoble, le service participation met à disposition d'autres services des outils pour faciliter la création de marquages au sol ou d'ateliers ludiques. Les questions pratiques résolues lors des premiers tests bénéficient à tous.

### Aménagements transitoires ludiques

Plus globalement, le design actif peut être utilisé comme méthode de projet. Des aménagements transitoires, ludiques et actifs peuvent aider à préfigurer un projet urbain d'une collectivité sur un îlot, un quartier ou l'ensemble du territoire. Ils permettent de répondre aux problématiques suivantes :

- comment recueillir les besoins et à quel moment ?
- quel public associer dans les phases de conception et réalisation ?
- comment faire vivre et s'approprier un projet sur le temps long (durant les études et le chantier) ?
- à quelle échelle intervenir : celle de l'espace public, du projet, du quartier, de la ville ?

L'intérêt d'utiliser des « temps cachés » de l'aménagement urbain est mis en avant par les porteurs de projets et les collectivités. Ces temps des études peuvent être mis à profit pour faire vivre un espace en attendant des travaux définitifs, et permettre aux riverains ou aux autres usagers de s'approprier le lieu et/ou de préfigurer des usages. C'est une temporalité « facile » à mobiliser pour concerter voire coconstruire le projet.



### Allier sobriété et pérennité

« Nous travaillons sur des projets d'urbanisme tactique ou transitoire pour préfigurer de futurs espaces. Donc on vient grignoter des espaces sur la voirie, prévus pour d'autres usages – comme la voiture. Cela oblige à la sobriété et à la pérennité », explique Joséphine Combe, designer dans l'agence de design d'intérêt général Vraiment Vraiment. La sobriété, car c'est une phase transitoire de l'aménagement. Et la pérennité, car il s'agit d'impulser un changement de comportement pérenne. « On fait attention à ne pas dissocier la volonté politique de l'aménagement des problématiques de santé, ou de mobilité, par exemple. Pour cela, nous travaillons avec plusieurs services de la collectivité, notamment la voirie et les espaces verts. » Autre point d'attention, l'appropriation. L'agence travaille donc avec les agents et les usagers pour développer leur attention à l'aménagement et à le respecter. « À Lille, nous avons installé du mobilier de glisse. On avait été voir les jeunes skateurs et BMX, qui ont été sensibilisés à la fragilité de l'équipement et en ont pris soin », illustre Joséphine Combe. Enfin, Vraiment Vraiment travaille sur l'activation, soit la manière dont le public s'approprie le dispositif, et comment celui-ci vit. Il s'agit d'« activer » l'usage en créant des événements ou des usages récurrents. Il ne suffit pas d'attendre que les gens l'utilisent ! « L'enjeu, c'est l'espace public comme lieu de sociabilité, de convivialité, de mixité, et de refuge, notamment pour le rafraîchissement. Avec Paris Habitat, nous travaillons sur le projet Cham'eau, un dispositif de pulvérisateurs d'eau géré par les associations de quartier, placé sur le trajet de l'école », raconte encore la designer.

**Albane Canto**



### Pour en savoir plus

- Article de référence du Cerema sur le design actif avec des fascicules et webinaires : [s.42l.fr/design-actif](https://s.42l.fr/design-actif)
- Urbanisme tactique et piétons vulnérables, une réflexion qui a fait l'objet d'un atelier du réseau des Référents accessibilité des villes inclusives (GT-RAVI) : [s.42l.fr/urbanisme-tactique](https://s.42l.fr/urbanisme-tactique)
- Dossier « Écoles de demain » : [s.42l.fr/ecoles-de-demain](https://s.42l.fr/ecoles-de-demain)
- Communauté « Quartiers de demain » sur expertises.territoires : [s.42l.fr/quartiers-de-demain](https://s.42l.fr/quartiers-de-demain)
- Guide ANCT/Paris 2024 sur le design actif : [s.42l.fr/guide-design-actif](https://s.42l.fr/guide-design-actif)

À travers les expérimentations mises en œuvre, plusieurs objectifs peuvent être atteints en vue d'interroger ou de réadapter la programmation :

- animer l'espace public (notamment sur le temps long d'une opération d'aménagement) ;
- tester des usages, des matériaux, des dispositifs avant le passage à l'échelle voire une reproductibilité sur d'autres sites.

Le design actif peut ainsi être considéré comme une nouvelle manière d'aménager l'espace public sans oublier les fondamentaux, au-delà du marquage au sol ou du mobilier urbain éphémère. Quelle que soit la manière de mobiliser le design

actif, les collectivités et leurs partenaires doivent garder en tête que ce sujet est exploratoire et permet de nombreuses expérimentations. Il ne doit pas s'extraiter cependant de certaines réglementations ou vérifications (accessibilité, lisibilité urbaine, sécurité routière). Il a cependant l'avantage de tester et d'associer des acteurs multiples et d'ouvrir le champ des possibles en matière de conception et de réalisation sur l'espace public.

**Par Anne Vial, directrice de projets appui aux territoires et aménagement durable, Cédric Boussuge, directeur de projets mobilités piétonnes et espaces publics, Cerema**

### Succès de l'autoroute vélo belge

Publié le 4 décembre 2013 par Gracq - site internet Carfree



Le long des voies de chemin de fer reliant Bruxelles à Louvain, les cyclistes ont la chance de parcourir un itinéraire direct, confortable et jalonné. Cette autoroute vélo, la HST-route, attire beaucoup de cyclistes chaque jour, plus de 500 sur certains segments. Une étude menée en 2012 par la province du Brabant flamand prouve ce succès.

On l'appelle la HST-route car cette piste a vu le jour lors de la mise à quatre voies de

la ligne de chemin de fer pour les trains à grande vitesse (High Speed Train). Cette autoroute vélo de 26 kilomètres relie le réseau cyclable bruxellois (ICR1b) à celui de Louvain en desservant les gares de Zaventem, Nossegem, Kortenberg, Erps-Kwerps, Veltem, Herent et Louvain. À chaque étape, un grand panneau bleu donne les indications de distance et de temps restants pour rejoindre les différentes gares situées sur la route.

En 2011, les premiers compteurs automatisés sont placés sur plusieurs segments. L'année suivante, une étude plus approfondie est menée grâce notamment à un compteur fixe placé à Wilsele. Entre le 1er février et le 16 décembre 2012, on a dénombré 157 819 passages de cyclistes à Wilsele. Et on estime à un million le nombre de cyclistes sur l'ensemble de la HST-route.

Parallèlement aux comptages, une enquête a été menée auprès de 243 cyclistes pour obtenir plus d'informations sur leur profil (sexe, âge, profession, type de vélo), leur degré de satisfaction par rapport à l'infrastructure et l'utilisation qu'ils en font (fréquence des trajets, distance parcourue, vitesse, origine et destination des déplacements...).

Voici les conclusions retenues sur l'ensemble du rapport :

Le profil des cyclistes

- les hommes utilisent plus fréquemment la HST-route (75% contre 25%).
- un cycliste sur quatre a entre 25 et 54 ans.
- la plupart des utilisateurs (68%) sont employés, fonctionnaires ou cadres. Les étudiants et écoliers représentent 16% de l'ensemble.
- 9% des cyclistes roulent sur un vélo électrique, le trio de tête étant composé du vélo de ville (35%), du vélo de course (27%) et du VTT (13%).

L'utilisation de la route

- la distance moyenne parcourue est 18,71 km.
- la vitesse moyenne pratiquée est de 24 km/h.
- 50% des cyclistes disent arriver à destination dans les 45 minutes.
- 93% des utilisateurs empruntent la route pour des déplacements utilitaires, dont la plupart pour les allers-retours professionnels.
- 74,5% des cyclistes empruntent la HST plusieurs jours par semaine et ils sont 94% à réaliser l'aller-retour à vélo sur la journée.
- les utilisateurs n'habitent pas tous dans les environs, certains cyclistes font plus de 20 km pour rejoindre une partie de la HST.
- les destinations principales des trajets se situent aux environs de Bruxelles et de l'aéroport ainsi qu'autour de Louvain.

La note globale donnée par les utilisateurs est de 7,74 sur 10. De manière générale, la qualité de l'infrastructure est mise en avant (bonne largeur, revêtement confortable, sécurité) ainsi que l'environnement calme, souvent sans voiture. Mais les cyclistes pointent aussi les aspects à améliorer comme la sécurisation des traversées de certains villages et carrefours, l'entretien ou encore la création de tunnels.

La méthodologie développée pour cette étude devrait être utile pour évaluer les autres autoroutes vélo existantes et surtout à venir...

Aurélië Willems - Document issu du site internet du GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens ASBL – [www.gracq.org](http://www.gracq.org) – Cette nouvelle est tirée de la [Newsletter116](#)

### PRENEZ L'AUTOROUTE... SUR VOTRE VÉLO !



S'ils veulent convertir davantage de citoyens aux déplacements doux en général et au vélo en particulier, les pouvoirs publics doivent faire le nécessaire pour leur faciliter les conditions de circulation. Il faut bien sûr assurer leur sécurité, mais aussi la possibilité de circuler en toute sécurité, à la meilleure vitesse possible, sans encombrer les **pistes cyclables** des obstacles trop souvent rencontrés. D'autant que les **services de vélo en libre-service** et l'utilisation de **vélos à assistance électrique** se généralisent. Les Hollandais (les Pays-Bas sont aussi *l'autre pays du vélo*) ont ainsi créé les premières « velotoroute » à la fin des années 90 : une autoroute pour les cyclistes. Et plusieurs autres pays s'y mettent petit à petit.

#### Qu'est-ce qu'une velotoroute ?

Sur le modèle des autoroutes, une velotoroute est une piste cyclable disposant d'aménagements spéciaux. « Une autoroute est une voie de communication routière à chaussées séparées, réservée à la circulation rapide des véhicules motorisés (automobiles, motos, poids lourds). Elle ne comporte aucun croisement à niveau et est accessible grâce à des points aménagés à cet effet » (wikipedia).

Il ne faut pas confondre avec les **veloroutes** qui sont surtout des itinéraires touristiques. Les autoroutes pour vélo reprennent ce qui a fait le succès des autoroutes.

#### Les caractéristiques d'une velotoroute

- Tout d'abord, bien sûr, une **séparation totale** avec les voies de circulation automobile contrairement à certaines pistes cyclables urbaines envahies de scooters, de voitures garées...
- Séparation entre les voies et limitation des croisements, évitant ainsi de devoir s'arrêter régulièrement, mettre pied à terre puis repartir. La vitesse moyenne sur ces voies peut ainsi atteindre les 20 km/h (voire plus dans certains projets). Soit davantage que les voitures et transports en communs.
- Largeur importante de celles-ci permettant le **dépassement entre cyclistes** et donc la cohabitation entre les flâneurs et ceux qui roulent plus vite.
- Parfois même des ouvrages d'art sont aménagés pour éviter la cohabitation avec les voitures.
- Un maillage important du territoire avec l'aménagement de pistes cyclables reliant les agglomérations.

Selon les pays et les possibilités, la signalisation et les équipements sont parfois haut de gamme. Avec des revêtements spécifiques, équipées de ponts ou de tunnels pour éviter les intersections avec le réseau routier, et des voies éclairées la nuit.

C'est en Europe du Nord que ces autoroutes pour vélo se développent en premier : Les Pays Bas et le Danemark sont déjà un **réseau de pistes cyclables** et de voies vertes assez dense et l'utilisation du vélo comme moyen de transport y est naturelle.

#### Les Pays-Bas : les précurseurs

À peine 3% des Français se rendent au travail à vélo. Aux pays-Bas, cette proportion est de 25%. Pour nos (presque) voisins néerlandais, le vélo est un **mode de déplacement** avant d'être un sport ou un loisir. Amsterdam compte plus de 400 kilomètres d'**infrastructures cyclables** (plus de 20 000 km de pistes cyclables pour l'ensemble du pays) pour 850 000 habitants. Marseille, ville comparable en superficie et population, affiche péniblement 130 km. Et encore, il s'agit du chiffre officiel, mais en réalité plus proche des 70 km, beaucoup de ces « aménagements » ne sont en fait que

des espaces partagés avec les piétons sur le trottoir, des bouts de piste de 50 m n'aboutissant nulle part, les couloirs de bus interdits aux cyclistes...

À Amsterdam, en 20 ans, le nombre de cyclistes a augmenté de plus de 40%, provoquant même des embouteillages de vélos. D'ailleurs aujourd'hui, le nombre de décès de cyclistes a dépassé celui des automobilistes. Les autorités ont donc décidé de développer l'intermodalité, qui permet aux habitants d'emprunter plusieurs moyens de transports pour leurs trajets. La chasse aux places de stationnement de vélo est ouverte ! La municipalité a ainsi équipé les gares de **parkings à vélo** impressionnants !

Dès la fin des années 90, les Néerlandais ont commencé à développer un réseau de pistes cyclables de type autoroute (**fietssnelwegen**). Elles relient ainsi les villes et permettent de lutter contre les embouteillages. Les premières ont été construites le long des autoroutes pour offrir une alternative visible aux conducteurs bloqués dans leur voiture !

Les pouvoirs publics ont mis en place des ouvrages d'art spectaculaires tel ce rond-point aérien pour vélo.



Le « Hovenring » à côté d'Eindhoven : premier rond point suspendu pour les vélo

La RijnWaalpad

La **RijnWaalpad** est une autoroute cyclable de 17 km de long qui relie Arnhem à Nimègue. La voie rapide a été inaugurée le 3 juillet 2015, ce qui en fait la première autoroute cyclable de la région.

C'est une **autoroute cyclable** totalement indépendante des voies routières habituelles où les habitants n'ont pas à subir de feux de circulation pour se déplacer à vélo. Des infrastructures spéciales ont été construites pour le RijnWaalpad, comme un tunnel à vélo sous l'autoroute A15, un pont et un tunnel. Le total des coûts de construction s'élève à 17 millions d'euros.

## En Belgique

Un autre plat pays (enfin, pas partout !) bien adapté à la pratique du vélo. La Flandre, autrement dit la partie ouest du pays, la plus plate, s'est équipée depuis quelques années. Avec les mêmes critères que chez leurs voisins (voies larges pour doubler, trajets plats et rectilignes disposant de croisement sécurisés) les Belges ont entrepris la construction d'un véritable réseau autoroutier pour leurs cyclistes.

Le projet élaboré en 1997, très ambitieux, prévoit à terme la mise à disposition de 1 200 km de pistes cyclables dont 50% de voies rapides. Déjà 400 km ont été construits sur les 600 prévus. On parle ici d'un budget de plus de 20 millions d'euros par an.

Bruxelles, la capitale, est déjà reliée aux villes voisines par trois autoroutes pour vélo. Par exemple, la **HST-Route** relie la capitale à Louvain sur 26 km. En 2012, on a pu estimer à un million le nombre de cyclistes sur cette route.

## Le Danemark



**Pont cycliste Copenhague : le cycle snake**

Au Danemark, Copenhague est réputée être la capitale mondiale du vélo (avec Amsterdam) et des mobilités douces. Le pays est couvert de pistes cyclables, mais aussi de véloroutes (plus de 11 000 km !) connectées entre elles. Il est ainsi possible de visiter le pays à vélo.

Depuis le début du siècle, la voirie de Copenhague a littéralement été aménagée autour de la **circulation cycliste**. Les pistes cyclables de la capitale sont ainsi reliées aux villes voisines par un réseau de 28 véloroutes. Fin 2016, la circulation des vélos a ainsi dépassé celle des voitures (265 000 contre 250 000). On estime ainsi que **40% des habitants de Copenhague prennent leur vélo pour aller au travail**. Et dans le centre-ville, cette proportion dépasse les 50%.

Le « **Cycle Snake** » (serpent pour vélo) construit il y a quelques années permet aux cyclistes de circuler au-dessus d'une zone piétonne fréquentée.

## En Norvège

Autre pays nordique où on pourrait penser que le climat n'est pas favorable à la pratique du vélo, la Norvège est très en pointe dans la lutte contre le réchauffement climatique : en 2017, les véhicules électriques ont représenté 43 % des ventes de véhicules neufs, dont 30% pour le constructeur Tesla.

Le pays dispose déjà d'un réseau de 10 véloroutes. Il ne s'agit pas de voies rapides, mais au contraire des voies cyclables destinées au tourisme.

Début 2016, les autorités ont présenté leur nouveau plan national des transports. Avec en particulier la création de **pistes cyclables à haute vitesse** : des voies réservées aux cyclistes sur lesquelles il serait possible de rouler entre 30 à 40 km/h. Les neuf plus grandes villes en seront dotées et Oslo en accueillera deux.

Le projet représente un coût estimé à 850 millions d'euros, le but étant à terme que les déplacements à vélo représentent 10 à 20% des déplacements dans ces villes.

## En Angleterre

Les autorités londoniennes luttent depuis plusieurs années contre la pollution et les embouteillages. L'instauration du péage urbain (11,50 livres par jour pour accéder au centre-ville en voiture !) a contribué à réduire la circulation automobile. Il en résulte un doublement du nombre de cyclistes... et des projets d'aménagements cyclables de qualité.

Un projet d'une agence d'architecte prévoit par exemple de transformer les tunnels de métro désaffectés en pistes cyclables. Le London Underline aurait l'avantage de **totalemment séparer les cyclistes du trafic routier**. Plus sérieusement, plusieurs « *cycle superhighways* » (autoroutes cyclables) sont en projet, le maire souhaitant que d'ici à 2041 80% des déplacements soient effectués à pied, à vélo ou en transports en commun. Le vélo n'est actuellement utilisé que pour environ 2% des déplacements.

## En Allemagne

La densité de population y est importante, en particulier dans l'ouest du pays, ce qui occasionne des embouteillages fréquents. Cela représente plus de 1,3 million de kilomètres de bouchons en 2016. Il n'est donc pas étonnant que l'on pense à développer des **alternatives au tout-voiture**.

Les pistes cyclables dont sont équipées les villes ne sont généralement pas de grande qualité : Il s'agit généralement de simples bandes peintes sur la voie. La bande cyclable ainsi délimitée est étroite et pas du tout sécuritaire.

Au contraire, les premières voies rapides (« **Radschnellweg** » en allemand) inaugurées à la fin 2015 en Rhénanie-du-Nord-Westphalie sont du niveau de ce qui se fait aux Pays-Bas : larges (4 mètres), séparées des voitures et équipées d'ouvrages d'art (tunnels, ponts) évitant les coupures. Là encore, l'objectif est de fournir aux cyclistes un aménagement cyclable sûr, rapide et agréable.

## En France

Bien sûr en France on est en retard sur les liaisons douces. Il n'y a pas grand-chose en place sauf dans les quelques villes traditionnellement favorables au vélo et aux circulations douces : Strasbourg, Nantes, Grenoble...

### À Grenoble

Une des villes moyennes les plus adaptées à l'usage du vélo avec 320 km de pistes cyclables, Grenoble est la ville la plus plate de France. Déjà dans les années 80, la ville disposait d'un réseau de pistes cyclables pratiques. Je me souviens pour y avoir habité d'une piste cyclable aménagée sur le tracé d'une ancienne voie ferrée et donc **totallement séparée du trafic routier**.

Grenoble dispose donc déjà d'un réseau très efficace, mais compte mettre en place **Chronovélo** qui offrira d'ici à deux ans « *des itinéraires directs, confortables et sécurisés afin d'attirer de nouveaux usagers du vélo.* » Ce seront 40 km de piste cyclables supplémentaires (pour un investissement de 10 millions d'euros).

Le réseau Chronovélo se caractérise par :

- un **marquage au sol plus visible** qui intègre d'indications de direction et permet d'identifier via un code couleur les intersections routières et les passages piétons
- des **aires de service** et de stationnement dotées de plan du quartier et du réseau, d'une pompe à vélo et d'un espace de repos disposant d'un banc.

### À Strasbourg

Strasbourg est également une des villes françaises où le vélo est le plus utilisé. Avec plus de 600 km de pistes cyclables c'est aussi la ville la mieux équipée. Et dans l'objectif de doubler la part de la bicyclette dans les déplacements (de 8 à 16%), la capitale alsacienne a entamé la construction de **nouveaux aménagements cyclistes** avec une hiérarchisation des itinéraires cyclables.

Il s'agit, avec le Réseau Vélo Express (REVE) de relier la banlieue et les villes environnantes au centre-ville avec l'équivalent d'un « périphérique ». Strasbourg aménagera ainsi trois rocade concentriques. Auxquelles s'ajouteront des rocades reliant la ville aux communes environnantes. Le réseau s'appuiera sur les infrastructures existantes, mais 130 km de pistes s'ajouteront.

« *L'aménagement sera praticable 24 h sur 24, et 365 jours par an, avec un éclairage nocturne avec système de détection, une viabilisation hivernale prioritaire, un fauchage et un enlèvement des feuilles mortes.* »

### À Paris

Paris aussi a lancé son **Réseau Express Vélo** en avril 2015. 45 km de voies cyclables seront créés sur les axes nord/sud et est/ouest et le long de la Seine. Le réseau cyclable verra ainsi sa taille significativement augmenté. Un plan à 150 millions d'euros sur cinq ans qui vise à doubler la longueur des pistes cyclables parisiennes.

Celles-ci passeront ainsi de 700 à 1400 km.

Les voies seront plus larges que les pistes et bandes cyclables habituelles (2 mètres contre 1,5 m pour une voie classique). Les usagers les plus rapides pourront ainsi dépasser sans danger des cyclistes plus lents.