

Des rues pour répondre à la pandémie et faciliter la reprise





Avant-propos

Il y a dix ans encore, reprendre la rue aux voitures pour rendre l'espace ainsi gagné aux piétons et aux cyclistes était considéré comme un acte radical, voire révolutionnaire. Aujourd'hui, les rues qui donnent la priorité aux personnes sont une bonne pratique reconnue mondialement, et constituent la première réponse pour les services de transport pendant la crise de Covid-19, de Berlin à Bruxelles, en passant par Bogota, Minneapolis, Mexico et Milan.

Le moment est historique et offre aux villes l'occasion d'évoluer. La crise a un impact majeur sur le volume de trafic, ce qui limite les choix de mobilité et les services de transport, et elle contraint par ailleurs la population à se confiner chez elle. Toutefois, ces voies vides offrent d'une part de nouvelles possibilités pour utiliser, dès aujourd'hui, les rues pour les déplacements essentiels et des activités bonnes pour la santé et dessinent d'autre part, la trame des villes que nous devons construire pour demain. Créer des rues sûres, piétonnes et des choix pour se déplacer est essentiel en cette période de réponse initiale à la crise, comme pour parvenir à une reprise économique à long terme qui soit équitable, durable et pérenne.

Les services de transport du monde entier sont les figures de proue de cette réponse et déploient des mesures audacieuses, créatives et rapides pour repenser leurs rues, chacun utilisant ses atouts différemment. Cette dynamique reflète l'énergie fournie par les agents du service public attachés à leur mission durant cette période incroyablement difficile et inédite, prenant souvent des risques pour leur propre santé, et fournissant dans l'urgence les orientations dont les maires, les dirigeants et les urbanistes ont besoin pour décider des prochaines étapes à mettre en place. Utiliser les capacités modulables de la rue peut constituer la réponse universelle pour faire face à la crise et pour la dépasser, en garantissant la santé et la mobilité de la population, tout en portant les villes dans un même élan.

Janette Sadik-Khan

Présidente de l'Association nationale des représentants des transports urbains

Directrice de Bloomberg Associates





Introduction

En quelques semaines, une grande partie du monde tel que nous le connaissons a changé. La pandémie de Covid-19 a radicalement modifié la manière dont la plupart des gens organisent leur quotidien, avec des changements énormes dans la façon dont nous nous déplaçons dans le monde, dont nous faisons nos courses et nous nous procurons notre alimentation, nos choix de sortir ou non, où nous allons, qui nous voyons et ce que nous faisons. L'obligation de « distanciation sociale ou physique » – en maintenant une distance d'au moins deux mètres entre les personnes, avec des restrictions importantes ou l'interdiction des rassemblements et des foules — combinée à ce que nous savons aujourd'hui sur la transmission du nouveau Coronavirus et sa propagation accrue dans les lieux fermés, nous oblige à réaménager nos rues et nos trottoirs pour l'usage public pendant cette crise et à l'avenir.

Il faut agir maintenant. Les villes du monde entier travaillent en temps réel pour lutter contre l'horrible bilan du nombre de décès liés au Covid-19 et ses conséquences économiques et sociales dévastatrices. Pour répondre à nos besoins sanitaires immédiats et proposer des solutions sûres pour permettre aux entreprises, aux institutions et aux services de rouvrir, les villes innovent et s'adaptent. Elles modifient leurs rues chaque jour pour aider leurs résidents à rester en sécurité en cette période de crise et pour préparer la population et les entreprises à gérer le moment où situation sanitaire, sociale et économique se sera à nouveau améliorée. Cette nouvelle façon d'aménager la rue et d'organiser la mobilité constitue les mesures essentielles adoptées par les villes pour faire face au nouveau coronavirus. Cette pratique est fondamentale pour éviter d'autres épidémies et fait partie intégrante de notre réponse globale en matière de santé publique.

Les conséquences du Covid-19 sont immenses et perdureront pendant une longue durée. Comme le constatent les villes du monde entier, changer nos rues aujourd'hui – en modifiant la façon dont l'espace est aménagé ou partagé et les usages qui sont prioritaires – est un outil clé pour atténuer la mortalité du Covid-19 et ses conséquences sanitaires, économiques et sociales. Alors que nous reprenons les activités, nous devons continuer à aligner l'aménagement des rues sur les stratégies de reprise des activités afin de garantir que les inégalités et les difficultés existantes qui sont amplifiées par le virus ne sont pas exacerbées dans le monde que nous allons bâtir dans les mois et les années à venir.

À propos

Le présent document compile et résume les pratiques émergentes en matière de transport et d'aménagement des rues pour répondre à la pandémie de Covid-19. Il met en lumière les efforts actuellement déployés par les villes pour réorganiser les rues afin de gérer au mieux cette crise et soutenir la reprise économique. Cette ressource évolutive ne constitue pas une liste exhaustive des solutions possibles et n'a pas non plus vocation à répondre aux besoins d'une partie spécifique de la population : chaque ville doit évaluer le contexte et les besoins locaux, ainsi que l'évolution de la pandémie au sein de son territoire afin d'élaborer une réponse et une stratégie opérationnelle.

Ces pratiques émergentes sont présentées sous forme de pages indépendantes décrivant leur mise en œuvre. Des pages supplémentaires seront publiées au fur et à mesure de leur élaboration afin d'aider les villes à innover rapidement et ce document sera actualisé en continu et élargi au cours des semaines et mois à venir en se fondant sur l'évolution des pratiques.

La présente ressource a été financée par **Bloomberg Philanthropies** et élaborée par **NACTO** et **GDCI** avec le soutien de **Bloomberg Associates**, **Street Plans** et **Sam Schwartz Consulting**.







Des rues pour **répondre** à la pandémie Des rues pour faciliter la **reprise**

Repenser les rues dans le contexte de la distanciation physique

Dans un contexte où nous devons maintenir une distanciation physique afin de préserver la santé publique, le rôle des rues est plus important que jamais.

Les rues doivent être pensées de sorte que les personnes puissent se déplacer en toute sécurité dans la ville. La mobilité des travailleurs essentiels est fondamentale; nous devons garantir que les personnes qui fournissent des soins médicaux, des services d'alimentation et des services qui permettent à la plupart d'entre nous de rester à la maison peuvent se déplacer sans risques et efficacement. Pour notre transition progressive de la crise vers la reprise des activités, nos rues doivent offrir des solutions meilleures et plus sûres pour tous. L'aménagement de nos rues pour faciliter les déplacements des piétons, des cyclistes et des transports en commun aux fréquences renforcées sera essentiel pour la reprise économique. Ces politiques sont déterminantes pour garantir que nos rues ne sont pas bloquées par les embouteillages et pour pouvoir poursuivre nos efforts visant à réduire la mortalité liée aux accidents de la route ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.

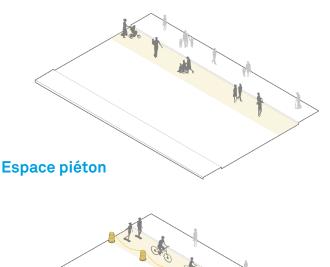
Toutefois, comme l'a clairement mis en évidence le Covid-19, nos rues sont bien plus qu'un espace de circulation. Dans le monde entier, les rues sont un espace qui permet aux personnes d'accéder en toute sécurité aux services d'alimentation et aux activités essentielles. Nos rues nous fournissent des espaces pour faire la queue devant les épiceries, dans les marchés et pour les activités essentielles. Alors que les restrictions sont levées, notamment avant que la maladie soit pleinement maîtrisée ou qu'un vaccin soit développé, les rues peuvent offrir des espaces aux restaurants, aux commerces et aux magasins pour servir leurs clients

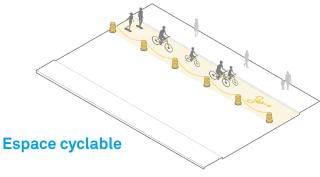
à l'extérieur, ainsi qu'aux écoles et aux structures d'accueil de jour pour reprendre leur activité, et permettent aux entreprises de rouvrir et à un plus grand nombre de personnes de retourner travailler en toute sécurité.

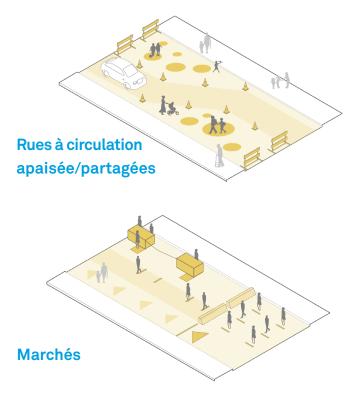
Nos rues jouent un rôle essentiel pour notre **santé** mentale, physique et immunitaire. Dans toutes les villes du monde, elles offrent un lieu de détente essentiel pour les personnes qui n'ont pas de jardin ou de balcon. Les rues constituent un outil fondamental dans une approche de réduction des risques pour la santé publique, en offrant aux personnes un espace pour exercer une activité physique ou jouer à proximité de chez elles et en leur fournissant les ressources dont elles ont besoin pour appliquer de manière réaliste les recommandations de distanciation physique. Alors que la première vague de cette pandémie s'atténue, des politiques publiques qui repensent les rues en tant qu'espaces publics peuvent permettre aux personnes de se rassembler en toute sécurité et réduire le nombre de blessés et de morts liés aux accidents de la route induits par l'utilisation accrue des véhicules.

Enfin, les rues à l'ère du Covid-19 offrent également un espace pour l'action des **services sociaux** qui permettront aux villes d'être à nouveau ouvertes sans risques plus rapidement. Les rues offrent également un espace pour les centres médicaux et de dépistage temporaires et pour les points de distribution de denrées alimentaires et d'eau potable. Elles disposent de points d'accès Wi-Fi qui permettent aux enfants de faire l'école la maison et aux employés de télétravailler depuis chez eux. Lorsque nous planifions la reprise des activités, les rues peuvent être un lieu où nos infrastructures sociales (écoles, bibliothèques, institutions religieuses et culturelles) peuvent remettre en œuvre en toute sécurité les services et les programmes dont les citoyens ont besoin.

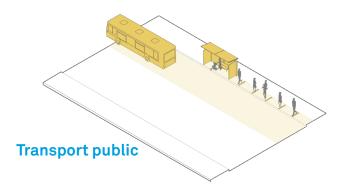
Les rues et les villes que nous verrons au sortir de la pandémie seront différentes de celles que nous connaissions il y a quelques mois à peine. En tant que responsables des villes et de leurs services de transport, notre rôle consiste à ne pas revenir aux modèles inéquitables, dangereux et non durables du passé, mais de contribuer à façonner un avenir meilleur. Les rues que nous créons aujourd'hui jetteront les bases de la reprise de nos activités pour les années à venir.

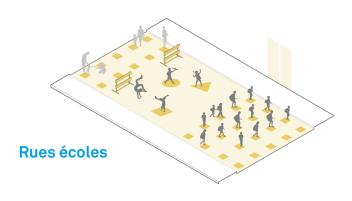


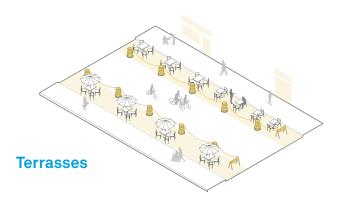


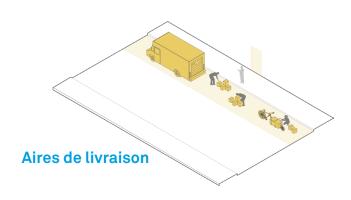


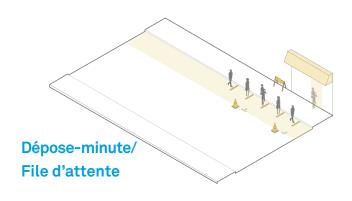




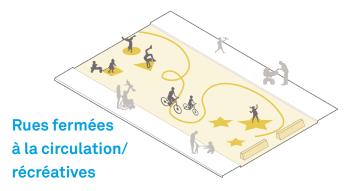


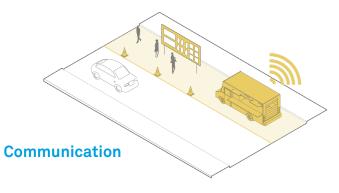
















Principes pour guider la **réponse** au Covid-19 et la **reprise** des activités

Étant donné les conséquences graves et considérables du Covid-19, les villes devraient établir des principes pour orienter les investissements et la prise de décision. Les principes de chaque ville devraient être fondés sur le contexte, l'histoire et les besoins locaux et devraient être diffusés publiquement et dans les ministères et les organisations partenaires. Voici ci-après un **exemple** d'approche qui propose six principes sur lesquels peut se fonder la réponse à l'urgence aujourd'hui et par la suite, les différentes phases de reprise des activités.

1 Soutenir d'abord les plus vulnérables

Le Covid-19 exacerbe les inégalités raciales et socioéconomiques existantes et touche de manière disproportionnée les populations les plus marginalisées. Les urbanistes et les décideurs devraient tenir compte des inégalités systémiques, des niveaux de risque et d'exposition inégaux et des ressources financières et sociales différentes à la disposition de leurs citoyens. Ils devraient également s'efforcer de garantir que le soutien est d'abord apporté aux personnes qui en ont le plus besoin.

2 Développer et appuyer les recommandations en matière de santé publique

La distanciation physique est une stratégie de santé publique fondamentale pour réduire la transmission et la résurgence éventuelle des épidémies de Covid-19. Augmenter l'espace extérieur disponible pour les personnes peut particulièrement les aider à respecter les recommandations de santé publique pendant plus longtemps, contribuant ainsi à diminuer la propagation du virus. Alors que les villes entrent dans des phases de reprise des activités à long terme, les rues offrent des possibilités uniques pour favoriser la santé publique et améliorer la santé de chacun.

3 Des rues plus sûres pour aujourd'hui et pour demain

Particulièrement en période d'épidémie de Covid-19, les travailleurs essentiels ont besoin de se déplacer et doivent pouvoir le faire en toute sécurité. Les aménagements temporaires réalisés dans l'urgence pour adapter les rues doivent garantir que les véhicules se déplacent à une allure modérée, même lorsqu'ils sont moins nombreux à circuler. Le nombre de déplacements augmentera avec levée progressive des mesures de confinement. Pour garantir que la reprise des activités ne s'accompagne pas d'embouteillages délétères pour l'économie et d'une augmentation de la mortalité liée aux accidents de la route et des émissions de carbone, les villes doivent donner aujourd'hui la priorité aux transports en commun, aux cyclistes et aux piétons dans les rues.

4 Soutenir les travailleurs et les économies locales

Les magasins, les restaurants, les marchés ainsi que les écoles et les structures d'accueil de jour sont essentiels à notre santé économique. Les taux de chômage ont considérablement augmenté et les entreprises locales ont dû supporter des conséquences dévastatrices. Garantir que les entreprises peuvent rouvrir en toute sécurité et que les personnes ont des perspectives d'emploi est essentiel à la reprise générale de nos activités. À mesure que les restrictions de santé publique sont levées, les villes doivent s'assurer que l'aménagement des rues appuie les objectifs des politiques économiques en fournissant des espaces aux entreprises, aux écoles et aux institutions pour qu'elles puissent rouvrir en toute sécurité. Sans cela, une reprise économique globale peut être difficile.

5 Associer les habitants aux décisions

La mise en œuvre rapide des projets qui est nécessaire pendant les phases d'urgence, de stabilisation et de reprise des activités requiert une communication ouverte et fréquente, un processus décisionnel transparent avec des indicateurs et des calendriers clairs, des canaux de retours d'information déterminés et une coordination régulière avec la population et les associations. Garantir que les voix d'une large diversité de parties prenantes locales sont entendues est essentiel à l'élaboration et la mise en œuvre des projets. Les associations peuvent fournir des informations clés permettant de garantir que les projets répondent aux besoins des habitants et aident à diffuser les informations de manière plus large et plus approfondie que ne parviennent à le faire les canaux gouvernementaux.

6 Agir maintenant et s'adapter au fil du temps

Il faut agir maintenant. Adopter une approche ouverte et itérative pour planifier la mobilité permettra une mise en œuvre rapide, un déploiement progressif, des retours d'information continus et d'apporter les ajustements nécessaires pour que les villes puissent répondre mieux et plus rapidement aux futures épidémies de Covid-19. Les stratégies élaborées dans l'urgence aujourd'hui peuvent apporter des améliorations qui resteront pendant la période de reprise progressive de l'activité et perdureront une fois que la situation sera rétablie. Un dialogue régulier avec les habitants peut fournir des informations de terrain essentielles sur l'efficacité des efforts et sur ce qui devrait être modifié avec le temps.





Une perspective de santé publique

Toutes les personnes, quels que soient leur âge, leur race et leur ethnie, doivent pouvoir accéder à des espaces extérieurs sûrs. Plus encore maintenant, alors que les données indiquent que le taux de transmission du Covid-19 pourrait être nettement plus faible en extérieur que dans les espaces fermés et que les responsables de la santé publique recommandent, parmi les mesures pour lutter contre le Covid-19, de pratiquer une activité physique en respectant les mesures de sécurité et de distance, nous devons nous efforcer de soutenir nos populations avec des politiques publiques et un urbanisme qui permettent de préserver notre santé.

Afin de ralentir la propagation et la résurgence du Covid-19 et d'aider les personnes à mieux gérer leur risque personnel lors de la réouverture des entreprises et des commerces, les municipalités peuvent mettre en place des infrastructures qui favorisent la sécurité et permettent aux personnes de respecter plus facilement les recommandations de santé publique concernant la distanciation physique. Ces efforts sont essentiels pendant la pandémie et à l'avenir, en raison des effets extrêmement bénéfiques de l'exercice physique pour réduire les risques de maladies cardiaques, améliorer l'humeur, la santé mentale et le contrôle du poids, outre ses bienfaits pour le système immunitaire.

Une société en bonne santé, en sécurité et égalitaire est possible — dune société dans laquelle quiconque veut se déplacer dispose de trottoirs praticables, où les cyclistes peuvent rouler sur des aménagements dédiés et intégrés aux réseaux urbains, où les enfants peuvent jouer dans la rue et où les usagers des transports en commun peuvent se déplacer en toute sécurité de manière fiable. Ces stratégies peuvent être adoptées et mises en œuvre par les dirigeants municipaux qui sont conscients du besoin urgent d'un changement durable en cette période sans précédent.

Keshia M. Pollack Porter, docteure en philosophie et santé publique

École de santé publique Johns Hopkins Bloomberg



Un aménagement de nos rues pour une crise qui évolue

Les besoins auxquels nos rues doivent répondre vont évoluer à différents moments tout au long de la crise de Covid-19.

Nous utiliserons nos rues différemment pendant les moments de réponse d'urgence à mesure que les restrictions changeront. Les vulnérabilités structurelles latentes dans les différents quartiers peuvent demander aux gouvernements de fournir des services plus spécialisés dans certaines zones que dans d'autres. Les besoins seront différents dans les rues des quartiers résidentiels accueillant des maisons, des appartements et des écoles que sur les artères principales desservant principalement des bureaux, des commerces ou des institutions. Les phases de la pandémie ne sont pas forcément prévisibles et les villes devraient être préparées pour avoir recours à différentes stratégies de façon non linéaire autant que nécessaire. Tenir compte de tous ces facteurs sera essentiel à une réponse politique stratégique et flexible aujourd'hui, demain et tout au long de la reprise des activités.

Par exemple, il est important d'avoir des stratégies qui permettent aux personnes d'accéder en toute sécurité aux services essentiels sans avoir à parcourir de longues distances. Pendant les phases de réponse d'urgence et les phases à venir de reprise des activités à long terme, les villes peuvent faciliter les déplacements des habitants en réaménageant rapidement les rues de manière à ralentir la vitesse des véhicules motorisés dans les zones résidentielles et sur les artères commerciales des quartiers. Ces changements garantissent que les personnes peuvent obtenir les biens et services dont elles ont besoin en toute sécurité tout en restant à proximité de chez elles. Les rues peuvent se transformer en de nouveaux espaces et faciliter l'accès des personnes aux services d'alimentation, à l'information, aux espaces du quartier pour jouer et faire de l'exercice physique, ainsi qu'aux services médicaux et de dépistage, sans avoir besoin d'utiliser les transports en commun ou la voiture. Le matériel pouvant être installé rapidement – comme les panneaux, les cônes, et les barrières - sera un outil essentiel pour mettre en place ces types de projets le plus rapidement possible.

Pendant les périodes de stabilisation et de reprise des activités à long terme, lorsque les restrictions seront allégées et que les entreprises commenceront à rouvrir, mais qu'aucun vaccin ne sera encore développé ou largement accessible, les villes auront particulièrement besoin de se centrer sur comment aider les personnes à maintenir une distance physique lorsqu'elles se déplacent dans la ville. Les voies réservées aux transports en commun seront fondamentales pour garantir que les bus peuvent se déplacer sans encombre et avec une fréquence élevée, ce qui permettra aux personnes de les utiliser sans crainte de grande affluence. Des trottoirs plus larges, des stratégies de modération de la vitesse et des réseaux de pistes cyclables protégés seront nécessaires pour garantir la sécurité des usagers quand la circulation des véhicules reprendra. Les magasins, les marchés et les restaurants auront besoin d'espaces extérieurs afin de rester économiquement viables, auront besoin d'espaces extérieurs, pour que les personnes puissent s'asseoir et faire la queue. Les écoles, les bibliothèques, les salles accueillant du public et les institutions religieuses et culturelles peuvent avoir besoin d'un espace extérieur pour dispenser leurs cours, et proposer leurs programmes ou pour fournir des services sociaux essentiels en toute sécurité. Des dispositifs temporaires ou pérennes, comme séparateurs de voie en plastique ou en béton, de la peinture, des balises, des jardinières et des blocs de béton, seront essentiels pour développer et entretenir ces projets au fil du temps.



Types de politiques à envisager

Réponse de santé publique	Rues résidentielles (trafic local)	Rues principales de quartier (petit commerce/ bureaux, logements, écoles, institutions)	Grandes artères urbaines (transports en commun, commerces/bureaux, institutions, écoles)	Boulevards et allées (dans et le long des parcs, des fleuves, etc.)
Mesures de confinement en place	« rues fermées à la circulation » (« pop-up parks » extension de trottoir remplaçant une place de stationnement et pourvue de mobilier urbain pour divers usages à destination des piétons) rues à circulation apaisée ou réservée aux riverains modération de la vitesse (barrières mobiles, accès filtrés, panneaux de signalisation) points d'accès Wi-Fi zones climatisées en extérieur/sanitaires	élargissement des trottoirs pour les files d'attente, les marchés en extérieur et les accès voies provisoires réservées aux vélos et aux trottinettes zones de dépose-minute temporaires	élargissement des trottoirs pour les accès et les files d'attente zones de dépose-minute temporaires cycles des feux rouges raccourcis feux piétons dotés de boutons d'appel	fermetures des rues à la circulation des véhicules en faveur des services médicaux, des activités récréatives, des marchés, etc.
Réouverture avant la disponibilité d'un vaccin	circulation réservée aux riverains suppression de voies/ fermeture de rues en faveur des écoles et des prestataires de services religieux et culturels	suppression de voies/ places de stationnement en des lieux stratégiques, fermeture de rues en faveur de terrasses de restaurants, des marchés extérieurs, etc. élargissement des trottoirs pour les files d'attente et les accès pistes cyclables sur des axes stratégiques zones réservées au dépose-minute/ livraison zones de stationnements pour vélos et micromobilités en libre-service suppression de voies/ fermeture de rues en faveur des écoles et des prestataires de services religieux et culturels	voies réservées aux bus, îlots refuges/ arrêts de bus en des lieux stratégiques, priorisation des bus aux carrefours à feux, arrêts de bus avec plus d'espace suppression de files/ places de stationnement en faveur de terrasses de restaurants, des marchés extérieurs élargissement des trottoirs pour les files d'attente et les accès pistes cyclables protégées modération de la vitesse	fermeture de rues à la circulation des véhicules en faveur des activités récréatives, des marchés, des écoles, etc. élargissement de pistes cyclables et zones de stationnement pour les vélos et les micromobilités en libreservice modération de la vitesse
Vaccin/Post-Covid-19	modération de la vitesse (abaissement des limitations de vitesse et modification de la géométrie de la rue) politiques d'aménagement de rues récréatives, de rues à circulation lente et de rues réservées aux riverains	élargissement des trottoirs modération de la vitesse (modification des limitations de vitesse et modification de la géométrie de la rue) élargissement des pistes cyclables et zones de stationnement pour les vélos et les micromobilités en libreservice	voies réservées aux bus avec vente des titres de transport en dehors du bus, arrêts sur îlots et services dédiés renforcement des fréquences de bus élargissement des pistes cyclables et zones de stationnement pour les vélos et les micromobilités en libre-service élargissement des trottoirs Modération de la vitesse	 agrandissement des espaces publics ouverts aux piétons élargissement des pistes cyclables et zones de stationnement pour les vélos et les micromobilités en libreservice modération de la vitesse







Pratiques émergentes pour la **mise en œuvre**

Pratiques émergentes, planification et mobilisation

La plupart des services en charge de la voirie ont autorité pour mettre en place des infrastructures temporaires permettant une réponse rapide pour gérer la circulation. Les villes peuvent désormais aussi utiliser ces prérogatives pour soutenir les recommandations de santé publique concernant la distanciation physique; pour aider les travailleurs essentiels à se déplacer sûrement et efficacement ; pour protéger les besoins des usagers les plus vulnérables, y compris des enfants, et pour accéder aux biens et services essentiels pendant la pandémie de Covid-19 et la reprise des activités. Les sections suivantes présentent les pratiques émergentes actuelles pour apporter une réponse rapide en matière de mobilité, qu'elles soient temporaires ou permanentes, tout en maintenant l'accessibilité pour tous dans les villes du monde entier.

Trouver de l'espace

Il y a généralement suffisamment d'espace dans la rue pour maintenir la distanciation physique ; toutefois, une grande partie de cet espace est actuellement réservée, par défaut, aux véhicules motorisés. La plupart des villes peuvent trouver de l'espace pour garantir une mobilité sécurisée et la distanciation physique en réaménageant les espaces de l'une ou plusieurs des manières suivantes :

- Supprimer des emplacements de stationnement individuels ou une file de stationnement le long du trottoir.
- Réduire la largeur des voies réservées aux véhicules motorisés.
- Déplacer les zones de stationnement ou de livraison dans des zones se trouvant à l'écart des trottoirs, même si cela implique de fermer une voie généralement ouverte à la circulation.
- Réserver une rue à la circulation des riverains afin de réduire le trafic et la vitesse à des niveaux permettant une plus grande mixité des usages de la rue.
- Fermer une ou plusieurs voie(s) de circulation destinée(s) aux véhicules motorisés ou toute la rue, afin de permettre une distanciation physique appropriée ou d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des autres usagers de la route.

Planification et évaluation

- Recourir à un sous-traitant habituel ou de façon exceptionnelle, au personnel interne et aux moyens disponibles. Les dirigeants municipaux peuvent appuyer cet effort en approuvant l'utilisation de fonds opérationnels ou le recours au personnel d'autres services.
- Établir des objectifs de projet et des indicateurs clairs et s'assurer que les partenaires comprennent les objectifs du projet, de son évaluation et de sa mise en œuvre.
- Assurer un suivi des projets une ou deux fois par jour au départ, puis chaque semaine, afin de s'assurer que les barrières restent en place et que les panneaux de signalisation sont bien compris.
- Aligner les projets sur les plans existants en matière de développement durable, d'accessibilité ou de santé publique afin de faciliter les étapes suivantes ou déployer les projets et les programmes à plus grande échelle.

Mobilisation

- Engager le dialogue avec les parties prenantes par le biais des associations, des intervenants de services sociaux, des associations d'entreprises, des commerces de quartier. Atteindre les employés par l'intermédiaire des employeurs et des syndicats.
- Demander aux parties prenantes et aux associations militantes de distribuer des dépliants informatifs, de communiquer les informations aux réseaux locaux/ hyperlocaux en ligne ou de contacter les résidents locaux en respectant les mesures de sécurité.
- Consulter les associations afin d'identifier les principaux obstacles ou difficultés pour l'aménagement des rues.
- Encourager les retours d'information de la part des habitants et des parties prenantes pour orienter les ajustements, les modifications et les phases futures.
- Présenter des objectifs clairs; demander régulièrement des retours d'information au moyen de courts sondages auprès des usagers, des entreprises et des riverains, afin d'obtenir des avis concernant les ajustements à réaliser ou les phases de travail ultérieures.
- **Utiliser la rue** à l'endroit du projet pour communiquer les objectifs du projet ou les dernières informations de santé publique à l'aide d'affiches, de bannières et de panneaux. Penser à offrir un point d'accès Wi-Fi pour les habitants qui n'ont pas d'accès à Internet.





Pratiques émergentes, dispositifs de signalisation et aménagement

Dispositifs de signalisation et aménagement

La première vague de la pandémie de Covid-19 a considérablement diminué le trafic routier, ce qui permet aux ingénieurs routiers d'utiliser une plus grande palette de dispositifs pour reconfigurer les rues. Par ailleurs, la réduction de la largeur et du nombre de voies destinées aux véhicules motorisés a généralement pour effet de réduire les vitesses, ce qui permet aux ingénieurs d'utiliser des dispositifs de séparation plus légers. Les villes devraient adapter le choix des dispositifs à la durée du projet, à l'entretien, aux capacités de gestion et aux conditions clés, comme les vitesses observées. Un matériel plus léger peut être utilisé pour les mesures mises en œuvre temporairement. Un matériel plus durable devrait être envisagé pour les mesures mises en œuvre à plus long terme.

Pendant les mois ou les années avant le développement et la distribution à grande échelle d'un traitement fiable ou d'un vaccin, il peut être d'intérêt public que des projets initialement prévus à court terme ou provisoires soient transformés en projets à moyen terme ou permanents en utilisant du matériel plus durable si nécessaire et en ajustant les aménagements afin de prendre en considération les résultats des évaluations, les stratégies d'atténuation du virus évolutives et le dialogue renforcé avec la communauté. Les villes devraient consulter les guides d'aménagement existants, notamment ceux réalisés par (disponibles en anglais) : Transit Street Design Guide, Urban Street Design Guide, Urban Bikeway Design Guide et Global Street Design Guide.

Aménagement et visibilité

- Placer des barrières et des panneaux de signalisation dans la rue aux endroits où les conducteurs et les cyclistes doivent changer leur comportement.
- Une visibilité quelles que soient les conditions et des surfaces réfléchissantes peuvent être assurées au moyen de matériel conventionnel destiné aux zones de travaux ou de dispositifs temporaires de contrôle de la circulation.

Signalisation verticale et horizontale

Les panneaux de signalisation peuvent être en papier, en plastique ou autres matériaux provisoires et être combinés à des panneaux de signalisation en contreplaqué ou en métal (par exemple, « Réservé à la circulation des riverains »), si disponibles.

- De la peinture en aérosol, du latex acrylique, de la craie en aérosol ou des bandes adhésives de marquage au sol peuvent être utilisés pour créer une voie temporaire, si nécessaire ou indiquer l'élargissement/la modification des espaces réservés aux piétons, aux cyclistes, aux commercants ou aux transports en commun.
- Consulter les recommandations locales et les normes régionales/provinciales/nationales concernant les couleurs, les panneaux de signalisation et les symboles officiels. Les normes existantes peuvent s'avérer insuffisantes pour répondre, en cette situation de crise, aux besoins des piétons et des cyclistes ; en revanche elles restent adaptées pour la gestion de la circulation des véhicules motorisés.

Séparation

- **Séparation légère** : pour la visibilité et la signalisation des nouvelles délimitations de la chaussée pour les véhicules motorisés. La séparation légère peut également être utilisée pour les mesures qui sont limitées à des plages horaires et des jours de la semaine particuliers. Les séparations légères comprennent : les cônes de signalisation, les balises d'alignement, les barrières Vauban, les petites jardinières et les barrières de contrôle de la circulation de type chevalet.
- **Séparation lourde:** pour les endroits les plus sensibles comme le début de la fermeture d'une voie dans les rues très fréquentées. Les séparations lourdes comprennent : les séparateurs modulaires en plastique, ceux en béton, les bornes lestées, les grandes jardinières, les potelets en plastique et les bornes autorelevables et les séparateurs de voies.
- Pour faciliter la mise en place des barrières, marquer leurs emplacements à la craie ou à la peinture en aérosol.



Berlin, Allemagne

Photo: Joerg Carstensen/dpa via AP





Pratiques émergentes, stratégies de réseaux

Une planification coordonnée est nécessaire au bon fonctionnement des transports en commun/bus, des voies cyclables, des zones piétonnes et de l'espace public. À certains endroits, les schémas directeurs et les priorités des différents modes de transport entreront en conflit. Pour garantir la bonne répartition de l'espace, les villes devraient commencer par hiérarchiser les besoins de leurs segments de population les plus vulnérables et tenir compte des nouveaux besoins créés par le coronavirus en matière d'espace et également des schémas directeurs existants concernant les différents types de mobilités. Les villes peuvent avoir besoin de réévaluer leurs réseaux actuels de transports en commun, pistes cyclables et zones piétonnes, afin de prendre en compte et soutenir les nouveaux modes de travail et garantir que les populations vulnérables et dépendantes des transports publics ne sont pas laissées pour compte. Dans les quartiers commerçants, où la demande est élevée pour différents modes de déplacement, les villes devraient identifier les possibilités de combiner plusieurs infrastructures - par exemple inclure des « parklets » (modules d'extension des trottoirs installés sur des places de stationnement) dans les extensions de quais pour les arrêts de bus afin de maximiser les options qu'offrent les rues.



Buenos Aires, Argentine

Photo: Secrétaire des Transports et des Travaux publics de Buenos Aires

Réseaux donnant la priorité aux transports en commun

Dans la plupart des rues principales, les réseaux de transports en commun devraient être prioritaires. De nombreux travailleurs essentiels dépendent de ces transports. Ils doivent pouvoir se rendre au travail de manière fiable, sûre et efficace. Alors que les villes commencent à rouvrir et que les personnes retournent au bureau et dans les magasins, il est essentiel de donner la priorité aux bus pour éviter les embouteillages désastreux pour l'économie qui entraveront la reprise des activités et exacerberont les conséquences sanitaires. L'encombrement des rues sera ingérable si les villes ne prennent aucune mesure.

Dans de nombreuses villes, la réponse initiale au Covid-19 incluait une réduction de l'utilisation et de l'offre de service des transports en commun. Toutefois, nos connaissances actuelles sur la transmission du virus et ses répercussions économiques indiquent que pour que nos stratégies de réponse au Covid-19 soient efficaces et durables, les villes et les services de transport en commun devraient étendre et donner la priorité aux réseaux de transports en commun. À ce jour, les premières études et données apportées par Paris, l'Autriche, Séoul, Hong-Kong et Tokyo ne montrent pas que les transports en commun sont des foyers de contagion.

Lors du développement des réseaux de transport public, les villes devraient consulter les orientations existantes en matière de planification des réseaux de transports publics et devraient concentrer leurs efforts pour fournir des services aux guartiers dépendants des transports en commun, aux artères très fréquentées et aux institutions essentielles, en plus des plans de transport en commun actuels. Dans de nombreux endroits, les réseaux de transports actuels sont pensés pour amener les travailleurs au cœur de la ville. Les nouveaux plans devraient tenir compte du fait que de nombreux bâtiments accueillant des bureaux sont désormais quasiment vides et pourraient conserver une occupation réduite jusqu'à ce qu'un traitement fiable ou un vaccin pour le Covid-19 soit disponible. Les réseaux de transport public maillés qui offrent un service fiable entre les différents quartiers de la ville peuvent être particulièrement utiles en cette période.



Réseaux cyclables/piétons

Beaucoup de villes ont enregistré des augmentations considérables du nombre de cyclistes et de piétons en réponse au Covid-19. L'augmentation de ces usagers devrait être soutenue par l'agrandissement des réseaux de pistes cyclables et de trottoirs, en particulier dans les zones qui desservent des populations ayant un accès restreint aux services de mobilité. Les villes devraient consulter les recommandations en matière de conception de réseaux cyclables adaptés à tous les âges et tous les niveaux, de l'accidentologie routière pré-Covid-19 et ainsi que les mesures de vitesse avant et après les aménagements mis en place, pour planifier les réseaux à destination des piétons et des cyclistes.



Les besoins de distanciation physique, l'interdiction des grands rassemblements et la compréhension scientifique croissante que les espaces extérieurs présentent généralement moins de risques de transmission que les espaces fermés, requiert une expansion importante des espaces publics extérieurs. Les espaces publics devraient être équitablement répartis dans toute la ville, entre les quartiers à fonction résidentielle et ceux bénéficiant d'une mixité fonctionnelle. Pour déterminer où aménager les rues à circulation lente, les rues récréatives ou les rues ouvertes aux piétons, les villes devraient privilégier les quartiers qui ne disposent pas de parcs, d'aires de jeux, où il y a beaucoup d'enfants, une concentration d'habitat collectif, et les quartiers où les résidents n'ont pas de jardin ou d'espace extérieur à eux. Les villes devraient éviter de réduire l'offre de service des transports en commun. Lors du développement de ces espaces, elles devraient consulter les guides existants d'urbanisme tactique. À certains endroits, les rues à circulation apaisée et les rues fermées à la circulation peuvent servir de tronçons pour les réseaux cyclables/piétons.



Paris, France Photo: @C_Najdovski



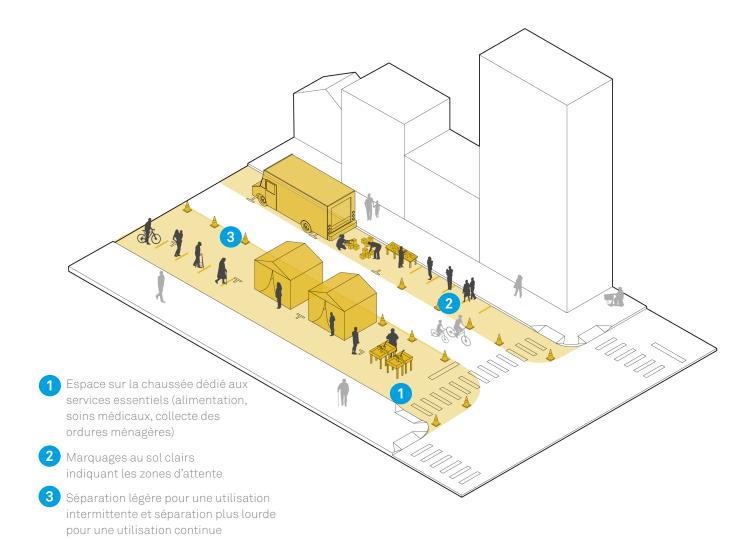
Denver, État du Colorado, États-Unis. Photo: Ville et Comté de Denver







SERVICES ESSENTIELS



Fournir un espace aux centres essentiels/ temporaires de prestation de services d'alimentation, de collecte des ordures ménagères, de santé, de soins médicaux ou de services sociaux.

CONTEXTE

- À proximité des lieux essentiels comme les marchés, les centres de soins, les centres communautaires et les stations de transports en commun.
- Á côté des hôpitaux ou des centres médicaux ayant besoin de capacités d'accueil supplémentaires.

ÉTAPES CLÉS

- Déterminer et hiérarchiser les lieux pertinents en se fondant sur les données démographiques/sanitaires de la ville et les emplacements des centres médicaux.
- Travailler avec les centres médicaux de la ville pour prévoir où des capacités d'accueil supplémentaires pourraient être nécessaires.
- Fermer les rues partiellement ou totalement afin d'installer des tentes, des centres de distribution ou des points de service mobiles.

CALENDRIER: Plusieurs jours ou semaines. **DURÉE:** Plusieurs heures, jours, semaines ou mois.



Photo: Justin Sullivan/Getty Images

San Francisco, Californie, États-Unis

Un campement de tentes autorisé pour les sans-abri à San Francisco dans lequel des marquages au sol indiquent la distanciation physique pour les tentes et les aménagements.





- Identifier les services les plus prioritaires pour chaque quartier/centre médical.
- Déterminer les zones et les lieux les plus pertinents qui peuvent être transformés (pendant quelques heures, jours ou mois) pour la prestation des services nécessaires.
- Examiner la possibilité d'installer des tentes, des centres et des points de service, ainsi que des centres de soins mobiles.
- Fournir des informations claires sur les services proposés, les lieux, les horaires et les conditions pour accéder à chaque lieu.
- Prévoir une distribution alimentaire à domicile pour les parents célibataires, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes handicapées et les personnes immunodéprimées afin de réduire la demande ou la transmission sur le site.
- Planifier des itinéraires de transport sûrs entre les centres d'isolement ou médicaux et les postes médicaux ou de dépistage.
- Prévoir un accès à l'électricité ou de l'espace pour les groupes électrogènes qui pourraient être nécessaires pour les équipements médicaux, la réfrigération des denrées alimentaires, l'éclairage et autres dispositifs électroniques.

Mobilisation

- Collaborer avec les hôpitaux pour étendre les capacités de dépistage ou de traitement dans les rues adjacentes.
- Établir des partenariats avec les associations, les habitants et les commerces de la ville afin de mettre en place des points de services temporaires, si nécessaire.
- Établir des partenariats avec les organisations d'entraide, les parties prenantes et les associations militantes pour mettre à disposition des fiches d'informations ou contacter les habitants en respectant les mesures de sécurité.

Aménagement + mise en œuvre

- Prévoir de fermer des rues partiellement ou totalement, d'élargir les trottoirs ou d'utiliser les files de stationnement pour installer les services proposés.
- Prévoir une séparation physique et mettre en place des stratégies d'apaisement du trafic lorsque les barnums ou les points de service se trouvent à proximité immédiate de la circulation des véhicules.
- Prévoir un espace et des marquages au sol adéquats pour les personnes qui reçoivent ou attendent de recevoir les services proposés afin qu'elles puissent respecter les recommandations de distanciation physique.
- Utiliser une signalisation temporaire, dans plusieurs langues si nécessaire, pour indiquer les points de service et les services.

Suivi

- Critères clés: affluence dans les zones d'attente, demande et capacités d'accueil des services.
- Interroger les parties prenantes et déterminer les services les plus demandés afin de procéder à des ajustements.



Photo: Eric Romero/PMSCS

AVOIMADACE PROSESSAI

Photo: AP Photo/Themba Hadebe

São Caetano, Brésil

São Caetano a installé des points d'hygiène pour se laver les mains à proximité des arrêts de transports publics.

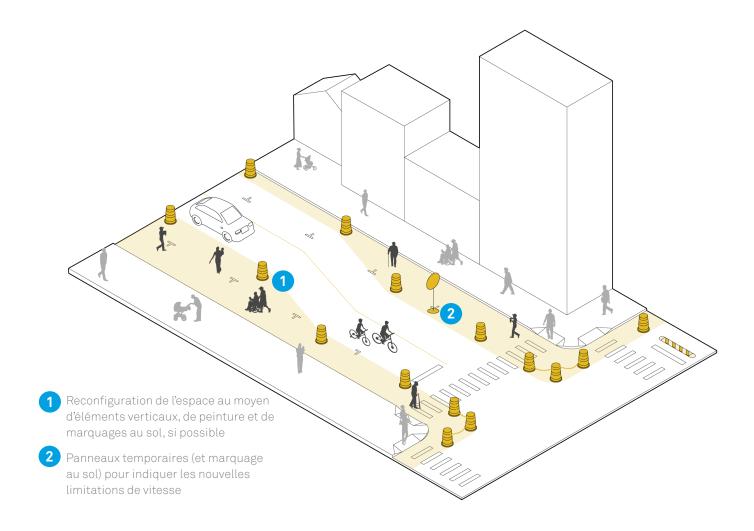
Lenasia, Afrique du Sud

L'Afrique du Sud multiplie les points de dépistage grâce à des barnums et l'aménagement de zones d'attente à Lenasia, au sud de Johannesbourg.





GÉRER LA VITESSE



Gérer la vitesse des véhicules pour renforcer la sécurité de tous les usagers des rues.

CONTEXTE

- Rues qui ont de longues lignes droites ou qui ne sont pas dotées d'infrastructures d'apaisement du trafic; intersections avec un grand rayon de courbure.
- Rues larges, généralement encombrées, enregistrant actuellement des vitesses plus élevées.
- Réduction des limitations de vitesse dans toute la ville: axes principaux, rues, intersections et zones particulières.

ÉTAPES CLÉS

- Réduire les limitations de vitesse indiquées à un niveau permettant d'éviter les blessures graves et modifier en conséquence les marquages au sol et les panneaux de signalisation.
- Déployer des aménagements faciles à installer et/ou les associer à d'autres interventions dans la rue ou l'espace public.
- Communiquer sur les limitations de vitesse au volant dans le cadre de campagnes médiatiques.

CALENDRIER: Plusieurs jours ou semaines pour la planification, plusieurs heures ou jours pour la mise en œuvre.

DURÉE: Plusieurs jours ou mois.



Photo:@otucis

Sigulda, Lettonie

Sigulda a créé une rue cyclable à haut niveau de confort grâce à des élargissements de trottoirs temporaires et à la réduction de la vitesse.





- Planifier des réductions de la limitation de vitesse dans toute la ville, dans certains quartiers ou sur certains axes en fonction des interactions entre les modes de déplacement et les déplacements dans la rue.
- Déployer, au fil du temps, des contrôles automatisés afin de minimiser les coûts et les contacts interpersonnels et d'augmenter l'impartialité des contrôles.
- Recueillir les données disponibles sur les sites enregistrant des vitesses excessives.
- Permettre aux habitants de participer à la détermination des interventions et des lieux prioritaires.
- Concentrer les efforts sur les populations les plus vulnérables.
- Mettre en œuvre les mesures en combinaison avec toutes les autres interventions afin d'optimiser les résultats et la sécurité.

Mobilisation

- Établir des partenariats avec les associations locales pour identifier les principaux obstacles ou problèmes qui entravent l'aménagement des rues et pour contribuer à la détermination des lieux prioritaires.
- Utiliser des fiches d'information, une signalisation temporaire et les réseaux sociaux pour informer tous les usagers des rues des changements apportés aux aménagements.
- Impliquer les services de transports en commun et d'urgence pour minimiser les impacts sur le service et sur les temps d'intervention.
- Communiquer des objectifs clairs pour la gestion de l'espace entre les services partenaires.

Aménagement + mise en œuvre

- Indiquer une limitation de vitesse qui permette d'éviter les blessures graves dans les conditions d'utilisation prévues de la rue.
- Réduire la vitesse grâce à des stratégies de modération de la circulation, en utilisant du matériel facile à installer comme de la peinture, des barrières, des jardinières, des cônes et des balises de guidage.
- Rétrécir la largeur des voies réservées aux véhicules. Mettre en place des pistes cyclables et des élargissements de trottoirs temporaires.
- Prévenir les excès de vitesse dans les rues en ligne droite au moyen d'écluses et de chicanes. Faire des essais sur site avec des cônes pour vérifier l'aménagement proposé.
- Utiliser des éléments modulaires en goudron ou préformés faciles à installer (ralentisseurs, passages piétons surélevés).

Suivi

- Critères clés: contrôler la vitesse dans le quartier ou à l'intersection avant et après la mise en
- Vérifier l'installation de l'équipement tous les jours pendant les premiers jours de la semaine et du week-end, puis une fois par semaine.



Photo: El Tiempo



Photo:@nevitate

Bogota, Colombie

Bogota a instauré une limitation de vitesse de 50 km/h dans toute la ville.

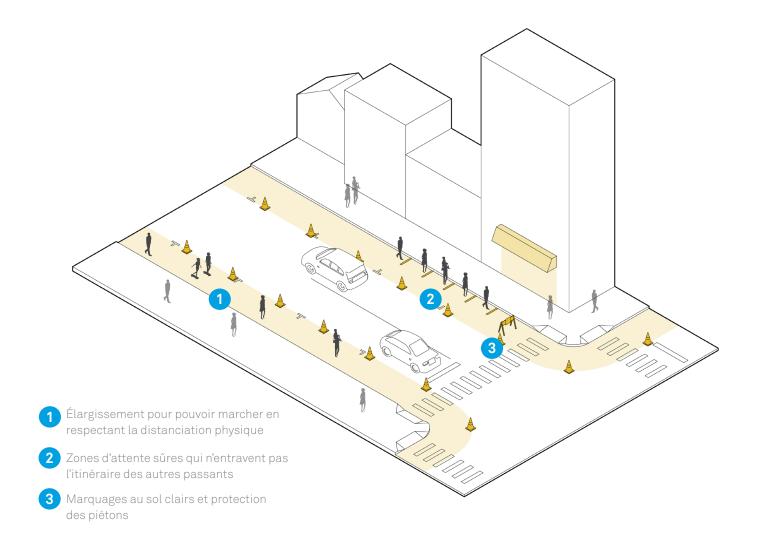
Pasadena, Californie, États-Unis.

Le ministère des Transports de Pasadena a installé des panneaux de ralentissement de la circulation le long des rues principales de la ville pour rappeler aux conducteurs de ralentir pour la sécurité des habitants qui marchent, courent ou se déplacent à vélo.





ÉLARGISSEMENT DES TROTTOIRS



Fournir de l'espace pour que les personnes puissent respecter les recommandations de distanciation physique lorsqu'elles marchent ou attendent.

CONTEXTE

- Rues principales/commerçantes et grandes artères où se trouvent des commerces/services essentiels, où les transports en commun sont très fréquentés et où il y a des chemins de promenade.
- Rues où les trottoirs sont étroits ou inexistants et ne peuvent pas être transformés en rues réservées aux riverains.

ÉTAPES CLÉS

- Transformer les files de stationnement ou les voies réservées aux véhicules motorisés situées le long des trottoirs en espace piéton.
- Protéger les voies avec des dispositifs verticaux réfléchissants, comme des balises de guidage ou des bornes

CALENDRIER: Plusieurs jours pour la planification, plusieurs heures pour la mise en œuvre.

DURÉE: Plusieurs jours ou mois.





Photo: Auckland Transport

Auckland, Nouvelle-Zélande

Auckland a créé plus d'espace pour permettre la distanciation physique sur Queen Street, en utilisant des rampes en goudron, des poteaux de sécurité blancs et de la peinture pour délimiter les trottoirs élargis.

- Élargir en priorité les trottoirs où les files et les zones d'attente posent déjà des problèmes, à proximité des épiceries et des marchés et dans les rues principales des quartiers qui enregistrent un taux d'infection élevé.
- Transformer les rues qui conduisent aux principaux points de services de santé ou le long des principaux itinéraires des transports en commun pour améliorer la sécurité, en particulier pour les travailleurs essentiels.
- Envisager de transformer les voies réservées aux véhicules en espaces piétons le long des voies partagées, des parcs ou des quais pour faciliter la circulation dans les lieux de grande affluence.
- S'il n'est pas possible de respecter les besoins locaux en matière de protection des piétons dans les plans temporaires de contrôle de la circulation selon le calendrier de la réponse à la pandémie, expliquer les raisons du non-respect des règles plutôt que de reporter le projet.

Mobilisation

- Utiliser des fiches d'information et des panneaux temporaires pour informer les usagers de la rue.
- Établir des partenariats avec les parties prenantes et les associations militantes pour mettre à disposition des fiches d'information ou contacter les habitants en respectant les mesures de sécurité afin de leur communiquer les modifications à venir.
- Consulter les habitants et les associations de commerçants pour déterminer les principaux obstacles ou difficultés entravant l'aménagement des rues ou la longueur des tronçons à aménager.

Aménagement + mise en œuvre

- Utiliser des séparations légères pour délimiter l'espace destiné aux piétons.
- Utiliser des séparations lourdes aux points de congestion et aux autres points sensibles (par exemple, grands carrefours, intersections en T).
- S'il existe une file de stationnement, l'éloigner du trottoir ou interdire le stationnement. Une file de stationnement « tampon » peut apporter une protection supplémentaire à l'espace de trottoir.
- Pour l'espace réservé aux files d'attente pour les piétons, mettre en place des marquages au sol temporaires sur la chaussée avec du ruban adhésif ou de la craie en aérosol ; envisager d'intégrer des sièges et/ou des modules de jeu pour les enfants et autres usagers.
- Utiliser des panneaux temporaires indiquant par exemple « Stationnement ici/Piétons ici » ou «Stationnement ici/File d'attente ici ».
- Utiliser des panneaux de signalisation provisoires indiquant le statut de la voie (« Voie fermée à ... mètres », « Fin de la voie de droite » ou équivalent) en amont de la fermeture d'une voie réservée aux véhicules.
- Prévoir un cadre de référence pour les emplacements et les marquages au sol avec autorisation pour les organisations locales, lorsque les ressources en personnel sont limitées.

Suivi

• Critères clés: espace suffisant pour marcher et/ou faire la queue en respectant la distanciation physique; peu ou absence de personnes qui font la queue ou marchent sur le trottoir.



Photo: AMAT Officina Urbana/Comune di Milano

Milan, Italie

Milan a créé un plan à l'échelle de la ville pour mettre en place de nouveaux aménagements pour les piétons et les vélos sur 35 km de rues. Sur cet axe de 4,5 km au-dessus de la ligne de métro la plus fréquentée, la ville a utilisé de la peinture et des marquages au sol pour élargir les trottoirs et ajouter une voie destinée aux vélos protégée de la circulation par une file de stationnement « tampon ».



Photo:@BLineTransport

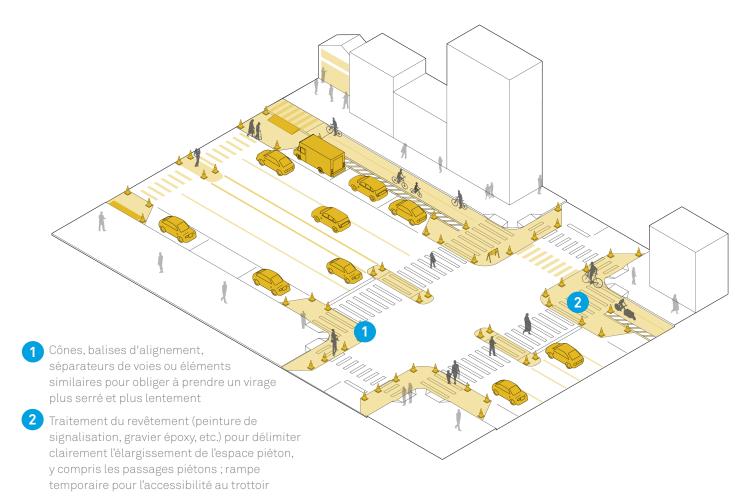
Brookline, Massachusetts, États-Unis.

Brookline a utilisé des cônes et des panneaux temporaires fixés sur des balises d'alignement pour élargir les trottoirs et créer des voies réservées aux cyclistes dans quatre rues où le trafic est dense.





CARREFOURS SÉCURISÉS



Améliorer les intersections pour faciliter les déplacements à pied et à vélo en toute sécurité au regard de l'affluence accrue et de la modification des itinéraires.

CONTEXTE

- Carrefours situés au niveau ou à proximité de services essentiels (pharmacies, hôpitaux, épiceries, arrêts de bus, parcs, etc.)
- Sections courantes où il y a une forte demande pour les traversées, surtout dans les rues à plusieurs voies.
- Rues avec des arrêts de transports en commun où la signalisation est manquante, où le trafic est dense, où la vitesse de circulation est élevée et/ou l'accidentalité est importante..

ÉTAPES CLÉS

- Utiliser des dispositifs verticaux pour délimiter les élargissements de trottoirs ou des îlots refuge.
- Raccourcir la distance à traverser et réduire la vitesse en réaffectant ou en rétrécissant les voies réservées aux véhicules.
- Mettre en place des bandes adhésives réfléchissantes ou de la peinture pour délimiter l'espace piéton et augmenter la visibilité des passages piétons.

CALENDRIER: Plusieurs jours.

DURÉE: Plusieurs semaines, mois, années.





Photo:@MedySejai

Montreuil, France

Montreuil a amélioré la sécurité des piétons en mettant en place un passage piétons peint et un îlot de refuge délimité par des potelets en plastique.

- Identifier les rues ou les carrefours qui posent des difficultés en matière de sécurité/ d'accessibilité (absence de passages piétons, traversées trop longues ou passages piétons trop éloignés); créer/adapter des passages pour piétons aux endroits où la demande et les besoins sont élevés.
- Aménager en priorité les quartiers mal desservis, les zones d'activités ou de services essentiels et les arrêts de transports en commun.

Mobilisation

- Utiliser les réseaux de communication et les canaux de réseaux sociaux existants.
- Travailler avec les associations de sensibilisation à la sécurité routière, des groupes qui militent pour l'accessibilité universelle et autres associations locales. Diffuser des informations dans la rue, en ligne et dans des newsletters afin d'informer la population et d'obtenir des retours.
- Placer des informations sanitaires à proximité des intersections pour plus de visibilité.
- Pour les feux signalisation à bouton d'appel qui ont été reprogrammés, recouvrir les boutonspoussoirs avec des panneaux indiquant qu'il n'est pas nécessaire de les utiliser.

Aménagement + mise en œuvre

- Élargir le trottoir ou les terre-pleins centraux au niveau des files de stationnement et des intersections pour réduire la longueur des traversées pour piétons et vélos, et ainsi réduire leur exposition au risque, en tant qu'usagers vulnérables..
- Utiliser en priorité du matériel de séparation lourd aux points de congestion, aux intersections où le trafic est dense et/ou l'affluence des piétons est importante et à d'autres
- Pendant une période de plusieurs mois ou années, envisager de mettre en place des îlots refuge modulaires en plastique, caoutchouc ou béton.
- Conserver les cycles de feu récemment raccourcis et programmer les feux pour donner le vert aux piétons par défaut pour réduire les regroupements aux angles de rues lorsque l'activité aura repris.

Suivi

- Critères clés : volumes de piétons, demande, accidents/conflits et lignes de désir.
- Surveiller l'utilisation ou non des passages piétons et modifier au besoin leur emplacement ou les aménager pour permettre aux piétons de traverser la rue en toute sécurité et en respectant la distanciation physique.



Photo:@0to5ChildDevp

Photo: Anda Chu /Bay Area News Group

Udaipur, Inde

Udaipur Municipal Corporation a créé un environnement agréable et sûr pour que les enfants et leurs accompagnants puissent se rendre à l'école à pied.

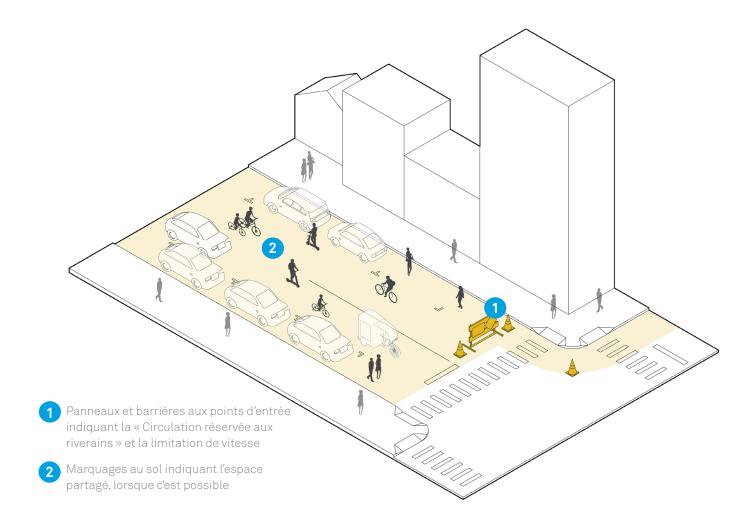
Oakland, Californie, États-Unis.

Oakland a utilisé des cônes pour augmenter la visibilité des piétons aux passages piétons et ainsi faciliter les déplacements pour se rendre à pied jusqu'aux services essentiels comme les épiceries, les sites de distribution de denrées alimentaires et les sites de dépistage pour le nouveau Coronavirus.





RUES À CIRCULATION APAISÉE



Réduire le volume du trafic et la vitesse au minimum afin que les personnes puissent marcher, rouler à vélo et courir en toute sécurité.

CONTEXTE

 Rues où le trafic est faible et lent ou modéré, où le nombre de véhicules a fortement diminué ou constituant un axe redondant par rapport à une autre rue pendant les perturbations liées au Covid-19.

ÉTAPES CLÉS

- Installer des barrières de circulation temporaires et des panneaux « Circulation réservée aux riverains », « Rue à circulation apaisée/Rue partagée » ou des panneaux avec le nom du programme (p. ex. « Restons en bonne santé dans nos rues ») aux principaux points d'entrée des véhicules.
- Pour chaque quartier, établir une grille des points d'entrée dans le réseau de rues du quartier où les barrières devraient être installées.
- Désigner des agents responsables des barrières.
- Faciliter l'accès au quartier, aux livraisons et aux véhicules d'urgence.

CALENDRIER: Une semaine.

DURÉE: Plusieurs jours ou mois.







Photo: Fédération européenne des cyclistes

Bruxelles, Belgique

Bruxelles a créé une zone de rencontre (rue partagée où la vitesse est limitée à 20 km/h) dans le centre-ville, ce qui permet aux piétons de se déplacer plus en sécurité sur la chaussée.

- Identifier un réseau de rues qui puisse être fermé à des points d'entrée clés, où les intersections internes restent dégagées.
- Étudier les aménagements de nouvelles voies vertes, voies cyclables ou itinéraires qui étaient planifiés pour le quartier.
- Envisager d'inclure d'autres rues où le trafic est faible et lent ou modéré.

Mobilisation

- Contacter les associations de propriétaires ou d'autres associations de quartier.
- Établir des partenariats avec les associations de piétons, de cyclistes et de promotion de la santé ainsi que les magasins de vélos ; contacter les actifs via les associations militantes et les employeurs.
- Établir des partenariats avec les parties prenantes et les groupes de défense pour mettre à disposition des fiches d'informations ou contacter les habitants du guartier en respectant les mesures de sécurité.
- Consulter les habitants pour déterminer les principaux obstacles ou les difficultés entravant l'aménagement des rues ou la longueur des tronçons à aménager.

Aménagement + mise en œuvre

- Identifier les carrefours à fermer totalement et ceux à fermer partiellement, et conserver un accès au quartier, mais en évitant le trafic de transit.
- Mettre en place des séparations légères pour fermer partiellement les rues et signaler leur utilisation restreinte et la baisse de la limitation de vitesse (généralement à 10-15 km/h).
- Utiliser des panneaux temporaires « Circulation réservée aux riverains » qui peuvent être fixés sur des barrières de contrôle de la circulation ou à des chevalets de signalisation, si nécessaire.

Suivi

- Critères clés: nombre et pourcentage de changement de la demande; utiliser un dispositif automatisé, comme un compteur de circulation, pour comptabiliser le nombre de cyclistes et le nombre de piétons sur des durées courtes (15 minutes à 1 heure), si cela est réalisable.
- Utiliser les mesures ou mener des enquêtes pour déterminer si des tronçons devraient être agrandis, et si oui, lesquels.



Photo:@jonobate

Photo: NACTO-GDCI

Oakland, Californie, États-Unis.

Oakland a utilisé des panneaux fixés sur des chevalets de signalisation pour signaler les rues où la circulation est réservée aux riverains et a ainsi créé un réseau de 119 kilomètres de « Rues à circulation apaisée ».

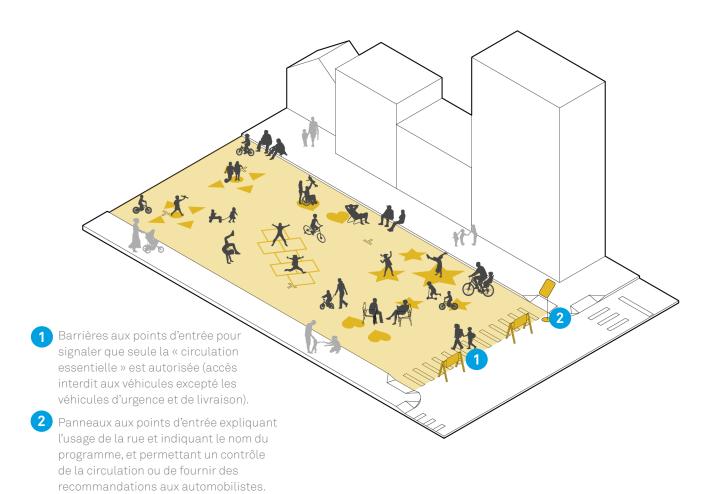
Dunedin, Nouvelle-Zélande

Dunedin a approuvé un plan limitant la vitesse à 10 km/h et a autorisé les commerces situés en centre-ville à s'étendre dans les rues, créant ainsi des espaces partagés entre les différents modes.





RUES FERMÉES À LA CIRCULATION/RUES RÉCRÉATIVES



Fournir un espace sécurisé pour pratiquer une activité physique, jouer, maintenir un lien social « distancié », etc.

CONTEXTE

- Grands axes en bordure de parc ou de quais avec peu d'intersections.
- Rues résidentielles peu fréquentées.
- Rues commerçantes qui accueillent des restaurants/commerces de quartier et sans itinéraires de transports en commun.

ÉTAPES CLÉS

- Installer des barrières temporaires de contrôle de la circulation et des panneaux « Véhicules d'urgence/de livraison uniquement » aux intersections.
- Établir un réseau de points d'entrée dans les rues du quartier où les barrières devraient être installées.

CALENDRIER: Une semaine.

DURÉE: Moments dans la journée, jours de la semaine, week-ends ou continu (semaines, mois).



Photo: Bryan Thomas/Getty Images

Brooklyn, New York, États-Unis.

Les rues fermées à la circulation à Brooklyn et dans d'autres quartiers de la ville de New York offrent un espace aux piétons pour se rassembler et rester actifs.





- Identifier un axe déterminé ou un réseau de rues qui puissent être fermés à la circulation des véhicules pendant certaines plages horaires, certains jours de la semaine ou de manière permanente.
- Contrairement aux rues à circulation apaisée, le stationnement des véhicules devrait être interdit dans la rue pendant les périodes de fermeture.
- Étudier les aménagements de nouvelles voies vertes, voies cyclables ou itinéraires qui étaient planifiés pour le quartier.
- Lorsqu'une fermeture totale est difficile, envisager plutôt de mettre en place une rue à circulation apaisée.
- Lorsque les ressources sont limitées, aménager en priorités des rues récréatives sur un ou deux pâtés de maisons à proximité d'aires de jeux et de cours d'écoles fermées ou inadaptées.
- S'assurer que les programmes et les activités permettent de respecter la distanciation physique.

Mobilisation

- Contacter les associations d'habitants, les zones commerçantes, les organisations communautaires, les associations de piétons/cyclistes et de promotion de la santé, les écoles et les associations d'entraide.
- Établir des partenariats avec les parties prenantes et les associations militantes pour mettre à disposition des fiches d'informations ou contacter les habitants du quartier en respectant les mesures de sécurité.
- Consulter la population pour déterminer les obstacles ou les difficultés entravant l'aménagement ou la longueur des tronçons à aménager.

Aménagement + mise en œuvre

- Identifier les axes à fermer totalement au trafic de transit et cibler des horaires de la journée ou de la semaine.
- Des fermetures partielles peuvent préserver l'accès au quartier, mais empêcher la plupart des déplacements de transit.
- Envisager des rues fermées à la circulation/récréatives au niveau d'un axe pour que les personnes puissent se déplacer en toute sécurité jusqu'aux services essentiels (soins médicaux, épiceries, pharmacies, transports en commun).
- Utiliser des panneaux temporaires « Route fermée », qui peuvent être fixés à des barrières de contrôle de la circulation ou à des chevalets de signalisation si nécessaire ; l'ajout de panneaux de signalisation pour les piétons ou les cyclistes est facultatif.

Suivi

- Critères clés : changement du nombre et du pourcentage dans la demande générale à des horaires spécifiques.
- Utiliser des dispositifs automatisés, comme des caméras ou des compteurs de circulation, pour mesurer le nombre de cyclistes et le nombre de piétons sur des durées courtes (15 minutes à une heure) ou pour déterminer le type d'usagers (enfants jeunes ou plus âgés, personnes âgées, etc.), si cela est réalisable.
- Utiliser les mesures ou mener des enquêtes pour déterminer les ajustements à apporter, le cas échéant.



Photo: Natalia Bomtempo



Photo: DPA

Brasilia, Brésil

Brasilia ouvre ses rues aux piétons et aux cyclistes le dimanche.

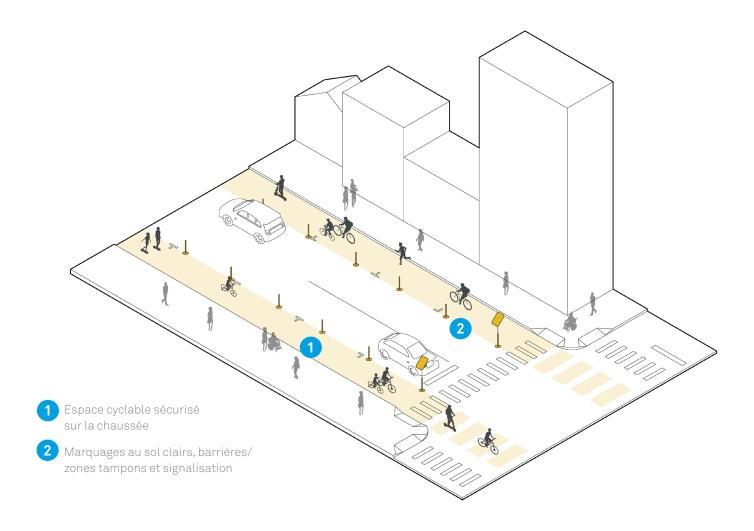
Berlin, Allemagne

Berlin interdit les véhicules dans plusieurs rues pour créer des espaces pour jouer et se rassembler.





VOIES POUR LES VÉLOS ET LES TROTTINETTES



Fournir un espace pour que les travailleurs essentiels et les autres usagers puissent se déplacer à vélo ou en trottinette en toute sécurité et en maintenant une distance physique suffisante.

CONTEXTE

- Rues à plusieurs voies, rues à voies larges où la demande est élevée.
- Rues offrant un accès aux hôpitaux et aux autres services essentiels; itinéraire de jonction avec les parcs et autres espaces ouverts.

ÉTAPES CLÉS

- Transformer la file de stationnement ou la voie réservée aux véhicules motorisés le long du trottoir en une voie réservée aux vélos. Facultatif: transformer la voie adjacente réservée à la circulation des véhicules en une zone de dépose-minute, de livraison ou de stationnement.
- Signaler le début de la voie par une barrière ou un panneau, positionné de manière à ne pas gêner les cyclistes.
- Utiliser des barrières réfléchissantes comme des cônes de circulation, des balises d'alignement, des potelets, des séparateurs modulaires en plastique, ou des balises de guidage.

CALENDRIER: Plusieurs jours pour la planification, plusieurs heures pour la mise en œuvre.







Photo: Ville de Toronto

Toronto, Canada

ActiveTO a mis en place de nouvelles voies cyclables protégées délimitées par de la peinture au sol et des balises de guidage.

- Agir en priorité sur les discontinuités des réseaux cyclables existants, les itinéraires des transports en commun, les itinéraires vélo qui étaient planifiés et les rues déjà empruntées par les
- Examiner les rues qui conduisent aux hôpitaux, aux principales structures de soins de santé ou les principaux itinéraires des transports en commun pour améliorer la sécurité, en particulier pour les travailleurs essentiels.
- Examiner les voies réservées aux véhicules adjacentes aux chemins, routes, parcs ou quais qui sont à usage partagé.

Mobilisation

- Établir des partenariats avec les groupes communautaires, les prestataires de services sociaux, les associations de cyclistes et les magasins de vélos ; contacter les travailleurs par l'intermédiaire des employeurs.
- Demander aux parties prenantes et aux associations de distribuer des dépliants informatifs, de communiquer les informations aux réseaux locaux/hyperlocaux en ligne ou de contacter les résidents du quartier en respectant les mesures de sécurité.
- Consulter la population pour déterminer les principaux obstacles ou les difficultés entravant l'aménagement des rues ou la longueur des tronçons à aménager.

Aménagement + mise en œuvre

- Utiliser des dispositifs de séparation légers pour séparer la voie cyclable des autres voies.
- Utiliser des séparations lourdes aux points de congestion et aux autres points sensibles (par exemple, grands carrefours, intersections en T).
- S'il existe une file de stationnement, l'éloigner du trottoir ou interdire le stationnement pour créer une piste cyclable protégée ; le stationnement ainsi positionné crée une zone tampon qui offre une protection supplémentaire aux cyclistes.
- Placer des panneaux de signalisation sur des barrières mobiles au début de la piste cyclable, au niveau des grands carrefours et aux intersections très fréquentées.
- Utiliser des panneaux de signalisation provisoires types de contrôle de voie (« Voie fermée à ... mètres », « Fin de la voie de droite » ou équivalent) en amont de la fermeture d'une voie réservée aux véhicules.
- Utiliser la signalisation temporaire verticale et horizontale pour indiquer les voies cyclables et les espaces de stationnement des vélos.
- Pour la planification de la reprise des activités, remplacer les dispositifs temporaires par des aménagements pérennes. Voir le document Urban Bikeway Design Guide.

Suivi

- Critères clés : nombre et pourcentage de modification de la demande ; utiliser un dispositif automatisé, comme un compteur de circulation, pour collecter les mesures.
- Vérifier l'installation des équipements tous les jours pendant les premiers jours de la semaine et du week-end, puis une fois par semaine.



Photo: madisonbikes.org

Photo: Kledina Skendo

Madison, Wisconsin, États-Unis

Madison a ajouté de nouvelles voies cyclables délimitées par des balises d'alignement et des panneaux de fermetures de voie fixés sur des barrières pour garantir plus d'espace pour la détente active tout en maintenant la distance physique entre les usagers.

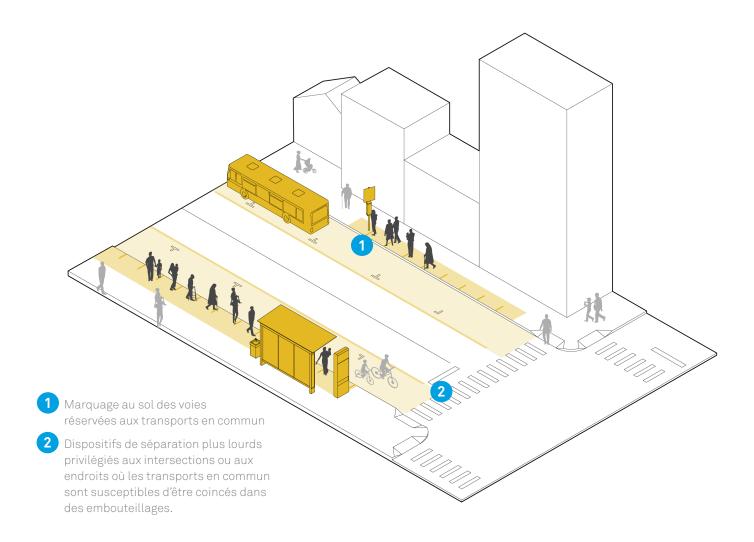
Tirana, Albanie

Tirana a converti des voies de stationnement en pistes cyclables protégées par des potelets en plastique et des marquages au sol jaunes.





VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS EN COMMUN



Créer ou prolonger des voies réservées aux transports en commun ou des voies où ils sont prioritaires pour que les transports en commun de surface soient un mode de transport fiable et efficace pour les personnes qui en ont le plus besoin.

CONTEXTE

 Axes et itinéraires de transports en commun très fréquentés qui desservent les populations dépendantes des transports en commun et les commerces/services essentiels.

ÉTAPES CLÉS

- Transformer les files de stationnement et réservées aux véhicules motorisés en voies pour les transports en commun de surface.
- Signaler la voie réservée aux transports en commun au moyen de marquages au sol, de panneaux de régulation, de panneaux à affichage électronique, si disponibles, et de séparateurs verticaux comme des cônes.

CALENDRIER: Plusieurs semaines pour la planification, plusieurs jours/semaines pour la mise en œuvre.

DURÉE: De plusieurs mois à deux ou trois ans.







Photo: Ville de Boston

Boston, Massachusetts, États-Unis.

MBTA a pérennisé une nouvelle voie de bus en site propre sur Washington Street, qui a d'abord été une voie temporaire signalée par des cônes de circulation orange.

- Donner la priorité aux lignes empruntées par les populations dépendantes des transports en commun ou conduisant à des lieux essentiels, ayant de nombreux voyageurs ou une demande élevée, et mettre en place des améliorations, comme des voies réservées aux transports en commun et des feux de circulation leur donnant la priorité.
- Privilégier des interventions plus lourdes au niveau des intersections connues pour causer des retards, ainsi qu'aux nouveaux points de congestion causés par les changements de mode de déplacement.
- Identifier les stations sur lesquelles renforcer le service au moyen de véhicules supplémentaires si les usagers ne peuvent pas monter dans les bus en raison de l'affluence.
- Changer les panneaux, les feux de circulation et les marquages au sol pour atténuer les problèmes aux intersections importantes, le cas échéant.
- Envisager de supprimer des places de parking, d'accès au trottoir ou des aires de livraison; minimiser les impacts sur les commerces essentiels.
- Déterminer les tronçons les plus stratégiques en fonction de la fluidité et des ralentissements; les voies peuvent être aussi courtes que la longueur d'un pâté de maisons ou longues de plusieurs kilomètres.

Mobilisation

- Tirer parti des réseaux de communication et des réseaux sociaux existants, tels que les associations de défense des transports en commun, les associations de quartier et les grandes entreprises.
- Diffuser les informations sur les véhicules, aux arrêts de bus, en ligne et dans les newsletters pour faire connaître les changements et demander des retours d'information.
- Communiquer dès le début les objectifs à aligner sur les exigences actuelles et signaler les changements futurs concernant les conditions de circulation et la fréquentation des transports en commun.

Aménagement + mise en œuvre

- Mesurer et marquer les emplacements et ajouter une signalisation pour indiquer les heures de fonctionnement.
- Installer des cônes et/ou des bornes, des balises d'alignement ou peindre des marquages au sol
- La signalisation peut être statique ou au moyen de panneaux à messages variables, selon la disponibilité et les ressources.
- Pour la planification de la reprise des activités, remplacer les dispositifs temporaires par des aménagements pérennes. Voir le document Transit Street Design Guide.

Suivi

- Critères clés : recueillir des données sur le nombre d'usagers, le taux de fréquentation et les temps de trajet ; ajuster en fonction des conditions opérationnelles et des recommandations de santé publique.
- Établir une coordination avec les agents de contrôle du stationnement et de la circulation pour empêcher les véhicules particuliers de s'arrêter, stationner ou circuler sur les voies ; sensibiliser dès la mise en œuvre des mesures.



Photo: SFMTA

Photo: Auckland Transport

San Francisco, Californie, États-Unis

SFMTA a donné la priorité au réseau principal et a commencé à apporter des améliorations pour renforcer les transports en commun pour les travailleurs essentiels.

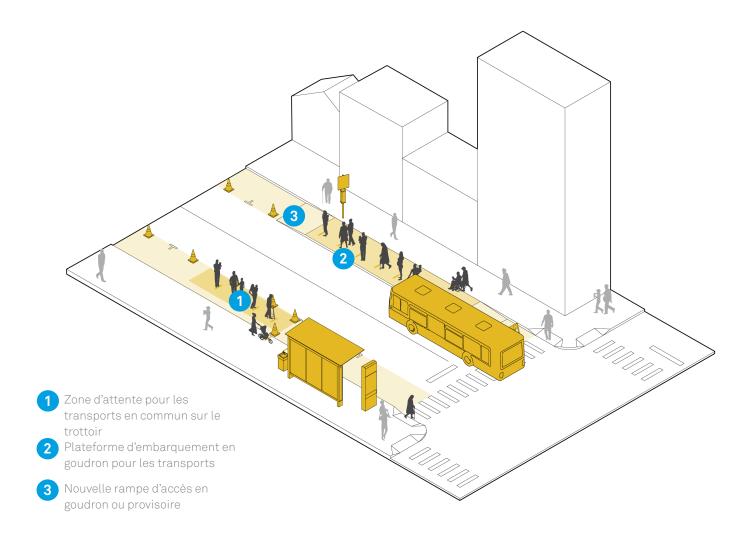
Auckland, Nouvelle-Zélande

Auckland fait de la place pour de nouveaux arrêts de bus et de nouvelles voies bus en site propre sur Queen Street.





TRANSPORTS EN COMMUN: ARRÊTS ET ACCÈS



Fournir des espaces d'attente suffisamment dimensionnés pour les usagers des transports en commun et permettre un embarquement par la porte arrière ou toutes les portes afin de réduire les files d'attente et le temps d'embarquement.

CONTEXTE

- Arrêts de transports en commun avec des embarquements quotidiens nombreux ou qui connaissent des pics de fréquentation dans la journée.
- Arrêts de bus situés sur les trottoirs qui sont trop fréquentés ou trop étroits pour permettre de respecter la distanciation physique pendant l'attente.

ETAPES CLÉS

- Mettre en place des plateformes avec des installations temporaires, comme des bordures de trottoir prolongées sur la chaussée et des îlots modulaires
- Mettre en place des rampes d'accès, des passages piétons et des îlots refuge pour accéder aux arrêts situés au milieu de la chaussée.
- Faciliter l'embarquement par la porte arrière grâce à la vente de tickets en ligne, le paiement sans contact à bord et la vente des titres de transport à quai.

CALENDRIER: Plusieurs jours ou semaines pour la planification, plusieurs heures ou semaines pour la mise en œuvre.

DURÉE: Plusieurs mois ou années.





Photo: Reuters/Maggie Andresen

Kigali, Rwanda

Les autorités rwandaises ont installé des points pour se laver les mains aux arrêts de bus à Kigali, la capitale.

- Confier la responsabilité à un groupe de travail formé d'employés de la ville et du service de transport, chargé de la planification du réseau, de la vitesse commerciale et de la ponctualité, la planification du service et les agents.
- Aménager en priorité les arrêts qui ont un flux constant de voyageurs ou les zones enregistrant de nombreux cas de Covid-19.
- Aménager les arrêts où le besoin et la faisabilité sont élevés, puis étendre le programme à des sites plus complexes.
- Coordonner l'intervention avec les programmes d'aménagement de voies cyclables, de l'espace public ou des trottoirs pour déterminer l'aménagement le plus approprié entre une avancée de trottoir ou un arrêt en îlot.
- Concentrer l'embarquement par la porte arrière/toutes les portes et proposer des possibilités de paiement en ligne/à quai.

Mobilisation

- Permettre aux usagers des transports en commun, aux personnes issues de la société civile, aux associations de défense des usagers handicapés, aux commerces et aux syndicats de personnel médical/de service d'indiquer les sites qui nécessitent des améliorations au niveau de l'embarquement.
- Distribuer des fiches d'information en amont de la mise en œuvre pour obtenir des retours d'information de la part des usagers.
- Promouvoir les retours d'information en ligne, à bord et aux arrêts.
- Annoncer une liste de sites pré-sélectionnés, ainsi que d'autres sites qui feront l'objet d'un processus de planification assoupli.

Aménagement + mise en œuvre

- Conserver l'accessibilité à l'embarquement en aménageant une plateforme au même niveau que le trottoir ou avec une pente conforme aux normes d'accessibilité.
- Permettre l'embarquement par la porte arrière avec des plateformes d'au moins 9 m de long.
- Utiliser des plateformes modulaires ou en goudron permettant, via des rampes, la continuité de la piste cyclable au niveau de l'arrêt de bus.
- Convertir les places de stationnement en parklets ou utiliser l'espace ainsi gagné pour élargir le trottoir. Maintenir l'accès au trottoir au niveau des arrêts existants. Conserver l'accès au trottoir à l'arrêt existant.
- Marquer des lignes/cercles d'attente au sol tous les 2 mètres.
- Installer des plateformes en bois pour une utilisation à court terme, ainsi que des avancées modulaires ou des bordures en béton pour l'embarquement pour une plus grande durabilité.

Suivi

- Critères clés: minimum de queue pour les usagers, distanciation physique adéquate.
- Vérifier l'état des plateformes d'embarquement modulaires ou temporaires quelques jours après leur mise en œuvre et/ou si les agents signalent des frictions avec la plateforme.
- Inviter les agents, les superviseurs et les contrôleurs à faire part de leurs retours concernant l'aménagement.



Photo: @Fab_Benvenut



Photo: Miami-Dade Transportation & Public Works

Rome, Italie

Rome a mis en œuvre de nouveaux arrêts de bus temporaires et une nouvelle voie cyclable protégée par une bande de stationnement sur une rue principale.

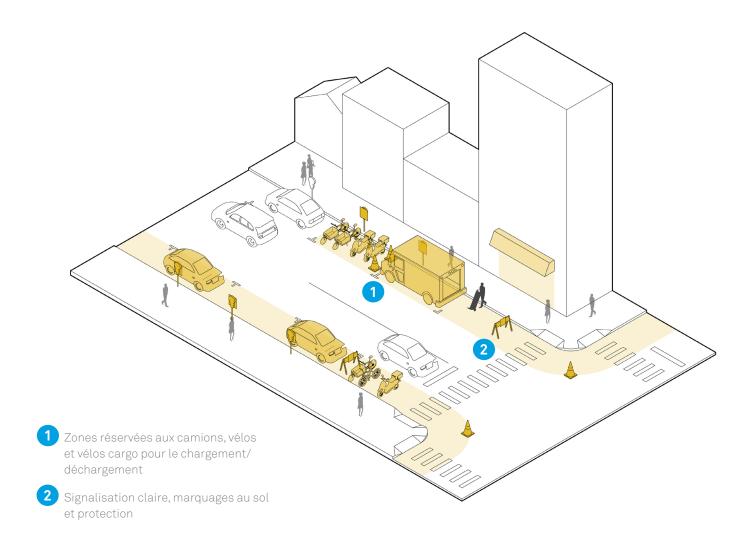
Miami, Floride, États-Unis

La ville de Miami a mis en place un marquage au sol pour indiquer la distance physique appropriée aux arrêts de transports en commun.





ZONES DE DÉPOSE-MINUTE ET DE LIVRAISON



Transformer des espaces de stationnement ou des voies de circulation situés le long du trottoir en zones de dépose-minute ou de livraison à rotation fréquente pour desservir les commerces essentiels.

CONTEXTE

• Pertinence à proximité des restaurants, des laveries, des pharmacies et d'autres services essentiels.

ÉTAPES CLÉS

- Utiliser de la craie en aérosol, de la peinture, des autocollants ou des bandes adhésives, selon les besoins, pour délimiter l'espace.
- Modifier la politique de gestion et de contrôle du stationnement et couvrir les parcmètres et les horodateurs.
- Fixer des limites de temps (env. 10 min max.) pour permettre une rotation/un accès rapide aux services escentials

CALENDRIER: Plusieurs jours pour la planification, plusieurs heures pour la mise en œuvre.

DURÉE: Plusieurs jours ou mois.







Photo: Ville de Raleigh

Raleigh, Caroline du Nord, États-Unis.

Raleigh a utilisé des cônes et des panneaux pour créer des zones de dépose-minute temporaires le long des trottoirs.

- Sélectionner des points qui desservent des services essentiels, qui sont très fréquentés et/ ou qui se situent dans des zones à fort taux d'infection.
- Respecter le calendrier initial et aligner les ajustements à apporter sur les recommandations de santé publique ou les changements dans la mobilité.
- Prévoir l'entretien et le remplacement du matériel dans les budgets.

Mobilisation

- Informer les clients, les commerces et les résidents tout au long de la rue au moyen de fiches d'information et diffuser les informations sur les réseaux sociaux.
- Faire appel aux associations de commerçants, aux partenaires et aux parties prenantes pour diffuser l'information et vérifier les détails sur le terrain.
- Conserver les lignes de communication ouvertes avec les services d'urgence et les commerces du quartier.

Aménagement + mise en œuvre

- Désactiver ou couvrir les horodateurs concernés et couvrir les panneaux de réglementation du stationnement, le cas échéant.
- Installer du matériel de séparation léger (p. ex. cônes, chevalets, barrières de contrôle de la circulation) pour délimiter l'espace.
- Utiliser de la craie en aérosol, de la peinture, des adhésifs de sol ou des bandes adhésives de signalisation si la voie ou la file de stationnement n'est pas marquée au sol.
- Prévoir de l'espace sur la chaussée pour décharger les colis et ajouter des racks à vélos si nécessaire, pour que le trottoir reste dégagé pour les piétons.
- Créer et mettre en place une signalisation temporaire afin d'informer clairement sur la nouvelle politique et les nouveaux usages.

Suivi

- Critères clés : espaces de dépose-minute et de livraison occupés par les automobilistes et les cyclistes pour des durées appropriées.
- Examiner les interférences avec les zones réservées aux piétons et le fonctionnement de la rue (p. ex. stationnement en double file, accès d'urgence).
- Vérifier l'installation des équipements tous les jours pendant les premiers jours de la semaine et du week-end, puis une fois par semaine.



Photo: Dongho Chang

Seattle, Washington, États-Unis.

Seattle a mis en place un programme visant à transformer les espaces de stationnement situés à proximité des établissements de restauration en zones de drive et de livraison pour les clients et les livreurs.





Photo: Ville d'Alexandria

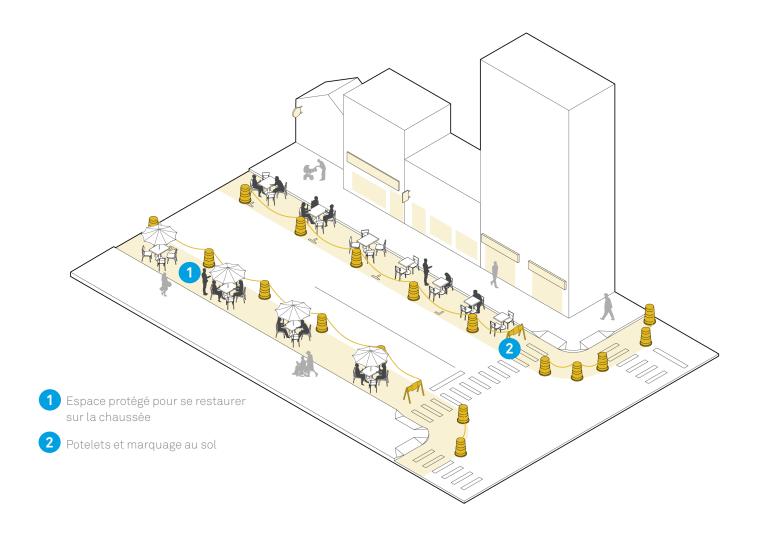
Alexandria, Virginie, États-Unis.

Alexandria a utilisé une signalisation temporaire pour indiquer les zones de drive devant les établissements de restauration, permettant ainsi aux clients et aux livreurs d'accéder en toute sécurité aux commerces.





RESTAURATION EN EXTÉRIEUR



Fournir un espace pour la restauration en extérieur afin que les restaurants puissent respecter les recommandations de distanciation physique tout en rouvrant les salles à l'intérieur.

CONTEXTE

 Zones où des restaurants, des cafés, des stands de nourriture et/ou des points de vente à emporter sont concentrés dans un quartier.

ÉTAPES CLÉS

- Identifier les quartiers de restaurants et mettre en place des zones de terrasses autorisées.
- Au besoin exonérer les restaurateurs concernés de la redevance d'occupation du domaine public.
- Établir des normes d'occupation claires (p. ex. nombre de tables) pour les zones de terrasses autorisées.

CALENDRIER: Une semaine.

DURÉE: Plusieurs mois.





Photo: Go Vilnius

Vilnius, Lituanie

Dix-huit espaces publics de Vilnius, dont la place de la Cathédrale au centre, ont été ouverts à des cafés et des restaurants en extérieur pour permettre aux commerces de fonctionner en toute sécurité. De nouveaux espaces devraient ouvrir pendant l'été.

- Établir des zones de terrasses autorisées en fermant temporairement des rues ou des voies ou en réaffectant l'espace réservé au stationnement dans le cadre du décret d'urgence, le cas échéant.
- Exonérer les restaurateurs de la redevance d'occupation du domaine public ; établir des normes d'occupation et ajuster les arrêtés qui limitent le déplacement des piétons ou activer le droit de
- Contacter les agents de contrôle du stationnement et les travaux publics afin qu'ils aident à mettre en place ces mesures ; les associations de quartier peuvent être sollicitées pour participer au nettoyage et à la surveillance.
- S'engager à respecter la durée et les heures d'occupation initiales, en tenant compte des restrictions de confinement de la ville ou de l'État qui régissent les activités.
- S'il y a des services de transport en commun dans la rue, tenir compte de leur fonctionnement et des points d'accès pour les travailleurs essentiels avant de mettre en place les changements. Mesure déconseillée sur les itinéraires majeurs de transports en commun desservant les destinations essentielles ou les travailleurs essentiels.

Mobilisation

- Créer un formulaire court permettant aux commerces et aux vendeurs de rue de manifester leur intérêt, le cas échéant. Communiquer une approche itérative dès le départ.
- Utiliser les groupes de commerçants de quartier et les Business Improvement Districts (BID), les associations locales et d'autres partenariats pour faire connaître les programmes ; accélérer l'évaluation et la communication dans chaque quartier.
- Garantir une communication ouverte entre les services, en particulier les services d'urgence et les équipes de nettoyage ou d'entretien.

Aménagement + mise en œuvre

- Utiliser des séparations lourdes aux extrémités pour fermer la rue aux véhicules, le cas échéant.
- Utiliser des tables, des chaises et des parasols si nécessaire ; établir des recommandations pour le stockage et l'installation des équipements afin de permettre l'accès aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules en dehors des heures d'occupation (pour conserver un cheminement piéton suffisamment large).
- Établir un protocole de livraison pour les restaurants qui tient compte des heures d'exploitation et de l'accès général.
- Si des marquages au sol sont mis en place, considérer la distance entre les dos des chaises pour les normes de distanciation ou les recommandations de santé publique.
- Ne pas installer de tables et de chaises sur le trottoir pour permettre aux piétons de se déplacer avec aisance et en respectant les mesures de distanciation.

Suivi

- Critères clés : vérifier les distances entre les tables conformément aux recommandations de santé publique ; vérifier que les trottoirs ne sont pas occupés pour permettre aux piétons de se déplacer.
- Demander régulièrement des retours aux restaurateurs et aux vendeurs et ajuster les horaires d'occupation si nécessaire.



Photo: NACTO-GDC

Chicago, Illinois, États-Unis.

Broadway, à Chicago, a été transformé en espace public destiné aux piétons, en utilisant les places de stationnement comme terrasses pour les restaurants.



Photo:@demescope

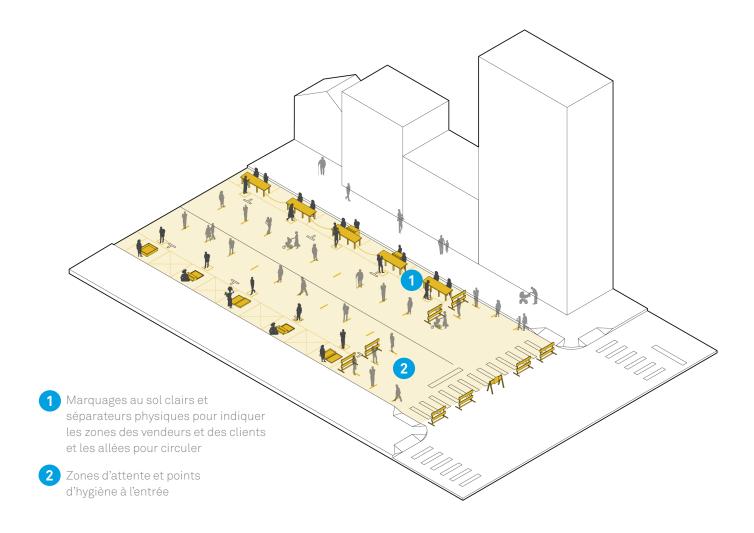
Milan, Italie

Milan a mis en place des zones de restauration en extérieur en réaffectant des espaces de stationnement.





MARCHÉS



Étendre la surface des marchés aux rues adjacentes pour réduire la densité de la foule et permettre la distanciation physique.

CONTEXTE

- Rues avec des marchés en plein air permanents ou
- Rues adjacentes à des halles ou à des espaces publics accueillant des marchés.
- Marchés de producteurs périodiques.

- Affecter de l'espace dans les rues pour permettre aux marchés de s'étendre et de fonctionner en respectant la distanciation physique.
- Modifier la politique de gestion et de contrôle.
- Définir une disposition et une distanciation suffisante pour assurer la sécurité pour les étals des vendeurs et les itinéraires de circulation conformément aux recommandations locales de distanciation physique.

CALENDRIER: Plusieurs jours pour la planification, plusieurs heures pour la mise en œuvre.

DURÉE: Plusieurs heures, jours, mois ou permanent.



Photo: Jain Weraphong

Kalaw, Myanmar

À Kalaw, les emplacements des étals sur le marché ont été marqués à la peinture : les vendeurs sont ainsi à bonne distance les uns des autres et les clients peuvent faire leurs courses en toute sécurité.





- Aménager en priorité les marchés alimentaires et de biens essentiels et s'assurer que les emplacements sont répartis équitablement dans les différents quartiers.
- Étendre la surface des marchés aux pâtés de maisons adjacents si nécessaire, répartir les vendeurs entre différents lieux ou alterner les vendeurs tout au long de la semaine.
- Évaluer la capacité d'accueil totale disponible pour les vendeurs et les clients en se fondant sur les recommandations de distanciation physique en vigueur.
- Modifier ou mettre à jour les autorisations afin de tenir compte du nouveau mode d'exploitation, si nécessaire.
- Allouer des espaces et des horaires pour permettre le chargement et le déchargement en toute sécurité en dehors des heures d'ouverture du marché.

Mobilisation

- Mobiliser les vendeurs, les commerces et habitants du quartier.
- Mettre en place une signalisation claire pour informer les vendeurs et les clients du nouveau fonctionnement, notamment la capacité d'accueil maximale et les règles de distanciation physique.
- S'appuyer sur les partenaires et les parties prenantes pour diffuser le message et partager les tâches opérationnelles.

Aménagement + mise en œuvre

- Utiliser des barrières et des panneaux pour indiquer les limites du marché qui jouxtent la circulation des véhicules.
- Créer une signalisation visible pour les zones d'entrée. Créer des zones d'attente aux entrées que les clients peuvent utiliser lorsque la capacité d'accueil est atteinte.
- Utiliser de la peinture et des marquages au sol pour indiquer les emplacements des étals et des itinéraires de circulation sûrs.
- Utiliser des barrières et des marquages au sol (p. ex. tables, cordes, peinture) pour minimiser les interactions entre les vendeurs et les clients et maintenir les distances physiques aux points de vente.
- · Si nécessaire, fournir des équipements pour se laver les mains et pour la collecte des ordures.

Suivi

- Critères clés: ratio clients/vendeur/heure et ratio clients/zone/heure.
- Contrôler le nombre de visiteurs et réaliser des enquêtes pour mettre à jour les protocoles si nécessaire.
- S'assurer que la zone réservée au marché est propre et désinfectée à la fin de chaque journée.



Photo: Sistema FAEG/Senar

Photo: Jason Roberts/Better Block

Goiânia, Brésil

Goiânia a mis sur pied le projet pilote « Marchés sûrs », qui encourage les marchés en plein air à fonctionner en respectant les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé pour éviter la propagation du virus.

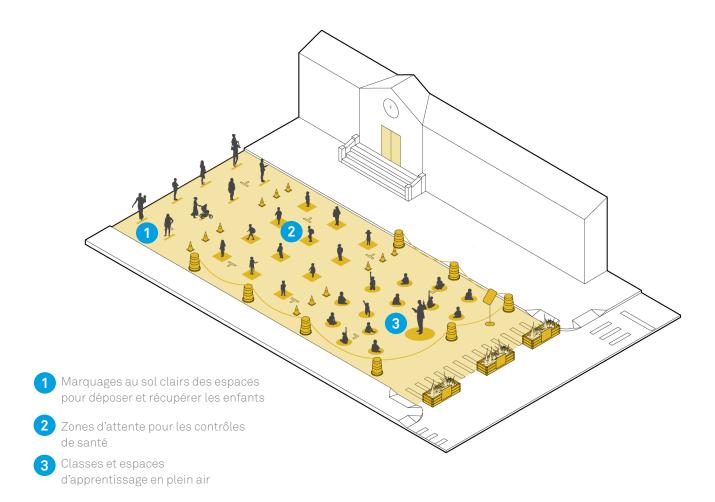
Dallas, Texas, États-Unis.

À Dallas, l'organisation à but non lucratif Better Block fournit des cagettes de fruits et légumes en bois aux restaurants fermés pour leur permettre de vendre leur surplus dans les marchés en plein air.





RUES POUR LES ÉCOLES



Fournir des classes et des espaces de récréation en plein air, ainsi que des zones sûres pour déposer, récupérer les enfants et pour les contrôles de santé.

CONTEXTE

- Rues et parkings se trouvant à proximité des écoles, des crèches et des centres d'accueil utilisés par les élèves et les enfants.
- Rues à proximité et autour des écoles empruntées pour se rendre à l'école à pied ou à vélo.

ÉTAPES CLÉS

- Fournir des espaces sans voitures dans la rue pour les écoles et les centres d'accueil pour faire cours, pour les temps de récréation et pour les réunions.
- Créer des itinéraires sécurisés jusqu'aux écoles en élargissant les trottoirs, en créant des voies dédiées aux vélos et aux trottinettes, en sécurisant les carrefours et en modérant la vitesse.

CALENDRIER: Plusieurs jours ou semaines pour la planification, plusieurs heures pour la mise en œuvre.

DURÉE: Plusieurs heures, mois ou long terme.



Photo: LightRocket via Getty Image

Turin, Italie

Des espaces publics ont été transformés en espaces d'études dans un jardin d'enfants de Turin.





- Se coordonner avec les écoles/quartiers pour prévoir des installations en extérieur et répondre aux besoins en matière d'accès, comme des heures de début de cours échelonnées et des contrôles de santé avant d'accéder aux installations.
- Aménager en priorité des espaces pour les écoles et les centres éducatifs/d'accueil ayant un espace limité dans leur cour ou leur espace extérieur, qui ne pourront pas respecter les recommandations de santé publique relative à la capacité d'accueil ou qui accueillent des populations vulnérables.
- Élaborer des plans d'urgence en cas de météo extrême ou peu clémente.
- Analyser l'impact de la suppression de plusieurs ou de toutes les voies de circulation.
- Considérer les rues adjacentes et les infrastructures destinées aux vélos et aux transports en commun pour déterminer les possibilités et la durée possible de la fermeture de la rue.
- Allouer un espace pour effectuer les contrôles de santé et de température avant l'entrée ; créer des espaces d'attente à proximité des entrées pour les personnes qui accompagnent les enfants.
- Pour les enfants qui ne peuvent pas se déplacer à pied ou à vélo, améliorer les options de transport en commun et mettre à disposition des bus scolaires désinfectés et un accès aux véhicules avec des zones d'attente sûres.

Mobilisation

- Mettre en place une signalisation visible avec des couleurs vives pour signaler clairement les différentes zones attente, contrôle de santé ou instructions.
- Travailler avec l'école et l'association de parents d'élèves pour communiquer les changements apportés aux infrastructures, à l'accès aux politiques sanitaires.

Aménagement + mise en œuvre

- Fermer partiellement ou totalement les rues adjacentes ou autour des installations scolaires.
- Mettre en place des séparations physiques aux entrées pour signaler un accès limité ou interdit aux véhicules. De grandes jardinières peuvent servir de barrières et apporter une touche de nature.
- Utiliser de la peinture, de la couleur et d'autres sortes de marquage au sol pour inviter à jouer et à apprendre en maintenant des distances physiques sûres. Indiquer les emplacements et les espaces pour déposer et récupérer les enfants.
- Installer des points pour se laver les mains et contrôler la température à l'extérieur des entrées.

Suivi

- Effectuer des sondages auprès des parents, des enfants et des enseignants pour obtenir des retours ; utiliser ces retours pour revoir et améliorer l'aménagement et le fonctionnement en place.
- Mener des interventions temporaires comme projets pilotes pour les principaux aménagements futurs et utiliser des données qualitatives et quantitatives pour informer les changements.
- Évaluer comment les enfants se rendent à l'école, notamment les itinéraires empruntés dans le quartier, pour déterminer où des améliorations sont nécessaires en priorité dans les rues adjacentes.



Photo: @Anne_Hidalgo

Photo: @CGTNOfficial

Paris, France

À Paris, des marquages au sol sont mis en place dans les rues devant les écoles pour garantir la distanciation physique.

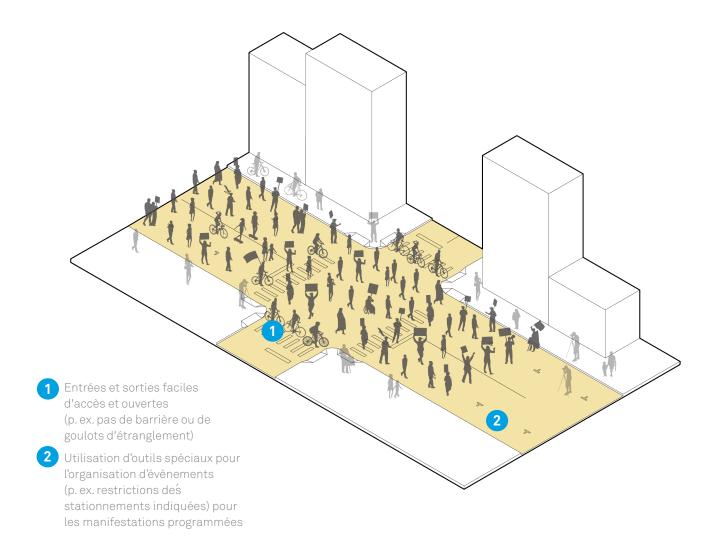
Wuhan, Chine

Les élèves font la queue pour entrer dans leur lycée à Wuhan en suivant les marquages au sol et leur température est contrôlée à l'entrée.





RUES POUR MANIFESTER



Faciliter l'accès sécurisé aux espaces publics pour les manifestations et les rassemblements en tant que droit civique fondamental.

CONTEXTE

- Parcs, rues et places emblématiques généralement utilisées pour les manifestations ou les rassemblements.
- Espaces publics et rues du quartier à l'écart.
- Grandes rues et ponts ; lieux ayant une signification communautaire ou historique.

CALENDRIER: Plusieurs heures ou jours.

DURÉE: Plusieurs jours, semaines, mois.



Photo:@clarendipity

Minneapolis, Minnesota, États-Unis

À Minneapolis, des membres de la communauté et des artistes locaux honorent la mémoire de George Floyd, tué par la police. Des organisations locales proposent de l'eau et du désinfectant aux manifestants et aux résidents se trouvant à proximité.





Politique + mobilisation

- Réaffirmer le rôle légitime des places publiques et des rues comme lieu de manifestation et de protestation, même pendant la pandémie.
- Fixer et communiquer des objectifs clairs pour la gestion sur le site, apaisant le conflit, permettant de se déplacer librement et répondant aux besoins médicaux/de sécurité pour tous.
- S'assurer que les obligations d'autorisations/de notification préalables ne pénalisent pas les manifestations spontanées ou les personnes occupant la chaussée dans le cadre d'une action civique
- S'assurer que le personnel déployé sur le site porte les équipements conformes aux recommandations de santé publique pour prévenir la transmission du virus entre eux et aux autres personnes situées à proximité.

Approche conceptuelle

- Garantir la sécurité des manifestants, des professionnels de santé, des journalistes et des observateurs légaux en laissant suffisamment d'espace pour la distanciation physique.
- Respecter la liberté de mouvement des participants tout au long du parcours ainsi qu'aux intersections, aux points de pause, etc. afin d'éviter les engorgements ou d'éviter de forcer les participants à se retrouver dans des espaces confinés.
- Déployer du matériel lourd (ou des véhicules fixes) en temps réel tout au long du parcours de la marche pour prévenir les violences de la part des véhicules motorisés et les conflits.
- Prévoir des véhicules de service d'urgence médicale plus petits et manœuvrables plus facilement et éventuellement des véhicules de collecte des déchets, qui peuvent également servir de réceptacle pour l'enlèvement des débris.
- S'assurer que le matériel ou les véhicules sont flexibles pour pouvoir sortir facilement et en toute sécurité en cas d'urgence.
- Laisser des écarts pour éviter les goulots d'étranglement ou les agglutinations.
- Si des manifestations sont repérées/en cours :
 - Rendre piétonnier l'espace du rassemblement et retirer les barrières amovibles.
 - Communiquer les changements d'itinéraire ou d'arrêts pour les transports en commun, les vélos/trottinettes en libre-service, le covoiturage, etc. afin de garantir que les travailleurs essentiels et les résidents ont des solutions alternatives.
 - Reconfigurer l'aménagement temporaire pour garantir la sécurité et l'accès des participants.

Pratiques de gestion

- Coordonner la logistique sur le site avec les prestataires de services sociaux comme les travailleurs sociaux, les ambulanciers ou les pompiers.
- Mettre au point les plans de déviation et mettre à jour les données dans l'application pour les itinéraires et les arrêts de transports en commun concernés, de même que lors de la fermeture d'une rue principale.
- Éviter les stratégies de gestion de la foule qui impliquent la nécessité de détentions, telles que des zones interdites, des couvre-feux et des points d'accès/de sortie désignés.
- Adapter les besoins de stationnement et fournir des informations claires aux commerces et aux résidents.
- Revoir périodiquement les accords interservices et les directives pour les employés au regard des valeurs des services, des objectifs communs et des recommandations de santé publique.



Photo:@seinahpets

Seattle, Washington, États-Unis.

Des manifestants à Seattle bloquent un carrefour avec leurs vélos, ce qui permet au groupe qui se trouve derrière eux de se déplacer en toute sécurité.



Photo:@longfellowfilms

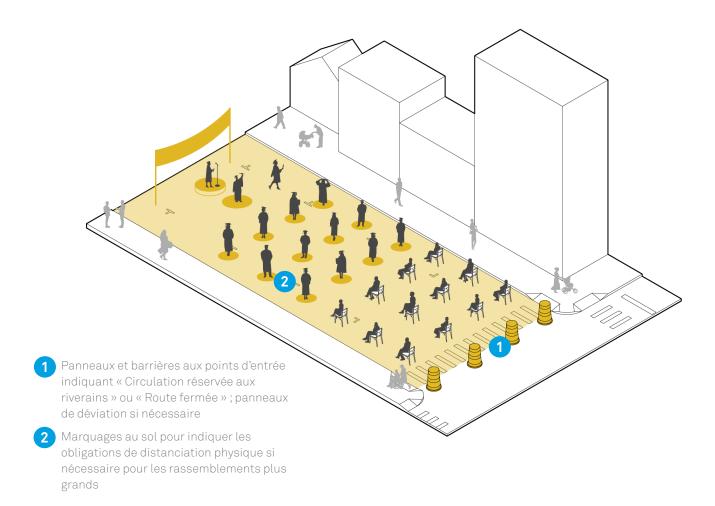
Katmandou, Népal

Des manifestants se rassemblent près de la résidence officielle du Premier ministre au Népal.





RASSEMBLEMENTS ET ÉVÈNEMENTS



Fermer totalement ou partiellement des rues pour fournir un espace extérieur pour accueillir les rassemblements culturels, religieux ou civiques.

CONTEXTE

- Rues résidentielles peu fréquentées, allées ou rues piétonnes.
- Rues commerçantes ou autres axes sans transports en commun.
- Rues à plusieurs voies à faible trafic
- Des parkings en surface, qu'ils appartiennent à la ville ou à un établissement privé.

ÉTAPES CLÉS

- Installer des barrières de contrôle de la circulation temporaires et des panneaux « Circulation réservée aux riverains » ou « Route fermée » selon le type de fermeture appliquée.
- Désigner le service ou les membres du service de l'ordre chargés d'installer et de surveiller les barrières pendant les évènements.
- Garantir l'accès aux véhicules de livraison essentielle et d'urgence.

CALENDRIER: Plusieurs jours ou une semaine.

DURÉE: Plusieurs heures, jours, semaines.



Photo: Thierry Gouegnon/Reuters

Abidjan, République de Côte d'Ivoire

Des musulmans dans le quartier d'Adjame participent aux prières pour fêter la fin du ramadan.





- Créer/modifier et faire connaître des applications simples pour permettre aux institutions culturelles, religieuses et civiles de mettre en place des fermetures de rues si nécessaire. Utiliser des applications pour prévoir les besoins en matière de gestion des rues. Inclure tous les besoins, responsabilités et coûts de gestion de la collecte des ordures pour chaque plan type de gestion d'événement.
- Définir et communiquer des critères de fermeture spécifiques, notamment : capacité d'accueil de la rue et vitesse de circulation, juridiction, disponibilité d'autres espaces extérieurs, présence d'itinéraires de transports en commun ou de vélos, utilisation des terrains adjacents, fréquence, heure, etc. Indiquer clairement les types d'organismes pouvant bénéficier d'une utilisation temporaire des rues.

Mobilisation

- Communiquer les possibilités de fermetures de rues et d'évènements à travers les groupes culturels, les églises, les associations de quartier ou autres organisations de quartier résidentiel et les groupes de commerçants.
- Consulter à l'avance le calendrier des jours fériés, des évènements artistiques et culturels et des fêtes de quartier afin de mobiliser les groupes concernés.
- Établir des partenariats avec les parties prenantes, les associations militantes et les associations d'entraide pour diffuser des messages.
- Consulter la population pour déterminer les principaux obstacles ou difficultés liées aux sensibilités culturelles, aux aménagements, aux programmes ou à la sélection des tronçons de rues.

Aménagement + mise en œuvre

- Utiliser les critères établis lors de la planification pour confirmer les intersections/rues à fermer totalement ou partiellement à la circulation automobile.
- Placer une séparation légère pour bloquer partiellement les rues et indiquer leur utilisation restreinte et la réduction de la vitesse dans les tronçons fermés partiellement (10-15 km/h).
- Utiliser des panneaux temporaires « Circulation réservée aux riverains », « Route fermée » ou « Nouveau sens de circulation à ... mètres », qui peuvent être fixés à des barrières de contrôle de la circulation ou à des chevalets de signalisation si nécessaire.
- Mettre en place des marquages au sol pour indiquer la distanciation physique à respecter (si possible).
- Prévoir d'autres matériels et éléments de contrôle de la circulation qui peuvent être adaptés à ce type de rassemblements (zones dépose-minute, zones de scène, etc.).

Suivi

- Critères clés : réaliser des mesures régulières aux « heures d'affluence » et des observations empiriques pour garantir le respect d'une distance physique sûre.
- Surveiller et signaler toute défaillance du contrôle de la circulation (panneaux, barrières, etc.).
- S'assurer que l'aménagement et les recommandations opérationnelles respectent les recommandations et les normes sanitaires locales, régionales et nationales.



Photo: Kisha Bwenge



Photo: Michael Cavazos/News-Journal Photos

New York, État de New York, États-Unis.

Les invités se tiennent à une distance physique appropriée lors d'une cérémonie de mariage tenue en plein air alors que la salle de mariage de la mairie est fermée.

Longview, Texas, États-Unis.

L'école catholique St. Mary a remis les diplômes à sept élèves de dernière année à la fin de l'année scolaire 2020 dans le cadre d'une cérémonie restreinte.



