



Lettre d'information N°146 – Mai 2026

Mieux vivre en ville

Dans son récent Livre Blanc intitulé « *Mieux vivre en ville : l'ingénierie au cœur de la transformation des territoires* », SYNTEC Ingénierie (*lire en note 1*) relève dans l'édito de son président Michel KAHAN que : « *nos territoires affrontent aujourd'hui des défis multiples et profondément imbriqués : urgence climatique, transition énergétique, réindustrialisation, vieillissement des infrastructures, évolution des mobilités, sobriété foncière... À ces défis techniques s'ajoutent des attentes sociales, démocratiques, environnementales qui redéfinissent la manière même de concevoir l'action publique locale* ».

Les élections qui viennent de s'achever par la reconduction d'équipes municipales (à près de 85%) ou l'arrivée de nouvelles ont vu des candidats développer des politiques, voire des stratégies « *pour répondre à la complexité croissante des projets, orchestrer la multiplication des acteurs intervenant sur chaque projet, y adosser des enjeux aussi cruciaux que le financement, l'adaptation au changement climatique et la concertation* ».

SYNTEC Ingénierie note fort justement que c'est « *souvent à l'échelle communale, que se jouent aujourd'hui les grandes transitions : écologique, énergétique, numérique, industrielle et sociale. Les villes de toute taille sont à la fois les premières exposées aux crises et les premières capables d'y apporter des solutions concrètes* ».

Dans beaucoup d'échanges avant le premier et le second tours entre listes puis dans les conseils municipaux - qui se sont réunis depuis le 23 mars pour élire les maires - administrer et concevoir une ville « *apaisée et sûre* » a très souvent retenu l'attention des citoyens, qu'ils soient votants ou abstentionnistes, qui tous souhaitent « *une ville plus calme, plus respirable et plus lisible* ».

Sur ce thème, SYNTEC Ingénierie avance des propositions claires et somme toute assez simples :

1. apaiser l'espace public,
2. réduire les nuisances,
3. renforcer la sécurité,

que nous reprenons et développons ci-après.

1/ Apaiser l'espace public

Le syndicat des bureaux d'études techniques et cabinets d'ingénieurs-conseils rappelle que 67 % des Français disent se sentir souvent ou parfois inquiets dans l'espace public. Pour une part, traiter les "micro-conflits" d'usage quotidien dudit espace (abords d'écoles, arrêts et couloirs de bus, terrasses de café-restaurants, places publiques, pistes cyclables, trottoirs, etc), en intégrant mieux dans la conception et l'aménagement urbain les problématiques de nuisances qui leur sont liées.

D'autre part, rendre la ville agréable à vivre, belle et propre, où l'on ne se sent pas agressé par le bruit, la vitesse des véhicules où la largesse des trottoirs et la sécurisation des déplacements n'est pas un luxe, c'est l'objectif de la cohabitation apaisée.



Concrètement, un espace public apaisé est un lieu conçu pour que ses différents usagers (piétons, enfants, seniors, cyclistes, livreurs, automobilistes, etc) puissent utiliser le même espace physique sans entrer en conflit et en préservant la sécurité de chacun.

1.1 - Le "Code de la rue"

L'idée n'est plus de séparer strictement chaque mode de déplacement par des barrières, mais de créer des zones où la priorité est inversée.

- Zones de rencontre où la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons sont prioritaires partout, même sur la chaussée.
- Zones 30 km/h : Elles réduisent l'énergie cinétique en cas d'impact (*lire en note 2*), ce qui diminue drastiquement la gravité des accidents et encourage les cyclistes à s'insérer dans le flux.
- Plateaux traversants : Mettre la route au niveau du trottoir oblige les véhicules à ralentir et supprime les obstacles pour les personnes à mobilité réduite où les mamans avec poussette.

1.2 - Le design inclusif et universel

Un espace apaisé doit être accueillant pour les plus vulnérables en repensant la ville « à hauteur d'enfant ».

Si un enfant de 8 ans ou une personne de 80 ans peuvent s'y déplacer seuls, le pari est gagné.

- Mobilier urbain adapté : Des bancs fréquents pour le repos, des fontaines d'eau et des zones d'ombre.
- Suppression des "conflits d'usage" : Par exemple, éviter que les pistes cyclables rapides ne coupent brutalement un cheminement piétonnier sans signalétique claire. Autre exemple, interdire totalement les trottinettes électriques sur les trottoirs.

1.3 - La spécialisation de l'espace

L'espace public n'est plus seulement un lieu de passage, mais devient un lieu de destination.

En sus des zones piétonnes déjà créées dans de nombreux centre-villes depuis les années 1970-80, citons :

- Les rues des écoles reconnaissables par la piétonnisation des abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie pour sécuriser les enfants et les accompagnants tout en réduisant la pollution locale.

Cette démarche est naturellement applicable aux autres établissements scolaires et universités et à certains espaces où les flux sont préalablement analysés et les pratiques répertoriées afin de structurer des cheminements lisibles et continus. Ce peut être, par exemple, le cas d'un équipement sportif inséré dans la ville avec des flux entrée-sortie très importants sur des créneaux horaires restreints.

- La végétalisation comme levier d'apaisement et de confort climatique : Les haies, arbres et plantes ne sont pas que décoratifs.

Par le choix d'essences adaptées (faible allergénicité, ombrage, faible entretien, absence d'arrosage) ils servent de barrières naturelles contre le bruit et réduisent les îlots de chaleur.



1.4 - La médiation et la signalétique

Parfois, l'aménagement ne suffit pas, il faut y ajouter une culture de la courtoisie.

- Design actif : Utiliser des couleurs au sol ou des motifs pour indiquer naturellement où passer ou ralentir.
- Clarté visuelle : Moins d'espaces et panneaux publicitaires pour réduire la charge mentale des usagers et leur permettre de se concentrer sur les interactions humaines ou celles avec les véhicules.

2/ Réduire les nuisances

Dès leur source, quelles qu'elles soient.

2.1 - Le bruit et la qualité de l'air

60 décibels : c'est l'exposition sonore moyenne dite "bruit de fond" que doit supporter près d'un habitant sur deux en ville.

La densification urbaine, que vise à réduire la trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN – *lire en note 3*), accentue les nuisances sonores si les aménagements ne sont pas repensés. Ainsi, une rue à fort trafic, avec klaxons et deux roues bruyants, génère un niveau sonore entre 70 et 80 décibels. En se souvenant que l'échelle sonore n'est pas linéaire mais logarithmique, cela signifie que 70 dB est 10 fois plus intense que 60 dB, et non pas juste un peu plus fort comme le croit souvent les gens.

Réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air sont deux défis indissociables : la source principale est souvent la même (le trafic routier), et les solutions de l'un bénéficient généralement à l'autre. Pour agir efficacement en ville, l'approche doit être transversale, mêlant urbanisme, technologie et changements de comportement des usagers.

Comme dit ci-dessus, le trafic routier est responsable de la majorité du bruit urbain et d'une part critique des polluants (CO₂, NOx et particules fines).

Ainsi, agir sur la mobilité est le levier principal avec des concepts clairs comme :

- Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) : Restreindre l'accès aux véhicules les moins polluants réduit drastiquement les émissions de gaz et, souvent, le bruit (les véhicules récents étant plus silencieux).
- La ville du quart d'heure : En favorisant la proximité des services et des loisirs, on réduit la dépendance à la voiture au profit de la marche et du vélo, supprimant la nuisance du trafic à sa source.
- Électrification des véhicules et logistique urbaine : Encourager la mobilité électrique quasi silencieuse à basse vitesse pour les vélos et les scooters, les transports en commun, les véhicules autorisés (vignettes Crit'Air 0) et les véhicules de livraison, y compris par vélos-cargos pour désaturer les centres-villes, notamment piétonisés. Néanmoins, en attendant l'électrification du parc national, il convient pour éviter toute levée de boucliers de ne pas fermer l'espace aux véhicules un peu moins vertueux comme ceux détenteurs de vignettes Crit'Air 1 et 2.



- Lutte contre le bruit des véhicules : Un scooter débridé, une moto en échappement quasi libre, un camion hors des normes sonores doivent être identifiés et sanctionnés (*lire en note 4*). Même si ce n'est pas facile, c'est une demande forte et récurrente des citoyens.

Par ailleurs, le bruit dû à la circulation provoque à maints égards des dommages pour la santé humaine. Il est avéré que de longues expositions au bruit sont souvent le facteur déclenchant un stress mental, un épuisement des réserves corporelles, des perturbations des fonctions régulatrices des organes et, partant, des répercussions sur leur efficacité. Le bruit urbain nocturne (même s'il ne vous réveille pas totalement) fragmente les cycles du sommeil. Ainsi selon l'ADEME, environ 25% des européens voient leur qualité de sommeil dégradée par le bruit des transports.

Un citoyen mal reposé est statistiquement plus sujet à l'anxiété et à l'agressivité le lendemain.

2.2 - L'urbanisme comme bouclier et filtre

La forme même de la ville peut amplifier ou limiter les nuisances. Par exemples :

- Les revêtements de chaussée innovants : L'utilisation d'enrobés phoniques poreux peut réduire significativement les bruits de roulement (*lire en note 5*) tout en limitant les poussières de pneus.
- Les forêts urbaines et les murs végétalisés : La végétation ne se contente pas de filtrer le CO₂ et les particules, elle agit comme un diffuseur sonore qui casse la réverbération du bruit sur les façades minérales ou en verre.
- Les terrasses végétalisées qui limitent la température dans les bâtiments et les îlots de chaleur.
- Les zones 30 km/h étendues : Réduire la vitesse de 50 à 30 km/h divise par deux la perception du bruit et fluidifie le trafic, limitant aussi les pics de pollution liés aux accélérations intempestives et les coups de frein brusques (particules éjectées par les plaquettes).

2.3 - Une planification intégrée

Après les élections de 2026, le rôle des maires dans la mise en œuvre des documents de planification est crucial notamment sur :

- Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) : Il doit être croisé avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour éviter les effets contraires (par exemple, un mur anti-bruit qui bloquerait la circulation de l'air et stagnerait les polluants).
- Gérer les trames : noire pour la gestion de l'éclairage pour permettre ou limiter l'obscurité, verte pour les corridors végétaux et bleue pour les cours et étendues d'eau sans oublier les corridors de silence qui, tous ensemble, servent de poumons à la ville.

3/ Renforcer la sécurité par l'organisation urbaine

Comme le rappelle SYNTEC Ingénierie dans son Livre Blanc, deux tiers des Français disent se sentir souvent ou parfois inquiets dans l'espace public. Ce sentiment d'insécurité est souvent lié à des facteurs urbains visibles : éclairage défectueux, enchevêtrement d'usages, signalisation insuffisante, mobilier ou façades dégradés, absence de repères ou de présence humaine ou à une somme de sensations ressenties plus difficiles à identifier car invisibles.



Renforcer la sécurité par l'organisation urbaine repose sur un concept-clé : **l'urbanisme de prévention**. L'idée n'est pas seulement de maintenir et surveiller l'existant, mais de concevoir et réaliser des espaces qui découragent naturellement la perte de repères, les accidents voire la délinquance, tout en créant ou renforçant le sentiment de sérénité, plus fort que le sentiment de sécurité.

3.1 - La visibilité et la surveillance naturelle

C'est le principe « *des yeux sur la rue* » que Jane JACOBS a énoncé dès 1961 (*lire en note 6*), lequel passe par la prévention de l'insécurité par le design environnemental.

Ou dit autrement, plus un espace est ouvert et habité visuellement, moins il est propice aux incivilités.

Cette prévention passe par :

- La mixité des usages : Éviter les zones monofonctionnelles (uniquement bureaux ou uniquement logements) qui deviennent des "*quartiers fantômes*" le soir ou le week-end. Des services et des commerces en rez-de-chaussée garantissent une présence humaine.
- Préserver voire agrandir les trottoirs : Un trottoir sécurisé ne repose pas uniquement sur sa configuration, la vidéoprotection et l'éventuelle surveillance policière pour assurer la sécurité de ses usagers, mais aussi, comme le dit JACOBS sur un « *réseau complexe, presque inconscient, de contrôles et de normes sociales développées par les passants eux-mêmes, et qu'ils tentent au maximum d'appliquer* ».
- La transparence architecturale : Privilégier des clôtures basses ou ajourées et des halls d'immeubles vitrés pour maintenir un lien visuel entre l'espace privé et l'espace public.

3.2 - La gestion des flux et le partage de la rue

La sécurité est aussi routière.

L'organisation urbaine doit protéger les plus vulnérables (piétons, cyclistes) en passant par :

- L'apaisement du trafic : en sus des recommandations formulées au chapitre 1 ci-avant comme créer des "zones de rencontre" où le piéton est prioritaire, généraliser le rétrécissement visuel des chaussées (via des bacs de fleurs sur la chaussée ou des avancées de trottoir) qui forcent naturellement les conducteurs à ralentir.
- Continuité des parcours : Éviter les impasses ou les passages souterrains isolés. Un réseau de rues maillé offre toujours plusieurs issues et évite les effets d'enclavement.

3.3 - L'entretien et la maintenance

L'aspect d'un quartier influence directement le comportement des usagers.

Il convient d'anticiper et de corriger cet aspect par :

- Une maintenance réactive : Un mobilier urbain dégradé ("*théorie des vitres brisées*") ou des graffitis non effacés envoient un signal de délaissement qui peut encourager la récurrence et l'accélération des dégradations.
- L'emploi de matériaux durables : Utiliser des matériaux résistants et faciles à entretenir et nettoyer pour que l'espace public reste ou semble neuf plus longtemps.



- Une signalisation engageante : Indiquer, par exemple, au citoyen que le bris de la vitre de l'abribus est bien enregistré et à quelle date elle sera remplacée tout en listant les mesures de sécurité utiles avant ledit remplacement.

3.4 - La végétalisation comme outil de sécurité

Contrairement aux idées reçues, une nature bien gérée en ville renforce la sécurité, réelle ou perçue par :

- La canalisation des flux : Les haies ou les massifs plantés servent de barrières naturelles douces pour empêcher les stationnements sauvages ou diriger les piétons vers les passages sécurisés.
- L'apaisement psychologique : De nombreuses études montrent que la présence de nature en ville réduit le niveau de stress et d'agressivité des citadins.

3.5 - L'usage de la technologie

L'organisation urbaine moderne intègre des outils numériques tels que :

- Les bornes d'appel d'urgence : Visibles et connectées directement au centre de supervision urbain (CSU).
- L'éclairage intelligent : Ne pas simplement éclairer fort, mais éclairer juste au bon moment et au bon endroit. Un éclairage blanc, dirigé vers le sol et les zones de circulation, renforcé au-dessus des passages piétons et des croisements, permet de mieux identifier les objets, les véhicules, les passants et les reliefs, réduisant ainsi les zones d'ombre anxiogènes. L'éclairage à la demande des zones résidentielles est à étudier au cas par cas.
- La vidéoprotection augmentée : Utilisée non pas comme un outil unique, mais comme un complément d'aide à la décision et à l'aménagement pour couvrir les angles morts et compléter l'expertise des opérateurs humains du CSU tout en palliant leur fatigue au travail (*lire en note 7*).

En résumé de ce paragraphe, les élus et les décideurs en charge de ces problèmes doivent toujours avoir à l'esprit les "3 P" de la sécurité urbaine qui guident les solutions à mettre en œuvre :

- 1. Prévisibilité** : L'usager doit comprendre immédiatement où il est et où il va.
- 2. Partage** : Un lieu occupé par tous doit être et rester un espace protégé par et pour tous.
- 3. Propreté** : Un espace bien entretenu inspire le respect et la vigilance collective.

4/ Être innovant et inventif

Dans un contexte de sobriété foncière, les opérations de renouvellement urbain vont devenir de plus en plus courantes. Leur très grande diversité, leur coût élevé, les risques qu'elles présentent ainsi que le déplacement de la création de valeur que ces opérations impliquent, doivent amener la plupart des acteurs de l'aménagement, dont les élus, et ceux de l'immobilier à se repositionner et à travailler différemment ensemble dans cet objectif que doit être "la ville apaisée".



Si cette note d'information succincte éveille des attentes ou des questions au sein de votre entreprise ou de votre organisation, DCR Consultants se tient à votre disposition pour accompagner votre réflexion vers ce que le marché attend et ce qui pourrait vous être profitable.

Cordiales salutations.



Denis CHAMBRIER

Consultant Senior

denischambrier@dcr-consultants.com

Mobile : 06.7777.1883

Note 1 : [Syntec Ingénierie](#)

Note 2 : $(E_c = \frac{1}{2}mv^2)$

Note 3 : [Vie-publique.fr_ZAN](#)

Note 4 : [Règlement de l'UE concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et les silencieux d'échappement](#)

Note 5 : Une diminution de 5 dB(A) représente une réduction significative du bruit perçu. Sur le plan énergétique, cela correspond à une division par environ 3 de l'énergie sonore émise par la circulation. Concrètement, un gain de 5 dB(A) est du même ordre de grandeur que celui obtenu par une réduction très importante du trafic sur un axe, de l'ordre de deux tiers, par exemple via un report partiel de circulation sur un itinéraire alternatif.

> [Cerema-retours d'expériences enrobés phoniques](#)

Note 6 : [Déclin et survie des grandes villes américaines 1961](#)

Note 7 : ci-après article paru dans le Journal des Départements de février 2026

Et pour en savoir plus sur la ville apaisée > [Webinaire du CEREMA 03/02/2022](#)



Vidéosurveillance algorithmique : un tournant opérationnel pour les collectivités

La décision récente de l'Assemblée nationale de prolonger jusqu'en 2027 l'expérimentation de la vidéosurveillance algorithmique marque une étape majeure pour les politiques publiques de sécurité. À l'approche de grands événements internationaux, dont les Jeux olympiques d'hiver de 2030, l'État et les collectivités territoriales doivent répondre à une attente croissante d'efficacité des politiques de sécurité publique, tout en respectant un cadre démocratique clair. Ce débat doit être abordé avec rigueur, loin des oppositions simplistes entre innovation technologique et libertés publiques.

La France dispose déjà d'un parc de caméras de vidéoprotection publiques, estimé à près de 100 000 pour les caméras de vidéoprotection de la police et des polices municipales. Dans les faits, l'immense majorité des flux vidéo ne sont que très partiellement exploités. Les opérateurs humains, même expérimentés, ne peuvent surveiller efficacement des écrans en continu sans perte d'attention rapide. Une étude du ministère de l'Intérieur a révélé qu'après 12 minutes de surveillance vidéo continue, un opérateur est susceptible de manquer jusqu'à 45 % de l'activité à l'écran et qu'après 22 minutes de surveillance, il manque jusqu'à 95 % de l'activité. L'enjeu, pour les collectivités, n'est donc pas tant d'augmenter le nombre de caméras que de rendre exploitables celles qui sont déjà déployées.

C'est précisément à ce niveau que la vidéo-intelligence trouve sa pertinence opérationnelle. Les technologies de vidéosurveillance algorithmique permettent d'assister les équipes de sécurité, d'améliorer les délais de réaction et de faciliter les investigations a posteriori. Elles n'automatisent pas la décision : elles renforcent la capacité d'analyse humaine dans un contexte de surcharge informationnelle.



Chez Orasio, entreprise européenne spécialisée dans l'intelligence artificielle appliquée à la vidéo, cette conviction est fondatrice. Les solutions développées par l'entreprise ont été conçues dès l'origine pour répondre aux besoins concrets des collectivités territoriales et des acteurs publics : s'intégrer aux systèmes existants, fonctionner en temps réel ou a posteriori, et respecter strictement le cadre réglementaire européen.

La prolongation de l'expérimentation jusqu'en 2027 ne constitue pas un blanc-seing technologique. Elle ouvre un temps d'évaluation indispensable, permettant de mesurer l'efficacité réelle des dispositifs et d'en contrôler les usages. Le RGPD et l'AI Act imposent des exigences élevées de transparence, de traçabilité et de protection des données. Ce cadre crée les conditions de la confiance, indispensables à toute technologie déployée dans l'espace public.

Les élus locaux ont une approche pragmatique de ces enjeux. Ils sont à la fois comptables de la sécurité quotidienne de leurs administrés et garants du respect des libertés individuelles. La vidéo-intelligence peut devenir un levier d'efficacité au service de l'intérêt général, à condition d'être déployée de manière proportionnée, contrôlée et souveraine.

Enfin, cette séquence parlementaire pose une question stratégique plus large : celle de l'autonomie technologique européenne. Le marché mondial de l'analyse vidéo est aujourd'hui dominé par des acteurs non européens. Construire des alternatives européennes crédibles, performantes et responsables n'est pas un choix idéologique, mais une nécessité opérationnelle.

La vidéosurveillance algorithmique est un outil puissant qui exige un haut niveau d'exigence politique, juridique et industrielle. À condition d'en garder la maîtrise, elle peut devenir un allié précieux des collectivités territoriales, au service d'une sécurité plus efficace et pleinement compatible avec les valeurs européennes.

