

La mutation des espaces publics à la suite de la crise Covid: comparaison entre Paris et Buenos Aires

Désirée Dherbassy

▶ To cite this version:

Désirée Dherbassy. La mutation des espaces publics à la suite de la crise Covid : comparaison entre Paris et Buenos Aires. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03358297

HAL Id: dumas-03358297 https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03358297

Submitted on 29 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers. L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.





La mutation des espaces publics à la suite de la crise Covid

Comparaison entre Paris et Buenos Aires Mémoire de recherche, sous la direction de Karine Basset



Désirée Dherbassy Soutenance tenue 09/09/2021

Résumé

Ce travail s'attache à analyser les mutations des espaces publics métropolitains durant et après la crise de la Covid-19. Plus spécifiquement, nous observerons les transformations de deux capitales : Paris et de Buenos Aires.

Entre gestion d'urgence et accélération de politiques publiques déjà à l'œuvre, ce mémoire décrit la manière dont la crise à permis d'affirmer un nouveau paysage urbain, valorisant une humanisation de l'espace public au profit des mobilités douces.

This work aims to analyse the mutations of metropolitan public spaces during and after the Covid-19 crisis. More specifically, we will observe the transformations of two capitals: Paris and Buenos Aires.

Between emergency management and the acceleration of public policies already at work, this dissertation describes the way in which the crisis has enabled a new urban landscape to be affirmed, promoting a humanisation of public space in favour of soft mobility.

Este trabajo pretende analizar las mutaciones de los espacios públicos metropolitanos durante y después de la crisis de Covid-19. Más concretamente, observaremos las transformaciones de dos capitales: París y Buenos Aires.

Entre la gestión de la emergencia y la aceleración de las políticas públicas ya en marcha, esta disertación describe el modo en que la crisis ha permitido afirmar un nuevo paisaje urbano, promoviendo una humanización del espacio público a favor de una movilidad activa.

Mots clés

Espaces publics, pandémie, urbanisme tactique, mémoire, Désirée Dherbassy

Remerciements

Ce mémoire vient clôturer un cycle de deux années de master et un an d'alternance riches en apprentissage.

Mes plus sincères remerciements vont tout d'abord Madame Elodie Cuenca qui m'a suivie durant mon année d'apprentissage. J'ai beaucoup progressé professionnellement et acquis des compétences précieuses pour la suite de mon parcours.

Je remercie également Madame Karine Basset qui a été la directrice de ce mémoire.

Je tiens particulièrement à remercier les membres de la promotion du Master 2 d'Urbanisme et de Coopération Internationale l'Université d'Urbanisme et de Géographie Alpine pour leur soutien, leur aide et leur bienveillance durant cette année particulière.

Je remercie enfin ma famille et mes proches pour leurs encouragements, leur soutien et leurs précieuses relectures.

Table des matières

Ré	sumé		1
Mo	ots cle	és	1
Re	merc	iements	2
En	trée e	en matière	5
	1.	Définition	5
	2.	Introduction	8
	3.	Méthodologie de travail	14
	4.	Tableau des abréviations	15
l.	La	crise de la covid : restrictions de l'accès à l'espace public	16
/	4. L	a Covid 19, une crise fortement urbaine	16
	1.	Les mégalopoles, premières victimes de la crise sanitaire	16
	2.	Les mégalopoles, des territoires résilients face aux crises ?	21
ı	3. L	a crise sanitaire en France et à Paris	25
	1.	Une crise sanitaire nationale	25
	2.	La crise sanitaire à Paris	29
(C. L	a crise sanitaire en Argentine et à Buenos Aires	33
	1.	Contexte de Buenos Aires	33
	2.	Un confinement long à Buenos Aires	34
II.	Des	s stratégies identiques pour répondre à la crise covid	39
,	A. lı	mpacts des restrictions sur les usages de l'espace public	40
	1.	Développement de la marche à pied	40
	2.	L'espace public pour se défouler	42
ı	3. A	ménagements post confinement	44
	1.	Assurer la distanciation sociale après le confinement en piétonnisant	45
	2.	Vers de nouvelles mobilités	49
III.	Δ	ménagements inédits ou continuité	54
,	4. L	'espace public, un outil ancien en faveur les politiques environnementales?	54
	1.	Les années 1970, développement du tout voiture	54
	2.	Vers une dépriorisation de l'automobile ?	56
	3.	Améliorer l'environnement public et diversification des mobilités	57

	4.	Affirmation des tendances en faveur des mobilités douces et de la création d'un	
	esp	ace apaisé	61
В	L	e confinement offre une opportunité pour expérimenter	65
	1.	Rôle accélérateur de la crise	65
	2.	La ville du quart d'heure à Paris	66
	3.	Transformation de l'espace public en faveur d'un environnement apaisé	68
Con	clus	ion	72
Ouv	ertu	ıre	73
Bibl	iogr	aphie	75
Α	. L	ittérature Scientifique	75
В	L	ittérature grise	76
C	. A	rticle de journal	77
D	. C	Communiqué de presse	80
E.	C	Conférences	81

Entrée en matière

1. Définition

La notion centrale de ce mémoire est dédiée à « l'espace public ».

Une grande partie des auteurs (Casillo; Lévy, Lussault etc.) s'accorde à définir la notion d'espace public comme étant très polysémique et transversale. En effet, elle peut être utilisée à la fois dans le langage courant, comme dans le langage universitaire. De ce fait, approcher cette notion est rendu plus difficile, sa manipulation est complexifiée.

Cette polysémie est issue de la confusion qui existe avec la notion de « sphère publique ». Les notions de *sphère publique* et *d'espace public*, bien que distinctes, renvoient toutes deux au lien social qui unit les citoyens. La « sphère publique » est un concept inventé par le philosophe allemand Habermas. Il désigne un « espace matériel et immatériel des relations dialogiques entre les individus et les groupes au sein d'une société. ¹» Il s'agit d'un espace qui rassemble les citoyens pour dialoguer. La conception de la sphère publique telle que le théorise J. Habermas peut être comparée au concept de « mythologie spatiale », que l'on retrouve dans les travaux de J. Lévy et M. Lussault. Cette notion renvoie à l'imaginaire collectif de l'agora grecque, cette grande place où se rencontrent les citoyens et qui tient lieu de centre politique, économique et social de la cité. Lévy et Lussault définissent la mythologie spatiale comme « le cadre matériel idéal de la réalisation parfaite de la discussion citoyenne, libre et équitable² ». C'est ce lien qui explique pourquoi, encore aujourd'hui, l'espace public est associé à un « espace vertueux de la citoyenneté³ ». H. Arendt conceptualise également l'espace public en se référant à l'histoire grecque et aux représentations issues de l'agora. La philosophe y voit un espace d'égalité où la diversité des citoyens est représentée et acceptée.

L'espace public est, quant à lui, un concept géographique et physique. Il est accessible à tous les citoyens et permet de refléter la diversité de la société urbaine. Par exemple, un

¹ Habermas, J. (1989). L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise (Vol. 5). Payot.

² Lévy, J., Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.

³ Ibid

boulevard, un trottoir, un parc sont autant d'éléments qui forment l'ensemble des espaces publics d'une même ville. Ce sont des lieux de rencontre qui permettent la création d'un lien social.

C'estdans les années 1970 que cette notion apparait dans le champ de l'urbanisme, mêlant à la fois les espaces physiques urbains comme les rues, les places et les notions de philosophie politique. Selon Antoine Fleury⁴ l'enjeu est de créer une vie sociale en mêlant la diversité des sociétés urbaines.

L'un des concepts urbains qui s'est le plus exercé durant et après les différents confinements est « l'urbanisme tactique ».

C'est un concept « militant et citoyen » qui s'est développé dans les années 60 au Etat Unis. Il vient en opposition à l'urbanisme plus traditionnel qui se met en place sur le long terme est prévu pour durer longtemps. L'urbanisme tactique est caractérisé par sa rapidité d'exécution et par sa nature souvent éphémère. Il s'agit, par exemple de peindre une piste cyclable, de bloquer l'entrée d'une rue à l'aide de ballots de pailles ou d'installer des chaises et transats dans un espace public pour créer un lieu de rencontre. Ce concept se définit par sa facilité et sa rapidité de réalisation dans l'espace public.

Mathieu Chassignet, ingénieur des mobilités durables à l'Agence de la Transition Ecologique Ile de France, décrit l'action de l'urbanisme tactique sur l'espace public comme une « expérimentation, l'espace public devient un laboratoire urbain, on teste des choses et on voit si ça peut créer de nouveaux usages, si les gens se les approprient. ⁵» Il se développe de plus en plus à partir des année 2000, vers une transition post-automobile.

⁴ Fleury, A. (2009). *Espaces publics et environnement dans les politiques urbaines à Paris et à Berlin*. Annales de géographie, 669, 522-542. https://doi.org/10.3917/ag.669.0522

⁵ Schaub, C., & Chassignet, M. (2020, 3 mai). *Avec l'urbanisme tactique, l'espace public devient un terrain d'expérimentation*. Libération. https://www.liberation.fr/france/2020/05/03/avec-l-urbanisme-tactique-l-espace-public-devient-un-terrain-d-experimentation 1787238/

Ce concept a connu un regain d'activité durant cette période de crise sanitaire puisque la gestion des espaces publiques a dû se faire dans l'urgence.

Le 11 mars 2020, l'OMS a déclaré à propos de la crise sanitaire de la covid-19 « pouvait être qualifiée de pandémie » et qu'il « s'agit de la première pandémie causée par un coronavirus ».

La crise sanitaire que nous allons étudier est donc une pandémie, qui vient du grec « pan » qui signifie « tout » et de « demos » qui veut dire « peuple, population » est qui se réfère à une épidémie de grande ampleur.

Il apparait pour la première fois en 1666, dans un ouvrage du Docteur Harvey, peu de temps après l'épidémie de la grande peste de Londres en 1665.

Selon D. Morens, G.Folkers et A. Fauci dans leur article « What is a pandemic ? ⁶», nous pouvons réussir à identifier quatre points communs essentiels à toutes les pandémies.

Tout d'abord, la diffusion et l'expansion territoriale de la maladie qui doit « s'étendre sur de vastes zones géographiques »⁷. En effet, pour qu'une crise sanitaire soit une pandémie, elle doit être présente sur une grande partie des territoires. Dans le cas de la covid-19, elle est aujourd'hui présente sur tous les pays du monde.

Ensuite, prendre en compte le déplacement de la maladie. En plus de la présence répandue géographiquement, le concept de pandémie implique un mouvement, une transmission parfois soudaine de la maladie.

La propagation des pandémies est par nature, très agressive et exponentielle. Un fort pourcentage de la population peut se trouver, sur un temps court, contaminé.

Enfin, le caractère nouveau de la maladie contre laquelle l'immunité collective ne sait pas y répondre.

⁶ Morens, D., Folkers, G., & Fauci, A. (2009). What is a Pandemic?

⁷ Gozlan, M. (2020, 17 mars). *Pandémie : histoire d'un mot et d'un concept*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/blog/realitesbiomedicales/2020/03/17/pandemie-histoire-dun-mot-et-dun-concept/

Ainsi la crise de la covid-19 est bien une pandémie. Tous les critères identifié par les scientifiques se présentent : le coronavirus s'est déplacé de la Chine sur tous les autres continents, il a donc une présence géographique, puis, la nature agressive du virus qui a paralysé les systèmes de la santé et enfin son caractère inédit en font une pandémie.

2. Introduction

Le choix du sujet de ce travail de mémoire ainsi que sa réalisation ont été influencés par deux éléments de ma vie personnelle. Je fais ici référence à mon expérience professionnelle au sein de la Délégation des Relations Internationales (DGRI) de la Ville de Paris où j'ai réalisé une alternance durant 1 an, ainsi qu'au contexte inédit dans lequel les espaces urbains ont été plongés depuis le début de la crise sanitaire de la covid-1. Un contexte dont j'ai pu ressentir l'impact à la fois par ma simple présence au quotidien dans ces ditsespaces, mais aussi grâce à ma formation universitaire en urbanisme.

Au cours de mon alternance à la DGRI de la Ville de Paris, ma mission principale était de travailler sur un projet de coopération urbaine entre la ville de Paris et la municipalité de Bethléem (Palestine). Ce projet avait pour objectif la réinvention des espaces publics au profit des mobilités douces. En effet, les comportements de mobilités bethléemitaines sont dominés par l'usage de la voiture individuelle et ce même sur de très courtes distances. Ainsi, 80 % de la part modale est véhiculée et 75 % des trajets automobiles sont de 2 km, et 35 % d'un kilomètre. La part modale de la marche est seulement de 9 %. La part cyclable quant à elle est presque inexistante. L'espace public pâtit de cette sur-représentation automobile puisque les trottoirs et les espaces de vide sont immédiatement conquis par le stationnement des voitures, ce qui laisse une place moindre pour les usagers piétons et, plus largement, pour tous les autres types de mobilités. Ces questions de répartition des usages dans l'espace public m'ont beaucoup interrogée et m'ont poussée à questionner les pratiques et usages dans mon espace proche, à savoir, la ville de Paris.

Aussi, débuter ce projet de coopération a fait germer en moi un questionnement global sur le rôle des espaces publics. En effet, comment la répartition des usages dans l'espace public influence-t-il les pratiques qui y sont observées et dans quelle mesure le contexte urbain influence-t-il la mutation de ces derniers ?

Le second facteur qui a influencé mon questionnement est lié au contexte sanitaire dans lequel le monde évolue depuis bientôt deux ans. Ayant commencé mon alternance en septembre 2020, c'est-à-dire, trois mois après la fin du premier confinement et un mois avant le début du second, j'ai pu observer et vivre à Paris de nombreuses transformations qui ont affecté l'espace public. Le rythme de vie de la population parisienne a été durablement impacté par les effets de la crise covid : généralisation du télétravail, restriction des libertés de sortie, fermeture de tous les lieux non-essentiels (la plupart des commerces, les lieux dédiés au loisir etc.) on fait émerger de nouvelles pratiques et ont favorisé l'émergence de nouveaux comportements à Paris.

C'est donc à la fois ce contexte particulier de crise sanitaire fortement urbaine et cette expérience professionnelle internationale de travail sur les espaces publics qui ont fait naître mon intérêt sur la transformation des espaces et du rôle du contexte dans ces mutations.

Au cours de mon expérience professionnelle, j'ai également eu l'opportunité de travailler sur des projets de coopération présentant l'expertise parisienne concernant la gestion urbaine de la crise. J'ai pu en outre assister à des conférences qui proposaient des solutions et orientations d'aménagement de l'espace public de villes amies de Paris.

Cela a notamment été le cas avec une coopération entre la DGRI de la Ville de Paris, l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) et le bailleur Vital stratégie, partenaire de Bloomberg Philanthropies, qui ont demandé l'élaboration de la part de l'APUR d'un guide référentiel de toutes les nouvelles activités parisiennes observées durant la crise dans l'espace public parisien. C'est ce guide qui m'a orientée pour la création de ce travail. En effet il détaille la gestion de la crise sanitaire dans les espaces publics parisiens tout en proposant de nouvelles manières d'aménager le territoire de manière résiliente.

Une autre coopération a également été inspirante pour moi et a su nourrir mes réflexions sur le sujet. Celle-ci regroupe plusieurs acteurs parisiens et la Municipalité de Buenos Aires (Argentine). Effectivement, la Ville de Paris, l'APUR, Paris Habitat (PH) ont mis

en place une coopération avec la Municipalité de Buenos Aires pour l'élaboration d'un guide des bonnes pratiques sur les logements sociaux parisiens et leur capacité d'appropriation en Argentine. A la suite de la réalisation de ce guide, plusieurs conférences rassemblant des agents argentins se sont tenues. Un site pilote a été défini pour proposer une mise en œuvre théorique de ce guide des bonnes pratiques sur les logements sociaux, mais également sur la mixité des usages dans un quartier de Buenos Aires. La mixité des usages est liée à la gestion et à l'aménagement des espaces publics à savoir les chaussées, les rues, les toitures, les trottoirs etc. A la suite des analyses ont été réalisées par les acteurs parisiens pour proposer une nouvelle manière d'appréhender le territoire argentin en soumettant des aménagements innovant dans leurs espaces publics. Ces deux projets m'ont permis d'intégrer dans mon travail une dimension internationale, en comparant le contexte et les mutations de Buenos Aires et de Paris.

Paris et Buenos Aires sont deux capitales qui ont été fortement touchées par la crise sanitaire de ces deux dernières années. La pandémie de la covid-19 est la crise la plus importante depuis le XXème siècle par la diversité de ses impacts sur la population et sur les villes : confinement prolongé, crise économique, sociale, urbaine etc. Vivre un confinement est une expérience inédite et peut même se révéler traumatisante d'après l'étude menée par Brooks, S.⁸ en mars 2020. Cette enquête révèle qu'exposés à plus de 10 jours d'enfermement, certains individus peuvent développer des symptômes de stress post-traumatique.

Les collectivités territoriales ont donc dû s'adapter en urgence au nouveau contexte en prenant des mesures visant à diminuer les risques de contamination tout en préparant la sortie du confinement. Comme vu précédemment, les conséquences d'un isolement prolongé peuvent être graves pour l'intégrité mentale d'une partie des citoyens. Les enjeux liés aux liens sociaux urbains doivent être préservés.

Des stratégies inédites ont donc été adoptées par les collectivités territoriales pour offrir une réponse à la crise à travers le monde au sein de leurs territoires.

⁸ Brooks, S., Webster, R., & Smith, L. (2020, mars). *The psychological impact of quarantine and how to reduce it : rapid review of the evidence*. Lancet.

En effet, la crise de la covid a largement transformé les habitudes individuelles et collectives de l'ensemble de la population, et les espaces publics ne sont pas exclus de cette mutation. En analysant de plus près les mesures et les restrictions sanitaires, nous savons que l'espace public a été le lieu le plus touché par cette crise. Les alternances entre des périodes de confinement et de déconfinement ont bousculé les perceptions des usagers de l'espace public. Ces transformations interrogent aujourd'hui un grand spectre des acteurs de la ville : quels sont les nouvelles habitudes et pratiques auquel il faut s'adapter ? quels sont les aménagements temporaires et quelles sont les innovations qui demeurerons une fois la crise terminée ?

Une enquête menée par le Collectif GFR et financée par PH (Paris Habitat) dans le quartier Charles-Hermite du 18ème arrondissement⁹ cherche à décrire la relation que les habitants de ces quartiers ont entretenue avec l'espace urbain depuis mars 2020 et comment ils envisagent la transformation de cet espace. Durant le premier confinement de mars 2020, ce quartier très touché par le virus a vu ses espaces publics se vider et un sentiment de peur se développer chez ses habitants. En effet, les espaces publics étaient alors synonymes de contamination et de risque. Lors du déconfinement le 11 mai 2020, ces usagers ont entretenu un « rapport ambivalent à l'espace public ¹⁰». En effet, certains adoptent des stratégies pour assurer une distanciation optimale dans les espaces alors que d'autres, au contraire, sont dérangé par ces stratégies d'évitement des corps.

Mais les espaces publics ont également été le lieu de solidarité et d'innovation. En effet, c'est là que se sont organisés plusieurs acteurs de la collectivité et des collectifs habitants pour rendre ces espaces plus agréables à vivre : ces lieux ont été végétalisés, de l'entre-aide alimentaire a été opérée, des soirées de quartier ont été organisées sur une petite placette ouverte à tous. L'espace public, générateur de peur mais également lieu de solidarité a su dans ce quartier s'adapter et se transformer.

⁹ Mullon, R. (2020). *Les effets du confinement dans un quartier en politique de la ville*. Urbanisme, 418, 8-9. https://www.urbanisme.fr/bruits-de-ville/les-effets-du-confinement-dans-un-quartier-en-politique-de-la-ville/

¹⁰ Ibid, p 11

D'après l'urbaniste et paysagiste J. Osty l'espace public est comparable à la musique. Elle cite le trompettiste de jazz Miles Davis qui nous dis « La véritable musique est le silence et toutes les notes ne font qu'encadrer ce silence » ¹¹. Les espaces ouverts, les creux urbains, sont ceux qui construisent la ville, son confort, son identité. Une attention particulière doit être portée sur ces espaces pour qu'ils puissent permettre aux usagers de se sentir à l'aise dans les espaces urbains. Selon elle, ils sont également en très grande partie responsables de la qualité de vie offerte aux citoyens.

Après cette mise à l'arrêt de l'humanité, des stratégies s'y sont développées pour l'adapter au nouveau paradigme sanitaire tout en protégeant ses fonctions de rencontre et de vie sociale. Dans le monde entier, nous avons pu voir des métropoles se muter en laboratoire urbain et essayer des nouvelles stratégies innovantes pour permettre d'améliorer la sortie du déconfinement. Ces innovations sont très intéressantes à observer puisqu'elles nous permettre d'analyser la capacité de réaction des villes face à une crise qui a permis aux citoyens de repenser leurs aspirations urbaines. Les urbanistes doivent maintenant se confronter à cette situation qui soulève un questionnement nouveau tout en réactivant avec plus de vigueur des politiques d'aménagement déjà en cours de réalisation.

Quelles sont les processus qui président aux mutations observées à Paris et à Buenos Aires durant la crise de la Covid-19 et dans quelles mesures les transformations observées dans ces deux capitales sont-elles inédites ou en continuité avec les politiques d'aménagements déjà engagées ?

Le but de ce travail est de proposer un point de vue comparatif de l'évolution de deux métropoles qui se sont transformées à la suite de la pandémie et de souligner les points communs des stratégies adoptées dans l'espace public pour répondre aux nouveaux besoins de la population.

Nous commencerons par comprendre pourquoi la crise sanitaire est une crise urbaine, en observant quels sont les facteurs qui favorisent la diffusion du virus dans un environnement

evenements/video/2021/05/31/y-a-t-il-un-modele-de-ville-ideale_6082164_4333359.html

12

¹¹ Davidenkoff, E., & Osty, J. (2021, 31 mai). *Y a-t-il un modèle de ville idéale ?* [Vidéo]. Le monde événements - CITIES, Rennes, France. https://www.lemonde.fr/le-monde-

urbain. Nous remarquerons également que les métropoles sont des territoires de résilience. Puis nous contextualiserons les mesures prises durant la crise covid à Paris et à Buenos Aires.

Par la suite, nous présenterons les stratégies communes empruntées par les deux métropoles pour lutter contre la diffusion du virus dans leurs espaces publics tout en défendant la vie sociale.

Enfin, nous questionnerons le caractère inédit des mesures adoptées et le rôle accélérateur de la crise.

3. Méthodologie de travail

Durant cette année où les méthodes de travail dégradées ont largement été utilisées, j'ai eu l'occasion d'assister à de nombreuses conférences qui m'ont permis de réfléchir sur les effets que la crise sanitaire a pu avoir dans les espaces publics.

De nombreuses conférences ont été organisées par l'APUR, se focalisant sur les nouvelles pratiques et dispositions dans l'espace public parisien.

A cela s'est ajoutée la lecture de nombreux rapports d'institut et d'organisations françaises sur les impacts de la crise et la description des initiatives proposées dans l'espace public pour limiter la diffusion du virus tout en protégeant le vivre ensemble.

J'ai également étayé mon travail avec la lecture de plusieurs textes universitaires, définissant le rôle des espaces publics au sein des métropoles, l'impact des crises sur ces dernières, les spécificités de la crise de la covid-19 et la pluralité des réponses envisagées par les pouvoirs publics pour limiter la diffusion de cette dernière.

Les coopérations réalisées au cours de mon alternance m'ont également permis de découvrir l'expertise parisienne en la matière.

Durant la coopération avec Bloomberg Philantropies, j'ai eu l'occasion d'assister à une réunion pour présenter les avancées des équipes parisiennes à notre partenaire et participé à la relecture du guide « Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire. L'espace public parisien et la covid-19 ».

Pour la coopération avec Buenos Aires, j'ai assisté à des réunions entre les partenaires parisiens de l'APUR et de Paris Habitat hebdomadairement, visant à présenter les progressions des analyses faites sur le site pilote argentin et à préparer les trois conférences pour présenter nos avancées et nos propositions aux agents argentins.

Ces conférences offraient l'opportunité d'échanger avec des acteurs locaux de l'urbanisme, de répondre à leurs questions et de nous aider à mieux comprendre le contexte local.

4. Tableau des abréviations

DGRI	Délégation Générale des Relations Internationales
APUR	Atelier Parisien d'Urbanisme
PH	Paris Habitat
ONU - Habitat	Organisation des Nations Unies - Habitat
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economique
ICLEI	Conseil international pour les initiatives écologiques locales
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ITDP	Institute for Transportation and Development Policy

La crise de la covid : restrictions de l'accès à l'espace public ١.

La Covid 19, une crise fortement urbaine Α.

1. Les mégalopoles, premières victimes de la crise sanitaire

La crise sanitaire de la Covid a débuté en Chine et s'est petit à petit diffusée sur les 5 continents, n'épargnant aucun territoire. L'ampleur d'une telle crise est inédite, puisqu'elle s'est répandue en quelques mois à peine sur l'ensemble des territoires du globe.

Cependant, malgré la diffusion à l'échelle globale du virus, les « effets sont différents selon les territoires et à toutes les échelles 12». Ainsi, tous les territoires ont été touchés par la diffusion du virus mais avec des degrés différents. Les liens « entre densité, taille des villes et mortalité est établi. »¹³

Les métropoles apparaissent donc en première ligne, comme des espaces de forte diffusion du virus. Le secrétaire général du réseau des villes Métropolis ouvre la conférence « Experiencias Iberoamericanas de Urbanismo Táctico contra la COVID 19 » par cette citation « selon UN-Habitat, 95% des cas positifs à la Covid-19 sont concentrés dans les grandes villes-C'est un pandémie urbaine !14 »

Cela peut se vérifier dans une grande partie des pays où les zones métropolitaines sont en moyenne plus touchées que les territoires ruraux.

Le tableau comparatif ci-dessus (figure 1) présente cet argument en comparant dans neuf pays, le taux de personnes contaminées par la covid-19 par million d'habitant.

¹² Orfeuil, J. (2020). COVID-19: la recherche urbaine ne doit pas être dans le déni. Géographie, économie, société, 22, 209-222. https://doi-org.sid2nomade-1.grenet.fr/10.3166/ges.2020.0006

¹³ Ibid

¹⁴ De la Varga, O. (2020, 5 novembre). Experiencias Iberoamericanas de Urbanismo Táctico contra la COVID 19 [Conférence]. Experiencias de Urbanismo Táctico, En ligne, https://www.metropolis.org/news/tactical-urbanism-response-during-pandemic

Pays	Date	Indicateur	Taux pour le pays	Capitale ou grande ville ou zone la plus densément peuplée	Taux Pour cette zone	Autre Zone dense	Taux pour cette zone
Taiwan	Mi-mai	1	19	Taipei	28	-	
Corée du Sud	Mi-mai	1	214	Séoul	73	Deagu*	2735
Corée du Sud	Mi-mai	1	214	Province de Séoul	68	Province de Daegu*	507
Japon	25/05	1	132	Aire métropolitaine Tokyo	237	Province d'Osaka	202
France	24/05	2	274	Paris + petite couronne	686	Foyer de Mulhouse et zone d'extension	613
Angleterre et Pays de Galles	07/05	2	564	Région de Londres	783		
États-Unis	16 mai	2		10 états les plus denses	102	10 états les moins denses	50
Brésil	03/06	2	147	État de Rio	364	État de São Paulo	187
Inde	03/06	2	5	État de Dehli	42	État de Mumbai	25

Figure 1 : Comparaison des taux d'infection ou de mortalité dans les pays et dans leurs aires métropolitaines

Source : Orfeuil, J. (2020). COVID-19 : la recherche urbaine ne doit pas être dans le déni.

Géographie, économie, société, 22, 209-222. https://doi-org.sid2nomade
1.grenet.fr/10.3166/ges.2020.0006

Sur ce tableau, nous pouvons observer que le taux d'infection ou de mortalité par million d'habitants est plus élevé dans les aires métropolitaines que la moyenne du pays. Par exemple, si nous prenons la ligne correspondant à la France, nous observons que le taux pour le pays est de 274, alors que le taux de Paris et de sa petite couronne est à 686, soit une différence de 412 entre le taux national et le taux métropolitain. Il y a donc un taux de mortalité et d'infection plus important dans les aires métropolitaines.

Cela s'explique grâce à plusieurs facteurs. Tout d'abord, la densité joue un rôle important puisque le contact entre individus est nécessaire pour que le virus se propage. J Orfeuil a conceptualisé ce risque en proportionnant la durée, le nombre de contacts rapprochés avec plusieurs personnes au cours de la journée, la probabilité pour que les personnes rencontrées

soient porteuses du virus et le type d'espaces (ouverts ou fermés) ou elles se sont côtoyées. Il distingue également trois types de relations : les relations choisies, non recherchées et fatales. La relation fatale correspond à celles que l'on ne peut pas éviter, les personnes avec lesquels nous vivons sous le même toit par exemple.

Si l'on analyse les données de mobilités des relations choisies, les écarts sont très faibles entres les territoires métropolitains et les autres. En d'autres termes, les citoyens se fréquentent volontairement de manière égale, et ceci peu importe le territoire. Au contraire,



les données de mobilités des relations non recherchées diffèrent : en effet, plus le territoire est dense, plus les chances d'avoir des relations non recherchées sont importantes : dans les transports en commun, les gares, les ascenseurs et sur les trottoirs plus étroits etc. Donc plus « les zones sont denses, plus les circonstances générant ces contacts sont nombreuses » 15 et les contacts étant essentiels à la transmission du virus, cela explique en partie pourquoi les métropoles sont des foyers de diffusion importants.

Sur la carte ci-contre (figure 2), nous remarquons qu'à l'échelle européenne, les principaux foyers de diffusion du virus se situent dans les métropoles, ou dans les zones de rencontre, comme Mulhouse, qui avait accueilli une rencontre évangélique.

Figure 2: Carte de l'Europe montrant le taux de décès liés à la Covid-19 Source: Holzinger, F., Papin, D., & Gittus, S. (2020, 13 avril). Coronavirus dans l'Union européenne : ce que révèle la cartographie. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/12/coronavirus-dans-l-union-europeenne-ce-que-revele-la-cartographie 6036364 3244.html

Mais la densité n'est pas la seule cause de la diffusion du virus. De nombreux exemples

-

¹⁵ Ibid. p13

prouvent qu'elle ne suffit pas à comprendre le processus de propagation. En effet, la ville de Taipei à Taiwan, bien que très dense, n'a pas été un foyer de diffusion majeur du virus. Cela s'explique par l'expérience qu'a acquis le pays lors des nombreuses épidémies auxquelles il a été confronté durant les deux dernières décennies. Taiwan a ainsi su se doter d'outils institutionnels efficaces pour lutter et prévenir les crises sanitaires.

Ainsi, d'autres facteurs favorisant la diffusion du virus s'ajoutent et complètent celui de la densité.

En effet, la connectivité des aires métropolitaines, assorties de réseaux de transports publics très diversifiés, augmente la densité de contact et donc la probabilité de rencontrer des personnes porteuses du virus. Par exemples Orfeuil, dans son article a démontré que nombreux « zones, comme celle du Grand New York, desservies par le système ferroviaire sont plus infectées que les autres. Celles où la chute d'usage des métros et trains a été la plus forte sont celles où l'épidémie a le plus fortement ralenti ¹⁶».

Et enfin, d'après le rapport produit par l'Insee en 2020 « Les inégalités sociales à l'épreuve de la crise sanitaire : un bilan du premier confinement¹⁷ », la pauvreté est l'un des facteurs contribuants à la diffusion de la covid-19. En effet, « *les personnes les plus modestes vivent plus souvent dans des communes denses et des logements surpeuplés.* » La densité, la précarité et la surpopulation (relations fatales) sont présentées ici comme des facteurs favorisant la diffusion du virus. En exemple, le 19^{ème} arrondissement de Paris où le taux de pauvreté dépasse les 20%, a enregistré la plus forte hausse de décès (+30%)¹⁸ de la capitale durant le premier confinement. Cela se vérifie également dans les communes franciliennes les plus pauvres, qui enregistrent une hausse significative des décès.

Les deux cartes suivantes permettent de faire une comparaison entre les territoires au taux de mortalité élevé durant le premier confinement et les territoires avec un taux de pauvreté

¹⁷ INSEE. (2020, décembre). *Les inégalités sociales à l'épreuve de la crise sanitaire : Un bilan du premier confinement*. https://www.insee.fr/fr/statistiques/4797670?sommaire=4928952#titre-bloc-10

¹⁶ Orfeuil, J. (2020). COVID-19: *la recherche urbaine ne doit pas être dans le déni*. Géographie, économie, société, 22, 209-222. https://doi.org/10.3166/ges.2020.0006

¹⁸ APUR. (2021, avril). *Une hausse des décès de 20% en Ile-de-France en 2020 (No 195).* https://www.apur.org/fr/nos-travaux/une-hausse-deces-20-ile-france-2020

élevé en 2020. En violet, les territoires les plus fortement touchés par la crise de la covid et en rouge les plus pauvre. Nous retrouvons des similitudes avec le 19ème arrondissement, et les intercommunalités de Plaines Communes, Territoire des Aéroports et d'Est-Ensemble.

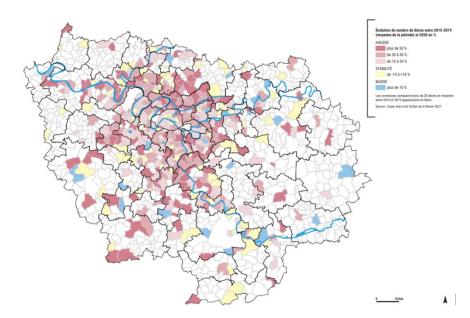


Figure 3 : Evolution de la mortalité entre la moyenne de 2015-2019 et 2020, par commune et arrondissement.

Source : APUR. (2021, avril). Une hausse des décès de 20% en Ile-de-France en 2020 (No 195). https://www.apur.org/fr/nos-travaux/une-hausse-deces-20-ile-france-2020

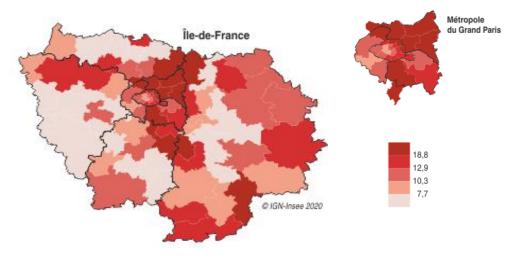


Figure 4 : Taux de pauvreté (%) en 2017, par intercommunalité francilienne et arrondissement parisiens.

Source : INSEE. (2020a, juin). L'Île-de-France, région la plus touchée par le surcroît de mortalité pendant le confinement (No 118). https://www.insee.fr/fr/statistiques/4517283

Nous pouvons donc en conclure que les aires métropolitaines sont des territoires qui par leur densité, leur connectivité et leur pauvreté favorisent une diffusion rapide des épidémies, et ici, de la covid-19.

2. Les mégalopoles, des territoires résilients face aux crises ?

Nous avons pu voir que les métropoles sont des lieux qui favorisent la diffusion du virus et donc des points névralgiques territoriaux lors des crises. Dans cette partie nous cherchons à savoir si ces territoires sont des espaces de résilience.

La résilience est un concept aujourd'hui très en vogue. Très pluridisciplinaire, il apparait à l'origine dans le domaine scientifique, et est issu de la mécanique : « la capacité d'un matériau à revenir à sa forme initiale après avoir subi un choc »19. C'est une notion qui cherche à mesurer la capacité d'une entité à résister face à une perturbation inédite.

Il est rapidement adopté par d'autre champs scientifiques, et utilisé en urbanisme à partir des années 1990, souvent lié aux enjeux environnementaux. Selon Lhomme²⁰, un système urbain résilient l'est grâce à sa capacité à adapter son fonctionnement ainsi que ses composantes urbaines aux déséquilibres produits par la crise, à construire une stratégie pour répondre aux perturbations et de définir des modalités de gestion de crise en intégrant la complexité même de la ville.

En reprenant la définition de ville résiliente, proposé par le Congrès des villes résilientes à Bonn, 2012, organisé par ICLEI (Conseil international pour les initiatives écologiques locales) :

« Une ville qui soutient le développement d'une résilience accrue de ses institutions, de ses infrastructures et de sa vie sociale et économique. Les villes résilientes réduisent la vulnérabilité aux phénomènes extrêmes et réagissent de manière créative aux changements économiques, sociaux et environnementaux afin d'accroître leur viabilité à long terme. Les activités des villes résilientes sont sensibles au caractère unique et distinctif de leurs

¹⁹ Juffé, M. (2013). *La résilience : de quoi, à quoi et pour quoi ?*. Annales des Mines - Responsabilité et environnement, 72, 7-11. https://doi-org.sid2nomade-2.grenet.fr/10.3917/re.072.0007

²⁰ Toubin, M., Lhomme, S., Serre, D., Diab, Y., & Laganier, R. (2012). La Résilience urbaine: un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine ? Développement durable et territoires, 3(1). https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9208

conditions et origines locales. Les efforts déployés pour prévenir les crises ou les catastrophes dans un domaine doivent être conçus de manière à faire progresser la résilience de la communauté et le développement durable dans un certain nombre de domaines. »

Une ville résiliente est donc une ville qui arrive à mettre en place des stratégies innovantes pour résister aux crises en prenant connaissance et en utilisant des ressources locales pour savoir rebondir.



Figure 5 : Graffiti « Resilience », Coney Island, New York City

Source : Toubin, M. (2012). La Résilience urbaine : un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine ? Développement durable et territoires, 3(1).

https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9208

En 2020, la notion de « résilience » a souvent été utilisée pour décrire les aspirations d'après crise : les impacts de la covid, les réactions, les mutations etc. En effet, comme vu précédemment, les mégalopoles ont beaucoup souffert durant l'épidémie de la covid-19.

Cependant de nombreux auteurs se sont tournés vers le passé pour examiner les conséquences et les impacts de précédentes crises sanitaires urbaines sur leurs développements. Et les exemples ne manquent pas : la peste d'Athènes durant l'antiquité, la grippe espagnole en Europe, le choléra à Londres... Cela nous permet de voir que les fléaux ont de tout temps bouleversé les mégalopoles, mais « à chaque fois elles ont conduit à des

évolutions sanitaires majeures, car les villes sont de tout temps des moteurs de progrès essentiels. »²¹

Pour illustrer cette citation, Shenker²² revient dans un article du The Guardian sur la construction des quais Victoria de Londres. Ils bordent la Tamise sur près de 2 kilomètres en plein centre de Londres, avec des trottoirs larges et agréables, entourés de verdure. Ce que nous apprend également l'article c'est que ce quai est le pur produit d'une pandémie, un héritage d'une crise de choléra qui avait particulièrement été meurtrière à Londres en 1850 avec plus de 10 000 morts.

À la suite de cet épisode est né le besoin de développer un réseau d'eau et d'assainissement plus moderne pour protéger la pureté de l'eau et des ressources alimentaires. Le choléra, très contagieux et se transmet par le contact physique entre les individus et se retrouve dans des aliments ou de l'eau souillée.

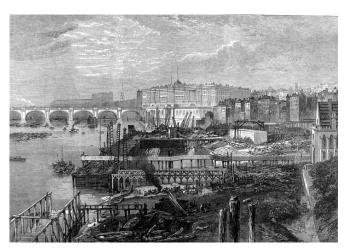


Figure 6 : Les Quais Victoria en cours de construction, Londres

Figure 7 : Les Quais Victoria aujourd'hui

C'est l'ingénieur anglais Joseph Bazalgette qui a conçu ce système d'évacuation des eaux usées, qui se déversait en aval de la ville pour protéger les réserves d'eau potable.

²¹ Cluzet, A. (2020). Mégalopoles, le devoir d'innovation. Urbanisme, 418, 46-47.

²² Shenker, S. J. (2020, 14 mai). *Comment le Covid-19 va-t-il changer nos villes ?*. Courrier International. https://www.courrierinternational.com/article/urbanisme-comment-le-covid-19-va-t-il-changer-nos-villes

Cet ouvrage est un exemple de stratégie résiliente efficace, puisque plus un siècle et demi après sa construction, il est encore présent dans le paysage urbain de Londres. Il a donc su s'adapter aux différents changements et crises qui ont précédée celle de sa création.

Ce que nous pouvons retenir c'est que les crises sont des évènements majeurs dans la vie des mégalopoles, et que la pandémie de la Covid-19 ne fait pas exception. Décrite comme génératrice de « crash-test », elle a été accélératrice de changements déjà engagés et a permis d'affirmer les nouveaux enjeux qui orienteront l'urbanisme de demain.

B. La crise sanitaire en France et à Paris

Après avoir compris le rôle clé des métropoles face à la crise sanitaire, il est important de revenir rapidement sur les moments clés de la pandémie sur le territoire français et parisien, en décrivant les étapes et les mesures prises au fur et à mesure de l'évolution de la crise.

1. Une crise sanitaire nationale

Depuis presque 2 ans, la crise sanitaire fait partie de notre quotidien et bouscule nos manières de vivre. Ci-dessous seront synthétisés les grands moments clés²³ de la pandémie, alternant entre cycle de confinement et de déconfinement.

En France, les premiers signes de la pandémie sont apparus en début d'année 2020 avec le premier mort officiel et en France. Il s'agissait d'un touriste chinois de 80 ans, décédé dans un hôpital parisien. Les premières restriction prises au niveau national ont commencé fin février 2020 : avec une interdiction de rassemblement dans les lieux publics de plus de 5 000 personnes.

A partir du mois de mars, tout s'accélère :

- Le 14 la fermeture de tous les lieux accueillant du public (restaurant, musée, théâtre etc.). Les établissements scolaires, de la crèche aux universités ferment également leurs portes.
- Le 17 mars 2020 le premier confinement national débute avec la mise en place d'attestations de déplacement qui sert de justificatif lors des trajets. Les activités autorisant les civils à se déplacer sont :
 - o Pour exercice d'activité professionnelles si elle n'est pas possible en télétravail.
 - Achat de première nécessité.
 - Consultation de soins ne pouvant être réalisés à distance
 - Déplacement pour motif impérieux

²³ Jarnoux, A. (2020, 25 octobre). *Coronavirus : les dates-clés de l'épidémie en France*. France Bleue France. https://www.francebleu.fr/infos/societe/coronavirus-les-dates-cles-de-l-epidemie-en-france-1603646805

Déplacements brefs, dans la limite d'une heure quotidienne et dans un rayon maximal d'un kilomètre autour du domicile, liés soit à l'activité physique individuelle des personnes, à l'exclusion de toute pratique sportive collective et de toute proximité avec d'autres personnes, soit à la promenade avec les seules personnes regroupées dans un même domicile, soit aux besoins des animaux de compagnie.

Ce premier confinement a duré 55 jours, jusqu'au 11 mai 2020.

La dernière mesure limite l'accès aux espaces publics à une heure et pour un kilomètre seulement. Elle stipule précisément que les relations avec les personnes non recherchées sont formellement interdites, et qu'une distanciation doit être établie pour assurer une zone de sécurité entre tous les usagers. Cela se traduit dans les espaces urbains par la fermeture des parcs, des bois, des aires de jeux, des aires de sport en pleine aire etc.

Attestation du premier confinement de mars à mai 2020 en annexe.

- Le 11 mai, le déconfinement est annoncé. Les libertés de déplacements sont déterminées par une carte des départements et des couleurs : rouge, jaune et vert.
 Dans les départements rouges, les parcs et jardins urbains restent fermés aux publics.
 Les rassemblements de plus de 10 personnes sont toujours interdis. A l'exception des funérailles, toutes les cérémonies sont interdites. Le masque est obligatoire dans les transports en commun.
- Le 14 juin, toute la France passe en vert : les parcs et jardins réouvre de partout en France.
- Fin août, le port du masque est obligatoire dans l'ensemble de l'espace extérieur parisiens.
- A partir du 04 octobre 2020 à cause d'une hausse de la circulation du virus, plusieurs métropoles françaises, dont Paris et sa petite couronne passe en zone d'alerte maximale :
 - o Fermeture des établissements recevant du public
 - Incitation maximale au télétravail

 Le 17 octobre le premier couvre-feu est mis en place, interdisant tout déplacement à l'extérieur du domicile entre 21h et 6h, sauf justification. C'est également le retour de l'attestation de déplacement.

• Le 29 octobre, un reconfinement national est annoncé.

- Une attestation similaire à celle du premier confinement est de nouveau obligatoire pour justifier ses trajets.
- o Généralisation du télétravail
- o Fermeture de tous les établissements non essentiels.
- Déplacements brefs, dans la limite d'une heure quotidienne et dans un rayon maximal d'un kilomètre autour du domicile, liés soit à l'activité physique individuelle des personnes, à l'exclusion de toute pratique sportive collective et de toute proximité avec d'autres personnes, soit à la promenade avec les seules personnes regroupées dans un même domicile, soit aux besoins des animaux de compagnie.

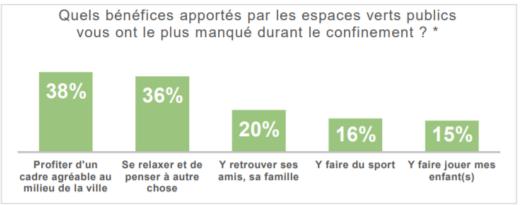
Ce second confinement est cependant plus souple que le premier :

- Les écoles restent ouvertes
- Les espaces verts (parcs, jardins...), les plages, les plans d'eau et les lacs restent ouverts

Nous pouvons en effet remarquer qu'un apprentissage du premier confinement a été réalisé en laissant ouvert les espaces verts. Permettre aux citadins d'avoir accès à des espaces de verdure est essentiel. Une enquête menée pour l'Observatoire de villes vertes²⁴ montre qu'à la sortie du confinement « 7 français sur 10 déclarent que les espaces verts publics leur ont manqué durant le confinement ».

Observatoire des villes vertes. (2020, juin). Les espaces verts publics, une priorité pour l'ensemble des électeurs.

http://www.observatoirevillesvertes.fr/wpcontent/uploads/2020/09/CP_UnepYouGov_Municipales VDEF.pdf



*Plusieurs réponses possibles / ensemble de la population

Figure 8 : Quels sont les bénéfices des espaces verts pour les Français post- confinement Source : Observatoire des villes vertes. (2020, juin). Les espaces verts publics, une priorité pour l'ensemble des électeurs.

http://www.observatoirevillesvertes.fr/wpcontent/uploads/2020/09/CP UnepYouGov Muni cipales VDEF.pdf

- Le déconfinement a été réalisé de manière progressive, contrairement au premier :
 - A partir du 28 novembre, les déplacements pour le loisir sont autorisés dans un rayon de 20 km pour 3h.
 - Les commerces non essentiels réouvrent
 - o A partir du 15 décembre, mise en place d'un couvre-feu entre 20h et 6h
 - Le 02 janvier, couvre-feux entre 18h et 6h du matin dans les régions les plus touchées, puis généralisé à toute la France le 16 janvier
 - Entreprises fortement conseillées de favoriser le télétravail 3 ou 4 jours par semaine.
- Le 31 mars 2021, un troisième confinement commence pour une durée de 4 semaines.
 - Les écoles et les crèches ferment
 - o Les déplacements dans un rayon de 10 km sont autorisés, sans attestation
 - o Fermeture des commerces non essentiels
 - Interdiction des voyages inter-régionaux
 - o Télétravail maintenu

Le déconfinement progressif a commencé le 03 mai 2021 avec le maintien du couvre-feu jusqu'au 20 juin 2021. Cette phase de déconfinement est fortement liée à la campagne de vaccination ouverte à l'ensemble de la population à partir du 31 mai 2021.

2. La crise sanitaire à Paris

Pour permettre d'analyser les mesures précédemment listées au territoire parisien, ci-dessous quelques chiffres.

La capitale française compte en 2020 2,2 millions d'habitant intra-muros, et 11 millions dans son agglomération sur une superficie totale de 105 km². C'est l'une des villes les plus denses du monde avec 209 habitants à l'hectare.

En journée, sans compter les touristes, 3,5 millions de personnes sont présente à Paris et la nuit entre 2,5 et 2,6 millions d'habitants. À la suite du premier confinement, le nombre de personnes présentes durant la nuit était de 2,2 millions d'habitant, soit une baisse de 22%. En effet, la crise sanitaire a poussé un bon nombre de parisiens à quitter l'agglomération.

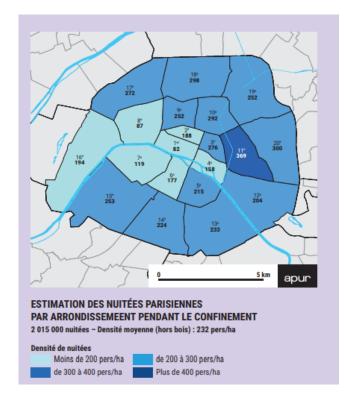


Figure 9 : Estimation de personnes présentes durant la nuit à Paris durant le 1^{er} confinement

Source : APUR, (2020) « La gestion de l'espace public est un enjeu majeur »,

https://www.apur.org/fr/qeo-data

La carte nous apprend que la densité moyenne pendant le premier confinement reste élevée avec 232 personnes par hectare et que des déséquilibres entre les arrondissements sont visibles : par exemple entre le 11^{ème} arrondissement où l'on estime la densité à 369 personnes par hectare et dans le 8^{ème} arrondissement, une estimation de 87 personnes par hectare.

Selon les données de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme), l'espace public représente 30% de l'espace parisien dont 3 000 hectares d'espaces verts.

L'application des mesures nationale prises durant le premier confinement pour limiter l'accès à l'espace public se traduit sur le territoire parisien par :

- La fermeture d'accès à tous les jardins, les parcs, les squares, et d'autre espaces verts comme le parc Rives de Seine, le Champ de mars, l'Esplanade des Invalides représentant environs 505 hectares.
- A cela s'ajoutent la fermeture d'une partie des bois de Vincennes et de Boulogne,
 représentant 164 hectares
- En tout, c'est donc 669 hectares d'espaces vert était interdits durant le premier confinement. Une mesure pour limiter la diffusion s'ajoute à celles déjà en œuvre interdisant toutes sorties dans l'espace public pour aller pratiquer du sport entre 10h et 19h. Un renforcement des restrictions à l'espace public comme un espace de détente.



Figure 10 : Berges de la Seine fermées, 1^{er} confinement

Source : APUR Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire.



Figure 11 : espace de rencontres fermées, 1^{er} confinement

Source : APUR Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire.

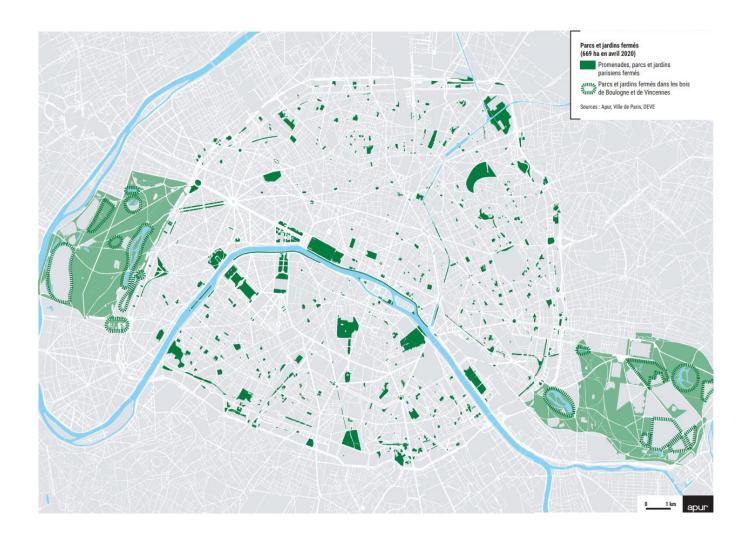


Figure 12 : Carte parisienne des parcs et jardins fermés durant le premier confinement Source : APUR Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire.

En analysant plus précisément les espaces publics parisiens, l'APUR nous apprend que sur les 30% d'espaces, « la moitié est jusqu'alors encore réservée à la voiture, la part d'espace public moyen disponible par habitant, de l'ordre de 6 à 7 m² est faible ²⁵». Ces chiffres en contexte général sont déjà très bas et en temps covid de nouveau réduits avec la fermeture de

²⁵ APUR. (2020, décembre). *Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire. L'espace public parisien et la Covid-19*. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19">https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19">https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19">https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19

nombreux lieux de détente comme l'illustrent les deux images ci-dessus avec la fermeture des berges de la Seine et d'espaces dédiés à la rencontre.

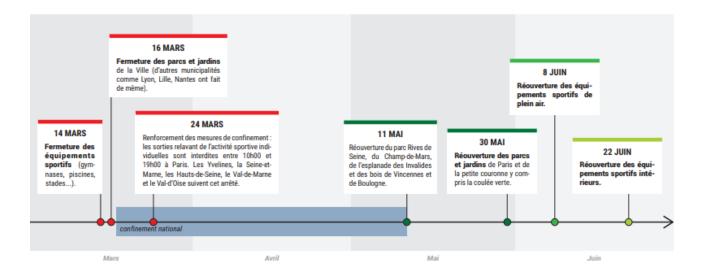


Figure 13 : Chronologie des mesures de restriction parisiennes lors du premier confinement

Source : APUR, (2020), « La gestion de l'espace public est un enjeu majeur ».

https://www.apur.org/fr/geo-data

Cette chronologie nous détaille combien de temps est-ce que les restrictions sanitaires ont été mise en œuvre en les détaillant précisément durant toute la durée de la pandémie. Nous pouvons donc voir que durant plus d'un mois, tous les espaces verts ont été fermés au public, en plus de restriction d'accès au mobilier urbain, comme certaines zones de rencontres.

En temps d'épidémie, la gestion des espaces publics est donc un des enjeux les plus importants pour permettre le respect de la distanciation tout en favorisant la rencontre sociale pour lutter contre l'isolement provoqué pendant le confinement.

C. La crise sanitaire en Argentine et à Buenos Aires

1. Contexte de Buenos Aires

Avant de commencer à décrire la stratégie adoptée par le gouvernement argentin pour lutter contre la pandémie de la covid-19, il est important de spécifier le contexte argentin. En Amérique latine, la première vague a été enregistrée durant l'hiver de l'hémisphère Sud, soit durant les mois de juillet et d'aout 2020.

L'Argentin est un pays comptant 45 millions d'habitants dont 14 millions vivant dans l'agglomération du Grande Buenos Aires. La superficie de l'aire métropolitaine de Buenos Aires est de 203 km² et la densité de population y est très élevée avec environ 15 000 habitants par km². Les capacités d'accueil hospitalière sont seulement de 3,3 lits pour 100 000 citoyens selon l'Organisation de coopération et de développement économiques, ce qui reste assez faible en comparant la capacité d'accueil d'autre pays en lits.

De plus, presque 92 %²⁶ de la population argentine vit dans une aire urbaine, et 1 habitant sur 10 vit dans un bidonville. Comme vu précédemment, la diffusion du virus touche plus fortement les villes denses et les populations dans la précarité. Par ailleurs, l'un des foyers de diffusion du virus dans la municipalité de Buenos Aires a été le bidonville Villa 31, un quartier ou la diffusion du virus a été décrite comme explosive par la plupart des journaux locaux. Madame M. Bielli élue au parlement argentin décrit Villa 31 comme le quartier où « le taux de contagion est le plus élevé du pays ²⁷». En effet, en mai 2020, près de 60 % des personnes testées sont positives. La surpopulation des habitants dans ce quartier ainsi que des conditions d'hygiène précaire favorisent la diffusion du virus.

-

²⁶ Maiztegui, B. (2021, 17 janvier). ¿*Cuánto espacio verde hay en las ciudades más pobladas de Argentina ?* ArchDaily Perú. https://www.archdaily.pe/pe/954410/cuanto-espacio-verde-hay-en-las-ciudades-mas-pobladas-de-argentina

²⁷ D'Annoville, L. M. (2020, 25 mai). *Covid-19 en Argentine : les cas explosent dans un bidonville à Buenos Aires*. Le Figaro International. https://www.lefigaro.fr/international/covid-19-en-argentine-les-cas-explosent-dans-un-bidonville-a-buenos-aires-20200525



Figure 14: Bidon-ville Villa 31, Buenos Aires

Source : Aziza, S. B. (2015, 16 septembre). VILLAS — La face cachée de Buenos Aires. Le petit journal, Argentine. https://lepetitjournal.com/buenos-aires/actualites/villas-la-face-cachee-de-buenos-aires-71263

2. Un confinement long à Buenos Aires

L'épidémie de la covid-19 en Argentine et plus précisément à Buenos Aires a fortement touché la population. En effet, selon un article paru dans Le Monde en décembre 2020²⁸ l'Argentine est le septième pays du monde avec le plus haut taux de mortalité par million d'habitant.

Des mesures de restriction pour limiter la diffusion du covid ont été prises, mais contrairement à la France et à Paris sur un temps beaucoup plus long. Le nom de la stratégie adoptée par le

²⁸ Villiers-Moriamé, A. (2020, 4 décembre). Argentine: une forte mortalité malgré un long confinement. Le Monde. https://nouveau-europresse-com.sid2nomade-2.grenet.fr/Document/View?viewEvent=1&docRefId=0&docName=news%C2%B720201205%C2%B7L
M%C2%B71245436&docIndex=9

gouvernement argentin pour endiguer l'épidémie s'appelait : « l'isolement social, préventif et obligatoire ». Une stratégie qui comme l'hexagone a mis en place un confinement sur le territoire.

Le confinement national très strict a commencé le 20 mars 2020 en Argentine, comprenant des restrictions de sortie et d'accès à l'espace public. La grande majorité des routes nationales ainsi que les rues en ville ont été fermées à la circulation véhiculée. Une attestation était également nécessaire pour justifier de son déplacement à l'extérieur du domicile. Les seules raisons pouvant justifier la sortie du domicile sont listée ci-dessous.

- Autorisation de sortie pour l'achat d'aliments, de médicaments et de produits de première nécessité
- Autorisation de sortie pour les travailleurs de l'État, de la santé, de la production alimentaire, de la production de médicaments et de l'industrie pétrolière ainsi qu'aux forces de sécurité

Les sanctions pour ceux qui ne pouvaient pas justifier leurs déplacements dans les rues selon le code pénal devait payer une amende. Et en cas de contrôle policier, si les citoyens n'étaient pas en mesures de présenter une justification valable de leur déplacement, leur voiture était réquisitionnée.

La fin du premier déconfinement au cas par cas :

- La fin du premier confinement n'a duré pour certaines régions qu'un mois, du 20 mars au 26 avril 2020.
- Globalement, le 04 juin 2020 la majorité des provinces les moins touchés par la covid-19 étaient déconfinées.
- Buenos Aires et l'aire métropolitaine du Grand Buenos Aires ont officiellement été déconfinées le 29 novembre 2020, soit après 8 mois d'application de restriction sur leur territoire.



Figure 15: La Place de la République Buenos Aires, vide durant le premier confinement Source: Centenera, M. (2020b, mars 21). Buenos Aires se encierra en el primer dia de cuarentena obligatoria. El Pais. https://elpais.com/sociedad/2020-03-21/buenos-aires-se-encierra-en-el-primer-dia-de-cuarentena-obligatoria.html

Entre le 20 mars et le 29 novembre la métropole du Grand Buenos Aires a connu des alternances entre des phases de confinement très strict pendant lesquels il était alors interdit de sortir même pour une simple promenade et des allégements de restriction, autorisant le rassemblement dans l'espace public ou les promenades. Par exemple, pour donner suite à une augmentation du nombre de contaminations, il a été annoncé le 26 juin 2020 par le président argentin Monsieur A. Fernandez que les mesures allaient être resserrées, interdisant alors l'accès à l'extérieur pour toutes activités de loisir ou de détentes. Les transports en commun étaient alors seulement accessibles pour les travailleurs essentiels. Pour résumer les seules activités autorités étaient l'achat de bien essentiel.

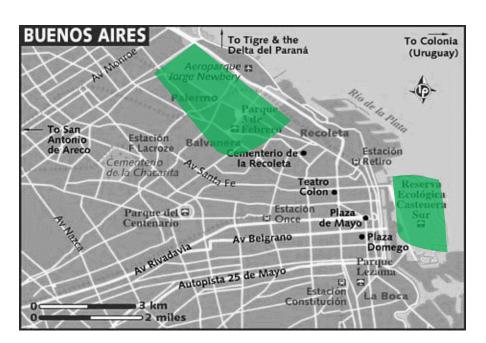
Les espaces verts ont également vu leur accès interdit durablement dans l'aire métropolitaine du Grand Buenos Aires. En temps normal, le pourcentage d'espace vert à Buenos Aires reste

très faible avec un rapport de 6 %²⁹ par habitant quand l'Organisation Mondiale de la Santé conseille au minimum 9 % par habitant.

Dès le début du confinement, trois des plus grands poumons verts de la capitale argentine ont fermé leur portes : la réserve écologique de Costenera Sur couvrant près de 350 hectares, le jardin botanique, plus modeste d'une superficie de 7 hectares ainsi que l' « ecoparque » de 18 hectares³⁰.

D'autres espaces plus petits sont restés également inaccessibles, comme les parcs Sarmiento et Centenario, Barrancas de Belgrano ou Parque Las Heras. Seulement quelques parcs ont pu rester ouverts, comme les Bosques de Palermo où les gens ont l'habitude de faire des sorties récréatives avec les enfants pendant le week-end.

Au total, c'est donc presque 400 hectares d'espaces verts qui ont été interdits d'accès à la population jusqu'au 25 septembre 2020.



_

²⁹ Maiztegui, B. (2021, 17 janvier). ¿Cuánto espacio verde hay en las ciudades más pobladas de Argentina? ArchDaily Perú. https://www.archdaily.pe/pe/954410/cuanto-espacio-verde-hay-en-las-ciudades-mas-pobladas-de-argentina

³⁰ Clarín.com. (2020, 24 septembre). *En cuarentena, reabren la Reserva Ecológica y el Jardín Botánico* : horarios y días para visitarlos. El Clarin. https://www.clarin.com/ciudades/cuarentena-reabren-reserva-ecologica-jardin-botanico-horarios-dias-visitarlos_0_VFIZ1sb7g.html

Figure 16 : Carte des espaces verts Buenos Aires fermés pendant le premier confinement

Source : Clarín.com. (2020b, septembre 24). En cuarentena, reabren la Reserva Ecológica y el Jardín Botánico : horarios y días para visitarlos. El Carin.

https://www.clarin.com/ciudades/cuarentena-reabren-reserva-ecologica-jardin-botanico-horarios-dias-visitarlos_0_VFlZ1sb7g.html

Entre le 25 septembre et le 29 novembre 2020, une réouverture progressive des activités a été réalisée puisque le nombre de cas diminuait dans la plupart des régions argentines, dont Buenos Aires. Cette période de fin des restrictions a vu l'adoption d'une nouvelle stratégie de déconfinement appelée « La phase de la distanciation sociale » se traduisant par la réouverture des bars, des musées et des espaces verts.

En janvier 2021, à la suite d'une augmentation des cas de covid-19 sur le territoire, un couvrefeu national a été appliqué entre une heure du matin et six heures du matin.

Le 14 avril 2021, une nouvelle vague de contamination touchant la capitale a forcé le gouvernement argentin à de nouveau confiner l'aire métropolitaine du Grand Buenos Aires pendant deux semaines. Les mesures comprenaient la fermeture des écoles, le couvre-feu entre 20 heures et 6 heures du matin et la suspension des activités sportives, récréatives, religieuses et culturelles en salle et à l'extérieur.

Un mois plus tard, un verrouillage national de neuf jours a été annoncé après que le nombre de cas quotidiens ait continué à augmenter. Il s'est déroulé du 22 au 31 mai 2021, avec l'ouverture des seuls commerces essentiels, la suspension des cours et l'ouverture des restaurants uniquement pour les services de livraison et de ramassage à domicile. En outre, les citoyens n'étaient autorisés à circuler qu'entre 6 heures et 18 heures, et les activités sociales, économiques, religieuses et sportives étaient interdites.

A Buenos Aires ce confinement prolongé et les alternances entre interdiction de sorties à l'extérieur pour tout autre motif que professionnels ou vitaux a durablement éloigné les habitants de l'espace public.

Nous allons maintenant voir quelles ont été les stratégies mises en place par les deux capitales après les périodes de confinement pour adapter l'espace public au nouveau paradigme de la crise Covid.

II. Des stratégies identiques pour répondre à la crise covid

Malgré les différents contextes dans lesquels évoluent les capitales française et argentine, l'épidémie de la crise covid interroge globalement « *le modèle de ville, et au-delà, le modèle de société souhaitable* ³¹».

Les contraintes de distanciation à faire respecter dans l'espace public sont communes à toutes les métropoles. Pour rappel, la seconde partie de la stratégie adoptée par la métropole de Buenos Aires s'appelait en septembre dernier « La phase de la distanciation sociale ». Nous avons pu voir à Paris, des stratégies identiques être mises en place à la sortie du premier confinement en mars 2020. Cependant, il est également essentiel de s'assurer que la société, par peur de sortir dans l'espace extérieur, ne se referme pas sur elle-même. Ce repli peut également se retrouver dans une tendance des modèles territoriaux : réaffirmation de la voiture individuelle à cause des « réticences pour prendre les transports publics ou partagés ³²», explosion de l'étalement urbain, augmentation des quartiers résidentiels privés etc.

C'est le défi actuel auquel sont confrontés les métropoles : assurer la sécurité des usagers des espaces publics tout en chérissant le « vivre ensemble » si essentiel à nos communautés à la sortie de longs mois d'isolement.

https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/04/26/toutes-les-conditions-sont-reunies-pour-un-retour-irreversible-de-la-suprematie-de-la-voiture-individuelle 6037800 3232.html

³¹ APUR. (2020, décembre). *Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire. L'espace public parisien et la Covid-19*. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19

³² Hazan, J., Fassenot, B., & Marteau, P. F. (2020, 26 avril). *Toutes les conditions sont réunies pour un retour irréversible de la suprématie de la voiture individuelle*. Le Monde.

Dans cette partie nous allons voir comment les pratiques observées auprès des habitants durant le premier confinement ont influencé les stratégies d'aménagements adoptées par les deux collectivités lors du déconfinement.

A. Impacts des restrictions sur les usages de l'espace public

Je vais présenter ici les deux pratiques citoyennes qui se sont affirmées durant le confinement de manière spontanée par la population. Ces pratiques ont été observée à Paris et à Buenos Aires.

1. Développement de la marche à pied

Durant le premier confinement à Paris, de mars à mai 2020 et durant le confinement allongé de Buenos Aires, de mars à novembre 2020, l'utilisation de la voiture a chuté drastiquement. Selon le système d'aide à la conduite Coyote, durant la période du premier confinement, Paris a enregistré une baisse du trafic routier de 77 %³³. Cette diminution de l'utilisation de la voiture se traduit au niveau de la qualité de l'air dans les deux métropoles.

En effet, l'association parisienne Airparif et l'agence de protection de l'environnement argentine³⁴ (APRA), toutes deux chargées de mesurer la qualité de l'air des métropoles, ont enregistré une baisse des émissions de dioxyde d'azote pouvant aller jusqu'à 50% le long des grand axes routiers.

³⁴ Ciudad de Buenos Aires. (2020a, avril 3). *Mejoró la calidad de aire de la Ciudad durante la cuarentena* [Communiqué de presse].

https://www.buenosaires.gob.ar/jefedegobierno/ambiente/noticias/mejoro-la-calidad-de-aire-de-la-ciudad-durante-la-cuarentena

³³ Coyote dresse le bilan de l'impact du confinement sur le trafic routier. (2020, 11 mai). Coyote. https://corporate.moncoyote.com/communiques/coyote-dresse-le-bilan-de-limpact-du-confinement-sur-le-trafic-routier/

Les cartes satellitaires suivantes dévoiles une réduction importante de la pollution atmosphérique en Europe et à Buenos Aires sur la période du premier confinement.

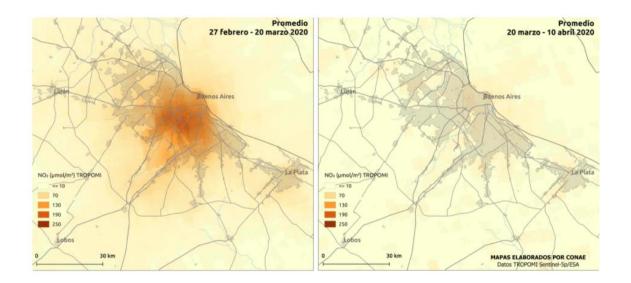


Figure 17 : Evolution de la qualité de l'air à Buenos Aires entre le printemps 2019 et 2020

Source : Ciudad de Buenos Aires. (2020, 14 avril). Baja la contaminación atmosférica en grandes ciudades de la Argentina [Communiqué de presse].

https://www.argentina.gob.ar/noticias/baja-la-contaminacion-atmosferica-en-grandes-ciudades-de-la-argentina

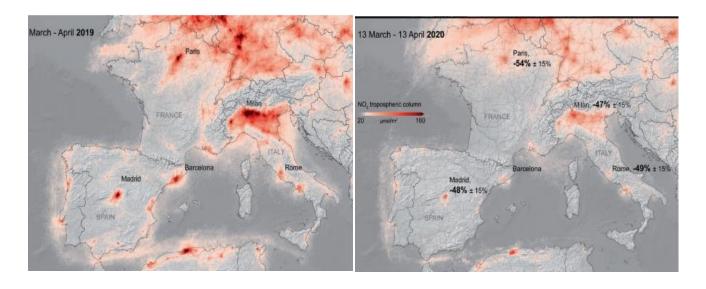


Figure 18 : Evolution de la qualité de l'air en Europe entre mars-avril 2019 et 2020

Source : APUR, (2020) « La gestion de l'espace public est un enjeu majeur »,

https://www.apur.org/fr/geo-data

Sur ces cartes, nous pouvons observer une baisse flagrante des pollutions de 54% des pollutions atmosphériques enregistrées au-dessus de la capitale française, soit la plus forte réduction enregistrée entre tous les pays d'Europe limitrophes.

Cette chute de l'utilisation de la voiture, ainsi que les mesures de confinement limitant à 1km à Paris la distance pour faire pratiquer des activités physiques a également fortement favorisé l'exercice de la marche à pied.

La marche étant déjà auparavant le moyen de déplacement favori des parisiens, représentant 48% des déplacement totaux en 2018, selon une étude de l'APUR³⁵, elle ressort encore comme la grande gagnante des mobilités post-confinement en France. Selon une étude menée par le Nouvel Observateur³⁶, 24% des Français déclarent vouloir plus marcher à la suite de l'expérience du confinement.

2. L'espace public pour se défouler

L'espace public a également accueilli des pratiques sportives durant le confinement. La fermeture des salles de sports intérieures, le confinement prolongé ainsi que l'absence de voiture a accéléré la tendance, déjà présente en ville depuis plusieurs années de la pratique du sport en extérieur. Les sportifs se sont donc approprié l'espace comme un terrain de sport, profitant des rues, des places, ou des escaliers pour pratiquer.

Tant à Buenos Aires qu'à Paris, les sportifs ont envahi l'espace public qui selon le sociologue Gérard Baslé « s'est mué en vaste terrain de jeux ; en salle de sport à ciel ouvert. ³⁷» En effet,

³⁶ Michalik, M. (2020, 5 juin). *La marche à pied, gagnante des mobilités post-confinement*. LEFIGARO. https://www.lefigaro.fr/actualite-france/la-marche-a-pied-gagnante-des-mobilites-post-confinement-20200605

³⁷ Krémer, P. (2021, 25 juin). *Pompes, abdos, burpees : la grande forme du sport en plein air*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2021/06/18/pompes-abdos-burpees-la-grande-forme-du-sport-en-plein-air_6084727_4497916.html

³⁵ APUR. (2018). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes

selon le fondateur de la société de sport en pleine air Air Fit, grâce à la pandémie « 1,2 million de français supplémentaires se sont mis à la course à pied. »

Le rôle important du mobilier urbain en libre accès a également permis à la fin du confinement à cette tendance de prendre de l'ampleur.

Au-delà de l'aspect sportif, l'espace public s'est également transformé en salle de jeux pour les enfants. Libérées de ses voitures, de nombreuses rues ont su attirer les enfants et leurs familles pour qu'ils puissent y jouer en toute sécurité. La rue est donc devenue un endroit bienveillant et ouvert à de nouvelles pratiques ludiques et sportives, proposant des espaces de rencontres et de jeux inédits.



Figure 19 : Enfants en train de jouer au ballon dans une petite rue parisienne

Source : APUR Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire.





Figure 20: Sportifs durant le premier confinement à Buenos Aires et Paris

Source: Actividad física en la Ciudad de Buenos Aires en cuarentena: días, horarios y cómo funcionan | Goal.com. (2020, 18 juin). Goal. https://www.qoal.com/es/noticias/actividad-fisica-en-la-ciudad-de-buenos-aires-en-cuarentena-dias-/1aw6qxs8na1xu1eym2tu3iqeya

Grâce à ces initiatives citoyennes, l'espace public est devenu plus agréable et confortable durant le confinement, générant des espaces de rencontre et des lieux de pratiques communes. Ces différentes pratiques ont inspiré la gestion de l'espace public post covid, puisque de nombreuses mesures prises dans l'espace public avait pour but de favoriser la marche à pied, ou de proposer de nouvelles zones de rencontres.

B. Aménagements post confinement

Pour préparer le déconfinement, les pouvoir publics se sont inspirées des pratiques les plus répandues durant le premier confinement pour sécuriser leurs pratiques en appliquant une méthodologie relevant de l'urbanisme tactique. Dans ce cas si, de l'opportunité piétonne qui s'est affirmés, ainsi que des pratiques encourageant les espaces de rencontres apaisées. Ils ont également renouvelé leurs approches en proposant des outils innovants pour permettre de favoriser la vie dans les espaces publics tout en réduisant le risque de transmission du virus.

Un usage à grande échelle et dans plusieurs métropoles de l'urbanisme tactique a été observé. Il s'agit en effet de l'un des outils urbains le plus adapté pour offrir une réponse rapide et

légère en cas de situation d'urgence, nécessitant des prises de décision rapide comme durant les crises sanitaires.

1. Assurer la distanciation sociale après le confinement en piétonnisant

Après la fin du premier confinement, le visage des rues a été transformé pour assurer le respect des gestes de distanciation sociale.

Un premier effort a d'abord été fait en piétonisant temporairement les rues les plus passantes des métropoles. Les flux des piétons était de plus en plus important dans les rues principales, mais également celles qui regroupaient des commerces de premières nécessités, avec par exemple, des pharmacies, des commerces alimentaires etc.

Cette stratégie a été adoptée à Buenos Aires mais également à Paris.

Dans la capitale parisienne, pour savoir reconnaître les rues les plus à risque, une cartographie a même été réalisée à partir du croisement de 2 bases de données réalisée par l'APUR³⁸:

- Une première base de données recensant des commerces essentiels
- La deuxième répertoriant les rues avec les trottoirs les plus étroits.

En tout, 15 000 commerces de première nécessité ont été identifiés à Paris, et 48% des trottoirs de la capitale sont mesurent moins de 2,8 mètres de largeur; largeur minimale permettant à deux personnes de se croiser. En croisant ces deux données, cela a permis de hiérarchiser rapidement les rues les plus sensibles et celles donc sur lesquels il est pertinent de prendre des mesures de piétonnisation.

Pour permettre d'augmenter l'espace dédié aux piétons, des solutions d'urbanisme tactiques ont été adoptées par les pouvoirs publics parisiens, comme la fermeture à la circulation automobile de certaines rues temporairement ou hebdomadairement grâce à des barrières amovibles, ou l'expansion des commerces sur les espaces dédiés aux stationnements etc.

-

³⁸ Ibid. p37



17^{ème} La rue Biot dans le arrondissement, piétonnisée par la Ville **Paris** entre 18h et 22h. de Un programme ouvert à tous les habitants de Paris, permettait déposer des demandes de piétonnisation temporaire de rue de leurs quartiers. D'après la DVD « Au 12 juin, 119 demandes étaient en cours d'examinassions ».

Figure 21 : Rue Biot piétonnisée

Source : Source : APUR Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire.

Un petit guide à l'attention des commerces de première nécessité a même été édité par la Direction de la Voirie et des Déplacement (DVD) de la Ville de Paris pour illustrer les typologies d'aménagement possible devant les magasins pour créer de l'espace lors des rassemblements.

QUE FAIRE SELON LA TYPOLOGIE DE VOTRE RUE?

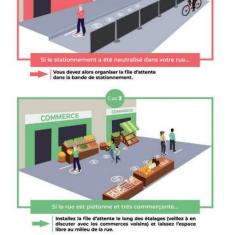




Figure 22 : Guide à
l'attention des
commerçants
parisiens

Source : Ville de
Paris, (juillet 2020),
Conseil aux
commerçants pour
marquer la queue
devant les magasins

Sur ces images, nous pouvons voir dans les deux premiers cas proposé qu'un étalement sur les places dédiés aux stationnement automobiles peut être demandé par les commerçants pour agrandir leur étalage et permettre aux habitants qui font la queue d'avoir un plus grand espace pour assurer à la fois la distanciation sociale et le déplacement sur le trottoir.

Comme vous pouvez le voir, l'aménagement de la chaussée est fait de manière très simple, soit avec des jardinière, soit avec des barrières pour sécuriser l'espace de manière rapide et bon marché mais également réversible.

La traduction en photo de ce guide, avec la photo ci-contre, prise au 9 rue Keller, dans le 11ème arrondissement de Paris. Le commerçant a ici choisi d'utiliser l'espace normalement dédié aux stationnement pour exposer sa marchandise, offrant un espace piéton plus important qu'auparavant.



Figure 23 : Etalage commerçant qui déborde sur l'espace de stationnement voiture Source : Photo prise par Joséphine Brueder, agent à la Direction des Voiries et des Déplacements (DVD) de la Ville de Paris.

Le gouvernement local de Buenos Aires est également intervenu dans son espace public pour assurer une distanciation sociale piétonne.

En effet, pour préparer le déconfinement progressif durant l'été et l'automne 2020, un communiqué de presse nous apprend qu'une centaine de rues seront partiellement ou totalement piétonnisées pour éviter les foules et encourager les habitant à utiliser des commerces de proximité accessible à pied depuis leurs domiciles. En tout, la ville de Buenos Aires est intervenue sur 100 000 mètres carrés d'espace public, en utilisant des outils

également d'urbanisme tactique pour intervenir rapidement³⁹. Cette phase d'aménagement de la rue a commencé au même moment où allait être autorisées de nouvelles activités dans la rue, générant des flux plus importants.

Les interventions étaient très diverses avec une priorisation donnée pour élargir les trottoirs sur les artères commerciales, en piétonisant des voies de la chaussée normalement dédiées à l'automobile pour favoriser le cheminement piétons et garantir un espace sanitaire suffisant.

Une nouvelle signalétique au sol a également été développée par les collectivités pour permettre de sécuriser les espaces piétons et d'inciter les populations à la marche à pied.



Figure 24 : Rue du Castro Historico de Buenos Aires, fermée à la circulation au profit des piétons

Source : Ciudad de Buenos Aires. (2020c, juillet 14). Mapa con las intervenciones de calles, veredas y centros comerciales

https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/noticias/coronavirus-intervencion-de-callesveredas-y-centros-comerciales-de-la-ciudad

 $\underline{https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/noticias/coronavirus-intervencion-de-calles-veredas-y-centros-comerciales-de-la-ciudad$

³⁹ Ciudad de Buenos Aires. (2020c, juillet 14). *Mapa con las intervenciones de calles, veredas y centros comerciales* [Communiqué de presse].

Sur la photo, nous pouvons deviner au bout des barrières rouges qui ferment l'accès aux voitures de cette partie de la rue. Le sol est également peint avec des symboles piétons. Ces deux types d'action correspondent également au concept d'urbanisme tactique, appliqué de manière rapide et flexible.

Pour accompagner cette piétonisation, le gouvernement local de Buenos Aires a réduit de 10 km/h la vitesse automobile à l'approche des ces zones piétonnes. Les grandes avenues sont dorénavant limitées à 50 km/h contre 60 km/h auparavant et les petites rues à 30 km/h, contre 40 km/h avant la piétonnisation des rues.

De nombreuses mesures ont donc été prises après le confinement pour permettre de favoriser la mobilité piétonne au sein des métropoles et ainsi, refréner le report de la population vers la mobilité individuelle motorisée. Ces mutations des espaces publics permettent d'offrir des espaces d'échanges et de distanciation sociale agréables. Des stratégies similaires ont été adoptées dans les deux capitales pour agencer leurs espaces publics aux nouvelles restrictions liées à la crise sanitaires de la covid-19. Plus généralement, c'est la piétonisation des chaussées qui a largement transformé nos rues, pour les rendre plus apaisées et aérées grâce à l'utilisation d'outil d'urbanisme tactique.

2. Vers de nouvelles mobilités

Pour éviter le report modal sur la voiture, et pour offrir une solution face à la défiance envers les transports en commun, les collectivités territoriales françaises et à l'internationales ont développé lors du déconfinement des pistes cyclables temporaires. Même si durant le confinement, les deux métropoles ont enregistré une forte baisse. En se basant sur le développement du vélo avant le confinement, les deux villes ont accentué les efforts et le nombre de m² dédiés à cette pratique.

A la fin du premier confinement, des pistes cyclables temporaires ont été mises en place par les deux collectivités pour permettre de développer un réseau plus dense dans la ville et dans la proche banlieue et ainsi répondre à la demande de la population en termes d'espace dédiés aux vélos en ville.

L'urbanisme tactique a de nouveau été mis à profit avec la création rapide de plus de 210 km de pistes cyclables temporaires dans le Grand Paris, dont 70 km dans Paris Intramuros⁴⁰. Ces aménagements temporaires sont souvent très légers, avec la mise en place de balises séparant physiquement les différents usages de la chaussée et de peinture jaune.

Buenos Aires a comme Paris, fourni des efforts pour faire entrer le vélo dans les aménagements urbain de référence, avec en 2020, plus de 250 km de pistes cyclables.

Buenos Aires a même obtenu un prix le prix Well being Cities dans la catégorie « Planifier pour une meilleure santé urbaine » en 2020 pour saluer son engagement dans une transition urbaine plus responsable et résiliente.

Les réalisations cyclables les plus emblématiques de ses deux villes sont celles de la rue Rivoli à Paris et des avenues Cordoba et Corrientes à Buenos Aires.

La rue Rivoli située dans l'hyper centre parisien a été interdite pour les circulation motorisées individuelles. Sont autorisées à y circuler seulement les vélos, les transports en commun comprenant les bus et les taxis.

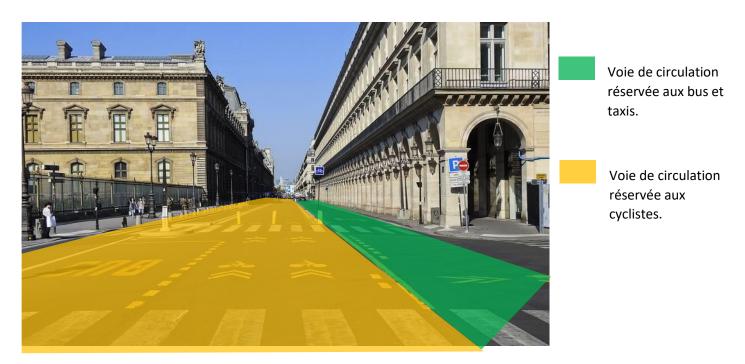


Figure 25 : Répartitions des usages sur la rue Rivoli, Paris, 1^{er} arrondissement Source : Désirée Dherbassy

•

⁴⁰ Idib, p37

Sur l'image ci-dessus sont représentés en jaune, l'espace dédié aux voies cyclables et en vert, la voie des bus et des taxis. La création de cette « coronapiste » a été majeur dans le poids donné aux mobilités actives en générale et plus particulièrement au vélo. Cet aménagement a permis une augmentation de plus de 42 % de passage en vélo en comparaison à l'année 2019 et permet d'analyser un inversement de l'offre de l'espace offert à la voiture, normalement supérieur à celle offerte à un espace de circulation de vélo.

A Buenos Aires aussi, l'avenue du 9 Juillet, connue pour être la plus large du monde a été aménagée en aout 2020 par deux grandes pistes cyclables qui la traversent perpendiculairement sur les avenues Cordoba et Corrientes. Irene Fernandez, présidente de l'Association des Cyclistes Urbains (ACU) se réjouit de cet aménagement « C'était une demande de longue date des cyclistes ⁴¹».



Figure 26 : Pistes cyclables sur l'avenue Corrientes, Buenos Aires

Source : Ciudad de Buenos Aires. (2020d, octobre 2). Finalizaron las obras de las ciclovías en

las avenidas Corrientes y Cordoba.

https://www.buenosaires.gob.ar/vicejefatura/noticias/finalizaron-las-obras-de-las-cicloviasen-las-avenidas-corrientes-y-cordoba

_

⁴¹ Villiers-Moriamé, A. (2020a, septembre 15). *Buenos Aires, petite reine du vélo*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/09/15/buenos-aires-petite-reine-du-velo_6052257_4811534.html

Le jour de l'inauguration des pistes, le chef du cabinet de Buenos Aires, Felipe Miguel, a déclaré que "plus que de nouvelles pistes cyclables, nous inaugurons une nouvelle façon de circuler dans la ville, sans risque de contagion".42

La priorité a été donnée à l'aménagement de pistes cyclables qui permettront de compléter et d'élargir le réseau cyclable déjà existant. La continuité du réseau est essentielle pour que les voyage s'effectuent de manière apaisée.

Même si pendant la pandémie, l'usage du vélo a été très réduit, à la sortie du confinement, un boom du vélo a été observé dans les deux métropoles. A Buenos Aires, les ventes de vélo ont augmenté de 50 % selon le communiqué de presse de la ville de Buenos Aires⁴³.

A Paris également, grâce aux stations de comptage, disposées tout au long des voies cyclables à Paris, une forte hausse de la pratique du vélo a été enregistré à la sortie du confinement. A partir du 11 mai, une hausse spectaculaire de l'utilisation du vélo sur les pistes cyclables aménagées donne une augmentation de 37% des déplacement effectués à vélo. Sur l'année, entre 2019 et 2020, une hausse record a été enregistrée en passant de 1 26 000 vélos comptés à 5 445 000 de vélo. Cela représente une augmentation de + 332% en un an.

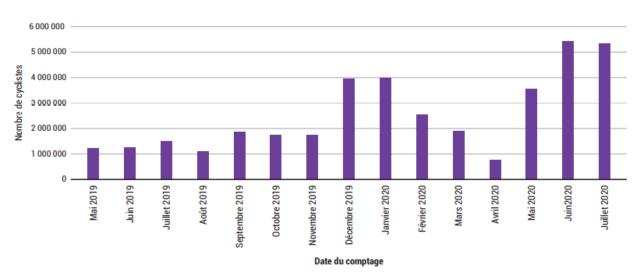


Figure 27 : Nombre mensuel de cyclistes parisiens de mai 2019 à juillet 2020 44

https://www.buenosaires.gob.ar/vicejefatura/noticias/finalizaron-las-obras-de-las-ciclovias-en-lasavenidas-corrientes-y-cordoba

⁴² Ciudad de Buenos Aires. (2020d, octobre 2). Finalizaron las obras de las ciclovías en las avenidas Corrientes y Cordoba [Communiqué de presse].

⁴³ *Ibid, p 49*

⁴⁴ Open Data, Ville de Paris

Le graphique issu des données ouvertes de la Ville de Paris met bien en avant le pic de l'utilisation du vélo en juin et juillet 2020. Ce mode de circulation qui consomme très peu d'espace, responsable et individuel a su convaincre les métropolitains. En effet, comme dirait le chef du cabinet de Buenos Aires, Miguel Felipe, il assure à la fois un déplacement rapide, durable « et qui nous aide à nous déplacer sans risque d'infection ». C'est la réunion de ces facteurs qui explique l'essor du vélo d'après confinement.

Depuis le mois de mars 2020, les métropoles de Paris et Buenos Aires sont soumises à un contexte sanitaire inédit. Les mesures prises pour limiter la diffusion du virus ont gravement nui à de nombreux secteurs mais ont également réussi à mettre en « évidence des réalités plus positives ».⁴⁵

Les autorités locales ont toutes deux réagi très rapidement en s'adaptant au nouveau paradigme sanitaire exigeant l'adoption de régulations strictes en matière de distanciation physique. Le confinement a quant à lui permis de faire naitre de nouvelles pratiques dans l'espace public et le déconfinement de concrétiser l'importance des mobilités douces en ville avec le développement de la marche et du vélo.

-

⁴⁵ APUR. (2020, décembre). Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire. L'espace public parisien et la Covid-19. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19

III. Aménagements inédits ou continuité

Après avoir compris le rôle des métropoles dans la crise sanitaire, et avoir observé les différents aménagements dans l'espace public issus du contexte covid, nous allons présenter dans cette partie le rôle de la crise dans l'adoption de politiques publiques environnementales. En effet, depuis le début de la crise, un nombre d'actions importantes ont été prises pour transformer rapidement l'espace public.

La crise sanitaire a imposé un changement de paradigme inédit et à l'échelle globale. Les habitudes de vie ayant été bousculées, les perceptions des usagers sur l'espace public ont durablement changé.

En effet, à la sortie de la crise sanitaire, les citadins aspirent à voir leur environnement proche se transformer et s'adapter à leurs nouveaux besoins, comme l'accès à la nature etc. La crise a donc bel et bien eu un impact en développant de nouvelles aspirations, se concrétisant rapidement par des aménagements et marquant un tournant important dans les politiques d'aménagements urbaines.

A. L'espace public, un outil ancien en faveur les politiques environnementales ?

L'espace public a toujours joué un rôle dans la politique d'aménagement urbain. Selon A. Fleury, l'espace public a toujours été « un outil pour améliorer l'environnement urbain »⁴⁶. Nous allons voir ici comme l'aménagement des espaces publics a évolué depuis les années 1970 et pourquoi les aspirations contemporaines sont en rupture avec des décennies d'aménagement.

1. Les années 1970, développement du tout voiture

A la sortie de la seconde guerre mondiale et durant les Trentes Glorieuses, les politiques d'aménagement des villes sont concentrées sur la voiture et cherchent comment rendre les villes fonctionnelles pour leurs usages. Les espaces publics sont alors ébranlés tant dans leurs

⁴⁶ Fleury, A. (2009). *Espaces publics et environnement dans les politiques urbaines à Paris et à Berlin*. Annales de géographie, 669, 522-542. https://doi.org/10.3917/ag.669.0522

formes physiques que dans les usages qui y étaient pratiqués. Pour permettre à la voiture de trouver sa place, d'immenses voies express sont installées dans les centres urbains. Par exemple, A. Fleury nous apprend qu'à Paris « les chaussées des boulevards haussmanniens sont élargies aux dépens des trottoirs et des plantations d'alignement ; les places sont vouées au stationnement ». En effet, lorsqu'on regarde des images d'archive, l'on ne peut que remarquer les innombrables places de parking qui couvraient alors la capitale.





Figure 28: Place Beaubourg, 1965

Source : Un jour de plus à Paris, « Photos : quand Paris n'était qu'un gigantesque parking à ciel ouvert »

Figure 29 : Place Vendôme, 1970

Source: Un jour de plus à Paris, « Photos: quand Paris n'était qu'un gigantesque parking à ciel ouvert »

C'est à cette même époque qu'une voie express a été aménagée sur les quais de Seine pour intégrer le réseau urbain automobile au cœur de la ville.

Il en est de même à Buenos Aires, avec l'Avenue du 9 Juillet d'une largeur de 140 mètres finalisée au milieu des années 1980. Sur cette avenue, la plus large du monde, on y circulait sur une autoroute urbaine de deux fois dix voies, rendant sa traversée mémorable selon la journaliste A. Villiers-Moriamé, correspondante pour Le Monde en Argentine.



Figure 29 : Place du 9 juillet dans les années 1980

Source: Wikipedia, « Avenida 9 de Juilo», https://es.wikipedia.org/wiki/Avenida 9 de Julio
En rouge, nous pouvons voir l'espace dédié à l'automobile. Aux deux extrémités, deux voies double et au centre, deux fois huit voies. En tout, 20 voies de circulation sur sept kilomètres traversent la ville.

Cet urbanisme qui s'adapte à la voiture voit la fin de son ère arriver quand des contestations émergent dans les années 1970, critiquant l'aménagement au détriment de la ville héritée.

2. Vers une dépriorisation de l'automobile ?

En effet, petit à petit, « des vagues contestataires dans les années 1960 et 1970 conduisent, [...] à un revirement des pouvoirs publics ». Elles critiquent les choix des aménageurs publics qui déprisent l'environnement urbain. Cela débouche sur l'abandon en France de plusieurs gros projets autoroutiers comme la Radiale Vercingétorix.

Il faudra attendre les année 1990 pour que les pouvoirs publics décident donc de réorienter en partie leurs objectifs vers la rénovation du patrimoine urbain et dans un second temps, de développer des « politiques en faveur du cadre de vie ». La place des habitants comme des acteurs à part entière dans l'aménagement du territoire se fait entendre durant cette phase ci. C'est également à cette période que naissent les partis politiques écologistes qui sont

source de proposition pour l'aménagement des espaces publics et de la répartition des mobilités au sein de l'espace public.

Cette transformation des objectifs urbains permet également de diversifier les métiers liés à cette pratique, en remplaçant par exemple, les ingénieurs aux projets d'aménagement de l'espace public par des architectes, ou des paysagistes, plus à même d'intégrer des dimensions environnementales et sociétales.

Un questionnement se concrétise alors sur la forme qu'il faut développer sur les espaces publics, se retrouvant « au cœur de l'action publique, en relation avec la nouvelle politique de réhabilitation urbaine⁴⁷». L'on cherche alors à gagner en qualité d'espace en influant sur leur forme, en renforçant leur végétalisation et en réduisant petit à petit la place de la voiture.

L'Argentine des années 1970 est fortement marquée par la dictature militaire qui réprimande toute démarche contestataire. Aussi les réflexions prônant une réappropriation de l'espace public hérité sont plus récentes. En effet, C. Morel, nous apprend au travers de son article, que le gouverneur M. Macri, début 2007 a fait de la « récupération » des espaces publics un axe majeur de ses deux mandatures.

Le paragraphe suivant développera plus précisément cette dynamique.

3. Améliorer l'environnement public et diversification des mobilités

A partir des années 2000, les espaces publics sont un des supports pour améliorer la qualité et le confort de l'environnement urbain. L'environnement urbain signifie ici « le milieu dans lequel la société évolue » où les sens doivent être pris en compte pour adapter au mieux l'univers urbain aux besoins de ses habitants. En effet, les pouvoirs publics cherchent aujourd'hui à réduire la pollution atmosphérique, mais également sonore etc. Ces préoccupations sont liées à la sensorialité de l'environnement dans lequel les urbains évoluent. La prise en compte de l'automobile comme un facteur dégradant la qualité urbaine est alors évidente puisqu'elle est responsable de diverses pollutions à la fois sonores, atmosphériques et est également très consommatrice d'espace. Pour rappel, la ville de Paris

-

⁴⁷ *Ibid, p 53*

compte 30 % d'espace public dont plus de la moitié est dédiée à la voiture : avec la largeur des chaussées et la place au stationnement extérieur.

Dans un entretien, G. Dupuy affirme que « ce mode de déplacement (en parlant de la voiture) est désormais perçu comme inadapté à la ville dense »48. En effet, l'automobile occupe un espace important dans l'espace public, qui est aujourd'hui en train de se rééquilibrer au profit des mobilités douces que sont la marche et la pratique du vélo.

Dans une publication de l'APUR, daté de 2003⁴⁹, sont présentés les futurs projets envisagés pour le Paris de 2020. Dans le chapitre dédié à l'espace public et aux déplacements, la phrase d'ouverture nous confirme que la tendance tout-automobile s'est en effet inversée pour proposer un partage multimodal.

« Au fil des années, l'emprise de l'automobile sur l'espace public a généré des nuisances bien connues des habitants : pollution, embouteillages, dégradation du patrimoine urbain, stress... Rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des piétons, des transports collectifs et des circulations douces, tout en développant les déplacements indispensables à la fonction capitale de Paris répond donc à un objectif non seulement sanitaire, mais aussi culturel, majeur, que les futurs documents d'urbanisme doivent traiter sur le fond. »

L'objectif annoncé pour l'horizon 2020 est, dans ce document d'urbanisme, de recréer un environnement urbain permettant d'assurer une meilleure répartition des usages sur la chaussée. En effet, entre 1976 et 1997 une baisse de 700 000 déplacements à pied quotidiens a été enregistrée, fruit de la politique favorisant l'utilisation de la voiture.

Quant à la politique « vélo », elle est alors très récente puisqu'elle n'a débuté à Paris qu'en 1996. Les déplacements à vélo ne représentent alors que 2% des déplacements des parisiens.

⁴⁸ Gallez, C. Dupuy, G. (2018). La dépendance automobile. Retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques. Flux, 111-112, 104-110. https://doi.org/10.3917/flux1.111.0104

⁴⁹ APUR. (2003). Paris Projet. Paris 2020, Eléments pour un Plan d'aménagement et de développement durable, 34-35, 54-64.

https://www.apur.org/sites/default/files/documents/publication/etudes/paris_projet_34_35_planch es.pdf

L'objectif est donc de réduire l'utilisation de la voiture en offrant plus de place aux mobilités douces sur la chaussée.

Enfin, l'espace public quant à lui est défini dans ce guide du projet Paris horizon 2020, par deux fonctions :

« la première [...] étant de répondre aux besoins de la vie locale, notamment comme lieux de rencontres et de pratique de l'activité économique et sociale » et « la deuxième [...] celle de support de déplacements »

Ils notent même que la première fonction des espaces public, pourtant à l'origine de la définition de ce concept a été effacée « dans les années 1960, au profit de la voiture, à l'époque où l'automobile est reine ».

Le changement de gestion de la politique des espaces publics est enclenché.

A Buenos Aires, c'est l'administration de M. Macri qui en premier accordera une importance majeure à la qualité de l'environnement et à la réhabilitation des espaces publics dans la gestion de l'aménagement. Dans une déclaration faite en 2012, le gouverneur exprime sa volonté de « faire de l'attention, de la récupération et de la mise en valeur de l'espace public la priorité centrale de notre gestion ⁵⁰». Au cours de cette allocution, il exprime sa stratégie de développer les espaces publics comme des lieux communs à la population et qu'il est prioritaire d'aménager. Cette volonté se concrétise par exemple dans la rénovation d'un parc situé dans le Casco historico de Buenos Aires et longtemps laissé à l'abandon, dont un collectif d'habitants demandait depuis des années la remise en Etat. En prenant en compte les demandes des habitants, il « souhaite créer un espace public capable d'« intégrer » les aspirations diverses des usagers et des habitants fréquentant ces lieux. » Les espaces publics sont donc remis au cœur de la gestion politique des aménagements.

Le changement de régime automobile est quant à lui initié en 2009 avec la validation du « Plan Environnemental de la Ville » qui marque la première volonté politique de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Selon Andrés Fingeret, directeur de l'agence locale de l'ITDP (Institute for Transportation and Development Policy)

59

⁵⁰ Cuidad de Buenos Aires, *Humanización del Espacio Público*, 2012, https://www.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/publicaciones/humanizando-la-ciudad

qui accompagne la ville dans les actions de mobilité, ce plan « constitue la première initiative de ce type, permettant d'inscrire le sujet dans l'agenda politique argentin⁵¹».

Dans ce plan, la gestion des mobilités tient une place essentielle pour parvenir à réaliser les défis ambitieux qui ont été exprimés. Il va exploiter la nature géographique plate de la ville, propice donc à la mise en place de mode de déplacements doux. Il donne également la priorité au développement des transports en commun avec la mise en place d'un nouveau système de Bus, les « Métrobus » en fonction depuis 2011.

En 2013, ces lignes de bus ont même été implantés sur l'avenue du 9 juillet, jusqu' alors limité aux voies strictement automobiles.



Figure 30 : Place du 9 juillet avec les lignes de Métrobus, 2013

Sur la figure ci-dessus, les figures rouges représentent l'espace toujours dédiée aux voitures, mais l'espace jaune central est quant à lui, entièrement dédié à celui du réseau des Métrobus. L'avenue a ainsi perdu 4 voies de circulation automobile, investies au profit des transport en communs.

⁵¹ Carreras, P. (2015, 2 décembre). Buenos-Aires : La révolution de la mobilité durable. Codra. https://www.codra-conseil.com/buenos-aires-la-revolution-de-la-mobilite-durable/

Les enjeux énoncés à partir des années 2000 dans les deux métropoles sont ambitieux : diversifier l'offre de transports en commun, aménager l'espace public pour favoriser les déplacements doux et reconquérir des espaces pour encourager les espaces de rencontre et d'échanges.

4. Affirmation des tendances en faveur des mobilités douces et de la création d'un espace apaisé

a) Baisse de l'utilisation de la voiture

Ces dix dernières années ont vu se confirmer les tendances publiques en faveur des mobilités douces. On observe en effet, une diminution de l'utilisation de la voiture individuelle.

A l'échelle du Grand Paris, depuis les années 2000, l'utilisation des la voiture ne fait que baisser, en perdant par exemple 5 % d'utilisateurs entre 2010 et 2018⁵².



Figure 31 : Evolution de l'utilisation de la voiture dans Paris et sa petit couronne

Source : APUR. (2021b, juin). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances
historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes

Sur la frise ci-dessus, nous pouvons voir qu'à l'échelle métropolitaine, l'utilisation de la voiture est passée en 2018 en dessous de la barre des 6 Millions d'utilisateurs. Les anciens conducteurs se sont reportés vers d'autres modes de déplacements pour se déplacer. Car en effet, ce ne sont pas les déplacements qui ont diminué, mais bien la part modale de

61

⁵² APUR. (2021b, juin). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paristendances-historiques-evolutions-cours-emergentes

l'automobile. La politique lancée à l'échelle métropolitaine dans les années 2000 s'est affirmée pour permettre d'offrir plus de place dans l'espace public en faveur d'autre moyens de déplacements. Cette tendance a pu s'affermir grâce aux changements d'une partie des usagers vers les modes « alternatifs » à la voiture comme la pratique de la marche, l'utilisation des réseaux de transport en commun, achat de vélos ou de trottinettes ou location collective de vélo et de voiture.

b) Affirmation de la marche à pied

Avec la baisse de l'utilisation de la voiture, les modes de transports doux apparaissent comme des alternatives séduisantes aux yeux des usagers.

Et en particulier la marche ! A Paris, on enregistre entre 2010 et 2018 une augmentation de 13 % de la marche à pied pour se déplacer. En effet, c'est quasiment « un déplacement sur deux qui est réalisé à pied en 2018 »⁵³ faisant de ce mode de déplacement le premier de l'Île de France, avec environ 40 % du nombre total de trajets. Et cette pratique s'affirme de plus en plus puisqu'elle est en augmentation à l'échelle métropolitaine. Elle répond à des enjeux de développement des mobilités de proximité qui contribuent elles aussi à réduire l'utilisation de la voiture.



Figure 32 : Evolution de la pratique de la marche à pied dans Paris et sa petit couronne

Source : APUR. (2021b, juin). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances

historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes

-

⁵³ Ibid, p60

La réalisation d'aménagements favorisant ce développement, comme la piétonnisation de certaines rues, l'agrandissement des trottoirs en faveur des piétons et la multiplication des zones de rencontres depuis les années 2000 participent à l'essor de cette activité.

La figure ci-dessus permet de comparer les quais de Paris, en face de l'Ile de la Cité dans les années 1970, alors qu'ils étaient dédiés au stationnement automobile et actuellement, après leur piétonisation.





Figure 32 : Photo avant-après des bords de seine, après leur piétonnisation en 2019 Source : Un jour de plus à Paris, « Photos : quand Paris n'était qu'un gigantesque parking à ciel ouvert »

La réalisation de ces actions permet d'améliorer sensiblement la qualité des espaces publics parisiens en diminuant les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions sonores et permet de rééquilibrer le partage des usages entre les modes de déplacement alternatif à la voiture.

c) Le vélo

Le vélo est également en plein développement depuis les deux dernières décennies. En effet, une augmentation de 175 % est observable depuis les années 2000 avec près d'un million des déplacements réalisés à vélo en 2018, contre 300 000 en 2001.

L'amplification du réseau depuis les années 2000 est notable. Paris ne comptait au début des années 2000 qu'une centaine de kilomètre de pistes cyclables. C'est dans les années 2010 que les pistes cyclables se sont développées pour dépasser en 2019 les 1 000 kilomètres.

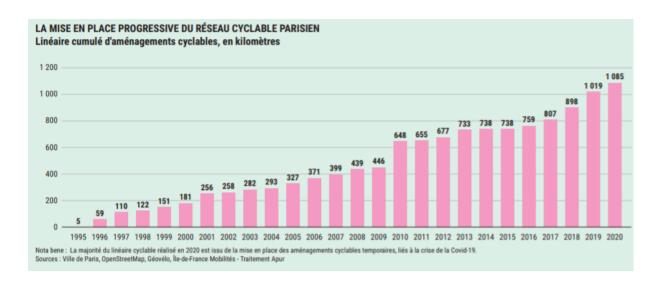


Figure 33 : Evolution du réseau cyclable parisien

Source : APUR. (2021b, juin). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes

Le graphique ci-dessus montre la hausse constante des kilomètres dédiés aux réseaux des pistes cyclables, affirmant la tendance donnée à ce nouvel outil de déplacement.

Globalement, les stratégies adoptées durant la dernière décennie visent à gagner de la superficie sur l'espace public dédié à la voiture. Plusieurs politiques sont alors mises en œuvre pour diminuer la part modale de la voiture tout en encourageant des manières de se déplacer autrement.

B. Le confinement offre une opportunité pour expérimenter

Les espaces publics ont toujours joué un rôle important dans la mise en place des aménagements urbains. Leur gestion est souvent mise au premier plan pour orienter les choix des politiques urbaines. Durant la dernière décennie se sont affirmées plusieurs tendances visant à éloigner la voiture des métropoles et à développer une gestion des espaces publics apaisée. Les outils pour réussir cette transformation sont la promotion des mobilités douces et la suppression d'espaces dédiés à l'automobile au profit du vivre ensemble.

Le contexte sanitaire a permis de ralentir le rythme de vie des métropoles et d'expérimenter de nouvelles habitudes visant tout d'abord à assurer une sécurité sanitaire mais également à l'amélioration de l'environnement urbain.

1. Rôle accélérateur de la crise

En effet, toutes les mesures prises par le gouvernement pour freiner la diffusion du virus ont permis de ralentir les métropoles et d'expérimenter de nouvelles typologies d'actions dans les territoires urbains. Ce ralentissement métropolitain inédit n'aurait jamais pu être mis en place aussi rapidement en période classique. C'est en effet l'urgence et la gravité de la crise sanitaire qui ont permis aux villes de s'immobiliser du jour au lendemain, permettant ainsi le test de nouvelles pratiques à grande échelle. La ville s'est alors transformée en un large laboratoire urbain où les hypothèses testes été mises à l'épreuve en pleine rue.

Ce ralentissement des métropoles est synonyme de baisse de l'utilisation de la voiture et ainsi d'une forte baisse des pollutions atmosphériques et sonores. La réduction des émissions de gaz à effet de serre est l'un des objectifs principaux des prochaines décennies, avec des Plan Carbone 2030 et 2050. La diminution des rejets de gaz dans l'atmosphère permet d'améliorer de l'environnement général urbain et est donc souhaitable pour le futur.

Le ralentissement est également synonyme durant la crise d'autorisations de déplacement très restreintes. En effet, la restriction du kilomètre durant le premier confinement a favorisé le déplacement à pied sur des distance courtes. Les usagers des métropoles ont ainsi eu l'opportunité d'expérimenter le concept de la « ville de proximité » en vivant dans un périmètre limité à 15 minutes à pied de son domicile.

Enfin, le rôle accélérateur de la crise a pu être observé dans l'agrandissement de l'espace public dédié à la marche à pied : avec les mesures de piétonnisation temporaire et de grignotage d'espaces sur la chaussée au profit des mobilités douces.

Toutes ces nouvelles réalités, complétement inédites, ont permis d'adopter des aménagements et des actions mise en place grâce au concept d'urbanisme tactique. Cet urbanisme, comme vu plus haut, est caractérisé par la nature éphémère et adaptable de ses aménagements. Or, une partie des initiatives développées durant la crise vont être pérennisées. Ce passage des expériences « crash test » durant la pandémie à l'affirmation d'une nouvelle réalité d'aménagement nous permet d'attester que la crise a accéléré des pratiques déjà en cours d'adoption et d'augmenter la puissance de diffusion sur le territoire.

Les sous parties suivantes vont être dédiées à la description d'exemples d'actions et d'aménagements qui devaient être temporaires mais qui en 2021, sont toujours présents et sont en passe d'être pérennisés

2. La ville du quart d'heure à Paris

A l'approche des nouveaux défis environnementaux et énergétiques qui se profilent, la notion de proximité est de plus en plus présente dans le champ de l'urbanisme. Et la crise sanitaire n'a fait qu'amplifier ce concept, déjà ancien, de la ville de la proximité, ou plus récemment théorisée comme « la ville du quart d'heure ».

En effet, le premier confinement a permis à la proximité de « redevenir du jour au lendemain, la base de l'existence au quotidien : la vie de nos concitoyens ajustée sur une centaine de mètres à peine autour du domicile. ⁵⁴» En effet, plus besoin de traverser la ville pour se rendre au travail, ni de prendre l'avion pour aller en vacances, cette situation exceptionnelle a su entrer en rupture totale avec la vie d'avant confinement.

A la sortie des dernières enquêtes⁵⁵, un francilien passait en moyenne 90 minutes par jour dans les transports. Le succès de la ville du quart d'heure, nous apprend E. Korsu n'est

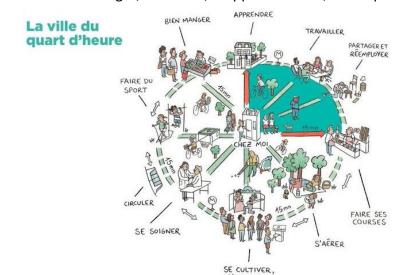
-

⁵⁴ Korsu, E. (2021). *La ville du quart d'heure : plus proche, plus lente, plus forte*. Urbanisme, 54-55.

⁵⁵ Ibid

certainement pas étrangère à cette moyenne. La qualité des déplacements journaliers est souvent mineure, entre le stress, les embouteillages, le retard et les transports saturés, la ville de la proximité « offre une nouvelle réalité » séduisante pour les travailleurs.

Tester à grande échelle durant la pandémie et encore aujourd'hui, la mise en place du télétravail est à la sortie de la prise avec beaucoup de sérieux et pourrait à terme se pérenniser. Un soulagement pour un nombre important de travailleurs qui verront leur temps optimiser. Des opportunités sont en train d'être développées pour trouver des solutions permettant de proposer des bureaux plus proches du domicile des travailleurs tout en assurant l'adaptabilité de leur usage. Lors d'une conférence, organisée par la Ville de Paris, visant à présenter les principales caractéristiques de la « Ville du quart d'heure », C. Moreno définit l'application du concept comme une manière de trouver l'essentiel à 15 minutes à pied ou à vélo, correspondant à un rayon de 1 jusqu'à 3 kilomètres. La mixité fonctionnelle des espaces et des lieux reste à développer pour assurer les 6 fonctions sociales qui doivent être accessibles en 15 minutes : se loger, travailler, s'approvisionner, s'éduquer, se soigner et



s'épanouir.

Figure 33 : Fonction principales de la ville du quart d'heure

Source: Korsu, E. (2021). La ville du quart d'heure: plus proche, plus lente, plus forte.

Urbanisme, 54-55.

Créer des lieux adaptables et flexibles serait la nouvelle réalité à laquelle les métropoles se préparent. En tout cas, en France, la crise covid aura au moins permis de faire connaître et de

développer à grande échelle le télétravail, pourtant autorisé dans plusieurs textes depuis 2011.

Moreno ajoute que pour que cette ville de la proximité fonctionne, la transformation des espaces publics ou privés en lieux « polymorphes » est essentielle pour la fonctionnalité du concept. L'avantage de la métropole densifiée est l'offre accessible rapidement dans la proximité et une des plus grandes opportunités de développer le multi-usage des lieux.

La crise a permis d'accélérer l'adoption de la notion de « ville du quart d'heure », puisque les habitants étaient limités dans leurs déplacements à un kilomètre, soit 15 minutes à pied. A la sortie du confinement également, la valorisation des commerces de proximité et la vie de quartier a permis de développer une atmosphère propice à la proximité.

3. Transformation de l'espace public en faveur d'un environnement apaisé

Malgré l'initial caractère éphémère des aménagements dans l'espace public durant la crise covid, force est-il de constater que de nombreuses initiatives sont toujours présentes dans notre quotidien et qu'il est maintenant plutôt question de les voir se pérenniser. En effet, les nouveaux aménagements de l'espace public sont, de fait, adaptés à la crise covid et à la distanciation sociale. Mais s'inscrivent également dans les stratégies des politiques publiques de plus long terme qui visent à promouvoir la multimodalité et la qualité de vie dans l'environnement urbain.

a) Projet cyclable

La grande partie des pistes cyclables, appelées « coronapistes » qui se sont déployées durant la crise, en France et à l'international, ont permis de désaturer les transports collectifs tout en proposant une alternative viable à l'utilisation de la voiture individuelle. Ce mouvement s'est étendu à l'échelle métropolitaine avec 140 km de pistes cyclables, dont 60 km à Paris. Les pistes, à l'origine temporaires vont se pérenniser sur le territoire métropolitain.

A Paris, la grande majorité des coronapistes « ont été créées sur des tronçons où étaient déjà planifiées des infrastructures cyclables, avec en particulier les projets liés aux « Plans Vélo

Départementaux » ou le « RER Vélo » initiés bien avant la crise sanitaire.⁵⁶ » L'urgence de limiter les rassemblements dans les transports collectif et de proposer une solution de déplacement efficace a activé la réalisation de la plupart des corona-pistes. La pérennisation de la grande majorité des coronapistes en 2021 est le signe que les actions entreprises dans l'urgence de la situation ont permis renforcer une stratégie de fond des mobilités douces.

A Buenos Aires également, la réalisation des pistes cyclables qui a permis d'attirer de nouveaux cyclistes, permettant de s'intégrer dans la stratégie de multiplication des modes de transport dans le centre-ville. Miguel Felipe a même souligné au cours d'une allocution que " Nous continuerons à promouvoir l'utilisation de la bicyclette et à contribuer à l'infrastructure car, en plus d'être un mode de transport durable, dans ce contexte de pandémie, elle nous aide à nous déplacer sans risque d'infection". Les pistes cyclables installées durant le confinement resteront aussi à Buenos Aires.

L'exemple le plus marquant restera l'aménagement de la rue Rivoli, où les voitures sont toujours aujourd'hui interdites de circuler.





Figure 34 : Pistes cyclables à Paris et à Buenos Aires

L'accélération a été importante à Buenos Aires car la pratique du vélo a été le seul moyen de transport à avoir augmenté de 5% sur toute l'année 2020. Dans le cadre du confinement, le nombre de déplacements dans la ville a été réduit de moitié mais la manière de se déplacer a été reconvertie : le nombre de déplacements à vélo est passé durant l'année 2020 de 4% à 10,2%. Un saut important pour le futur visage des déplacements et qui vient légitimer les mesures prises. Juan José Mendez, secrétaire aux transports et aux travaux publics de la ville

.

⁵⁶ Ibid, p 60

de Buenos Aires a pris la parole pour exprimer sa détermination à profiter de cette accélération de l'utilisation des vélos « "En 2020, le vélo est le seul mode de mobilité qui a progressé par rapport à ses niveaux habituels. Avec ce chiffre, nous avons atteint une valeur historique que nous voulons défendre par la conception de politiques publiques qui améliorent la qualité de vie de tous⁵⁷". La qualité de vie améliorée est là aussi, un critère majeur dans la conservation de cette installation. Le rôle de la crise dans ce cas-ci a permis d'initier un mouvement de fond en augmentant considérablement le nombre de cyclistes.

b) Les contre-terrasses

Avec l'autorisation accordée par les municipalités de Buenos Aires et de Paris d'agrandir de manière originellement temporaire les terrasses des cafés et des restaurants, de nombreuses contre-terrasses se sont développées dans les deux métropoles. Le virus circulant moins à l'extérieur, les lieux de rencontres en plein air sont à favoriser. Les bars et les restaurants s'emparant dans l'urgence de cette opportunité obtiennent l'autorisation d'agrandir leurs terrasses. Et, pour mettre en œuvre très rapidement leur autorisation, ils colonisent l'espace avec des palettes en bois pour constituer le sol et des palissades végétales ou plastifiées pour sécuriser les clients.

Ces concessions qui sont sensées être temporaires ont pourtant été renouvelées en 2021. L'architecte et urbaniste D. Mangin, dans son article publié dans la revue Urbanisme déclare que « lorsqu'elles (les terrasses) sont implantées sur des tronçons de rues significatifs des faubourgs, elles changent l'allure à peu près réglée de l'espace public parisien. Usuellement, les concessions réglementant les emprises ne doivent pas dépasser pas un tiers du trottoir utilisé. » Oui, mais voilà, avec le besoin d'espace en plein air après le confinement, les terrasses sont « sur-demandées » et l'option de pouvoir agrandir sa salle à l'extérieur est plus qu'alléchante pour les restaurateurs. D. Mangin envisage même que si cet investissement de l'espace public perdure dans le temps, il sera accompagné de « la végétalisation de nombreuses rues parisiennes : trottoirs élargis, rues piétonnes avec des variables d'usages et

_

⁵⁷ Cuidad de Buenos Aire, *En 2020 la movilidad se redujo más del 50% y la bici fue el único*. (2021, août 30). https://www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/movilidad/noticias/en-2020-la-movilidad-se-redujo-mas-de-50-en-la-ciudad-de-buenos-aires

de plantations⁵⁸. » Cette initiative de grignotage de l'espace de stationnement des voitures a su séduire pour se pérenniser.

PROJETS/ La ville du Far West

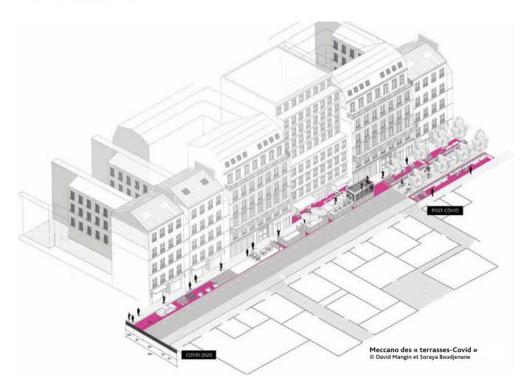


Figure 34: Meccano des terrasses-Covid, David Mangin

La représentation de D. Mangin est à lire comme une frise chronologique qui commence avec l'arrivée du covid en bas à gauche. Puis, comme un piéton, le lecteur empreinte la rue piétonnisée, et en observant les usages de l'espace public qui se diversifie, avec au début une voiture garée sur le bas-côté, puis la création de terrasse, la disposition de pot de fleur, la concrétisation des terrasses temporaire en dur et enfin, dans l'air du post-covid, des vélos et des arbres viennent se rajouter au décor.

La crise sanitaire a en effet, bien eu un impact accélérateur sur les décisions d'aménagement de l'espace public en mettant en œuvre, de manière inédite et à grande échelle des stratégies politiques en cours de réalisation. Le caractère inédit de la crise a permis de les mettre en œuvre dans un contexte privilégié et inhabituellement ralenti, idéal pour mesurer leur efficacité qualitative sur la ville.

⁵⁸ Mangin, D. (2021). *La ville du far West*. Urbanisme, *412*, 9-11.

Conclusion

Nous avons pu voir tout au long de ce mémoire que la crise de la covid- 19 est une crise fortement urbaine. En effet, les métropoles denses, très connectées et rassemblant des précarités sociales sont les lieux les plus fragiles face aux crises sanitaires. La diffusion du virus se fait plus rapidement dans un contexte urbain que rural. Des mesures ont donc été prises pour limiter la contagion de la population : les deux métropoles de Paris et Buenos Aires qui ont restreint grandement les accès aux espaces publics extérieurs.

Face à ces restrictions sanitaires, les métropoles ont toutefois été capables de faire preuve d'une grande capacité d'adaptation et de résilience pour répondre aux besoins de la population.

En effet, plusieurs mesures ont été prises au niveau gouvernemental pour diminuer la diffusion du virus. Ces mesures très restrictives à propos des libertés de déplacement ont transformé durablement la perception des usagers sur leurs espaces publics. De nombreux lieux leur ont été interdits comme les parcs.

Et les deux métropoles ont su réagir à ces mesures en proposant des aménagements sécurisés et liés à des politiques d'aménagement environnemental déjà en cours d'exécution. Dans ce contexte pandémique, les villes de Paris et de Buenos Aires ont réussi à inverser la tendance générale et à illuminer une réalité positive de la crise sanitaire.

Effectivement, le contexte urbain, complétement inédit, a permis aux pouvoirs locaux d'expérimenter à ciel ouvert des nouvelles activités et typologies d'aménagement. Et ces actions tests ont eu pour la plupart un franc succès. Elles s'inscrivent dans un processus de réponse à la crise sanitaire mais également d'affirmation de stratégies de politiques publiques antérieures à la crise. Comme par exemple, toutes les politique en défaveur de l'utilisation de la voiture.

Cette crise a donc servi d'espace d'essai pour les politiques d'aménagement. Les plus grandes avancées ont concerné l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain, avec par exemple, le développement de nouveaux espaces de rencontre assurant la distanciation sociale. En effet, après presque deux ans de crises sanitaires, la rencontre et le vivre ensemble sont encore plus au centre des aspirations urbaines des citadins. La grande victoire du

développement du réseau cyclable a permis de motiver un nombre important d'usagers à se tourner vers le vélo et de ralentir la hausse prévue d'utilisateurs de la voiture. Et enfin, les piétonnisations de rues ont permis d'affirmer le développement des tendances d'un urbanisme des proximités.

Le rôle de la crise comme accélérateur de ces pratiques a donc bel et bien été prouvé dans ces deux capitales.

Ouverture

L'auteur A. Fleury nous apprend que même « si l'aménagement des espaces publics joue un rôle dans les politiques des déplacements, c'est à des degrés divers selon les villes. ⁵⁹»

En effet, même si dans les deux métropoles étudiées, nous avons pu voir que la crise avait eu un effet d'accélérateur dans la réalisation de politiques publiques en faveur d'un environnement plus qualitatif, où la place de la voiture est de plus en plus discutée, soulevant des défis de connectivité avec les territoires périphériques en développant des réseaux à la fois de transport en commun, mais également en faveur de la mobilité douce.

La fonction accélératrice de la crise covid dans les aménagements des espaces publics des villes a pu être vérifiée dans les métropoles ayant déjà débuté un travail sur la transformation de leur diversité d'offres modales par exemple, concernant les transports/mobilité.

Dans d'autres municipalités les effets dévastateurs de la crise n'ont fait que ralentir les projets liés aux développements d'un espace public plus ouvert et le développement des infrastructures en faveur des mobilités douces.

Je pense ici à ma mission principale réalisée au cours de mon alternance qui était centrée sur Bethleem (Palestine) où 80 % des déplacements étaient effectués en voiture, dont 75% pour des trajets de moins de trois kilomètres. Malgré la géographie de la ville qui se prête à l'usage des mobilités douces, aucune accélération des pratiques n'a été observée sur ce territoire. En effet la sensibilisation à ces enjeux étant encore à ses prémices, avec l'établissement en 2019

-

⁵⁹ Ibid, p53

d'un Plan de Mobilité à l'orée 2030, il est encore trop tôt pour espérer voir des réalité positives héritières de la crise de la covid-19. La crise a, au contraire, renforcé les inégalités, la précarité en affaiblissant une économie majoritairement orientée vers le tourisme.

Des avancées pourront être faites dans le futur, une fois le plan des mobilités mis en application. Le projet de coopération « Réinventer l'espace public à Bethléem » sur lequel j'ai travaillé pendant un an, s'achèvera à la fin d'année 2022. Le début de la campagne de sensibilisation initiée par le projet devra permettre aux usagers de réfléchir à l'impact de leur mobilité sur leur héritage commun.

Bibliographie

A. Littérature Scientifique

- Brooks, S., Webster, R., & Smith, L. (2020, mars). The psychological impact of quarantine and how to reduce it: rapid review of the evidence. Lancet.
- Cluzet, A. (2020). Mégalopoles, le devoir d'innovation. *Urbanisme*, 418, 46-47.
- Djament-Tran, G., le Blanc, A., Lhomme, S., Rufat, S., & Reghezza-Zitt, M. (2011). Ce que la résilience n'est pas, ce qu'on veut lui faire dire. HAL Archive Ouverte.

https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-

<u>00679293/document#:~:text=Concept%20%C3%A0%20la%20mode%2C%20la,sa%20</u> pertinence%20heuristique%20et%20op%C3%A9rationnelle.

- Habermas, J. (1989). L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise (Vol. 5). Payot.
- Korsu, E. (2021). La ville du quart d'heure : plus proche, plus lente, plus forte. *Urbanisme*, 54-55.
- Lévy, J., Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.
- Mangin, D. (2021). La ville du far West. Urbanisme, 412, 9-11.
- Morel, C. (2017). La « récupération » de l'espace public : Repenser le conflit urbain à partir du projet de réaménagement du parc Lezama à Buenos Aires. *L'espace en partage : approche interdisciplinaire de la dimension spatiale des rapports sociaux*, 123-140. https://doi.org/10.4000/books.pur.141708
- Morens, D., Folkers, G., & Fauci, A. (2009). What is a Pandemic. . Published.

- Mullon, R. (2020). Les effets du confinement dans un quartier en politique de la ville.

 *Urbanisme, 418, 8-9. https://www.urbanisme.fr/bruits-de-ville/les-effets-du
 confinement-dans-un-quartier-en-politique-de-la-ville/
- ORFEUIL Jean-Pierre. (2020). COVID-19: La recherche urbaine ne doit pas être dans le déni. *Géographie, économie, société*, 209-222. https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2020-2-page-209.htm?contenu=resume
- Orfueil, J. P. (2021). Interpellations en série. Urbanisme, 28-29.
- Toubin, M., Lhomme, S., Serre, D., Diab, Y., & Laganier, R. (2012). La Résilience urbaine : un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine ? *Développement durable et territoires*, 3(1). https://doi.org/10.4000/developpementdurable.9208
 B. Littérature grise
- APUR. (2003). Paris Projet. Paris 2020, Eléments pour un Plan d'aménagement et de développement durable, 34-35, 54-64.

 https://www.apur.org/sites/default/files/documents/publication/etudes/paris_proje
 t 34 35 planches.pdf
- APUR. (2018). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes
- APUR. (2020, décembre). Les données urbaines, un outil pour orienter les stratégies de gestion d'une crise sanitaire. L'espace public parisien et la Covid-19.

 https://www.apur.org/fr/nos-travaux/donnees-urbaines-un-outil-orienter-strategies-gestion-une-crise-sanitaire-espace-public-parisien-covid-19

- APUR. (2021a, avril). *Une hausse des décès de 20% en Ile-de-France en 2020* (N° 195). https://www.apur.org/fr/nos-travaux/une-hausse-deces-20-ile-france-2020
- APUR. (2021b, juin). Évolution des mobilités dans le Grand Paris Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes. https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes
- INSEE. (2020a, juin). *L'Île-de-France, région la plus touchée par le surcroît de mortalité*pendant le confinement (N° 118). https://www.insee.fr/fr/statistiques/4517283
- INSEE. (2020b, décembre). Les inégalités sociales à l'épreuve de la crise sanitaire : Un bilan du premier confinement.

https://www.insee.fr/fr/statistiques/4797670?sommaire=4928952#titre-bloc-10

Observatoire des villes vertes. (2020, juin). Les espaces verts publics, une priorité pour l'ensemble des électeurs.

C. Article de journal

- Actividad física en la Ciudad de Buenos Aires en cuarentena : días, horarios y cómo funcionan | Goal.com. (2020, 18 juin). *Goal*.

 https://www.goal.com/es/noticias/actividad-fisica-en-la-ciudad-de-buenos-aires-en-cuarentena-dias-/1aw6qxs8na1xu1eym2tu3iqeya
- Aziza, S. B. (2015, 16 septembre). VILLAS La face cachée de Buenos Aires. Le petit journal,

 Argentine. https://lepetitjournal.com/buenos-aires/actualites/villas-la-face-cachee-de-buenos-aires-71263
- Carreras, P. (2015, 2 décembre). Buenos-Aires : La révolution de la mobilité durable. Codra. https://www.codra-conseil.com/buenos-aires-la-revolution-de-la-mobilite-durable/

- Centenera, M. (2020, 21 mars). Buenos Aires se encierra en el primer dia de cuarentena obligatoria. El Pais. https://elpais.com/sociedad/2020-03-21/buenos-aires-se-encierra-en-el-primer-dia-de-cuarentena-obligatoria.html
- Clarín.com. (2020a, septembre 24). En cuarentena, reabren la Reserva Ecológica y el Jardín Botánico: horarios y días para visitarlos. El Clarin.
 - https://www.clarin.com/ciudades/cuarentena-reabren-reserva-ecologica-jardin-botanico-horarios-dias-visitarlos 0 VFlZ1sb7g.html
- Clarín.com. (2020b, septembre 24). En cuarentena, reabren la Reserva Ecológica y el Jardín

 Botánico: horarios y días para visitarlos. El Carin.

 https://www.clarin.com/ciudades/cuarentena-reabren-reserva-ecologica-jardin-botanico-horarios-dias-visitarlos 0 VFIZ1sb7g.html
- D'Annoville, L. M. (2020, 25 mai). Covid-19 en Argentine : les cas explosent dans un bidonville à Buenos Aires. Le Figaro International.

 https://www.lefigaro.fr/international/covid-19-en-argentine-les-cas-explosent-dans-un-bidonville-a-buenos-aires-20200525
- Gozlan, M. (2020, 17 mars). Pandémie : histoire d'un mot et d'un concept. Le Monde.

 https://www.lemonde.fr/blog/realitesbiomedicales/2020/03/17/pandemie-histoire-dun-mot-et-dun-concept/
- Hazan, J., Fassenot, B., & Marteau, P. F. (2020, 26 avril). « Toutes les conditions sont réunies pour un retour irréversible de la suprématie de la voiture individuelle ». Le Monde.

 https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/04/26/toutes-les-conditions-sont-reunies-pour-un-retour-irreversible-de-la-suprematie-de-la-voiture-individuelle 6037800 3232.html

- Jarnoux, A. (2020, 25 octobre). Coronavirus : les dates-clés de l'épidémie en France. France

 Bleue France. https://www.francebleu.fr/infos/societe/coronavirus-les-dates-cles-de
 l-epidemie-en-france-1603646805
- Krémer, P. (2021, 25 juin). Pompes, abdos, burpees: la grande forme du sport en plein air. *Le Monde*. https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2021/06/18/pompes-abdos-burpees-la-grande-forme-du-sport-en-plein-air 6084727 4497916.html
- Maiztegui, B. (2021, 17 janvier). ¿Cuánto espacio verde hay en las ciudades más pobladas de Argentina ? *ArchDaily Perú*. https://www.archdaily.pe/pe/954410/cuanto-espacio-verde-hay-en-las-ciudades-mas-pobladas-de-argentina
- Michalik, M. (2020, 5 juin). La marche à pied, gagnante des mobilités post-confinement.

 LEFIGARO. https://www.lefigaro.fr/actualite-france/la-marche-a-pied-gagnante-des-mobilites-post-confinement-20200605
- Schaub, C., & Chassignet, M. (2020, 3 mai). « Avec l'urbanisme tactique, l'espace public devient un terrain d'expérimentation ». *Libération*.

 https://www.liberation.fr/france/2020/05/03/avec-l-urbanisme-tactique-l-espace-public-devient-un-terrain-d-experimentation_1787238/
- Shenker, S. J. (2020, 14 mai). Comment le Covid-19 va-t-il changer nos villes ? *Courrier International*. https://www.courrierinternational.com/article/urbanisme-comment-le-covid-19-va-t-il-changer-nos-villes
- Villiers-Moriamé, A. (2020a, septembre 15). Buenos Aires, petite reine du vélo. *Le Monde*.

 https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/09/15/buenos-aires-petite-reine-du-velo-6052257 4811534.html

Villiers-Moriamé, A. (2020b, décembre 4). Argentine : une forte mortalité malgré un long confinement. *Le Monde*. https://nouveau-europresse-com.sid2nomade-2.grenet.fr/Document/View?viewEvent=1&docRefId=0&docName=news%C2%B7202
01205%C2%B7LM%C2%B71245436&docIndex=9

D. Communiqué de presse

Ciudad de Buenos Aires. (2020a, avril 3). *Mejoró la calidad de aire de la Ciudad durante la cuarentena* [Communiqué de presse].

https://www.buenosaires.gob.ar/jefedegobierno/ambiente/noticias/mejoro-la-calidad-de-aire-de-la-ciudad-durante-la-cuarentena

Ciudad de Buenos Aires. (2020b, avril 14). *Baja la contaminación atmosférica en grandes ciudades de la Argentina* [Communiqué de presse].

https://www.argentina.gob.ar/noticias/baja-la-contaminacion-atmosferica-engrandes-ciudades-de-la-argentina

Ciudad de Buenos Aires. (2020c, juillet 14). *Mapa con las intervenciones de calles, veredas y centros comerciales* [Communiqué de presse].

https://www.buenosaires.gob.ar/laciudad/noticias/coronavirus-intervencion-decalles-veredas-y-centros-comerciales-de-la-ciudad

Ciudad de Buenos Aires. (2020d, octobre 2). *Finalizaron las obras de las ciclovías en las avenidas Corrientes y Cordoba* [Communiqué de presse].

https://www.buenosaires.gob.ar/vicejefatura/noticias/finalizaron-las-obras-de-las-ciclovias-en-las-avenidas-corrientes-y-cordoba

Coyote dresse le bilan de l'impact du confinement sur le trafic routier. (2020, 11 mai). Coyote.

https://corporate.moncoyote.com/communiques/coyote-dresse-le-bilan-de-limpact-du-confinement-sur-le-trafic-routier/

En 2020 la movilidad se redujo más del 50% y la bici fue el único. (2021, août 30).

https://www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/movilidad/noticias/en-2020-la-movilidad-se-redujo-mas-de-50-en-la-ciudad-de

E. Conférences

Davidenkoff, E., & Osty, J. (2021, 31 mai). *Y a-t-il un modèle de ville idéale*? [Vidéo]. Le monde événements - CITIES, Rennes, France. https://www.lemonde.fr/le-monde-evenements/video/2021/05/31/y-a-t-il-un-modele-de-ville-ideale-6082164-4333359.html

de la Varga, O. (2020, 5 novembre). Experiencias Iberoamericanas de Urbanismo Táctico contra la COVID 19 [Conférence]. Experiencias de Urbanismo Táctico, En ligne, .

https://www.metropolis.org/news/tactical-urbanism-response-during-pandemic