

**GUIDE MÉTHODOLOGIQUE  
POUR LA TRANSFORMATION DES RUES ORDINAIRES**

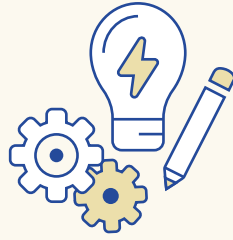


**ADEME**

**Richez\_Associés**

**Franck Boutté Consultants**

**Leonard**



Préparer

# COMPRENDRE



L'existant

## Diagnostic Sensible

Synthèse des **attentes**  
et des **besoins**

## Diagnostic technique

Moyens : Données d'entrée  
Livrable : **Bilan de l'état initial**

Compréhension empathique

Diagnostic

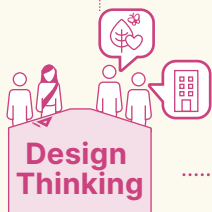
## Orientations de transformation

Spatialisation des besoins

Paramètres et facteurs d'évaluation

Leviers d'action

Objectifs



Design Thinking

Définition

→ Organiser



Cohérence entre les leviers d'action

Capacité de mobilisation des acteurs

Faisabilité technique et opérationnelle

**Priorisation de scénario**

**Le programme**



# ÉTAPE 2 : DIAGNOSTIC TECHNIQUE

---

Les résultats du diagnostic sensible sont mis en perspective par une étude technique structurée autour de paramètres à fort impact, proposant une évaluation précise de la rue étudiée, au prisme des cinq objectifs du projet.

Le diagnostic technique permet de mettre en exergue les potentiels latents et limites d'une rue donnée. L'objet du guide est de permettre à des maîtrises d'ouvrage potentielles, moins au fait des problématiques techniques, d'appréhender l'enjeu que constituent celles-ci à l'échelle de la rue considérée.

## Une approche multiscale

L'approche proposée est double : elle permet d'évaluer d'un côté et d'agir ou de prescrire de l'autre. Dans les deux cas, elle concerne différentes échelles, en ce qu'elle implique d'évaluer les performances de la rue pour définir le projet de transformation au regard d'objectifs et de spécificités urbaines, territoriales ou au-delà (SCoT, PLUI, PDD...), mais aussi agir à l'échelle de la rue elle-même afin de générer des bénéfices depuis cette même échelle jusqu'à l'échelle territoriale.

En effet, les enjeux de mobilité s'appréhendent à l'échelle des plans de circulation territoriaux, dont les flux locaux sont dépendants. En termes d'écologie, ce sont le climat territorial et les continuités de trames écologiques, à des échelles plus larges, qui influencent les situations locales. Les usages, quant à eux, sont souvent liés à la présence d'équipements à rayonnement plus ou moins étendu. De même, c'est à l'échelle territoriale que les mobilités et les usages sont reliés, par les potentiels d'attractivité, de polarité et d'accessibilité.

Le diagnostic foncier ajoute une couche de renseignements complémentaires qui permettent de cibler des zones stratégiques d'intervention à l'échelle locale.

## Une approche mêlant des actions *bottom-up* et *top-down*

L'action initiée à partir de la rue aspire à contribuer aux objectifs de résilience territoriale établis par les collectivités compétentes (réduction du phénomène d'îlots de chaleur urbains, gestion des eaux pluviales, préservation de la biodiversité), en même temps qu'elle poursuit des objectifs locaux de requalification de la rue concernée (mobilité, usages, qualités esthétiques, ambiances thermiques, visuelle ou sonore). La structure *bottom-up* de cette action est complémentaire des dispositifs d'action *top-down* induits par les politiques territoriales et les plans d'actions associés.

## Diagnostic mobilité

Parmi les enjeux particulièrement sensibles de la mutation de la rue, la question du maintien de l'accès riverain et celle du stationnement automobile. La Rue Commune doit apporter un champ de réponses désirables à ces questionnements légitimes. À ce titre, le diagnostic doit permettre de connaître et comprendre le fonctionnement des accès à l'axe et ses interactions avec le réseau de voirie et le contexte du stationnement dans le quartier. Cet état des lieux, résolument prospectif et multimodal, doit intégrer et synthétiser des informations très diverses : ressentis des usagers, comportements locaux, mesures et enquêtes, statistiques et tendances d'évolution des usages, perspectives de transformation du territoire...

Cette démarche se veut efficace et très pragmatique. **Réaliser un diagnostic spécifiquement ciblé sur les enjeux posés par la transformation de la rue** implique de rappeler le cadre.

### La rue concernée est éligible

La rue concernée présente un potentiel aisément modifiable ou bien répond déjà à un ensemble de critères qui limitent les enjeux de sa transformation à son strict périmètre ou aux rues voisines. Accueillant des fonctions secondaires pour les modes de déplacement voiture, transports en communs et vélo, elle joue de fait un rôle limité et exclusivement local dans le système d'accessibilité du territoire. Le périmètre du diagnostic est donc généralement limité au quartier traversé par la rue, dans un corridor d'environ 200 à 300 m de part et d'autre. De même, la question des quantités de trafic motorisé est a priori secondaire (ils sont déjà faibles et/ou aisément reportables).

### Circulation

Les principes directeurs de l'aménagement de la Rue Commune consistent, pour les circulations motorisées résiduelles (accès riverains, logistique de proximité, desserte urbaine...), en une voie apaisée à sens unique. Le sens pourra varier selon les séquences pour répondre aux enjeux d'accessibilité ou de maîtrise des trafics indésirables. Le diagnostic doit apporter des éléments de réponse à la question « Comment accompagner la mise à sens unique des séquences de la rue (et la maîtrise des volumes qui y circulent) ? ». On analysera donc le plan de circulation du quartier pour étudier les potentiels reports d'itinéraires d'accès aux différentes poches de stationnement.

→ **On étudiera avec attention les points suivants :**

- Les cheminements piétons et cyclables en lien avec les services à la mobilité (axes forts vélos, arrêts de transports en communs, parkings ou services d'autopartage, etc.), Dans le but de les améliorer le cas échéant ;
- les pôles générateurs de flux modes actifs particuliers tels que des équipements scolaires, sportifs ou culturels, les établissements de santé ou les stations de transports en communs structurants (métro, tram...) qui peuvent conduire à des usages spécifiques des espaces publics (pelotons d'usagers, usages statiques, publics sensibles, etc.) ;
- dans le périmètre élargi, l'offre et les usages du stationnement automobile (dans la rue, il s'agira d'identifier et de caractériser les accès aux parkings situés dans les espaces bâtis, à desservir) ;
- dans la rue, les points de desserte particulière devant se réaliser en véhicules motorisés ou non (livraisons et services à domicile, collecte des déchets, urgences et secours...), en caractérisant leur potentiel de mutualisation spatiale et/ou temporelle en vue d'optimiser les espaces à prévoir pour leurs arrêts ;
- le stationnement automobile, fréquemment ressenti comme un véritable frein à la transformation des rues, et souvent objet d'oppositions locales fortes. Pour rappel, en règle générale à l'échelle d'un quartier (200/300 m autour de la rue), la capacité de stationnement proposée dans une rue ne représente qu'entre 3 et 8% de l'offre totale dans un quartier (comprenant les parkings privés, parkings en ouvrage, rues voisines moins fréquentées, etc.). Pour encourager la suppression du stationnement, il est donc important d'utiliser des leviers tels que des abonnements, des tarifs, des mutualisations et d'améliorer la marchabilité pour accéder aux zones de stationnement, tout en conservant des arrêts de desserte de proximité dans la rue. Dans les métropoles, l'utilisation et la possession de la voiture individuelle diminuent déjà, et la Rue Commune peut accélérer cette tendance.

## Moyens

### → Acteurs

- Acteurs publics : services de la Métropole et de la commune, autorité organisatrice des mobilités (AOM).
- Acteurs institutionnels ou représentants : agence d'urbanisme, gestionnaires de parkings (exploitants, bailleurs sociaux, représentants de copropriété).
- Acteurs locaux / de terrain : associations ou représentants des riverains, des commerçants et des usagers, riverains gestionnaires d'activités génératrices de flux (entreprises, équipements culturels...).

### → Périmètre d'analyse

- Corridor de 200 à 300 m autour de la rue, à adapter pour y inclure (ou non) certains points particuliers du quartier (parking public, station de métro, parc...).
- Espaces publics (voirie, parkings...) et espaces privés, bâtis ou non (notamment stationnement privé, accessible au public ou à usage privé).

### → Acquisition des données d'entrée

**Données territoriales** (*open data*, INSEE, exploitation DGFIP bases de données, observatoires ou études spécifiques), généralement fournies par la Métropole, l'AOM ou l'agence d'urbanisme :

- occupation du territoire et spécifiquement de la rue : équipements, pôles générateurs... ;
- plan de mobilité du territoire, études préexistantes, etc. ;
- caractéristiques de l'offre des réseaux et services de transports (itinéraires vélo, transports en commun, réseau routier, stationnements automobiles, stationnements vélo, services d'autopartage, etc.) ;
- caractéristiques de la demande et des usages : fréquentation des réseaux (volumes globaux, répartitions hebdomadaire et journalière...) ;
- caractéristiques de la motorisation des ménages dans le quartier (plus petit découpage statistique disponible).
- caractéristiques de l'usage de la voiture en pour accéder au quartier (emplois, équipements...) : exploitation des parts modales moyennes (EMC<sup>2</sup>, INSEE sur le domicile-travail...) ;
- selon le contexte, on pourra également s'intéresser aux paramètres susceptibles d'influer sur la capacité de changer de comportement en matière de mobilité et de motorisation : niveau de revenus, taux d'activité, mobilité résidentielle, etc.

### **Données relatives au stationnement automobile :**

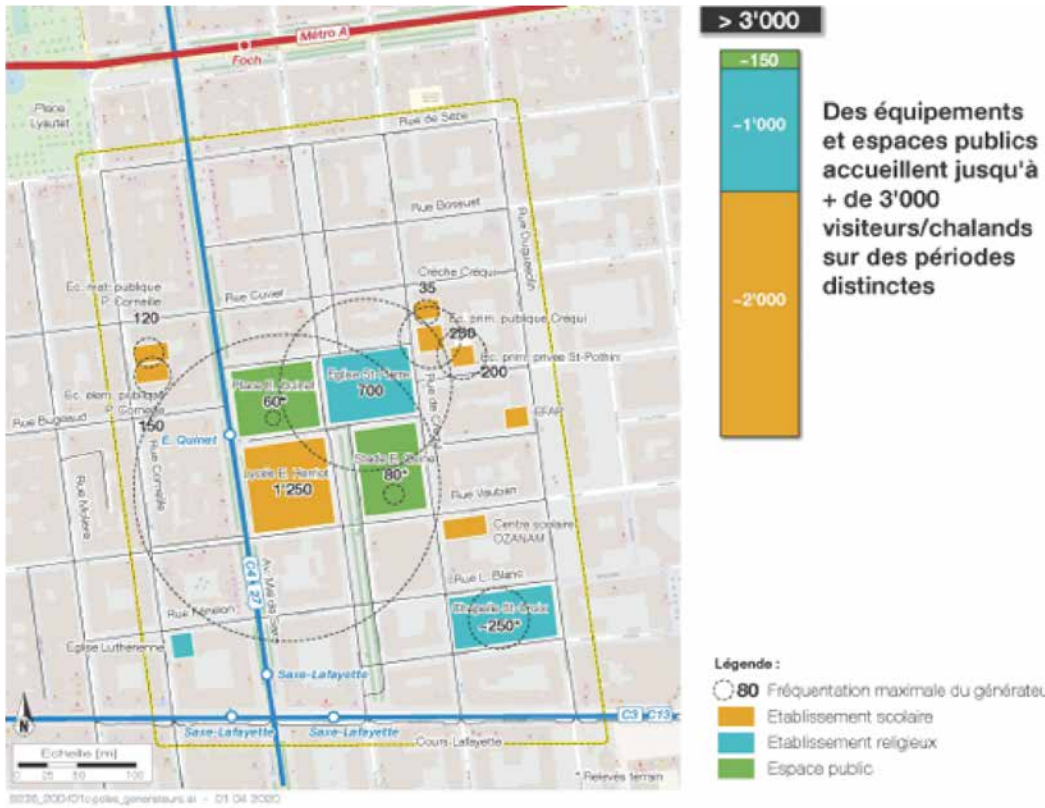
Celles-ci sont disponibles auprès des services gestionnaires (généralement la commune pour le stationnement sur voirie, la Métropole pour le stationnement dans les parkings) et peuvent être extraites d'études ou de statistiques pour ce qui concerne le stationnement privé (INSEE, DGFIP). En l'absence d'informations satisfaisantes ou si le sujet est fondamental, des enquêtes de terrain peuvent être menées pour mesurer certains paramètres et recueillir des éléments objectifs et récents à verser à l'analyse et au diagnostic sensible :

- caractéristiques de l'offre de stationnement (publique, privée) : capacité, localisation, modalités d'usage (tarifs, période...) ;
- caractéristiques de l'occupation du stationnement nocturne et diurne dans le quartier ;
- caractéristiques de l'occupation, de la nature des usagers (résidents, pendulaires, visiteurs...) et de la rotation sur les places publiques de la rue en projet ;
- contexte réglementaire en vigueur en matière de stationnement automobile et de stationnement vélo dans les nouvelles opérations ;
- visite in situ, observations et relevés à plusieurs périodes de la journée (heures creuses, heures de pointe, soirée...).

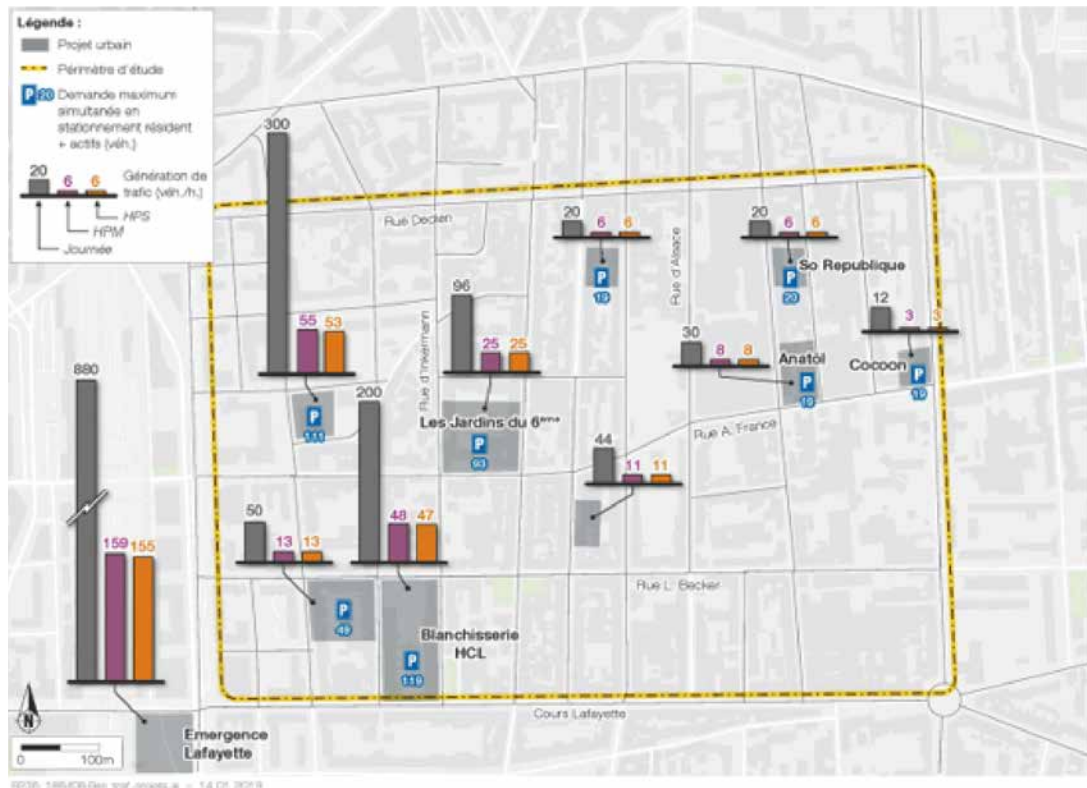
### → Analyse fonctionnelle actuelle et prospective

L'état des lieux doit permettre de dresser le bilan des forces, faiblesses, menaces et opportunités que présente la rue et de son environnement pour ce qui concerne la potentielle transformation des espaces et le déploiement de nouveaux usages :

- contexte sommaire et général de l'accessibilité au quartier et des comportements de mobilités associés (dont l'usage et la possession de voitures) ;
- analyses de l'accessibilité tous modes : Facilité pour les gens de se déplacer en utilisant différents moyens de transport, tels que la marche ; le vélo, les transports en commun ou la voiture. Cela implique d'examiner l'infrastructure, les réseaux, la demande, le fonctionnement intermodal, stationnements, services... dans la rue (approche précise) et dans le périmètre (degré de précision à adapter au contexte) ;
- analyses prospectives : quel(s) horizon(s) ? Quelles tendances ? Quels projets connexes ou s'appliquant à plus large échelle ?



→ Représentation des pôles générateurs de flux piétons à l'échelle d'un quartier  
 Source : Transitec.



→ Représentation des pôles générateurs de trafic à l'échelle d'un quartier  
 Source : Transitec.

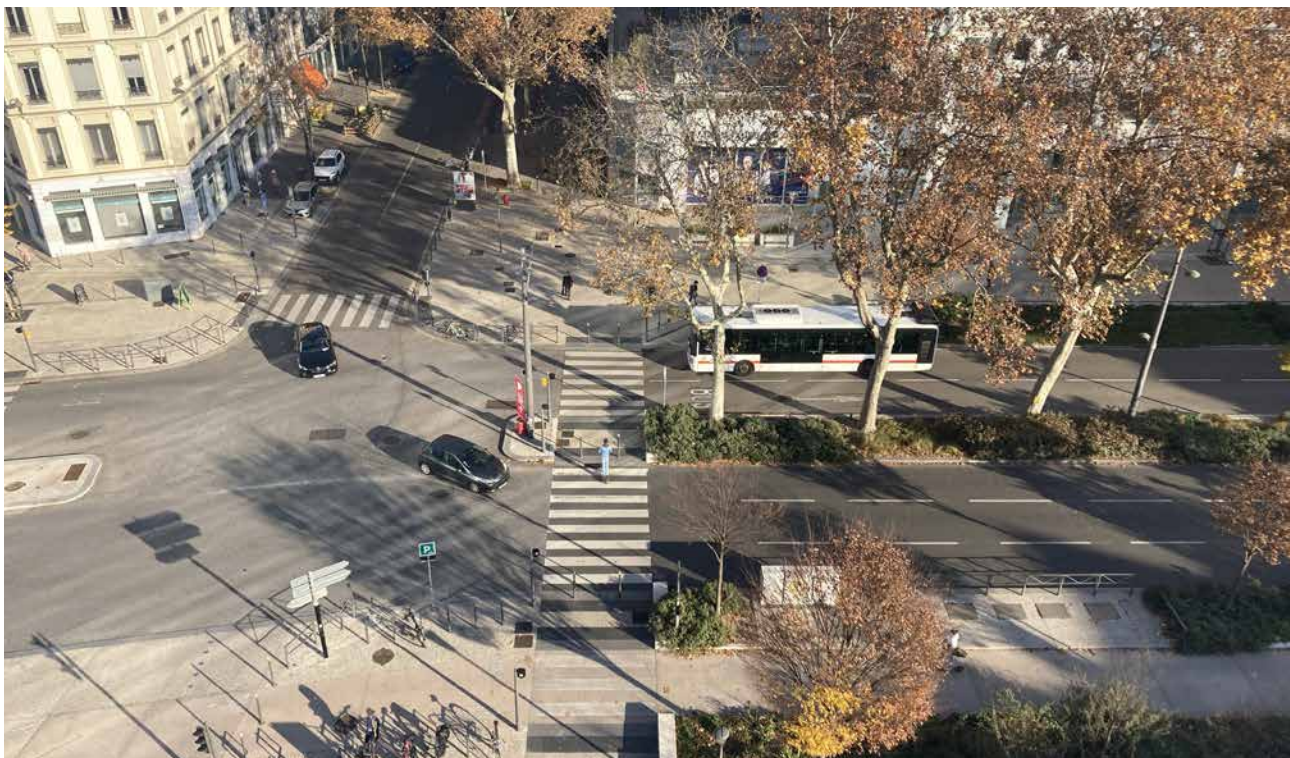
## Livrables

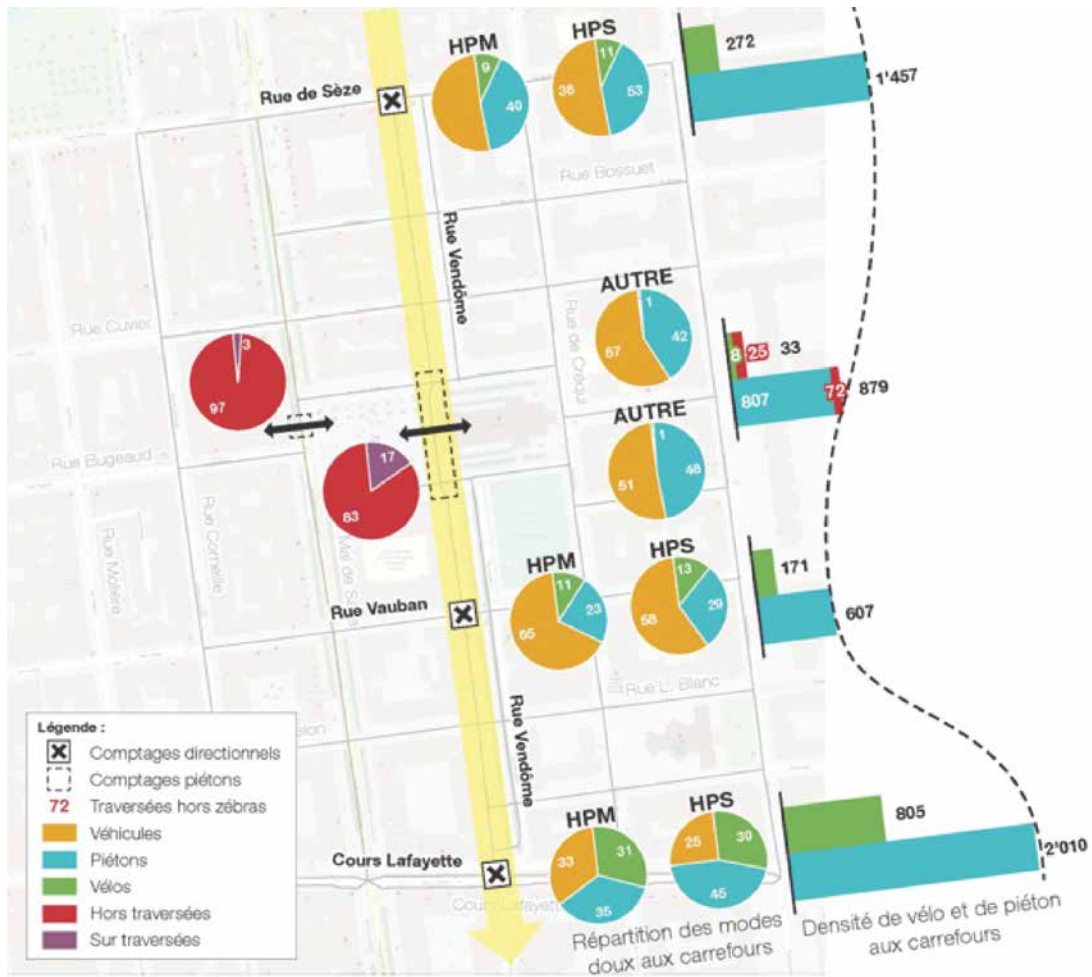
### → *Accessibilité tous modes*

- Principes d'accessibilité tous modes à la rue (traités, par exemple, au travers d'isochrones par mode) et mise en évidence des éventuelles carences ou points de vigilance (secteur de la rue plus éloigné des transports en commun, dénivelé, etc.).
- Plan de circulation multimodal référence (plan actuel et perspectives d'évolutions connues) : affectation des voies, principes de gestion des intersections...
- Cartographie et caractérisation (volumes, temporalité, typologie d'usagers...) des principales lignes de désir piétonnes et cyclables, des points de desserte particulière (accès PMR, secours, logistique urbaine) et des accès aux parkings riverains.
- Scénarios de plans de circulation multimodaux envisageables une fois rue transformée (sens uniques pour les véhicules motorisés, « apaisement » de la circulation), mise en évidence des nouveaux itinéraires d'accès routier aux différentes séquences de la rue et d'espaces disponibles pour l'accueil des lignes de désir identifiées pour les modes actifs.
- Localisation et caractérisation des points de vigilance (cohabitation entre usages dynamiques et statiques, risques de conflits entre modes, emprises réduites, flux ponctuellement ou temporairement importants, usagers sensibles, etc.).

### → *Stationnement*

- Bilan stationnement incluant :
  - ❖ un état des lieux de l'offre globale de stationnement et une caractérisation des impacts capacitaires de la suppression du stationnement au sein de la rue ;
  - ❖ un état des lieux de la demande globale de stationnement nocturne et diurne ;
  - ❖ un état des lieux de la demande de stationnement dans la rue : niveaux d'occupation, nature des usagers selon les horaires, nombre et typologies des usagers concernés, etc.

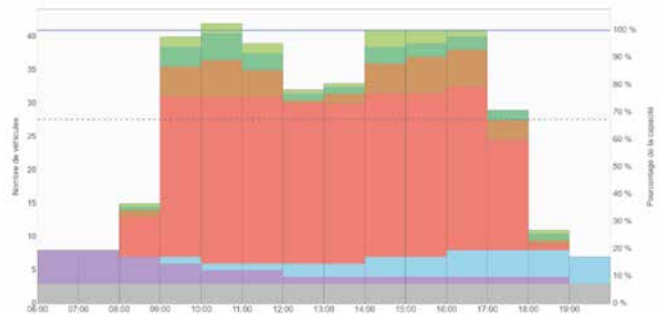
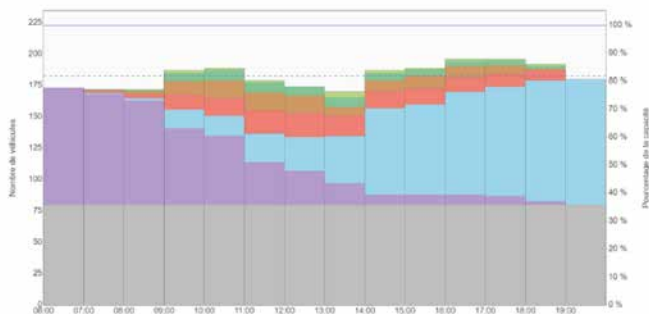




9236\_200408.PIETONS.ai - 01 04 2020

→ **Fréquentation des intersections par les différents modes**

Source : Transitec



→ **Exemples de représentation de la variation de l'occupation du stationnement et de la typologie des usagers sur une rue résidentielle et sur rue proche d'un pôle d'emploi : L'accompagnement ne doit pas viser les mêmes usagers dans les deux cas.**

Source : Transitec, réalisé avec le logiciel TICPARC