



HAL
open science

L'urbanisme tactique en contexte de crise : les clés pour la redistribution du partage des espaces publics ? L'exemple des coronapistes rennaises

Léa Barbé

► To cite this version:

Léa Barbé. L'urbanisme tactique en contexte de crise : les clés pour la redistribution du partage des espaces publics ? L'exemple des coronapistes rennaises. Sciences de l'Homme et Société. 2021. dumas-03514447

HAL Id: dumas-03514447

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03514447>

Submitted on 6 Jan 2022

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

L'urbanisme tactique en contexte de crise : les clés pour la redistribution du partage des espaces publics ? L'exemple des coronapistes rennaises.



© Léa Barbé

Léa Barbé

Mémoire de recherche

Master 2 mention : Urbanisme et Aménagement

Spécialité : Dynamiques sociales, aménagement des territoires (DYSATER)

2020/2021

Mémoire réalisé sous la direction de :

M. Benoit Feildel, Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont apporté leur aide dans mes recherches et à la rédaction de ce mémoire.

Tout d'abord, je souhaite vivement remercier Benoit Feidel, Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme et Responsable Master MOUI de l'Université de Rennes 2, pour l'opportunité qu'il m'a offerte en me donnant la possibilité d'intégrer le programme de recherche ANR Vélotactique. Je le remercie également pour ces nombreux conseils constructifs fournis dans le cadre de ce mémoire. Je suis également très reconnaissante de sa disponibilité et de son encadrement, qui m'ont permis de progresser tout au long de ces 12 derniers mois.

Je remercie sincèrement l'ensemble de l'équipe de recherche du programme ANR Vélotactique pour leur apport théorique et leur expertise sur les différents sujets évoqués et plus particulièrement l'équipe de la tâche 4, pour les riches échanges que nous avons pu avoir.

Un immense merci à l'ensemble des personnes qui ont accepté de participer à l'enquête des parcours commentés, à la fois pour leur témoignage, leur sincérité et pour leur motivation à promouvoir le vélo comme un moyen de transport attrayant.

Je remercie Séverine Grould, chargée de mission mobilité à l'AUDIAR, de m'avoir fourni un avis précieux sur les résultats exposés de mi-parcours.

Je remercie également les étudiants du master 2 ACT de l'atelier Vélotactique, pour leurs données et analyses issues du questionnaire, ainsi que pour leur aide à la réalisation des premiers parcours commentés.

J'exprime une reconnaissance particulière à Geneviève Cloutier, professeure à l'Université Laval de Québec, pour m'avoir sensibilisée avec passion à l'urbanisme tactique et pour m'avoir aidée à construire la bibliographie de ce mémoire.

Mes remerciements vont également à mes proches, famille et ami.es, pour leur soutien et leurs encouragements indéfectibles tout au long de la rédaction de ce mémoire. J'ai une pensée particulière à l'égard des relectrices pour leur aide précieuse à la correction de ce mémoire.

Préambule

Ce travail de recherche sous forme d'un mémoire, s'inscrit dans le cadre de la deuxième année du master Dynamiques sociales et aménagement des territoires (DYSATER), de l'Université de Rennes 2. Initié dès octobre 2020, ce mémoire a pour objectif de préparer à la rédaction d'une thèse, à travers un exercice de problématisation, de mobilisation de ressources bibliographiques et de réalisation d'enquête.

Le choix du sujet est à la fois le fruit d'une volonté personnelle de promouvoir et d'approfondir mes connaissances sur la notion de l'urbanisme tactique, après en avoir reçu de nombreux enseignements dans une université canadienne. Il est également le résultat d'une opportunité de réaliser un stage de recherche, au sein du laboratoire Espaces et Sociétés (ESO) de Rennes, dans le cadre d'un programme de recherche porté par l'ANR.

La rédaction de ce mémoire au sujet de l'impact des coronapistes, a été rythmée par l'avancement des missions qui m'ont été confiées dans le cadre du stage. Ainsi, l'état de l'art de l'urbanisme tactique a marqué le début de l'exercice d'investigation et d'écriture. Puis s'en est suivi, un travail d'observation sur le terrain pour se familiariser avec les aménagements cyclables de la métropole rennaise. Le sujet et les problématiques que je souhaitais soulever, à travers les notions d'urbanisme tactique, de pratique cyclable et de crise, se sont précisés au fur et à mesure des échanges, des lectures et des parcours commentés réalisés.

Par la réalisation de ce mémoire, l'objectif est de pouvoir illustrer les bénéfices que l'on peut tirer de la mobilisation de l'urbanisme tactique. Et plus particulièrement lorsque l'on souhaite que les espaces publics concordent aux nouvelles aspirations de la société, qui s'orientent vers des notions de durabilité, sociabilité et bien-être. Enfin, souvent à caractère péjoratif, il était également intéressant à travers ce sujet, de faire ressortir un apport plutôt positif de la crise sanitaire.

Glossaire

ACT (master) : Aménagement et Collectivités Territoriales

ANR : Agence Nationale de la Recherche

AUDIAR : Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

COVID : corona virus disease

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DYSATER : Dynamiques sociales et aménagement des territoires

ESO : Espaces et Sociétés

FUB : Fédération française des Usagers de la Bicyclette

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

NOTRe (loi) : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PAMA : Plan d'actions pour les mobilités actives

PC : Parcours commenté

PDU : Plan de déplacements urbains

REV : Réseau Express Vélo

T.A. : Tour d'Auvergne

VAE : Vélo à assistance électrique

ZUP : Zones à Urbaniser en Priorité

« Le vélo n'est plus le fer de lance de la ville de demain. Ce fer de lance est l'audace de réduire la place de la mobilité qui a étouffé nos villes et qui demande à être rééquilibrée et réduite à un volume et à une vitesse appropriée. L'open bar ferme, la ville pour tous ouvre. »

Stein Van Oosteren, auteur de « Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable », Twitter, octobre 2021

Table des matières

Remerciements	1
Préambule	3
Glossaire	5
Table des matières	9
Introduction générale	12
<u>CHAPITRE 1 : L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME EN TEMPS DE CRISE</u>	14
A. LES POLITIQUES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : UNE PRATIQUE REACTIVE AUX CRISES ?	14
1. RETOUR SUR DES CRISES QUI FAÇONNENT LES STRATEGIES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	14
2. L'INTEGRATION DE NOUVEAUX ENJEUX POUR FAIRE FACE AUX CRISES	18
3. LA CRISE SANITAIRE DE LA COVID-19 : REINVENTER LA MOBILITE	21
B. L'ESPACE PUBLIC IMPACTE PAR LES CRISES	25
1. GENEALOGIE DE L'ESPACE PUBLIC.....	25
2. LES ESPACES PUBLICS : LIEUX D'EXPRESSION ET DE VISIBILITE	26
3. LA REAPPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC COMME ENJEUX DE LA CRISE SANITAIRE	29
C. URBANISME TACTIQUE : EMERGENCE ET PRINCIPES D'UN NOUVEAU PARADIGME	32
1. ENJEUX ET CONCEPTIONS THEORIQUES DE L'URBANISME TACTIQUE	33
2. TYPOLOGIES DE L'URBANISME TACTIQUE DANS L'ESPACE PUBLIC : EXEMPLES	37
3. FOCUS SUR LES AMENAGEMENTS CYCLABLES TRANSITOIRES	43
Transition	47
<u>CHAPITRE 2 : L'ETUDE DE L'ESPACE PUBLIC EN TEMPS DE CRISE SANITAIRE A TRAVERS LA PRATIQUE CYCLABLE : LE PROGRAMME DE RECHERCHE ANR VELOTACTIQUE</u>	48
A. LE PROJET DE RECHERCHE : COMPARAISON INTERNATIONALE DES POLITIQUES DE MOBILITES CYCLABLES EN TEMPS DE CRISE	48
1. CONTEXTE D'EMERGENCE	48
2. LA METHODE D'ENQUETE DES PARCOURS COMMENTES.....	49
B. LE RESEAU CYCLABLE RENNAIS : ENTRE EVOLUTIONS ET ACTEURS	51
1. RENNES, UNE DYNAMIQUE CYCLABLE BIEN AVANT LA CRISE SANITAIRE	51
2. UN PROJET CYCLABLE DEJA EN REFLEXION (REV)	53
3. UNE CRISE SANITAIRE POUR PASSER A L'ACTION.....	54
4. LA PROPORTION DU TRANSITOIRE AU SEIN DU RESEAU CYCLABLE RENNAIS	56
C. LA METHODOLOGIE APPLIQUEE	58
1. LES ETAPES DE LA METHODE ET LES LIMITES DEPASSEES.....	58
2. LES RESULTATS METHODOLOGIQUES.....	65
3. LES PARCOURS COMMENTES POUR COMPRENDRE LES ENJEUX DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC	69
Transition	71

CHAPITRE 3 : ANALYSE ET DISCUSSION : IMPACT DES CORONAPISTES SUR LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC RENNAIS..... 72

A.LA RECEPTION DES CORONAPISTES PAR LES USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC : UNE PRATIQUE CONTROVERSEE	72
1. LA RECEPTION SOCIALE DES AMENAGEMENTS TRANSITOIRES PAR LES CYCLISTES	72
2. LA RECEPTION SOCIALE DES AMENAGEMENTS TRANSITOIRES PAR LES PIETONS ET USAGERS DE VEHICULES MOTORISES	76
3. LA RECEPTION DES CORONAPISTES PAR DES COMMERÇANTS : L'EXEMPLE DU RHEU	80
B.LE DEVELOPPEMENT DES AMENAGEMENTS TRANSITOIRES CYCLABLES : QUEL EFFET SUR LA PRATIQUE DE L'ESPACE PUBLIC RENNAIS PAR LES CYCLISTES ?	82
1. LA REVALORISATION DE L'ESPACE CYCLISTE	82
2. FACILITATEUR DE PRATIQUE POUR CERTAINS PROFILS : ENFANTS ET NEO CYCLISTES.....	83
3. PLUS D'USAGERS CYCLISTES AU SEIN DE L'ESPACE PUBLIC ?.....	84
C.L'ESPACE PUBLIC ET LA MIXITE DES USAGES : ENTRE COHABITATION ET SEPARATION POUR EVITER LES CONFLITS D'USAGES ?	86
1. QUE DIT LA PRATIQUE CYCLISTE SUR LE RAPPORT ENTRE LES DIFFERENTS USAGERS ?	86
2. LES CONFLITS D'USAGES AU SEIN DE L'ESPACE PUBLIC	93
3. VERS UNE SEPARATION DES USAGES PLUTOT QU'UNE COHABITATION ?	103
Conclusion générale.....	108
Bibliographie	113
Table des illustrations.....	118
Annexes	

Introduction générale

« J’invite tous les Français à limiter leurs déplacements au strict nécessaire »¹ : ce sont les termes employés par le président de la République, le 12 mars 2020 marquant le début de la mise en place d’une mesure inédite : l’instauration d’un confinement strict mettant sur pause une majorité des activités non essentielles du pays. Cela engendre des effets sans précédent sur la mobilité. Elle sera effectivement drastiquement limitée pendant plusieurs semaines permettant de laisser place à de nouvelles formes d’organisation de circulation possible. D’autre part, la sortie du premier confinement va induire de nouvelles problématiques auxquelles seront confrontés de nombreux dirigeants à travers le monde. C’est en réaction à cette crise et ses problématiques de distanciation physique que vont émerger des changements dans l’aménagement du territoire et l’urbanisme. Ainsi, à travers une situation encore inédite que constitue l’après-COVID-19, l’objectif de ce mémoire est de mettre en lumière l’impact de l’urbanisme tactique sur l’espace public et la manière dont il a permis aux pouvoirs publics de répondre rapidement à des enjeux cruciaux de distanciation spatiale, à travers notamment une redéfinition de l’espace public pour les mobilités. Dans le cadre de ce mémoire, l’analyse de l’approche tactique doit permettre d’avancer des conclusions en matière de redistribution du partage de l’espace public. Comme nous le verrons, bien que les prémices de l’urbanisme tactique, remontent au début du XXI -ème siècle, il a symboliquement investi les stratégies de mobilité et d’aménagement des espaces publics depuis la crise sanitaire. Les acteurs publics ont particulièrement mobilisé cette notion dans le domaine de la mobilité afin de qualifier les stratégies d’aménagements mises en place pour éviter un report trop important vers la voiture individuelle, à la sortie du premier confinement. Par conséquent, cela doit normalement accorder un partage de l’espace plus équitable entre les différents usagers et donc une meilleure cohabitation des usages. De plus, comme nous le verrons cette approche tactique s’appuie sur des principes qui font écho aux nouvelles aspirations exprimées par la population. Ainsi cela devrait permettre à l’urbanisme tactique d’être socialement bien accepté.

Ces hypothèses ont amené à la formulation de la problématique suivante : l’urbanisme tactique en contexte de crise : les clés pour la redistribution du partage des espaces publics ? L’exemple des coronapistes rennaises.

L’objectif du mémoire sera de répondre à deux discussions qui gravitent autour de ce concept. Tout d’abord, l’enjeu sera de retracer l’origine de cette notion d’urbanisme tactique, née dans un contexte nord-américain, afin d’en ressortir ses principales caractéristiques et de le replacer dans un cadre européen. Dans un second temps, l’objectif sera de dresser un bilan sur l’impact de ce nouveau

¹ <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/03/12/adresse-aux-francais>

paradigme de l'aménagement, récemment mobilisé de manière massive par les pouvoirs publics en France. Ainsi à travers, l'étude des « coronapistes », qui correspondent à des pistes cyclables développées dans une démarche d'urbanisme tactique, l'intention est diversifiée. Il s'agit à la fois d'analyser les effets en matière de repartage de l'espace public, en matière de pratique cyclable, mais également de fournir une analyse sur l'efficacité de cette pratique tactique, notamment en comparaison avec l'urbanisme traditionnel. Cette étude se fera au travers des données recueillies dans le cadre du programme ANR Vélotactique, qui souhaite établir une « comparaison internationale des politiques publiques et des pratiques en contexte de pandémie »². Cependant, avant de pouvoir se concentrer sur la démarche tactique et ses impacts sur l'espace public, il semblait essentiel de revenir dans un premier temps sur la façon dont cet urbanisme diverge des politiques d'aménagement classique.

Ce mémoire est donc structuré par une première partie qui tentera dans un premier temps de démontrer le caractère réactif de l'urbanisme au travers de l'étude de quelques crises. Suivra alors un état de l'art de l'urbanisme tactique, intégrant notamment une comparaison avec les politiques d'aménagement davantage « traditionnelles ». Puis la seconde partie se concentrera sur les enjeux et les apports du programme ANR Vélotactique et plus particulièrement dans le contexte rennais, en apportant notamment des éléments méthodologiques sur une méthode d'enquête originale que sont les parcours commentés, mobilisés dans le cadre de ce programme. Enfin, la dernière partie est dédiée à l'analyse des résultats issus du programme ANR Vélotactique et des parcours commentés, en questionnant l'impact des pistes cyclables transitoires sur l'espace public rennais et son repartage.

² <http://eso-rennes.cnrs.fr/fr/recherche-1/programmes-en-cours/velotactique.html>

Chapitre 1 : L'aménagement du territoire et l'urbanisme en temps de crise

Dans cette première partie, nous allons voir comment les politiques et les pratiques « traditionnelles » en aménagement de l'espace et urbanisme sont remises en question en temps de crise. Mais également en quoi les politiques d'aménagement et d'urbanisme peuvent être considérées comme réactives dans le sens où elles s'adaptent systématiquement aux crises successives des sociétés. Comme nous le verrons, au travers de quelques exemples, cela intègre des crises touchant à diverses thématiques : sociale, sanitaire, climatique, économique. Après avoir présenté les principes majeurs de l'urbanisme tactique, nous verrons comment cette pratique s'est développée dans un contexte de crise sanitaire et a été mobilisée massivement avec la mise en place des aménagements cyclables transitoires.

A. Les politiques d'aménagement du territoire : une pratique réactive aux crises ?

Au fil du temps, les besoins comme les enjeux d'une société évoluent. Cet ensemble d'êtres vivants que nous formons, à l'échelle de la planète, se modifie et se transforme chaque jour au gré des opportunités et des contraintes. Pour y faire face, nous sommes sans cesse amenés à nous réinventer et à nous adapter. Cela n'épargne pas non plus les politiques publiques et plus particulièrement celles qui visent à aménager notre territoire, car elles sont développées de sorte à servir les besoins de la société. Nous aborderons ainsi quelques crises historiques pour illustrer cette idée de pratique réactive. Et nous verrons les principes que cela a permis d'intégrer dans les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme, engendrant des changements dans la conception des espaces, notamment publics.

1. Retour sur des crises qui façonnent les stratégies d'aménagement du territoire

Crise urbaine post guerre mondiale : apparition de la notion d'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire, en tant que politique, émerge dès la IV^e République et dans les débuts de la Ve. Son objectif vise à travers « une transformation matérielle de l'espace français »³ une certaine « harmonie » et un « équilibre » dans la manière d'occuper le territoire. Le concept, officiellement né dans les années 1950, promeut un aménagement qui, dans ses premiers temps, sert un but économique et permet le développement de stratégies, pendant une crise aux multiples facettes en période post guerre.

³ CORDOBES S., DESJARDINS X. et VANIER M. (dir.), « Repenser l'aménagement du territoire », Actes du Colloque de Cerisy, Paris, Berger Levrault, 320 p., 2020

Ainsi, après avoir axé ses efforts sur la production de logements dans les grandes villes (loger la main d'œuvre industrielle), entraînant un exode rural important, l'État a dû faire face aux déséquilibres engendrés : « engorgement complet de la région parisienne, logements souvent insalubres, manque d'équipement pour les nouvelles populations urbaines en périphérie des villes... »⁴. C'est ainsi que les crises urbaines et les maux de la ville qui lui sont associés (logements insalubres, surdensités dans les grandes villes, etc.) engendrent une transition dans les valeurs portées par les stratégies d'aménagement. On passe ainsi, d'une logique purement économique à l'inclusion de « préoccupations plus sociales et la recherche d'une meilleure répartition des activités et des populations sur le territoire national. »⁵

Crise du logement : la politique des Grands Ensembles

À partir des années 1960, la ville est considérée comme le moyen de « poursuivre une dynamique de croissance »⁶. Parmi les exemples les plus éloquents, la politique des Grands Ensembles, qui débute dès les années 1950. Basée sur logique industrielle, cette politique va transformer les espaces centraux périphériques, par la construction de grandes tours, réservées dans un premier temps aux ouvriers des industries à proximité. La photo ci-dessous illustre ce développement massif, avec la construction des premières tours dès 1956 dans le quartier périphérique de Maurepas à Rennes.



© Archives de Rennes/Rennes Métropole/Quartier de Maurepas

⁴ De Félice, Josée. « Une histoire à ma façon : l'aménagement du territoire dans l'enseignement de la géographie », *L'Information géographique*, vol. 73, no. 2, pp. 29-46, 2009.

⁵ De Félice, Josée. « Une histoire à ma façon : l'aménagement du territoire dans l'enseignement de la géographie », *L'Information géographique*, vol. 73, no. 2, pp. 29-46, 2009.

⁶ Christine Mengin. « La solution des grands ensembles » *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, numéro 64, pp. 105-111, 1999.

D'abord plébiscités, ces logements développés en masse et à l'échelle nationale vont rapidement tourner à la désillusion : déficiences des logements, manque de services, environnement transformé. Il y a également une prise de conscience sur la carence d'équipements qui est liée en grande majorité à un financement qui se limite à l'habitat et également lié à « l'absence de toute pratique interministérielle qui rend difficile l'arrivée concertée des équipements avec les logements »⁷. Pour tenter d'y faire face, le décret de 1958 sur les ZUP, aura par exemple pour objectif « d'humaniser et d'équiper les grands ensembles » et d'instaurer un « mode d'urbanisation à l'échelle du territoire »⁸, sans pour autant instaurer un véritable changement. De plus, les grands ensembles ont été développés « en limite des zones urbanisées » et « conçus en fonction du développement de la voiture individuelle », or « les évolutions sociales de ces quartiers » ont conduit à un enclavement des populations⁹. Désormais, les politiques d'aménagement tentent de fournir une desserte en transports en commun plus efficiente pour ces quartiers, pour lutter contre l'enclavement à la fois spatial et social, dont le passage d'une ligne de métro ou de tramway.

Signe d'un échec, ces grands ensembles deviendront des lieux de références pour observer et analyser les « vulnérabilités sociales et environnementales liées aux transformations urbaines »¹⁰. Finalement, ce qu'il convient de souligner c'est le contexte de développement de ces logements qui est « né de l'urgence de la crise du logement »¹¹. Cette crise du logement social aura ainsi permis une prise en compte de l'aménagement de façon globale qui induit notamment le développement d'équipements et de service, dont ceux de mobilité, au-delà du seul développement des logements.

La remise en cause du modèle de décentralisation depuis la crise économique de 2008

Les années 80 vont marquer une nouvelle crise : celle de l'État. Cette crise s'inscrit « dans un contexte économique en pleine évolution », où « le pouvoir central n'avait plus nécessairement les moyens de ses ambitions ». C'est ainsi qu'en 1982, l'État doit « composer avec une nouvelle partition administrative ». Il s'agit de la décentralisation qui marque le développement de « trois niveaux de collectivités territoriales gérées par un pouvoir élus au suffrage universel et capable de lever l'impôt :

⁷ Fourcaut, Annie. « Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? », Histoire urbaine, vol. 17, no. 3, pp. 7-25, 2006.

⁸ Fourcaut, Annie. « Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? », Histoire urbaine, vol. 17, no. 3, pp. 7-25, 2006.

⁹ Duret, Hervé. « Pourquoi des quartiers bien desservis sont-ils considérés comme enclavés ? Un éclairage sur les grands ensembles », Transports urbains, vol. 113, no. 2, pp. 23-25, 2008.

¹⁰ Legouillon, Gwenaëlle. « La construction des grands ensembles en France : émergence de nouvelles vulnérabilités environnementales. » VertigO, volume 16, numéro 3, décembre 2016.

¹¹ Christine Mengin. « La solution des grands ensembles » Vingtième Siècle. Revue d'histoire, numéro 64, pp. 105-111, 1999.

régions, départements et communes »¹². Cette crise permettra de développer une pratique territoriale plus proche des besoins, notamment par l'inclusion des acteurs locaux dans le processus de décision. Mais avec la crise économique de 2008, ce modèle territorial est de nouveau réformé à travers les choix politiques qui s'opèrent. On assiste en effet à une série de mesures dès 2009, qui favorise notamment le modèle métropolitain et régional, mais oublie les territoires plus ruraux qui « s'estiment délaissés par un État central de moins en moins en capacité de produire de la justice territoriale »¹³. La crise économique de 2008 a en effet engendré un déficit budgétaire français au-delà des seuils autorisés par l'Union européenne. Sous pression, le gouvernement français met alors en place des politiques de restriction financière forte, entraînant une baisse des recettes liée à la fiscalité pour les collectivités locales. Pour compenser la diminution de la fiscalité locale, l'État revoit son système de dotation, entraînant à la fois une perte d'autonomie financière des échelons locaux et une recentralisation du budget. Toujours dans une stratégie de réduction des dépenses, la France est pointée du doigt par l'Union européenne pour son maillage territorial dont ses « 36 000 communes ». En réaction, le gouvernement engage une réforme de l'organisation territoriale (passage de 26 à 17 régions) qui s'accompagne d'un renforcement des compétences pour les régions (Loi NOTRe de 2015). Ainsi la crise économique de 2008 et les restrictions budgétaires qu'elle induit, obligent le gouvernement à prendre différentes mesures autres que celles que l'on vient de citer (fiscalité, normalisation de l'organisation des territoires). En effet, avec un budget restreint, les procédures d'appel à projets deviennent une norme dans le développement des territoires, engendrant une inégalité forte entre les collectivités. Finalement, cette crise de 2008 montre en quoi « l'aggravation de la situation budgétaire de la France », et l'instauration de « dispositif inédit de réduction budgétaire sous la pression » marquent le vecteur principal d'une recentralisation financière de la gouvernance territoriale française »¹⁴. Cela se traduit par un aménagement du territoire qui tend à se développer davantage à des échelles centralisées comme la région et sous la gouvernance centrale de l'État français. Cette crise et ses contraintes économiques fortes auront donc eu pour conséquence de diminuer les capacités des échelons locaux en matière d'aménagement du territoire, pourtant plébiscité pour être aux plus proches des besoins de la population.

¹² Olivier COPPIN. « Les trois temps de l'aménagement du territoire en France » Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation, Document de travail numéro 44, juillet 2001

¹³ Pasquier, Romain. « Crise économique et différenciation territoriale. Les régions et les métropoles dans la décentralisation française », *Revue internationale de politique comparée*, vol. 23, no. 3, pp. 327-353, 2016.

¹⁴ Pasquier, Romain. « Crise économique et différenciation territoriale. Les régions et les métropoles dans la décentralisation française », *Revue internationale de politique comparée*, vol. 23, no. 3, pp. 327-353, 2016.

Cette chronologie très succincte du développement de la notion d'aménagement du territoire permet de montrer le passage d'une vision économique et centralisée de ce domaine vers un modèle plus territorialisé et proche des besoins locaux, notamment par l'inclusion d'acteurs privés, publics et de la société civile dans le processus de réflexion et de décision des grands projets d'aménagements. Ces exemples permettent également d'illustrer en quoi les crises ont provoqué des changements dans la manière de concevoir et développer le territoire : inclusion d'enjeux sociaux, développement d'une vision globale de l'aménagement (logements, services/infrastructures et mobilités) et rupture dans les échelles de réflexion avec l'inclusion des acteurs locaux, retour à une gouvernance centralisée à travers des moyens financiers. Au-delà des changements de stratégie survenus en lien avec des crises, qui permettent de qualifier l'aménagement du territoire et l'urbanisme de réactifs, nous allons voir par la suite que les enjeux et les préoccupations ont également évolué.

2. L'intégration de nouveaux enjeux pour faire face aux crises

L'aménagement du territoire en tant que concept francophone a dans un premier temps, servi au niveau national, une stratégie de développement surtout économique et concentrée sur les grandes villes. L'État dans son rôle de planificateur travaillait avec des acteurs aussi bien publics que privés. Mais plusieurs événements ont participé à l'évolution de la pratique, dont une meilleure répartition des pouvoirs avec la mise en place de la déconcentration et de la décentralisation, bien que cette dernière puisse être remise en cause comme nous pouvons le voir. D'autre part, les changements dans la pratique se sont étendus au-delà du champ de l'économie, notamment pour développer une pratique avec des enjeux qui correspondent aux besoins de la population.

Crises des sociétés contemporaines : inclusion de la parole citoyenne

Parmi les tournants marquants au cours du temps pour l'aménagement du territoire, on note l'intérêt pour la prise en compte de la parole citoyenne. Avec l'instauration de plusieurs principes législatifs à partir de la fin des années 90 comme « les concertations ou débats publics organisés depuis 1997 »¹⁵, les populations sont devenues davantage actrices des décisions opérées sur leurs territoires, en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire et d'environnement. La participation citoyenne est donc devenue un enjeu majeur de l'aménagement du territoire. Cela s'explique notamment en réaction à la défiance de plus en plus vive des citoyens à l'égard des politiques et de la « dévalorisation de la parole publique »¹⁶. Le recours à des stratégies participatives s'explique donc à la fois par « des mouvements sociaux qui demandent une démocratisation du processus de prise de décision ». Et cela

¹⁵ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/272715-democratie-participative-les-premiers-dispositifs>

¹⁶ <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/278950-decision-publique-et-participation-citoyenne-en-europe-par-yves-sintomer>

incarne également une stratégie développée par « les responsables politiques et administratifs qui se tournent vers la participation [...] pour éviter d’être contestés dans la rue et dans les élections »¹⁷. De plus, l’inclusion de cette valeur s’est renforcée avec l’émergence du paradigme de projet qui s’est développé en lien avec la montée en puissance des démarches participatives. Démocratisé sous l’appellation de projet urbain, ce paradigme marque une rupture avec les notions traditionnelles de plan et de planification. En effet, le développement d’un urbanisme par projet au travers de projet urbain, a permis d’affirmer le citoyen comme un acteur à part entière, au même titre que la collectivité et le professionnel. Le schéma ci-dessous est extrait d’une présentation de la DDTM du Calvados¹⁸ et illustre la place accordée à la société civile, au même titre que les autres acteurs. L’inclusion de cette parole citoyenne se révélera d’autant plus pertinente quand l’urbanisme tactique sera abordé. En effet, cela permettra de montrer en quoi ce nouvel urbanisme tient compte des valeurs qui ont émergé à la suite de crises.



¹⁷ <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/278950-decision-publique-et-participation-citoyenne-en-europe-par-yves-sintomer>

¹⁸ http://www.calvados.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_Accompagner_le_projet_urbain_v12_web.pdf

Prise en compte des enjeux environnementaux pour faire face à la crise climatique

Au-delà de la participation citoyenne, la prise en compte des enjeux environnementaux marque également un autre tournant dans les valeurs actuelles d'aménagement de l'espace et des territoires. C'est notamment à partir des années 1970 que « la dimension environnementale de l'aménagement a été intégrée, au fur et à mesure que l'environnement prenait une dimension politique »¹⁹. À la fois le fruit d'une conscience collective et pour faire face à l'urgence climatique, les notions comme la transition écologique et énergétique et le développement durable se sont intégrés au fur et à mesure dans le vocabulaire de l'aménagement du territoire. À partir de 2007, c'est notamment avec les lois Grenelles que se dessinent « les grands axes d'une politique nationale post réchauffement climatique » et fixent des objectifs environnementaux²⁰. L'inclusion des principes de développement durable dans les documents d'urbanisme traduit également les efforts développés pour faire face à la crise climatique. De nouveau, lorsque l'urbanisme tactique sera abordé, comme nouveau paradigme, il sera intéressant de constater que cette valeur environnementale est centrale. Cela montre également en quoi l'urbanisme et l'aménagement du territoire évoluent et réagissent aux nouveaux besoins et enjeux de la société.

Ainsi, l'aménagement du territoire au travers de crises a connu des changements à la fois sur les stratégies et sur le fonds, notamment par l'inclusion de nouveaux principes et valeurs dans la manière de penser nos milieux de vie. En revanche, cette pratique n'a connu que très peu de changement sur la forme. En effet, l'urbanisme dit classique cristallise encore plusieurs inconvénients : temporalité longue, domaine institutionnel qui induit des procédures administratives longues et coûteuses, pratique ultra normée et descendante, production d'espaces standardisés. De plus, ces inconvénients sont contradictoires avec les nouveaux enjeux et valeurs qui viennent d'être décrits. Or, dans la prochaine sous-partie, nous allons analyser la manière dont la crise sanitaire que nous sommes en train de vivre a également modifié notre rapport aux espaces. De plus, nous allons voir que pour faire face à des problématiques inédites (en mobilité par exemple), cela nécessitait une réponse rapide et adaptée. Or l'urbanisme traditionnel ne s'est pas révélé suffisant performant pour y faire face, ce qui a conduit les pouvoirs publics à mobiliser d'autres formes plus innovantes mais également plus en accord avec les enjeux décrits précédemment.

¹⁹ Charles-François Mathis, « Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), Aménagement et environnement. Perspectives historiques », Artefact [En ligne], 6, 2017.

²⁰ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/268585-le-grenelle-de-lenvironnement-quels-engagements>

3. La crise sanitaire de la COVID-19 : réinventer la mobilité

Ce mémoire a été rédigé environ un an et demi après le début de la crise sanitaire permettant d'avoir un recul à plus ou moins court terme sur la manière dont cette crise a impacté la fabrique des villes. Certaines images marquent encore les esprits, comme celles-ci dessous qui rappellent le souvenir des rues désertes, provoquées par l'arrêt d'une majorité des activités du pays.



© Marc Ollivier/Ouest-France/Rue Le Bastard, Rennes, mai 2020



© Vincent Michel/Le télégramme/Place de la mairie, Rennes, mars 2020

Des espaces publics vides, des transports en commun avec des fréquentations fortement réduites²¹ et une disparition des embouteillages dans les grandes agglomérations sont en effet des images qui ont marqué la mémoire collective. À des degrés différents, les confinements ont impacté la mobilité en imposant une sédentarité inédite, puisque d'après une étude de l'INSERM, le confinement a engendré une « réduction de 65 % du nombre de déplacements à l'échelle nationale »²².

Plus largement, ces différents confinements ont également eu des effets sur la vie urbaine. Dans la revue d'urbanisme, numéro 419, Jean-Michel Mestre, aborde en effet l'ambiance cosmopolite liée à l'absence de tourisme international, une ambiance parfois moins dynamique liée notamment au retour des étudiants chez leurs parents ou encore des quartiers d'affaires déserts habituellement associés à un rythme effréné²³.

Au-delà de perturber les routines quotidiennes de métro, boulot, dodo, ces assignations à résidence ont été l'occasion de repenser les espaces publics et d'initier une nouvelle dynamique dans la fabrique des territoires. À la fois pour permettre de cohabiter avec distance et pour retrouver la liberté de se déplacer, les solutions imaginées font émerger un nouveau paradigme. En effet, pour Luc Gwiazdzinski, Sylvain Grisot et Benjamin Pradel « la clé des temps apparaît soudain comme une piste d'expérimentation : lissage des heures de pointe pour éviter la surcharge des transports en commun, aménagement de pistes cyclables temporaires et de rues lentes, mais aussi imposition de plages horaires strictes limitant la pratique sportive et la durée des sorties. L'approche temporelle devient un signal fort que la crise révèle en pointillé »²⁴.

D'autre part, les divers confinements ont mis en lumière plusieurs problématiques liées à la mobilité, comme le difficile équilibre dans le partage de l'espace. En effet, dans plusieurs villes on a constaté que « les automobilistes ont tendance à accélérer sur les avenues moins fréquentées » et d'autre part « à cause de la crise, de nombreuses continuités cyclables ont été interrompues par arrêté préfectoral » pour éviter les rassemblements. Cela a notamment été le cas à Rennes, avec la fermeture d'un tronçon de piste, dénoncé par une association d'usagers comme le montre la photo suivante.

²¹ La fréquentation des transports en commun à Rennes s'est effondrée de 90 %.

<https://www.letelegramme.fr/ille-et-vilaine/rennes/covoiturage-remunere-nouveaux-tarifs-portillons-les-nouveautes-de-transport-rennais-27-08-2020-12604700.php>

²² <https://presse.inserm.fr/comment-evaluer-limpact-du-confinement-sur-la-mobilite/39473/>

²³ <https://www.urbanisme.fr/portfolio/numero-419/>

²⁴ https://www.liberation.fr/debats/2020/05/05/pour-se-reinventer-les-villes-devraient-prendre-la-cle-des-temps_1787392/



Rayons d'Action @Rayons_Action · 17 avr. 2020



Bonjour @metropolerennes, plusieurs adhérents nous ont alerté sur le fait qu'un tronçon du réseau express vélo était interdit d'accès le long de la vilaine, près du Roazhon Park.

Nous ne comprenons pas cette décision. Le vélo n'est pas qu'un objet de loisir.



© Captures d'écran Twitter/Rayons d'Action/Rennes en avril 2020

Ainsi, l'usage du vélo a parfois pu se révéler dangereux et complexe face aux vitesses excessives des véhicules motorisés et la rupture de certaines continuités cyclables. L'inégalité entre « l'espace dévolu à la voiture et celui réservé aux piétons s'est elle aussi révélée flagrante »²⁵ à travers des images de trottoirs surchargés face à des avenues vides, étant donné que la portée limitée des déplacements invitait à privilégier la marche plutôt que l'utilisation de la voiture. L'image qui suit illustre cette problématique, puisque l'immobilisme contraint et les conseils en matière de santé ont engendré pour certains une pratique accrue du sport à proximité du domicile, engendrant un flux de joggeurs important sur les trottoirs, alors que la circulation automobile était davantage limitée.

²⁵ <https://www.franceculture.fr/environnement/mobilites-transport-demain-un-urbanisme-plus-agile>



© Rapahael LUCAS/SIPA/20 minutes/Rue de Paris en avril 2020

La crise sanitaire a donc remis au cœur des débats la thématique de la mobilité et plus largement la revalorisation des modes de déplacements doux, invitant les décideurs à repenser le partage de l'espace public, en raison notamment de la crainte de la proximité dans les transports en commun, en particulier dans les grandes villes. Afin d'éviter un report modal trop important vers la voiture individuelle, il était donc indispensable que les décideurs publics proposent des alternatives en matière de mobilité. Or la mobilisation de l'urbanisme traditionnel aurait induit un temps de réaction et de mise en place, pas adapté à la temporalité d'une situation d'urgence et de crise que constituent les confinements liés à la crise sanitaire. C'est pourquoi, dans la suite de ce mémoire, nous verrons plus en détail, comment cette crise a fait émerger un nouveau paradigme urbanistique pour permettre de répondre rapidement à ces différentes problématiques et enjeux qu'a révélés la crise sanitaire.

Finalement, les différents exemples de cette partie nous prouvent que l'aménagement du territoire et l'urbanisme réagissent aux crises que traversent les sociétés. Il s'agit d'une pratique réactive qui s'adapte aux évolutions des citoyens et de ce qui les entoure, de sorte que l'organisation des territoires et ses activités soient les plus efficaces et durables. De plus, les différents exemples cités auparavant nous montrent que les politiques d'aménagement du territoire se sont adaptées aux évolutions de la société. Il n'en reste pas moins que cet urbanisme traditionnel est chronophage. Il est long à mettre en pratique et obéit à une logique d'agir, sans forcément laisser de place à l'expérimentation et engendrant ainsi des externalités négatives à long terme. Ainsi ne serait-il pas tant de faire évoluer cette pratique ? Comme nous avons pu le constater avec l'étude des mobilités, la crise sanitaire s'est avérée être un exemple supplémentaire pour illustrer les limites de l'urbanisme traditionnel qui est certes réactif, mais qui mobilise des temporalités trop longues. Ainsi la crise sanitaire, avec les

perturbations que cela a engendrées s'est présenté comme un contexte idéal pour laisser place au développement d'un nouveau paradigme : l'urbanisme tactique. Mais avant d'analyser en détail cette pratique, nous verrons à travers l'étude des espaces publics que la crise sanitaire a mis en lumière des nouveaux besoins et aspirations de la société, qui nécessitent une rupture dans les stratégies d'aménagement du territoire et de l'espace. Ainsi, après avoir mobilisé quelques crises pour illustrer une pratique réactive, la suite du mémoire va se concentrer sur une crise en particulier, celle de la COVID-19 fin d'analyser la façon dont cela s'exprime concrètement sur nos espaces publics et ce que cela engendre comme changement dans leur réflexion et conception.

B. L'espace public impacté par les crises

Comme nous venons de la voir, l'aménagement du territoire se définit comme une pratique réactive qui s'adapte notamment aux crises, en modifiant nos milieux de vie. L'espace public comme lieu ouvert à tous est également fortement impacté par les crises, comme celle de la COVID-19 que nous venons de voir à travers des problématiques de mobilité. Cet espace public représente à la fois un espace où peuvent s'exprimer ces crises (manifestations) et un espace qui s'adapte aux crises (coronapistes). Ainsi, après avoir tenté de définir cette notion, nous allons voir comme l'espace public s'adapte aux changements.

1. Généalogie de l'espace public

La notion d'espace public s'est démocratisée dans les années 70 afin d'aborder le manque d'espace alloué à la socialisation, lié à l'urbanisme fonctionnaliste. Mais depuis l'époque des Lumières, il représente « le cadre social dans lequel s'effectue sans les entraves de la censure une communication libre, qui prend pour sujet tout ce qui concerne la culture et la collectivité et le met ouvertement en débat »²⁶. À travers cette définition, il faut donc comprendre l'espace public dans son sens singulier (en opposition à pluriel), avec une valeur sociale importante. En effet, les lectures ont permis de mettre en lumière une distinction faite par les auteurs, avec les espaces publics au pluriel, qui « désignent les endroits accessibles au(x) public(s) [...]. Ce sont des rues et des places, des parvis et des boulevards, des jardins et des parcs, des plages et des sentiers forestiers, campagnards ou montagnards, bref, le réseau viaire et ses à-côtés qui permettent le libre mouvement de chacun »²⁷ avec une double condition de respect de l'accessibilité et de la gratuité.

²⁶ Birkner, Nina, et York-Gothart Mix. « Qu'est-ce que l'espace public ? Histoire du mot et du concept », Dix-huitième siècle, vol. 46, no. 1, pp. 285-307, 2014.

²⁷ Paquot, Thierry. « Introduction », Thierry Paquot éd., L'espace public. La Découverte, pp. 3-9., 2009.

Dans l'idée de définir l'espace public, on peut également le traiter à l'aide de ses fonctions. En effet 3 fonctions se dégagent. Dans un premier temps, l'espace public comme « lieu des déplacements quotidiens », qui permet de circuler, stationner et de se repérer. Puis, ensuite la fonction de l'espace public comme « lieu de vie collective », qui permet de mettre en relation les citoyens. Enfin, l'espace public est aussi appréhendé comme un « espace qui invite à la promenade »²⁸.

Dans une définition, à travers le prisme d'un urbaniste, l'espace public est également catégorisé selon deux points. On retrouve ainsi les espaces publics structurants (places devant les équipements majeurs comme église ou mairie, axes structurants, parcs publics et mails) et les espaces publics de proximité (espaces libres, placettes, abords des éléments du patrimoine, voies secondaires et cheminements piétons, squares et jardins)²⁹.

Plus largement, dans le cadre de ce mémoire nous allons aborder l'espace public comme un territoire qui relève du domaine public communal et qui se définit comme « un lieu de rencontre entre usagers aux pratiques multiples »³⁰. En effet, comme nous le verrons par la suite, c'est un espace qui concentre différents modes de déplacements, engendrant parfois un conflit d'usage.

2. Les espaces publics : lieux d'expression et de visibilité

Au-delà de ces fonctions de rencontre entre usagers, l'espace public est également un lieu d'expression. En effet, les grands débats qui animent la société au cours du temps retrouvent toujours une dimension physique dans l'espace public, notamment avec les manifestations par exemple. On pense notamment à la crise des gilets jaunes, qui a investi massivement l'espace public durant de nombreux samedis. L'espace public s'est révélé comme un lieu d'expression et comme un lieu de rassemblement, dans le cadre d'un combat collectif social et politique. Ainsi d'une part, il permet d'être un lieu d'expression des crises, notamment contemporaine que traverse la société. D'autre part, il est l'endroit où se lisent d'autres crises.

En effet, certaines crises comme celles géopolitiques que subissent les sociétés au travers du terrorisme, ont également impacté les espaces publics. Cela passe notamment par la mise en place de bloc anti-intrusion, aussi appelé blocks stops pour éviter que se reproduisent des attentats à la voiture

²⁸ Baroin, François, and Gaël Perdriau. « Espaces Publics Des Centres-bourgs Repères Pour De Belles Réalisations ». Bron : Éditions Du Cerema, 2016.

²⁹ Baroin, François, and Gaël Perdriau. « Espaces Publics Des Centres-bourgs Repères Pour De Belles Réalisations ». Bron : Éditions Du Cerema, 2016.

³⁰ Baroin, François, and Gaël Perdriau. « Espaces Publics Des Centres-bourgs Repères Pour De Belles Réalisations ». Bron : Éditions Du Cerema, 2016

bélier. C'est notamment le cas à Bordeaux, où désormais la promenade des quais est sécurisée par l'installation de ses blocs-stops comme le montre la photo ci-dessous.



© Rue89Bordeaux/Bordeaux

Dans une moindre mesure, l'espace public est un lieu d'expression des besoins des habitants qu'on peut comprendre au travers des détournements qui y sont réalisés. En effet, lorsque l'espace public n'est pas adapté aux besoins des habitants, il peut arriver qu'il soit volontairement modifié. Notamment pour développer une pratique de l'espace public qui correspond davantage avec les habitudes et les usages de ces habitants. Par exemple, il n'est pas rare de voir que l'espace public est modifié officieusement pour être adapté au mode de déplacement piétonnier. Cela s'illustre par le phénomène appelé « ligne de désir » qui consiste en la modification officieuse d'un cheminement piétonnier, correspondant généralement à un chemin plus direct, mieux adapté aux piétons que le chemin initialement dessiné. Cette ligne de désir est perceptible sur des matériaux adaptés (pelouses, terre battue) et montre en quoi le cheminement « obligé » obéit davantage à une norme de style architectural que pratique. Cette ligne du désir est de plus en plus intégrée aux projets d'aménagements avec notamment l'idée de laisser l'espace « vide » quelques mois et venir constater par la suite les itinéraires tracés par les habitants afin d'installer le mobilier urbain le long de ses passages.



© Metro Centric / Wikipédia

Il existe un autre phénomène, qui permet de se rendre compte de l'inadaptation de l'espace public aux usages, qu'il en est fait ou autrement dit de « distinguer la surface réellement occupée par les usagers d'un espace donné »³¹. Il s'agit de la météo et plus particulièrement de la neige, qui permet de mettre en lumière des portions d'espace public notamment allouées à la voiture, qui pourrait l'être à autre chose. Pour illustrer ces propos, voici une capture d'écrans de Twitter, où chaque hiver le hashtag sneckdown, qu'on peut traduire par « aménagement » est mobilisé pour illustrer ces espaces inutilisés, susceptibles d'être réappropriés pour d'autres usages.

³¹ <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/01/15/ligne-desir-pieton/>



Captures d'écran Twitter

Ces différents exemples permettent également d'évoquer la notion de réappropriation de l'espace public qui s'est fortement démocratisée. Cet enjeu vise une meilleure accommodation de l'espace public aux besoins et envies des usagers, notamment dans sa fonction de socialisation. L'évolution du développement du mobilier urbain au sein de l'espace public en est un résultat. On donne désormais le cadre pour inciter les habitants à parcourir l'espace public au-delà d'un espace de passage. On donne envie aux habitants, à travers les bancs et les places, d'échanger et se rencontrer. Nous verrons par la suite comment à travers le développement de nouvelles pistes cyclables, on souhaite inciter les habitants à se déplacer à vélo.

3. La réappropriation de l'espace public comme enjeux de la crise sanitaire

Comme nous l'avons vu précédemment, les espaces publics ont été impactés par les crises et sont également un lieu d'expression des besoins d'une société à un moment donné. L'étude des enjeux de la crise sanitaire à propos de l'espace public permet de comprendre plus en détail ce qui participe à l'évolution de ces espaces et la façon dont cela s'opère. En effet, comme nous allons le voir, au fur et à mesure de l'évolution de la COVID-19, les experts notamment au travers d'articles scientifiques et journalistiques ont mis en lumière les nouvelles attentes au sujet de l'espace public et de son

repartage. Nous allons donc dans cette partie, analyser les différents enjeux et nous verrons dans la partie suivante, la technique mobilisée pour concrétiser ces enjeux.

Parmi les effets de la crise sanitaire, on note une volonté de réappropriation de l'espace public. En effet, comme nous l'avons vu précédemment la COVID-19 a perturbé les flux de mobilité au sein de l'espace public ainsi que son occupation. Cela a donné l'occasion de réinterroger nos usages de cet espace et de se réapproprier ce bien commun en imaginant de nouveaux aménagements et donc un nouveau repartage.

Comme nous l'avons vu précédemment, historiquement les villes et les territoires de façon générale se sont développés selon une logique économique et fonctionnaliste. Mais dans un contexte déjà favorable au changement avec une population qui exprime de nouveaux besoins, notamment de socialisation, pour ses milieux de vie, la pandémie mondiale est venue confirmer cette dynamique. Elle a en effet permis de replacer le bien être au cœur des besoins urgents notamment au travers le développement de modèle de ville saine et agréable pour contrer les effets de confinement et de sédentarité. D'ailleurs plusieurs articles ont évoqué un regain d'intérêt pour la nature et d'autres alternatives de consommation comme le « do it yourself » ou les produits locaux³². De plus, comme le rappelle Anne-Marie Broudehoux, professeure agrégée en design de l'environnement à l'UQAM, cette période a également permis de « contribuer à une reconnaissance accrue de l'importance de l'espace public comme lieu de rassemblement et d'équipement essentiel à la satisfaction des besoins primaires de la population »³³. En effet, au moment des différentes restrictions imposées à l'échelle mondiale, la pratique de l'espace public a permis de conserver des interactions sociales (tout en respectant les gestes barrières) essentielles au bien-être physique et psychologique. D'autant plus, en temps de pandémie où l'espace praticable était limité, mais fortement désiré (exemple des joggeurs, applaudissements aux balcons, etc.).

Ainsi, socialisation, modes actifs et bien-être sont des bénéfices qui ont pu être tirés de la pratique des espaces publics en temps de crise sanitaire et qui traduisent de nouvelles ambitions et enjeux pour leur développement. En plus, d'avoir provoqué « une prise de conscience de l'espace excessif consacré à l'automobile »³⁴, cette crise a permis de révéler la capacité de l'espace public à contribuer aux besoins des habitants (bien-être, socialisation, modes actifs) à travers des conditions qui favorisent une ambiance apaisée dont une forte diminution du trafic routier. Or, afin de conserver les bénéfices tirés de cette période, cela induit notamment un partage plus équitable de l'espace public entre les différents usagers. À la fois pour offrir plus de possibilités aux différents modes d'usages, ce repartage

³² <https://www.ladepeche.fr/2020/06/11/retour-a-la-nature-do-it-yourself-acheter-local-une-etude-identifie-cinq-grandes-tendances-de-consommation-post-covid,8928151.php>

³³ <https://theconversation.com/la-ville-post-pandemie-vers-une-reconquete-des-espaces-publics-148232>

³⁴ <https://theconversation.com/la-ville-post-pandemie-vers-une-reconquete-des-espaces-publics-148232>

est également essentiel pour éviter les conflits d'usages. C'est donc à cette période et en réponse à ces aspirations qu'ont émergées les coronapistes, les terrasses temporaires ou encore la piétonnisation de rue. En voici quelques exemples illustrés.

À Rennes par exemple, lors de leur réouverture en mai 2021, les « cafés, hôtels, restaurants et discothèques de Rennes pourront créer ou agrandir gratuitement des terrasses sur le domaine public pour toute la durée de la saison »³⁵. D'une part, les modalités du dispositif ont été rédigées en concertation avec des acteurs du secteur pour permettre de développer une offre qui convient le plus possible aux besoins. D'autre part, cette extension des terrasses s'est accompagnée de « la piétonnisation temporaire de certaines rues rennaises pour permettre aux bars et restaurants de déployer leurs terrasses »³⁶ notamment sur des espaces normalement alloués au trafic motorisé. En effet, un « arrêté municipal rendra effective l'interdiction de circulation et de stationnement »³⁷ dans plusieurs rues rennaises, comme la rue Penhouet, illustrée ci-dessous. Enfin, ces terrasses ayant une durée de vie limitée, elles sont développées avec des aménagements simples à installer de sorte qu'à la fin du mois d'octobre 2021, « les espaces temporaires autorisés seront rendus au domaine public avec retrait du mobilier et démontage des terrasses planchers en bois »³⁸. Cet exemple reprend les 3 aspirations évoquées plus haut, avec une amélioration de l'offre de lieux de socialisation (terrasses), tout en réduisant l'espace alloué à l'automobile (piétonnisation), permettant une mobilité active sécurisée (absence de trafic).



© Franck Hamon/Rennes Métropole/Rue de Penhouet piétonnisée en juillet 2021

³⁵ <https://metropole.rennes.fr/demander-une-autorisation-de-terrasse-et-denseigne>

³⁶ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-des-rues-du-centre-rendues-temporairement-pietonnes-pour-etendre-les-terrasses-6839436>

³⁷ <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/rennes-120-demands-d-extension-ou-de-creation-de-terrasses-pour-le-19-mai-1621335488>

³⁸ <https://www.7jours.fr/actualites/deconfinement-19-mai-rennes-terrasses-gagnent-espace/#:~:text=Un%20dispositif%20autoris%C3%A9%20jusqu'au%2031%20octobre&text=Les%20espaces%20temporaires%20autoris%C3%A9s%20seront,des%20terrasses%20planchers%20en%20bois%E2%80%A6>

Dans ce mémoire, nous verrons plus en détail le cas des coronapistes, qui est un aménagement reposant sensiblement sur les mêmes principes que le cas des terrasses temporaires. Nous verrons, ce que cela induit en termes de repartage de l'espace public, en lien avec les nouvelles aspirations mises en lumière par la crise sanitaire. Ce qu'il convient néanmoins de retenir concernant l'initiative présentée auparavant, c'est qu'elle permet un repartage de l'espace en mobilisant une démarche définie : proposer le temps d'une journée ou d'une saison un autre usage de l'espace public, de sorte à le rendre plus conforme aux besoins de la population. Cette stratégie n'est pas nouvelle puisqu'elle s'appuie sur les principes de l'urbanisme tactique que nous allons développer dans la prochaine partie.

L'urbanisme tactique, évoqué brièvement au travers des exemples d'aménagements temporaires constitue une évolution pour faire face à des changements inédits. Largement associé à la crise sanitaire, nous verrons comment cet urbanisme a permis de s'adapter aux nouvelles problématiques de distanciation spatiale impactant notamment l'espace public et les mobilités. De plus, les parties précédentes se sont attardées à décrire une pratique réactive, notamment vis-à-vis des crises et impactant l'espace public. L'urbanisme tactique représente ce changement de l'aménagement du territoire en réaction à une crise, qui impacte également les espaces publics et la manière de le pratiquer. De plus, cet urbanisme tactique marque une évolution pour dépasser les limites associées à l'urbanisme traditionnel qui ont été évoquées précédemment.

C. Urbanisme tactique : émergence et principes d'un nouveau paradigme

L'approche tactique de l'urbanisme marque une rupture dans l'organisation et l'appropriation des espaces publics, notamment par les usagers. Dans son sens premier, il place en effet le citoyen au cœur de la décision et restreint considérablement le temps long, habituellement associé à l'urbanisme traditionnel. Il permet d'agir directement et concrètement, ce qui lui vaut d'être vu comme une pratique modulable et conforme à un contexte en particulier. L'événement PARK (ing) DAY est considéré comme le « fer de lance de l'urbanisme tactique »³⁹. Il se définit comme une manifestation festive et un événement international, qui donne l'occasion de « réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville de demain ! »⁴⁰. Dans cette partie, après avoir présenté l'urbanisme tactique, nous illustrerons sa mise en pratique dans l'espace public. Cela donnera les clés pour comprendre le repartage que cela provoque.

³⁹ <http://www.parkingday.fr/>

⁴⁰ <http://www.parkingday.fr/presentation>

1. Enjeux et conceptions théoriques de l'urbanisme tactique

Retracer l'origine de l'urbanisme tactique est un exercice quelque peu incertain. Il s'agit d'une pratique initialement considérée comme informelle, qui relève d'acteurs citoyens plutôt que publics et dépourvus dans les premiers temps de définition conventionnelle. Toutefois, la plupart des ouvrages à ce sujet, s'accordent à dire que se rapporter au mouvement « Parking Day » comme origine est une alternative réaliste.

Parking Day, événement du collectif REBAR, émerge en 2005 à San Francisco et sera relayé en France à partir de 2010, par l'association Dédale. Le mouvement consiste à transformer, le temps d'un week-end, des places de parking en espaces conviviaux et végétalisés. Tout individu, sans distinction, est invité à participer à la transformation. Ce mouvement, qui se définit comme le fer de lance de l'urbanisme tactique, « encourage les citoyens à se réapproprier l'espace public, par la promotion de la créativité, de l'engagement critique, des interactions sociales inédites, de la générosité et du jeu »⁴¹. Outre son lien avec le contexte d'émergence nord-américain, l'urbanisme tactique se distingue de l'urbanisme traditionnel, par l'action militante. En effet, pour certains partisans, ce modèle d'aménagement « s'inscrit dans l'héritage des mouvements sociaux urbains des années 1960 aux années 1980 »⁴².

L'effort de définition entrepris par la suite n'a pas la prétention d'être exhaustif et s'appuie surtout sur une démarche de comparaison. Il est en effet, encore complexe de développer un cadrage précis et certain d'une notion encore peu théorisée et employée différemment selon le contexte spatial de référence.

Engagement citoyen ou levier politique ?

Déterminer les attributs de l'urbanisme tactique ne mènera pas aux mêmes résultats selon le contexte de référence. Aborder la notion d'une vision nord-américaine permet de souligner « l'engagement citoyen associé à l'art et l'événementiel »⁴³, mobilisé pour définir l'urbanisme tactique. En France, l'urbanisme tactique comme « engagement citoyen associé à l'art et l'événementiel » n'est pas caractéristique des actions mises en place. Cependant, la généralisation de la notion et sa mobilisation, autre que par des acteurs spécialistes du sujet a connu un tournant surtout depuis la crise sanitaire de la COVID-19. Un article du moniteur traduit cette divergence de définition en évoquant un premier constat applicable à la France, quant à l'appropriation politique de la notion d'urbanisme tactique : « les critères de l'échelle locale et de l'initiative locale ne sont pas applicables »⁴⁴.

⁴¹ <https://ese.urhaji-idf.fr/Park-ing-day-reappropriation-de-l.html>

⁴² Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », EchoGéo, 36, 2016

⁴³ Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », EchoGéo, 36, 2016

⁴⁴ <https://www.lemoniteur.fr/article/l-urbanisme-tactique-au-service-du-renouveau-urbain.2089636>

En conséquence, ce premier constat illustre une application de l'urbanisme tactique qui diffère entre le cadre européen et nord-américain. Alors que l'un l'associe à une pratique militante, supportée par une initiative locale (citoyens et/ou associations) l'autre l'affilie à un levier d'action politique, à une échelle, qui nous le verrons varie également. Ce constat est d'autant plus fort que dans la littérature nord-américaine, un dénominateur est commun aux différentes définitions : « la dimension citoyenne dans l'initiative proposée »⁴⁵. Cette prise en compte des revendications citoyennes permet de saisir l'urbanisme tactique comme une « pratique sociale de l'urbanisme », qui favorise une approche ascendante. Les habitants d'un territoire, en fonction des échelles, sont considérés à titre d'utilisateurs qui pratiquent et vivent le milieu de vie. Ils sont donc plus à même de définir, à la fois ce qui les intéresse, mais également de définir les avantages et opportunités d'un projet, dans un contexte donné.

Nouveaux termes, mais une pratique déjà expérimentée

Les propos précédents laissent entendre que l'urbanisme tactique, n'existait pas ou peu en France avant la crise sanitaire et qu'il se limite à une action politique aussi nommée d'approche « top-down ». Force est de constater que c'est l'utilisation de ces termes précis qui est nouvelle et non la pratique en tant que telle. En effet, sans forcément accoler les mots d'urbanisme tactique à certaines pratiques, dans les faits, les valeurs se retrouvent dans des actions qui ont émergé aux débuts des années 2000. Paul Lecroart, Urbaniste à L'Institut Paris Région explique qu'à cette période, en Europe et aux États-Unis, « des citoyens activistes se réapproprient les espaces délaissés de la ville automobile ou post-industrielle »⁴⁶. Cette réappropriation s'exerce au travers d'usages inédits à cette période, comme « l'occupation éphémère, l'expérimentation in situ et l'événementiel festif ». Leurs actions s'appuient sur des principes qui rejoignent ce que l'on nomme désormais l'urbanisme tactique avec notamment « des actions à petite échelle, rapides, légères ».

C'est en effet, à l'aube des années 2000, que les projets liés aux friches industrielles ou urbaines se multiplient un peu partout en France et en Europe. Les projets de réaménagement de friches urbaines mobilisent des acteurs, normalement absents des processus de décision⁴⁷. Ces acteurs incarnent la société civile et réinterrogent la pratique des espaces, selon leurs convictions professionnelles et personnelles. On y retrouve par exemple des artistes, des acteurs culturels ou des petits commerçants.

⁴⁵ Lefebvre, S., J. Diaz, et J. -M. Adjizian. « Faire Le Point Sur l'urbanisme Tactique : Entre Innovations Et dérives Dans La Fabrique De La Ville ». *Revue Organisations & Territoires*, Vol. 29, n° 2, p. 15-23, 2020.

⁴⁶ <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/lurbanisme-tactique-projets-legers-grandes-mutations.html#:~:text=Le%20tournant%20des%20ann%C3%A9es%202000,situ%20et%20l'%C3%A9v%C3%A9nementiel%20festif.>

⁴⁷ Lauren Andres, « Temps de veille de la friche urbaine et diversité des processus d'appropriation : la Belle de Mai (Marseille) et le Flon (Lausanne) », *Géocarrefour*, Vol. 81/2, p.159-166, 2006.

Le cas de la friche de la Belle de Mai à Marseille, comme « la référence » française en matière de friche culturelle a notamment inclus la population comme partie prenante du projet. Cette dynamique a été impulsée dès 1989, par un adjoint de la ville qui autorise l'utilisation d'espaces en friche « de manière temporaire, afin d'y créer de nouveaux lieux d'expression artistique et culturelle »⁴⁸. Ainsi aborder les friches urbaines mobilise certaines notions liées aux registres de l'urbanisme tactique. L'enjeu est surtout d'illustrer, en quoi la pratique n'est pas novatrice.

Rupture et renouveau

Cet urbanisme tactique est donc appréhendé comme « un modèle urbain alternatif », dans le sens où il marque une rupture⁴⁹. En effet, les valeurs associées à l'urbanisme tactique marquent une rupture avec l'urbanisme traditionnel, qui concède que les politiques publiques d'aménagement servent un intérêt économique de compétitivité et d'attractivité. L'urbanisme tactique va quant à lui se lier avec des enjeux de réversibilité des aménagements, plutôt légers. Une distinction porte également sur la place accordée aux automobiles : l'urbanisme traditionnel va favoriser son développement alors que, l'approche tactique, va tenter de réduire son emprise⁵⁰.

Chercher à définir l'urbanisme tactique passe également par l'étude de ses canaux de diffusion. La littérature portant sur l'urbanisme tactique, traduit de « tactical urbanism », est encore mince. De fait, la définition et la circulation du modèle s'appuient principalement sur des « manuels d'urbanisme tactique » de leaders militants, tels que Mike Lydon et Anthony Garcia⁵¹. Les réseaux sociaux, comme canaux d'informations, ont fortement contribué à l'émergence et la reconnaissance de l'urbanisme tactique et participent à sa définition.

Étant initialement considéré comme une action citoyenne et militante, les réseaux sociaux représentent, dans le processus de diffusion, des espaces d'échange, d'inspiration, de ralliement et se révèlent être « une source importante d'information »⁵². Le caractère informel et simpliste de ces canaux permet également une « ouverture et accessibilité aux citoyens "lambda", favorisant une diffusion assez large pour permettre l'émergence d'une communauté mondiale »⁵³. En France, l'urbanisme traditionnel se cantonne à un cadre législatif lourd, nécessitant une temporalité longue et donc peu attractif pour les acteurs « lambda » de la société civile.

⁴⁸ Lauren Andres, « Temps de veille de la friche urbaine et diversité des processus d'appropriation : la Belle de Mai (Marseille) et le Flon (Lausanne) », Géocarrefour, Vol. 81/2, p.159-166, 2006.

⁴⁹ Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », EchoGéo, 36, 2016

⁵⁰ Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », EchoGéo, 36, 2016

⁵¹ Mike Lydon et Anthony Garcia, « Tactical Urbanism: ShortTerm Action for Long-Term Change », Island Press, 256 p., 2015

⁵² Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », EchoGéo, 36, 2016

⁵³ Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », EchoGéo, 36, 2016

Échelles et temporalités bousculées

Toujours dans l'objectif de vouloir définir l'urbanisme tactique, il est indispensable d'aborder les échelles à la fois temporelles et spatiales. L'utilisation des réseaux sociaux comme canaux de diffusion a contribué à la création d'une communauté mondiale. Les militants de cette approche s'enrichissent et s'entraident, au-delà des contraintes linguistiques et des barrières frontalières. L'urbanisme tactique résonne à une échelle globale, et les groupes des réseaux sociaux abordant le sujet regroupent une diversité de nationalités et de cultures. C'est également une des raisons pour laquelle la notion est plutôt mobilisée en anglais sous le nom de « tactical urbanism ».

Paradoxalement, l'échelle d'action est quant à elle très fine. Elle peut varier d'une place de parking à une rue, mais l'échelle reste très locale, le but étant d'avoir une mise en place, simple, rapide et peu coûteuse, le projet ne peut pas s'étendre à grande échelle.

L'échelle temporelle est aussi fortement bouleversée. Alors que l'urbanisme traditionnel engage les acteurs dans un temps long, comprenant diverses étapes parfois fastidieuses, il s'agit d'une tout autre réalité pour l'approche tactique. Pour REBAR, collectif à l'origine du Parking Day, l'urbanisme tactique se décrit donc comme « une action de court terme, aisément réalisable, aux effets immédiats, mais susceptible de changer, à plus long terme, la perception, l'usage et l'attractivité d'un espace à partir d'une dynamique locale »⁵⁴.

Finalement, vouloir définir l'urbanisme tactique permet d'identifier des points de convergences, indépendamment du contexte. La majorité des auteurs s'accordent en effet sur certains points : il s'agit d'un urbanisme à petite échelle, au caractère temporaire et réversible, que l'on met en place avec du mobilier simple et rapide à installer et qui permet une intervention directe sur nos milieux de vie. De manière synthétique, l'urbanisme tactique est un projet à petite échelle d'intervention, pour un court terme et à faible coût.

La prise en compte des enjeux environnementaux, sociaux, économiques et sanitaires est un critère que l'on retrouve également dans la plupart des définitions. L'urbanisme tactique est parfois vu comme une rupture de l'urbanisme traditionnel ou comme un complément, soit un outil d'expérimentation.

En revanche, concernant les porteurs de projet, le flou persiste. Certaines approches, comme celle avancée par Douay et Prévot, vont réserver le concept aux actions citoyennes. Dans les textes et d'après des enseignements reçus dans une université québécoise, c'est également l'approche privilégiée. En France, la presse illustre plutôt de nombreuses initiatives d'urbanisme tactique (surtout

⁵⁴ Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », *EchoGéo*, 36, 2016

cyclable) portées par des collectivités. D'autre part, dans le manuel de l'urbanisme tactique de Mike Lydon et Anthony Garcia, les planificateurs et les décideurs politiques sont mentionnés comme acteurs de l'urbanisme tactique. D'une façon générale, l'intervention des acteurs institutionnels est de toute manière inévitable en ce qui concerne l'aménagement du territoire. À moins de réaliser uniquement des actions informelles, il est dans l'intérêt des acteurs qu'ils soient militants ou citoyens, d'associer les acteurs des collectivités pour apporter légitimité et reconnaissance à leurs actions. Ainsi, ce qu'il est également important de retenir à propos de cet exercice de définition, c'est la complexité de la notion d'urbanisme tactique.

2. Typologies de l'urbanisme tactique dans l'espace public : exemples

Alors que dans un premier temps, un effort de définition a été entrepris à propos de l'urbanisme tactique, dans cette partie il s'agit de faire un panorama des formes d'urbanisme tactique qui se développent et la manière dont ils réinterrogent les espaces publics.



En effet, selon l'action mise en place, le registre mobilisé peut diverger. Parfois à connotation festive et culturelle, l'urbanisme tactique est d'autre fois mobilisé pour la pédagogie environnementale, bien que les objectifs poursuivis soient souvent liés et similaires.



Afin d'éclairer les différences, les quelques exemples du tableau ci-dessous s'appuient sur des données issues des « manuels d'urbanisme tactique » des leaders militants Mike Lydon et Anthony Garcia et de l'article de Nicolas Douay et Maryvonne Prévot.

Piétonnisation et socialisation		
Expression d'origine	Traduction	Illustration
Open Streets	La piétonnisation temporaire de rue	 https://www.transalt.org/open-streets-progress-report
Play Streets	L'animation de rue	 https://www.westplay.org/project/play-streets
Pavement to Plazas	La reconquête de place	 http://www.morethangreen.es/en/pavement-to-plaza-in-chile/
Park Mobile	Parcs et bancs temporaires	 http://www.juliendelabaca.com/urbanisme-tactique-pas-si-facile-lexemple-de-barcelone/

Encourager un autre modèle de société (connotation politique)		
Expression d'origine	Traduction	Illustration
Build a better Block	Promouvoir un meilleur quartier	 https://www.kumd.org/post/build-better-block-safe-walkable-and-outdoor-spaces-wintertime#stream/0
Park(ing) Day	Transformer les espaces de stationnement	 http://www.parkingday.fr/news/villeurbaine-aime-park-ing-day_rss.html
Informal Bike Parking	Espace de stationnement informel pour vélos	 http://sabinerouenvelo.org/page/2/

<p>Ad-Busting</p>	<p>Retirer les espaces publicitaires</p>	 <p>https://www.franceculture.fr/emissions/hashtag/les-techniques-publicitaires-sont-beaucoup-plus-agressives-et-intrusives-quauparavant</p>
--------------------------	--	---

Commerces		
Expression d'origine	Traduction	Illustration
<p>Pop-up Retail</p>	<p>Commerce temporaire</p>	 <p>http://www.container-ephemere.com/la-redoute.html</p>
<p>Food Carts/Trucks</p>	<p>Installer des camions servant de la nourriture</p>	 <p>https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1421/EtudeEconomieEphemere.pdf</p>

Végétalisation		
Expression d'origine	Traduction	Illustration
Guerilla Gardening	Végétaliser	 <p>https://blog.francetvinfo.fr/guerre-des-graines/2014/04/23/le-guerilla-gardening-la-fleur-au-fusil.html</p>
Weed Bombing	Attirer l'attention sur l'entretien des espaces publics	 <p>https://journals.openedition.org/echogeo/14617</p>
Reclaimed Setbacks	Aménagement des trottoirs et des jardinets des maisons sur rue	 <p>https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/les-eclaireurs/segments/chronique/40154/urbanisme-tactique-revendication-citoyenne-espaces-urbains</p>

De façon globale ces différents exemples, non exhaustifs permettent plusieurs effets positifs sur l'espace public. Certains participent notamment à la redynamisation des cœurs de ville en lien avec l'activité commerciale. D'autres cas de figure favorisent l'interaction entre les individus ou permettent de redonner de la place aux piétons. Des exemples plus ciblés comme la végétalisation permettent également d'apporter de la nature en ville tout en permettant une démarche de pédagogie dans la prise de conscience des enjeux environnementaux. En effet, la plupart des actions ont également vocation à présenter d'autres modèles alternatifs possibles dans l'aménagement des milieux de vie, en favorisant notamment l'écologie, l'interaction sociale, la marchabilité⁵⁵ et de façon générale les modes de déplacements doux.

D'une part, plusieurs processus éphémères permettent également de développer un environnement créatif et d'associer le milieu associatif aux projets urbains. Cette dernière caractéristique fait de l'urbanisme tactique une pratique inclusive. D'autre part, certains aménagements deviennent des solutions pertinentes pour des stratégies innovantes d'attractivité des territoires comme les installations commerciales issues de l'urbanisme tactique plus communément appelé les commerces « pop-up ». Ils se définissent par l'installation de courtes durées de commerce de manière temporaire et permettent de développer et renforcer l'hospitalité des territoires à l'aide d'une économie éphémère.

Finalement, l'enjeu de ces différentes installations est de pouvoir mettre en lumière le potentiel de certains espaces publics, de façon simple et rapide afin de réinterroger leur utilisation. Parfois à vocation uniquement temporaire, d'autres installations se différencient en visant une logique d'expérimentation afin d'être pérennisées. Mais dans tous les cas, l'objectif est de montrer qu'une autre offre de l'utilisation de l'espace public est possible et qu'elle permet une réponse plus adéquate aux besoins de la population. Par la suite, nous allons d'ailleurs nous intéresser à un exemple d'urbanisme tactique qui réinterroge la mobilité en milieu urbain et répond à une volonté de repartage de l'espace public.

⁵⁵ Vient de l'expression anglophone « walkability » et se définit comme la capacité d'un territoire à susciter la pratique de la marche.

3. Focus sur les aménagements cyclables transitoires

Cette partie s'intéresse plus particulièrement à une démarche issue de l'urbanisme tactique : les aménagements cyclables transitoires. Comme le décrit, l'auteure Céline Leclère, « on a vu fleurir depuis le début du mois d'avril, sur les réseaux sociaux, le hashtag #Urbanismetactique. À grand renfort de photographies des avenues de Bogotá, Oakland, Vancouver ou Berlin soudain augmentées de pistes bricolées à la hâte grâce à des plots orange ou à un marquage au sol rudimentaire, ce concept, né il y a une dizaine d'années, et jusque-là resté loin des discours mainstream sur la ville, a soudain fait florès »⁵⁶. Désormais associés à la crise sanitaire de la COVID-19, ces aménagements traduisent le développement des voies cyclables, généralement matérialisées par la couleur jaune, de façon réversible et dans une logique d'expérimentation, comme l'illustre la photo ci-dessous.



© Ouest-France/Saint-Malo

En effet, la crise sanitaire a perturbé nos habitudes de mobilités puisque dans un premier temps, l'instauration des mesures de confinement a drastiquement limité nos possibilités de déplacement. Cette perturbation a notamment continué avec l'établissement des principes du télétravail, réduisant une partie considérable des flux pendulaires et donc l'emprise du trafic motorisé sur l'espace public. D'après l'étude menée par les chercheurs de l'INSERM, on note en effet une « diminution de 75 % de la mobilité aux heures de pointe »⁵⁷. En parallèle, les normes de distanciation physique ont impacté l'utilisation des transports en commun et la pratique des espaces publics, rendant une partie de la population frileuse à l'égard des lieux de concentration. Au-delà de la réticence des citoyens, assurer un repartage de l'espace public pour garantir le respect des règles de distanciation est également un

⁵⁶ <https://www.franceculture.fr/environnement/mobilites-transport-demain-un-urbanisme-plus-agile>

⁵⁷ <https://presse.inserm.fr/comment-evaluer-limpact-du-confinement-sur-la-mobilite/39473/>

enjeu de santé publique afin de limiter la propagation du virus et a donc nécessité une intervention rapide des décideurs.

C'est en réaction à ces différents phénomènes et pour éviter un report modal trop important vers la voiture individuelle que les pistes cyclables transitoires ont été développées. Elles permettent ainsi de concilier distanciation physique et activité physique après une période de « sédentarité ». De plus, les différentes mesures sanitaires instaurées et le contexte singulier ont représenté pour certains, un élément déclencheur pour changer de façon de vivre, rendant par ailleurs le vélo désirable et conciliable avec une nouvelle organisation de la vie quotidienne. D'autant plus, que si l'on remonte antérieurement à la sanitaire, « le boom de l'usage du vélo était un phénomène déjà bien identifié dans la plupart des métropoles régionales »⁵⁸. Il faut également noter que ce développement des pistes cyclables issu de l'urbanisme tactique s'étend bien au-delà du contexte national. C'est d'ailleurs la ville de Bogota qui est généralement nommée comme initiatrice de cette pratique, en temps de crise sanitaire. La ville a en effet « ouvert 76 km de pistes cyclables temporaires (ouvertes entre 6 h et 19 h 30), afin de réduire la fréquentation des transports publics et ainsi lutter contre la propagation du COVID-19 »⁵⁹ dès le début du mois de mars 2020.

D'autre part, au-delà des enjeux de mobilité et de santé publique, la mobilisation de ces aménagements transitoires s'explique par l'obligation d'agir rapidement, en pleine période d'urgence. Par exemple, les collectivités auraient pu attendre plus longtemps et développer des pistes définitives, mais cela n'aurait pas permis de proposer une réponse quasi immédiate à l'annonce du déconfinement. Or, l'urbanisme tactique intégrant une logique d'expérimentation et du mobilier réversible peut rapidement se mettre en place. L'approche tactique de l'urbanisme est donc apparue comme plus conforme aux enjeux de gestion d'une situation de crise urgente que l'approche traditionnelle.

Les pistes cyclables transitoires viennent d'être présentées à travers le prisme de la crise sanitaire. Pour autant, cela ne signifie pas qu'il n'en existait pas avant, mais ce contexte a très largement participé à la diffusion de cette pratique à travers le monde. C'est également cette période de crise qui a permis à la presse et aux pouvoirs publics de se saisir vivement de cette technique, entraînant ainsi une diversité dans la manière de nommer ces aménagements cyclables transitoires comme le montrent les captures d'écran ci-contre.

⁵⁸ <https://www.franceculture.fr/environnement/mobilites-transport-demain-un-urbanisme-plus-agile>

⁵⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>



Sud Ouest (site web)

Accueil Gironde La Teste-De-Buch, vendredi 23 avril 2021 316 mots

Bassin d'Arcachon : une piste cyclable provisoire installée à La Lagune

Les pistes cyclables nées du confinement ne font pas l'unanimité

ERIC DE LA CHESNAIS
@pikamedeschamps

RENNES, Annecy, Crétail, Saint-Maur, Paris... Avec le confinement, toutes ces villes, comme soixante-

En région parisienne, le Collectif vélo Ile-de-France a mis en place un observatoire pour suivre très attentivement l'évolution des 193 kilomètres de « coronapistes » créées à partir du printemps dernier. « Plus de 21 kilomètres ont été supprimés,



Le Figaro. lundi 14 décembre 2020 856 mots.



La Dépêche du Midi
Toulouse

Locale, lundi 28 décembre 2020 365 mots, p. 11

Tester la coronapiste, c'est l'adopter



Aujourd'hui en France (site web)
Hauts-de-Seine, jeudi 11 février 2021 891 mots

A Neuilly-sur-Seine, une chaîne humaine de cyclistes pour le respect de la coronapiste

Lisa Debernard

Vannes et son pays



Vannes : que peut-on améliorer sur la piste cyclable temporaire ?

Elle fait fuir les automobilistes depuis juin. Mais elle voit passer de plus en plus de vélos. Nous avons testé la piste cyclable temporaire est-ce que pour voir les points à améliorer si elle devient durable.

Laurence Lasserre

Initialement au premier feu, à l'effacement, on ne voit plus de la piste... Elle fait fuir les automobilistes depuis juin. Mais elle voit passer de plus en plus de vélos. Nous avons testé la piste cyclable temporaire est-ce que pour voir les points à améliorer si elle devient durable.

Laurence Lasserre

Un petit vélo... On voit qu'il y a un peu de monde... On voit qu'il y a un peu de monde... On voit qu'il y a un peu de monde...

Départ de la course



La Nouvelle République du Centre-Ouest
INDRE ET LOIRE

COMMUNES AGGLO TOURS, mardi 7 juillet 2020 179 mots, p. 11

AGGLO DE TOURS

CHAMBRAY LES TOURS

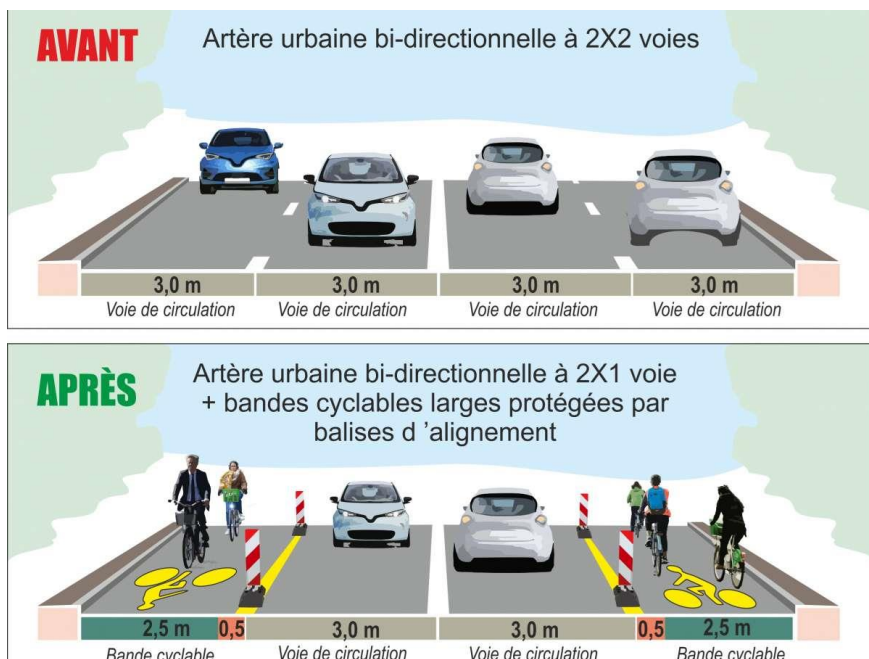
Le réseau cyclable transitoire s'agrandit

BONIFAIT HERVE

Ainsi, parfois appelées « coronapistes », d'autres fois considérées comme temporaires ou provisoires, les pistes cyclables sont également à certains endroits appréhendés comme transitoires. C'est d'ailleurs la terminologie de transitoire qui sera employée dans le cadre de ce mémoire pour une raison qui est pragmatique : ce sont des aménagements qui ne sont pas créés dans le but de disparaître. Ils sont créés avec l'idée d'évoluer en fonction des retours d'expériences, avant d'en faire des aménagements pérennisés. C'est-à-dire qu'ils accompagnent une période de transition, en tout cas pour le contexte rennais qui sera détaillé par la suite. D'autre part, nous parlerons également de coronapistes, utilisées à la fois dans le monde scientifique et journalistique.

D'un point de vue technique, ces pistes sont développées en grande majorité sur l'espace initialement réservé aux véhicules motorisés, à l'aide de balises et de peinture. En effet, comme l'explique le CEREMA, étant donné que le confinement a drastiquement baissé les flux de véhicules motorisés « le maintien de plusieurs files de circulation dans le même sens ne se justifie plus » et « la réserve d'espace générée peut être mise rapidement à profit pour créer des espaces larges et sécurisés, mais également réversibles, pour les cyclistes »⁶⁰. Le schéma ci-dessous illustre une proposition d'appropriation d'une voie de circulation en faveur des vélos.

⁶⁰ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>



© Céréma

Il est également possible, dans une moindre mesure, de voir des pistes cyclables temporaires qui se sont développées sur l'espace piéton. Mais l'enjeu de cet aménagement est de pouvoir conserver des espaces de mobilités douces et donc de ne pas contraindre l'espace piétonnier déjà exposé à des contraintes de manque de place comme nous avons pu le voir précédemment avec les joggeurs. La photo ci-dessous illustre une piste sur le trottoir. Étant donné qu'elle se situe en zone industrielle et qu'un trottoir reste disponible de l'autre côté, l'impact sur l'espace piéton est moindre et permet de tolérer la mise en place de cette piste transitoire sur un trottoir.



© Léa Barbé/Rue de Bray, Cesson-Sévigné

D'autre part, au-delà d'éviter un report trop important vers la voiture individuelle depuis les transports en commun et permettre d'assurer les distanciations physiques, il existe des objectifs sous-jacents dans la mise en place des pistes cyclables transitoires dont un repartage de l'espace public et une inversion dans les tendances de part modale. En effet, nous avons précédemment évoqué une volonté de réappropriation de l'espace public par la population. Nous verrons par la suite dans quelle mesure, la mobilisation des coronapistes a pu permettre ou non cette réappropriation et ce que cela a engendré dans la pratique des espaces publics. De plus, en analysant le cas de la ville de Rennes dans une dernière partie de ce mémoire, nous verrons la manière dont cet urbanisme mobilisé dans un contexte de crise a pu permettre d'agir comme un « accélérateur » de changement, se distinguant ainsi de l'urbanisme traditionnel.

Transition

Cette première partie, d'une part à travers un apport théorique de l'étude de quelques crises qui ont marqué l'aménagement du territoire, a permis de démontrer le caractère réactif de cette pratique. D'autre part, elle a montré en quoi l'espace public est également un lieu impacté par ces crises et comment cela se traduit physiquement dans cet espace de bien commun. L'étude des crises a également permis d'illustrer les nouvelles aspirations de la population et ce qu'ils engendrent dans la fabrique des espaces publics.

Dans l'objectif d'illustrer ces conclusions et de mettre en lumière une crise récente qui vient d'impacter nos façons de vivre et les stratégies d'aménagement du territoire, l'urbanisme tactique a été développé. Ce nouveau paradigme urbanistique a en effet permis de mettre en lumière une façon de concevoir nos milieux de vie et nos espaces publics, en prenant en compte les évolutions de la société et les particularités des territoires et donc de confirmer ce caractère réactif. Cependant, afin de comprendre plus en détail comment l'urbanisme tactique marque une rupture avec l'urbanisme traditionnel et comment il se développe concrètement pour permettre l'adaptation des espaces publics aux ambitions de revalorisation des modes doux qui ont émergé avec la crise sanitaire, le choix a été fait de se concentrer sur un projet en particulier : l'étude des coronapistes rennaises. Pour cela, la démarche s'appuie sur un programme de recherche qui étudie l'impact de l'urbanisme tactique cyclable sur plusieurs terrains d'études. Ainsi, la partie suivante s'attardera à développer les enjeux de ce programme et la méthodologie mise en place pour répondre à un objectif en particulier d'analyse de la réception des aménagements cyclables transitoires.

Chapitre 2 : L'étude de l'espace public en temps de crise sanitaire à travers la pratique cyclable : le programme de recherche ANR Vélotactique

La volonté de rédiger ce mémoire sur la thématique de l'urbanisme tactique en lien avec la mobilité cyclable a été complétée par la réalisation d'un stage de fin d'études au sein du programme ANR Vélotactique. D'autant plus que ce programme, l'étude d'un aménagement issue de l'urbanisme tactique en contexte de crise, permettra d'avancer des résultats, en matière de repartage de l'espace public. Nous verrons dans un premier temps les objectifs poursuivis à travers ce projet de recherche et la manière dont s'organise la collecte des données dans différents terrains d'études, à l'aide d'une équipe pluridisciplinaire. Par la suite seront étudiées la place du vélo et son évolution en contexte rennais puisque la réalisation du stage de fin d'études s'est concentrée sur la métropole rennaise. Enfin, la partie s'achèvera par un approfondissement de la méthodologie mise en place pour analyser la relation entre les coronapistes et le repartage de l'espace public, à travers des parcours commentés.

A. Le projet de recherche : comparaison internationale des politiques de mobilités cyclables en temps de crise

1. Contexte d'émergence

Lancé officiellement en octobre 2020, le programme s'est développé en réaction aux problématiques de mobilités apparues avec la crise sanitaire. Pour rappel, « l'objectif du projet VELOTACTIQUE est de collecter des données qui apporteront aux praticiens comme aux chercheurs des éléments de connaissance sur la mise en œuvre et la réception de l'urbanisme tactique cycliste dans le cadre de la crise sanitaire »⁶¹. La durée du projet a été initialement fixée à 12 mois et s'appuie sur une approche exploratoire et comparative.

Le programme est constitué d'une équipe pluridisciplinaire de différentes unités mixtes de recherche, dont le laboratoire Aménagement Économie Transports de Lyon, le laboratoire Espaces et Sociétés de Rennes, le laboratoire Ville Mobilité Transport de Paris, le laboratoire Pacte de Grenoble, le laboratoire Théoriser et Modéliser pour Aménager de Besançon, le laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier, l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives de Lausanne et de la Chaire de recherche-innovation en stratégies intégrées transport-urbanisme de Montréal.

Au sein du programme de travail, les équipes se structurent autour de 4 tâches, chacune permettant d'associer à chaque fois les différents sites et les différents partenaires. La première tâche du programme est dédiée au management du projet, au lien avec les communautés urbaines partenaires

⁶¹ <http://eso-rennes.cnrs.fr/fr/recherche-1/programmes-en-cours/velotactique.html>

et à la valorisation des résultats. Les autres tâches complémentaires du projet VÉLOTACTIQUE s'articulent autour des axes suivants :

- Une analyse des politiques publiques au sein des métropoles étudiées (tâche 2)
- La création d'une cartographie des pistes cyclables et des flux et fréquentation des différentes pistes (tâche 3)
- L'observation de la réception des aménagements et des mesures auprès de cyclistes avec un focus sur les nouveaux utilisateurs du vélo (tâche 4)

Dans la cadre de ce programme de recherche et plus particulièrement de la tâche 4, les parcours commentés ont été développés afin de répondre à des objectifs scientifiques, dont l'analyse de la réception de l'urbanisme tactique, l'observation des évolutions dans les pratiques des cyclistes et l'observation de l'effet des mesures d'accompagnement, dont les mesures financières. Il en existe une diversité à l'échelle des métropoles et quelques-unes à l'échelle nationale. Parmi les plus populaires, on retrouve le « Coup de pouce vélo réparation »⁶² ou encore la subvention pour acheter un vélo à assistance électrique (VAE).

2. La méthode d'enquête des parcours commentés

Afin d'obtenir les données adéquates, recherchées par les équipes de la tâche 4, la méthode des parcours commentés est apparue comme une méthode d'enquête pertinente. Comme l'explique la sociologue Emmanuelle Lenel, le parcours commenté consiste « à réaliser des parcours avec des informateurs dans un espace urbain défini, en demandant aux personnes de commenter leur rapport à l'espace sur le moment même et a posteriori »⁶³. Toujours d'après l'auteure, cette méthode permet effectivement de combiner deux méthodes d'enquêtes plus traditionnelles que sont l'observation in situ et l'entretien semi-directif. La combinaison de ces deux pratiques donne ainsi l'occasion d'obtenir « des données en situation, permettant ainsi de donner un sens aux comportements en les rapportant aux éléments de la situation dans laquelle ils émergent » et également « d'accéder au cadre d'interprétation, via les interprétations subjectives de l'acteur et par reconstruction à partir d'un système de représentations et de valeurs ». Finalement, les parcours commentés permettent

⁶² L'État vous octroie une prime de 50 € par vélo pour couvrir les frais de réparation. Il faut pour cela déposer votre deux-roues chez un réparateur référencé. La prime sera directement appliquée sur votre facture pour toutes les prestations éligibles.

⁶³ Lenel, Emmanuelle. « L'ordinaire et l'entre-deux. La méthode des parcours commentés comme outil d'ethnographie phénoménologique ». Delchambre, Jean-Pierre. Sociologue comme médiateur ? Accords, désaccords et malentendus : Hommage à Luc Van Campenhoudt. Bruxelles : Presses de l'Université Saint-Louis, 2014.

d'accéder à « l'expérience vécue dans laquelle se mêlent perceptions et représentations ». La définition des parcours commentés se complète également par la vision du sociologue Jean-Paul Thibaud, qui explique cette méthode permet d'obtenir « des comptes rendus de perception en mouvement »⁶⁴, essentiels pour étudier et comprendre les choix qui influencent le comportement des enquêtés.

Dans le cadre du programme de recherche, l'objectif poursuivi à travers la mise en place des parcours commentés est l'analyse de la réception sociale des aménagements transitoires et l'influence possible de l'urbanisme dit tactique dans le déclenchement de la pratique cycliste. Pour cela, comme pour toute enquête, des hypothèses ont été avancées. Elles questionnent notamment la relation entre des facteurs sociaux et la pratique. Nous pourrions les résumer de la façon suivante : la réception sociale des coronapistes et la pratique cycliste divergent selon des éléments liés à l'infrastructure matérielle, mais également selon des paramètres sociaux. Outre la capacité à pouvoir affirmer ou infirmer cette hypothèse, l'enjeu des parcours commentés est aussi de pouvoir mettre en lumière ce qui conditionne l'utilisation et la non-utilisation du vélo. Notamment, pour être force de proposition quant aux leviers possibles d'amélioration de la part modale cyclable.

Dans le cadre du programme de recherche, les parcours commentés ont été réalisés sur des terrains d'études différents avec la mise en place de ce processus d'enquête à Bogota, à Montpellier, à Lyon, Saint-Étienne et Rennes. Des réunions à un rythme quasi mensuel nous ont permis de développer une méthodologie commune et adaptable à chaque terrain, que nous approfondirons par la suite. Dans le cadre de programme, le terrain de Bogota est particulièrement intéressant, car la ville fait figure d'exemple pour aborder le développement des coronapistes. En effet, la capitale colombienne a rapidement proposé des aménagements transitoires pour s'adapter aux besoins des habitants. En revanche, ce qu'on ne rappelle pas suffisamment c'est que la ville, au-delà des coronapistes, figure déjà parmi les pionnières dans le développement du vélo avec la création dès 1974, de la « Ciclovía ». Il s'agit d'une tradition, impulsée par les citoyens qui correspond à la fermeture des « routes principales de la ville qui sont interconnectées dans un circuit de 127,69 kilomètres de long »⁶⁵, chaque dimanche de 7 h à 14 h. Dans une moindre mesure, nous allons voir par la suite que Rennes profitait déjà d'une dynamique vélo avant la mise en place des aménagements transitoires.

⁶⁴ Jean-Paul Thibaud. « Les parcours commentés ». Michèle Grosjean and Jean-Paul Thibaud. L'espace urbain en méthodes, Editions Parenthèses, pp. 79-99, 2001

⁶⁵ <https://www.idrd.gov.co/ciclovía-bogotana>

B. Le réseau cyclable rennais : entre évolutions et acteurs

1. Rennes, une dynamique cyclable bien avant la crise sanitaire

Dans cette partie, il s'agit d'établir un portrait de la dynamique cyclable rennaise, déjà bien présente avant la crise sanitaire, afin de prouver que si des évolutions ont pu être constatées à la sortie du premier confinement, elles doivent être replacées dans un contexte temporel plus large.

Comme le rapporte, Sébastien Marrec doctorant en urbanisme et aménagement, dans son mémoire de recherche de master 2, le « volontarisme de la politique cyclable lancée par Christian Benoît sous la pression des écologistes et des militants de Route Bleue a sauvé la pratique du vélo »⁶⁶ dans les années 1990, au moyen de plusieurs travaux d'infrastructures dont les bandes et doubles sens cyclables.

Mais dans les années qui vont suivre, les choix politiques vont davantage s'orienter vers une stratégie de mobilité qui place les transports en commun en première place, avec notamment la réflexion sur la mise en place d'une première ligne de métro à Rennes. Le vélo est alors davantage appréhendé comme une offre complémentaire au transport en commun.

Parmi les grands tournants, il faut souligner que « Rennes a été la première ville du monde à développer un système informatisé pour le vélo en libre-service »⁶⁷, avec la mise en place en juin 1998, du système Vélo à la carte (photo ci-contre), qui permet une utilisation des vélos « totalement gratuite et nécessite, au préalable, la demande d'une carte d'accès auprès des services municipaux »⁶⁸. Désormais ce service a été remplacé par un système de vélos en libre-service mis en place par Rennes Métropole. Sa mise en service a lieu le 22 juin 2009 sous le nom LE vélo STAR, avec plusieurs stations implantées sur la commune de Rennes⁶⁹. L'introduction d'une politique cyclable dans son Plan de Déplacement Urbain, dès 2004 marque également une avancée pour la métropole.

⁶⁶ Sébastien Marrec. Vers des écosystèmes cyclables à l'échelle métropolitaine : approche comparée de l'évolution des politiques cyclables dans les systèmes des mobilités et l'urbanité de trois métropoles (Grenoble, Rennes, Strasbourg). Sciences de l'Homme et Société. 2017.

⁶⁷ Chambaud, Laurent. « Des Vélos Dans La Ville. Rennes », Presses De L'EHESP, 2016.

⁶⁸ <https://www.linternaute.com/savoir/magazine/1044484-tour-de-france-des-velos-en-libre-service/1044487-a-rennes-le-velo-a-la-carte>

⁶⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/STAR,_le_v%C3%A9lo



© Man vyj / Wikipédia/Vélo à la carte, Rennes

D'un point de vue statistique, un ouvrage de Laurent Chambaud indique qu'en 2016, soit 4 ans avant la crise, 72 % des Rennais travaillent dans la ville, mais 40 % se rendent toujours sur leur lieu de travail en voiture. Ainsi, la métropole vise l'objectif de 20 % de part modale du vélo en 2020 et a pour volonté en 2016 de développer les doubles sens cyclables, les arceaux pour vélo, les pompes à vélo ainsi que des pistes et de nouveaux aménagements sécurisés. D'autre part, toujours en 2016, les comptages indiquent tout de même, une augmentation du nombre de voyages de 11 % chaque année depuis 2010 (soit 20 000 voyages quotidiens)⁷⁰.

L'enquête « déplacements »⁷¹ de 2018 permet de dresser un nouveau bilan positif puisque « la part modale du vélo sur les déplacements domicile-travail s'affirme : 11 % des Rennais et 7,1 % des habitants de la Métropole utilisent le vélo pour aller de leur domicile à leur travail. Rennes métropole est la 4ème métropole (après Strasbourg, Grenoble et Bordeaux) où l'usage du vélo est le plus important. »⁷².

Enfin, en 2019, Rennes se classe troisième du palmarès du baromètre des villes cyclables. En effet, la « capitale bretonne affiche un beau potentiel pour le déplacement à vélo, qui s'y développe de plus en plus »,⁷³ mais le budget trop mince alloué aux infrastructures cyclables ralentit l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre du PDU, qui vise 20 % de part modale du vélo en 2020. Enfin, comme le rappelle

⁷⁰ Chambaud, Laurent. « Des Vélos Dans La Ville. Rennes », Presses De L'EHESP, 2016.

⁷¹

http://www.presse.metropole.rennes.fr/upload/espace/1/pj/5819_4024_DP_enquete_deplacements_2018_Rennes_Metropole.pdf

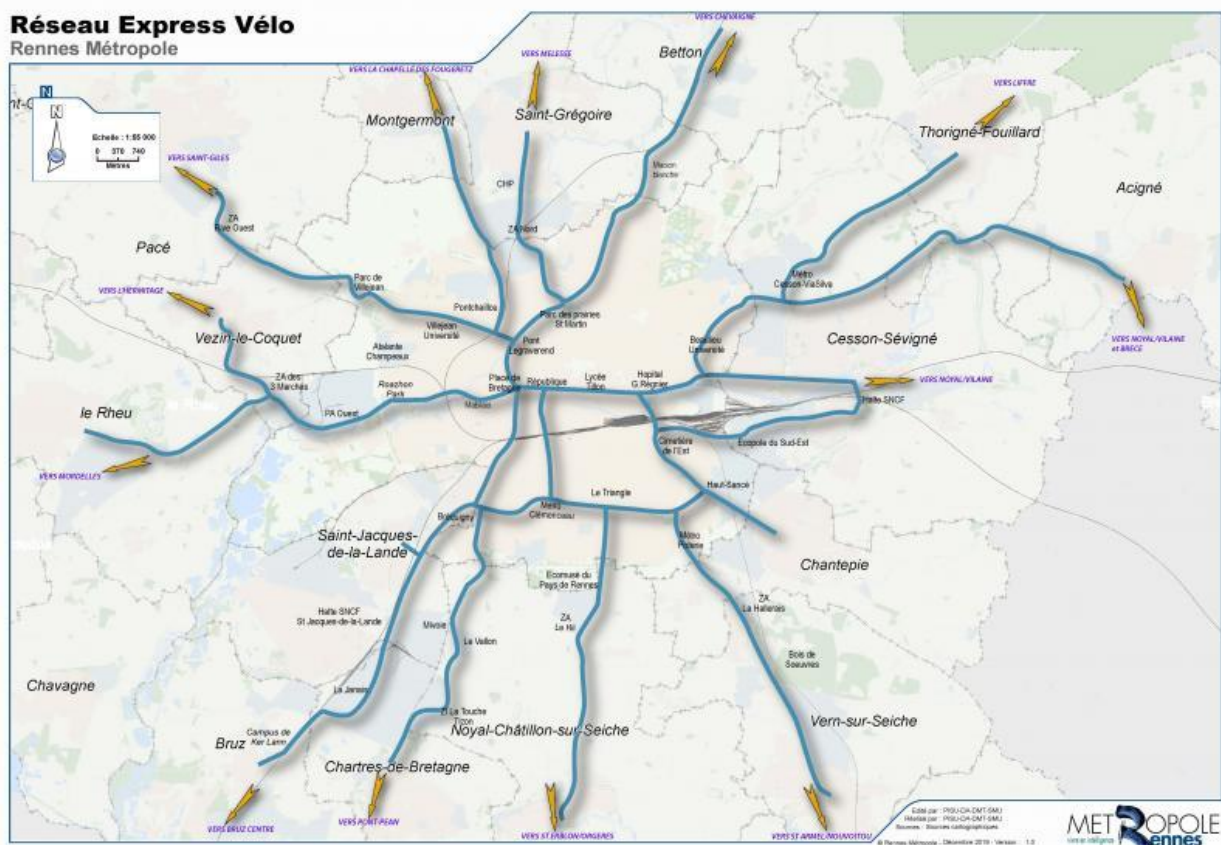
⁷² <https://www.latribune.fr/regions/bretagne/rennes-metropole-les-habitants-apprecient-le-velo-longue-distance-793851.html>

⁷³ <https://www.weelz.fr/fr/classement-meilleures-villes-cyclables-france-barometre-velo-fub-2019/>

l'adjointe rennaise Valérie Faucheu, « On ne peut pas tordre en cinq ans une politique de plus de 50 ans en faveur de la voiture »⁷⁴. Nous analyserons en dernière partie de ce mémoire, ce qu'il en est de l'impact de la crise et du développement des pistes sur la part modale cyclable.

2. Un projet cyclable déjà en réflexion (REV)

La collectivité a mis à profit le premier confinement national de 2020 pour développer son réseau de pistes cyclables transitoires, notamment dans une stratégie de préfiguration du réseau express vélo. Le REV consiste au déploiement d'un « réseau structurant d'itinéraires vélos sécurisés »⁷⁵. Il se définit en effet, comme le Réseau express vélo et vise d'ici 2024 « près de 104 km de liaisons sécurisées, avec des itinéraires continus et facilement identifiables, reliant Rennes et les 15 communes de la première couronne métropolitaine »⁷⁶. Il faut également retenir que son lancement a débuté bien avant la crise sanitaire, puisque les premiers travaux ont été entrepris dès 2018, avec les premiers « 5,4 kilomètres qui relient le Roazhon Park aux prairies Saint-Martin »⁷⁷. Il est représenté sur la carte ci-dessous.



© Rennes Métropole/Réseau Express Vélo

⁷⁴ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-les-pistes-cyclables-provisoires-vont-rester-et-la-ligne-b-entrera-en-service-en-juin-7017572>

⁷⁵ <https://metropole.rennes.fr/le-reseau-express-velo-devient-realite>

⁷⁶ <https://metropole.rennes.fr/reseau-express-velo-une-nouvelle-etape-en-2021>

⁷⁷ <https://metropole.rennes.fr/le-reseau-express-velo-devient-realite>

À travers cette stratégie de mobilité, l'enjeu de la métropole est de « favoriser les déplacements domicile-travail à vélo » en réalisant essentiellement des liaisons cyclables en site propre pour le réseau express vélo. Ce réseau est complété par un « schéma directeur vélo métropolitain, qui propose, en plus des liaisons du REV, 400 km de liaisons cyclables complémentaires depuis les communes périphériques vers le REV ou entre communes périphériques »⁷⁸ prévues d'ici 2030.

Parmi les axes représentés sur la carte, certains ont pu profiter du tremplin de la crise sanitaire pour être mis en place rapidement, comme la liaison qui permet de rejoindre Montgermont depuis Rennes ou encore la liaison entre Rennes et Cesson-Sévigné par la rue de Bray.

Il convient également de préciser que la notion de REV est développée dans un grand nombre de métropoles et qu'au fur et à mesure du temps, il devient un enjeu politique considérable puisque l'outil a été mobilisé comme un « élément important d'un certain nombre de campagnes pour les élections municipales de 2020 »⁷⁹.

3. Une crise sanitaire pour passer à l'action

À Rennes, au-delà de la politique opportuniste liée aux enjeux de mobilité de la crise sanitaire, le déploiement des pistes cyclables transitoires dans la métropole résulte également d'une pression associative dont celle de Rayons d'Action notamment, qui s'est exprimée en grande partie sur les réseaux sociaux, comme les montrent des captures d'écran ci-dessous.



⁷⁸ <https://metropole.rennes.fr/reseau-express-velo-une-nouvelle-etape-en-2021>

⁷⁹ Robin Puchaczewski, Jean-Pierre Wolff, Christophe Doucet. « La dynamique cyclable dans les politiques de mobilité de l'agglomération toulousaine : des discontinuités d'itinéraires au Réseau Express Vélo ». Géotransports, Commission de Géographie des Transports, 2019.



Rayons d'Action @Rayons_Action · 30 juin 2020

Le temps passe.

Les cadavres de vélos s'entassent.

Nous demandons à @metropolerennes la mise en place urgente d'aménagements provisoires pour sécuriser la traversée sur le carrefour de Rochester avant qu'un nouveau drame n'arrive.



© Captures d'écran Twitter/Rayons d'Action/Rennes en avril 2020

À savoir, que Rayons d'Action est une association « créée en 2005 à la suite de plusieurs vélorutions⁸⁰ ». Elle vise plusieurs objectifs, dont « la promotion du vélo comme moyen de déplacement, seul ou en combinaison avec d'autres modes de transport ». Rayons d'Action s'est également donnée comme mission de faire valoir « les intérêts des usagers du vélo dans la métropole de Rennes afin de faciliter et de favoriser les déplacements à bicyclette »⁸¹. Cette mobilisation associative fait notamment écho à une demande émergente de la part des usagers pour l'amélioration de la place du cycliste.

L'analyse du rôle de ces différents acteurs dans la mise en place des coronapistes est traitée plus en détail par une autre équipe du programme de recherche Vélotactique, dans le cadre de la tâche 2 évoquée précédemment. Voici, une brève présentation des premiers résultats qui ont émergé sur le terrain rennais et qui ont été en partis présentés lors d'un séminaire mi-parcours du programme, en juin 2021. Il s'avère que « s'il y a pu exister une forme d'unanimité politique lié à la mise en place d'alternatives à la voiture individuelle et aux transports en commun pour répondre à la nécessité de la distanciation physique pendant la crise sanitaire, dans les faits, ce sont surtout les acteurs engagés en faveur du vélo (en partis en lien avec l'écologie et associations de cyclistes au premier plan) qui ont poussé à la mise en place de coronapistes, à travers un lobbying intense à destination des élus sur les réseaux sociaux notamment », comme cela a été développé précédemment.

D'autre part, plusieurs écrits viennent appuyer cette idée que la crise sanitaire s'est avérée être un accélérateur dans la fabrique des villes au travers des aménagements transitoires cyclables et

⁸⁰ La vélorution, anagramme de révolution commençant par vélo, est le nom d'un mouvement international qui cherche à encourager la population à se libérer de l'emprise des transports polluants dans les déplacements quotidiens. Wikipédia.

⁸¹ <http://www.rayonsdaction.org/association/qui-sommes-nous>

piétonniers. Pour Julien de Labaca, consultant et fondateur du cabinet Le Facilitateur de mobilité, ces aménagements « sont un révélateur ou un accélérateur des politiques des villes en faveur du vélo »⁸². Dans une interview donnée au Moniteur, Matthieu Poumarède, directeur de l'Institut des études juridiques de l'urbanisme, de la construction et de l'environnement de l'Université Toulouse 1, évoque également cette idée que « la crise sanitaire aura joué pour les villes un rôle d'accélérateur et les aménagements cyclables devraient s'amplifier »⁸³. Finalement, l'impulsion de la crise sanitaire a permis de développer entre 600 et 1000 km d'aménagements cyclables transitoires sur le territoire français selon la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

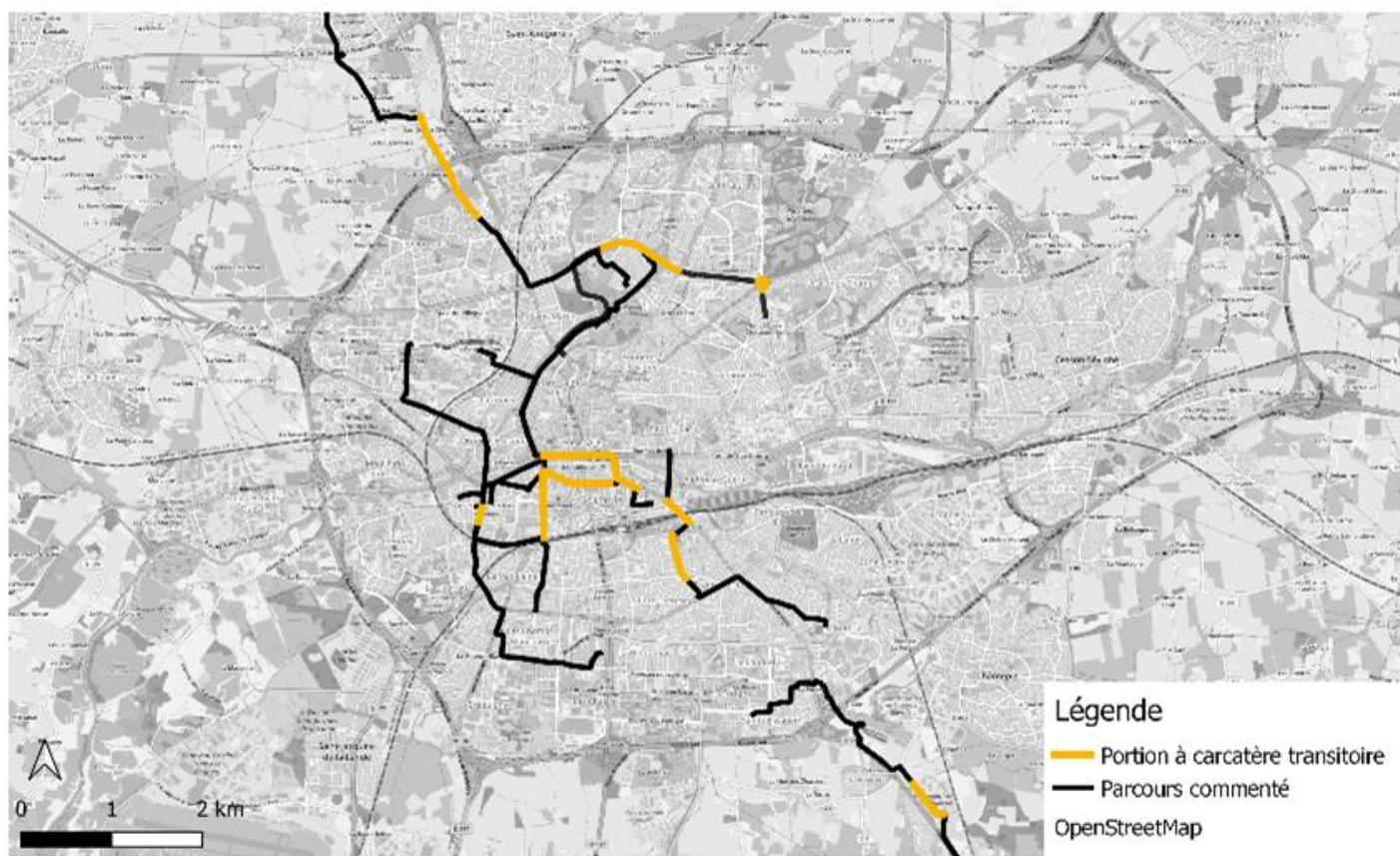
4. La proportion du transitoire au sein du réseau cyclable rennais

En amont des choix méthodologiques qui seront développés par la suite, un recensement sur le terrain des pistes transitoires a été réalisé à l'échelle de la métropole rennaise, précisant le type d'aménagement, le type de signalétique, le découpage de la chaussée, le contexte et les points de vigilances. Ce recensement a permis de se familiariser avec les différentes configurations et également avec le terrain, ce qui était indispensable pour la suite de l'enquête. D'un point de vue cartographique, cela a également permis de mettre en image la part des portions cyclables dans le réseau cyclable, comme le montre la carte suivante.

⁸² <https://www.lagazettedescommunes.com/698758/la-crise-sanitaire-sale-temps-pour-lurbanisme-tactique/>

⁸³ <https://www.lemoniteur.fr/article/l-espace-public-entre-en-resilience.2097984>

Carte des parcours commentés avec les portions d'aménagements transitoires



© Léa Barbé/Rennes, juin 2021

Parmi les biais identifiés dans ce recensement, il faut relever une certaine difficulté dans l'analyse et la comparaison des informations à l'égard des aménagements cyclables. Au-delà, de l'absence d'une base de données commune, on parle de piste cyclable temporaire, transitoire ou encore provisoire et on les renseigne comme telles sur des cartes de recensement ou d'informations (cas de Rennes Métropole). Mais lorsque l'aménagement se pérennise, il perd son caractère transitoire, et cela se constate également sur les cartes lorsqu'elles sont mises à jour. Dans le temps, cela rend davantage complexe la réalisation d'un inventaire des pistes cyclables transitoires développées à l'aube du premier confinement. Pour tenter de faire le recensement le plus exhaustif possible, il faut davantage réaliser, une veille de presse pour trouver des renseignements. Cela conduit cependant à un manque de clarté. Il est donc plus complexe de retracer, de façon uniforme, les aménagements temporaires, notamment à cause d'un manque de méthodologie, d'un flou autour des notions à employer et dans la manière de faire perdurer le caractère transitoire dans le temps. En revanche toujours dans le cadre du programme une équipe, à la pointe sur des outils de cartographie et dans le domaine s'est attelé à cette mission d'inventaire des pistes cyclables et leur mise en forme cartographique.

C. La méthodologie appliquée

La méthodologie qui va suivre permet de répondre à divers objectifs. Initialement développée pour analyser la réception sociale des aménagements cyclables transitoires, la méthode d'enquête a aussi permis de recueillir des données plus larges. Notamment sur les caractéristiques et enjeux de la pratique du vélo et ce qu'ils induisent comme stratégie dans le repartage de l'espace public. Ainsi, le panel des enquêtés de cette étude présentée par la suite n'a pas vocation à être représentatif. L'enjeu était davantage porté sur la diversification des profils, afin de cerner quels sont les utilisateurs du vélo et tenter de dépasser certains préjugés liés à ce mode de transport dont l'idée qu'il incarne « le véhicule du pauvre ».

Toujours d'un point de vue méthodologique, aux prémices des parcours commentés, il était envisagé de comparer le comportement de l'enquêté sur une piste « classique » et celui sur une piste « transitoire ». Nous verrons par la suite que cette comparaison n'a pas été si évidente, car lors de la pratique, il n'y a pas de distinction faite par les usagers entre la nature des pistes. D'autre part, cette enquête a aussi permis d'apporter des éléments de réponse sur la vision des usagers à propos du repartage de l'espace public et les rapports de conflictualité qui en découlent, qui sera évoquée en dernière partie.

De plus, la méthodologie développée a également été complétée par un facteur personnel. Je suis effectivement passé d'une pratique du vélo occasionnelle et surtout associée au loisir, à une pratique quotidienne, s'inscrivant dans la catégorie de « vélotaffeur ». J'ai d'ailleurs, fait le choix, aux prémices de ce mémoire, d'abandonner ma voiture personnelle au profit du vélo. Cela m'a permis d'être plus sensible aux discours des autres cyclistes enquêtés. Mais également d'avoir une approche plus intelligible des registres de perceptions, de sensations et des attitudes comportementales.

1. Les étapes de la méthode et les limites dépassées

Le schéma ci-contre résume la méthode employée pour la réalisation des parcours commentés. Une description plus détaillée est fournie à la suite de ce dernier et décrit étape par étape les choix qui ont été faits et les limites auxquelles nous nous sommes confrontés.

Chronologie de réalisation d'un parcours commenté



© Léa Barbé

LE RECRUTEMENT

Le recrutement en lien avec une enquête

La démarche de recrutement de volontaires pour la réalisation des parcours commentés, a débuté fin mars 2021, en lien avec la diffusion d'une enquête en ligne sur les aménagements cyclables transitoires, portée par l'université Rennes 2 (atelier Master 2 ACT), l'AUDIAR et Rennes métropole. En effet, les répondants avaient la possibilité d'approfondir leur contribution à l'enquête en acceptant d'être contactés pour la réalisation d'un entretien. Ainsi, à partir de la liste de répondants acceptant de poursuivre l'enquête, un panel a été constitué en fonction de leur réponse.

Voici les critères qui ont été pris en compte pour constituer un panel d'enquête adaptée aux objectifs poursuivis par les parcours commentés, parmi les personnes intéressées :

- Fréquence vélo avant la crise sanitaire (avant mars 2020)
- Fréquence vélo depuis la crise sanitaire (mai 2020)
- Connaissance des aménagements transitoires
- Connaissance et utilisation des aides de l'État en faveur du vélo

- Membre ou non d'une association liée à la pratique cycliste
- Raison principale de la pratique du vélo
- Contrainte principale à la pratique du vélo
- Genre et année de naissance
- Commune de résidence et commune du lieu d'activité
- Catégorie socioprofessionnelle

Les critères ont été adoptés à partir des questions posées dans l'enquête et ont permis de constituer un panel diversifié sur plusieurs points. Dès lors, tous les répondants volontaires sélectionnés pour le panel, à partir des critères énumérés, ont d'abord été contactés par mail, dont la trame est présentée en annexe (annexe 1).

À partir des réponses obtenues à la suite de l'envoi de ce mail, les personnes intéressées ont ensuite été contactées par téléphone (annexe 2), afin d'avoir la possibilité d'expliquer plus en détail la démarche et les enjeux du parcours commenté. L'objectif de l'appel est également de pouvoir créer un lien plus fort, en prenant le temps de répondre à des questions et de souligner à la personne intéressée l'impact bénéfique de sa contribution à la recherche sur la pratique cycliste. Ce dispositif a permis d'obtenir la réalisation de 3 parcours commentés.

Le recrutement avec une affiche

Pour compléter le panel obtenu à l'aide de l'enquête sur les aménagements cyclables transitoires, une affiche (voir ci-contre) a été développée à destination d'un public n'ayant pas connaissance ni de l'enquête évoquée précédemment ni du programme de recherche ANR Vélotactique. Cette affiche a été diffusée au sein de réseaux de connaissances personnels (réseau social et service hospitalier).

Ainsi, après avoir pris connaissance de cette affiche qui synthétise les critères pour réaliser un parcours commenté, les personnes intéressées ont soit été contactées par téléphone ou mail, soit ont été directement rencontrées, afin de leur expliquer le processus complet. Les trames précédentes ont été de nouveau mobilisées. Ce dispositif a permis d'obtenir la réalisation de 5 parcours commentés.

D'autre part, au-delà de la méthode employée pour le recrutement, pour chaque enquêté, plusieurs informations ont été renseignées sur une fiche reprenant à la fois des données personnelles et des données sur la pratique. On y trouve également une carte avec les détails du parcours ainsi qu'une brève description des aménagements et de leurs caractéristiques relevées lors du recensement des pistes évoqué précédemment. L'ensemble des fiches sont soumises à l'anonymat et à la protection des données et ne sont donc pas consultables dans ce mémoire.



Observatoire universitaire du

• ENQUÊTE SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES TRANSITOIRES •

Vous êtes concernés !

LE VÉLO EST MON MOYEN DE TRANSPORT AU QUOTIDIEN

UN DE MES TRAJETS QUOTIDIENS EMPRUNTE UN AMÉNAGEMENT CYCLABLE TRANSITOIRE

JE PARTICIPE A UN PROGRAMME DE RECHERCHE SUR LE VÉLO

Les aménagements cyclables transitoires sont (ou étaient) matérialisés par la couleur jaune. On parle également de coronapistes, piste temporaire.

Protocole d'enquête

Sur créneau qui vous arrange, je vous accompagne à vélo, sur l'un de vos trajets quotidiens.

Lorsque le trajet est terminé, nous réalisons un entretien. Il vous sera alors demandé de commenter votre pratique.

Les deux étapes sont réalisés sur un créneau d'une heure environ.

Contact : Léa Barbé - Stagiaire recherche
Université Rennes 2 - Laboratoire Espaces et Sociétés
06 76 09 75 52 - lea.barbe@etudiant.univ-rennes2.fr

En savoir plus :



LE PARCOURS COMMENTÉ EN PRATIQUE

Le protocole qui est présenté par la suite a été défini à la suite des propositions évoquées lors de la réunion portant sur la tâche 4 du programme ANR Vélotactique et mis à jour subséquemment à la réalisation de deux parcours commentés, plutôt à vocation de test. D'autre part, il est important d'avoir en tête que chaque parcours se déroule entre un enquêteur et un enquêté, avec une première partie à vélo et un second temps de confrontation et de production d'un récit de vie.

Les attributs du parcours

Le parcours est un trajet connu de l'enquêté (déplacement domicile-travail par exemple), de sorte qu'il n'ait pas besoin d'interagir avec l'enquêteur pour connaître la destination. De plus, l'enquêté doit renseigner son parcours lors des premiers échanges et ce parcours, doit emprunter au minimum un des aménagements répertoriés dans l'inventaire de la typologie des aménagements transitoires, établis au préalable. Le temps de parcours, varie et se cantonne généralement aux environs de 15/20 minutes. Mais il s'agit d'une durée à titre indicatif, qui a variée en fonction des trajets proposés par les enquêtés. D'autre part, le trajet se termine, à proximité d'un espace, qui permet la réalisation de l'entretien de confrontation, dans de bonnes conditions (domicile/bureau de l'enquêté ou bureau de l'enquêteur). Dans le cas où, un enquêté n'emprunte pas d'aménagement cyclable transitoire, l'enquêteur propose un changement d'itinéraire. Enfin, les parcours ont été réalisés aussi bien en centre-ville, qu'en périphérie, à partir du moment où il emprunte au moins un aménagement cyclable, identifié comme transitoire.

D'autre part, au-delà de faire varier les types d'infrastructures empruntés, les parcours commentés doivent également diverger sur les critères suivants : l'intensité du flux, la présence de la voiture et le profil des usagers. De fait, dans un premier temps, le recrutement des enquêtés a été fait au gré des propositions. Puis dans un second temps, le recrutement a permis de parcourir au moins une fois, chaque typologie d'aménagement transitoire préalablement identifiée, avec des profils d'enquêté divergeant.

Le matériel technique et les consignes

À la suite du recrutement d'un enquêté, une date est fixée pour réaliser le parcours. Le jour venu, d'un point de vue matériel, l'enquêteur est équipé d'une GoPro, qui de préférence dispose d'un mode large pour garantir sa sécurité. Lors du parcours, il se positionne en « oiseau migrateur », c'est-à-dire, environ 4 à 5 mètres derrière l'enquêté, légèrement décalé sur un côté (dans la mesure de possible). Le point de fixation de la caméra n'est pas considéré comme déterminant et donc différent selon les terrains d'études du programme ANR Vélotactique. À Rennes, le choix d'un support fixateur sur le

guidon a été privilégié pour l'ensemble des parcours. Un parcours a été complété par l'installation d'une GoPro sur le casque de l'enquêté.

Comme l'illustre le schéma ci-dessous, avant le départ, l'enquêteur équipe l'enquêté d'un micro-cravate. L'instruction donnée est de commenter son parcours à partir de la consigne suivante : « Commenter ce parcours comme si vous le conseillez à quelqu'un qui l'emprunte pour la première fois. Pour cela, mobiliser à la fois, le registre de la sécurité, de l'interaction avec les autres usagers de l'espace, le type d'aménagements, les points remarquables et les points de vigilances. ».

Durant le parcours, l'enquêteur limite l'interaction avec l'enquêté afin d'éviter les biais liés à une présence. Lors du parcours, il est demandé à l'enquêté de respecter le Code de la route, le cas échéant, de préciser en commentaire, si cela ne fait pas partie de ses habitudes.

Matériels utilisés



L'ENTRETIEN DE RÉACTIVATION

Une fois le parcours réalisé, l'enquêtrice et l'enquêté poursuivent directement avec l'entretien de réactivation, qui invite l'enquêté à développer d'une part un récit de vie afin de comprendre sa relation au vélo et d'autre part, à déterminer ce qui influence sa pratique, aussi bien en termes d'aménagement que de facteurs plus relatifs à la perception de l'enquêté. Cet entretien s'appuie sur une trame divisée en 4 grandes parties, qui a été développée collectivement au sein de la tâche 4 ANR Vélotactique (annexe 3).

La première partie vise à renseigner sur la socialisation de l'enquêté à la pratique du vélo et son évolution. La seconde se concentre sur la pratique du vélo dans la ville étudiée, soit Rennes. Puis, l'enquêté est invité à visualiser la vidéo réalisée par la GoPro lors du parcours et commenter sa

pratique, développer ses ressentis expliquer ses choix. Enfin l'entretien s'achève par une quatrième partie portant sur les impacts de la crise sanitaire sur la pratique personnelle du cycliste enquêté.

D'une façon générale, l'échange porte à la fois sur les normes de comportements, l'interaction avec l'environnement et les autres usagers. L'entretien de confrontation doit également mobiliser des registres de l'ordre de la description (ambiance sonore, expérience passée, etc.) et de la perception. Il s'agit d'un entretien, basé sur le principe de réactivation, qui permet d'obtenir un discours construit et plus développé que les commentaires spontanés enregistrés par le micro-cravate. L'intérêt est de mettre en lumière, la différence de perception (sécurité, lisibilité, adaptabilité, interaction) et de pratique, en fonction des types d'aménagements cyclables, notamment transitoires.

LE TRAITEMENT DES DONNÉES

Concernant, le traitement des données, l'enregistrement des commentaires de l'enquêté à l'aide du micro-cravate est entièrement retranscrit, tout comme l'enregistrement de l'entretien de réactivation. Pour ce qui est du traitement de la vidéo, la retranscription procède par captures d'écran en décrivant notamment l'hexis corporelle de l'enquêté, les points de vigilances et les points remarquables que l'enquêté a mentionné dans son discours.

À travers l'analyse vidéo, une attention particulière est portée afin de faire ressortir ce que l'enquêté n'a pas forcément décrit de lui-même, comme ses changements de position sur la chaussée, son comportement face à certaines situations, finalement sa façon de se comporter en général.

Enfin, à partir de chaque retranscription obtenue, une analyse par profil et une analyse globale ont été produites à partir d'une grille déterminée par les différentes thématiques qui ont émergé des discours. Une cartographie a également été développée afin d'avoir une trace spatialisée des parcours commentés.

LES LIMITES ET PISTES D'AMÉLIORATIONS

Il s'agit là de présenter quelques limites relevées à la suite de la réalisation des premiers parcours commentés. Tout d'abord, il s'est avéré plus compliqué que prévu de centrer le discours des enquêtés sur les aménagements temporaires. Par exemple, lors de l'entretien de réactivation, le discours porte plutôt sur la pratique du vélo en général et peu sur les aménagements. Cela vaut aussi pour les commentaires faits par l'enquêté pendant le parcours. Pour corriger ce biais, après quelques parcours, le protocole a été adapté afin d'obtenir un discours davantage centré sur l'aspect transitoire. Ainsi, avant de débiter le parcours, l'enquêteur demande à l'enquêté de donner davantage d'informations lors du passage sur la coronapiste, en lui rappelant le nom de la rue concernée. D'autre part, lors de

l'entretien, pendant le visionnage de la vidéo, une pause est faite avant d'arriver sur la coronapiste, en précisant qu'il s'agit du passage le plus enrichissant pour l'enquête.

Concernant l'entretien, pour les trois premiers parcours, le temps effectif était bien plus important que celui estimé (souvent presque 1 h pour des parcours de 15 min). En effet, pour les deux premières parties (socialisation à la pratique du vélo et évolution ; la pratique du vélo dans la ville étudiée) les enquêtés ont beaucoup d'anecdotes à raconter. Or, cela fait beaucoup de matière à analyser par la suite et ce n'est pas forcément la plus pertinente pour cette recherche. De plus, l'enquêté « s'essouffle » au fur et à mesure de l'entretien et devient moins investi sur la fin. Ainsi, lors des entretiens suivants, un effort a été fait pour réduire le temps passé sur ces deux parties. D'une part, l'enquêtrice a également davantage mobilisé les registres de la perception, de l'attitude corporelle et de l'infrastructure, qui reviennent moins dans les discours. D'autre part, il faut tenter de limiter (même si c'est très intéressant) le sujet des politiques publiques, car c'est souvent à partir de ce point que le discours s'écarte de l'objectif initial.

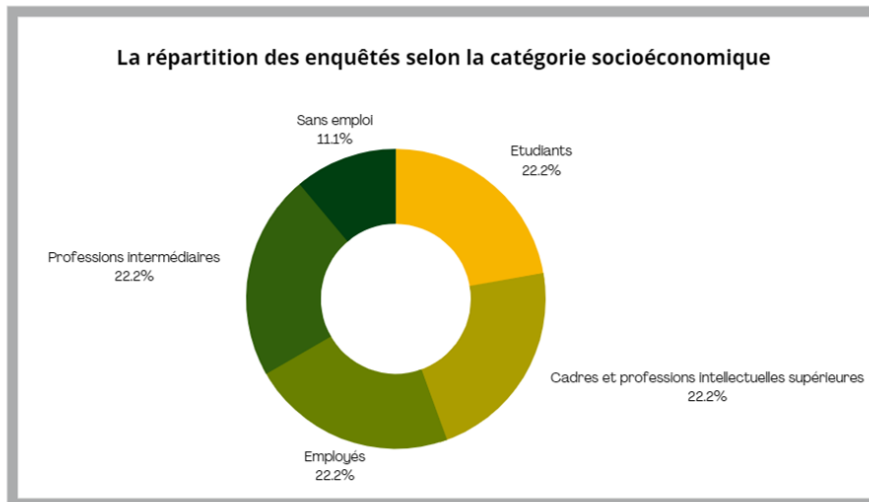
Pour le recrutement, il s'avère que les personnes les plus volontaires sont déjà très sensibilisées au vélo et investies dans le sujet sur les réseaux sociaux. Ils sont force de proposition et ont des discours très intéressants, mais leur évaluation des aménagements ne semble pas insignifiante. De fait, au fur et à mesure le recrutement s'est orienté davantage vers des personnes « hors de la sphère vélo ».

Pour l'enregistrement de l'enquêté durant le parcours, le portable de l'enquêteur a été privilégié comme support, afin de s'assurer que la batterie est suffisamment rechargée et l'enregistrement est détenu par l'enquêteur, ce qui évite toute perte de données. Enfin, pour garder une trace écrite de bonne qualité, rapidement après l'entretien l'enquêtrice rédige un retour à chaud de ce qu'elle a retenu et de ce qui est ressorti massivement dans le discours.

2. Les résultats méthodologiques

Désormais, il s'agit de présenter le profil des répondants et de remettre en contexte, au travers d'outils graphiques et cartographiques, leur pratique cycliste à l'échelle de la métropole rennaise. De plus, comme précisé auparavant, l'objectif de ce panel d'enquêté était de pouvoir avoir des profils diversifiés plutôt que représentatif. Les différents graphiques présentés ci-dessous illustrent cette diversité des profils et présentent déjà quelques caractéristiques du profil des cyclistes rennais.

Le panel des enquêtés des parcours commentés en chiffre



© Léa Barbé/Rapport d'analyse des parcours commentés ANR Vélotactique

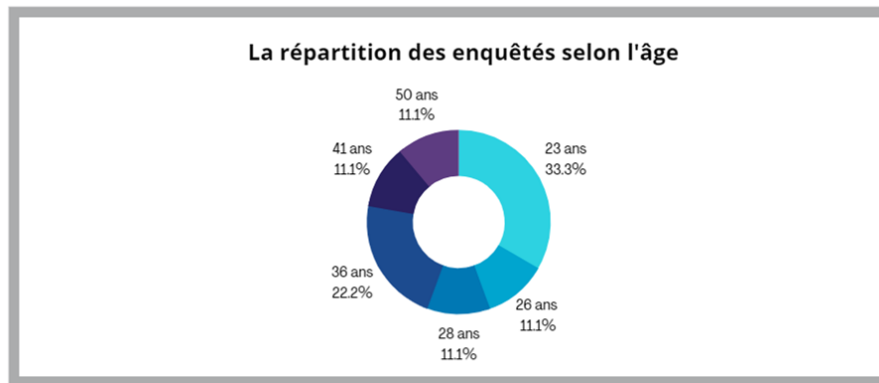
La répartition du point de vue des catégories socioéconomiques est assez variée dans le sens où elle ne se cantonne pas à une catégorie en particulier, bien que certaines comme celle des ouvriers ne soient pas représentées. Pour autant, étant donné qu'il s'agit d'un panel volontairement orienté, cela ne permet pas d'affirmer que les catégories non représentées sur ce diagramme ne pratiquent pas le vélo quotidiennement.



© Léa Barbé/Rapport d'analyse des parcours commentés ANR Vélotactique

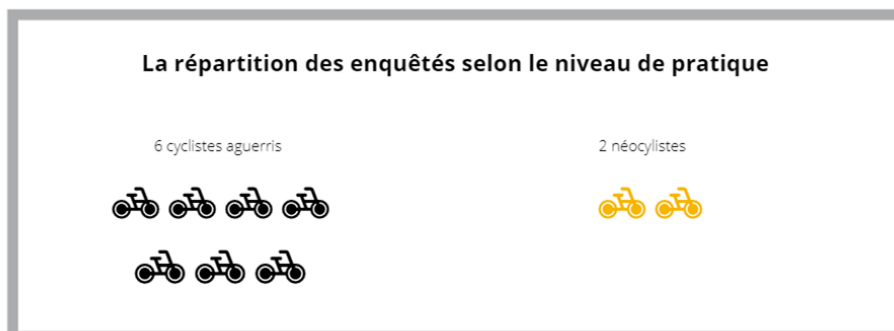
Concernant la répartition des enquêtés selon le genre, il s'avère que le genre masculin est surreprésenté dans ce panel (6 hommes pour 3 femmes). Pour autant, comme précédemment, le panel étant limité numériquement cela ne permet pas d'affirmer que la pratique cycliste est davantage développée pour les hommes, même si plusieurs études, expliquent effectivement que « le vélo reste très majoritairement pratiqué par les hommes », notamment à causes « d'obstacles culturels et sociétaux, des aménagements urbains inadaptés et l'insécurité »⁸⁴.

⁸⁴ https://www.lepoint.fr/societe/le-velo-autre-miroir-des-inegalites-femmes-hommes-07-03-2021-2416730_23.php



© Léa Barbé/Rapport d'analyse des parcours commentés ANR Vélotactique

La répartition selon l'âge permet d'illustrer une pratique cycliste qui touche un large spectre générationnel. En effet, le vélo semble être mobilisé à différentes étapes de la vie, mais pour des raisons différentes. Néanmoins, tous les enquêtés ont débuté leur apprentissage du vélo à la période de l'enfance. À propos de l'âge, ce sont davantage les périodes de rupture qui varient en fonction de l'âge des enquêtés.



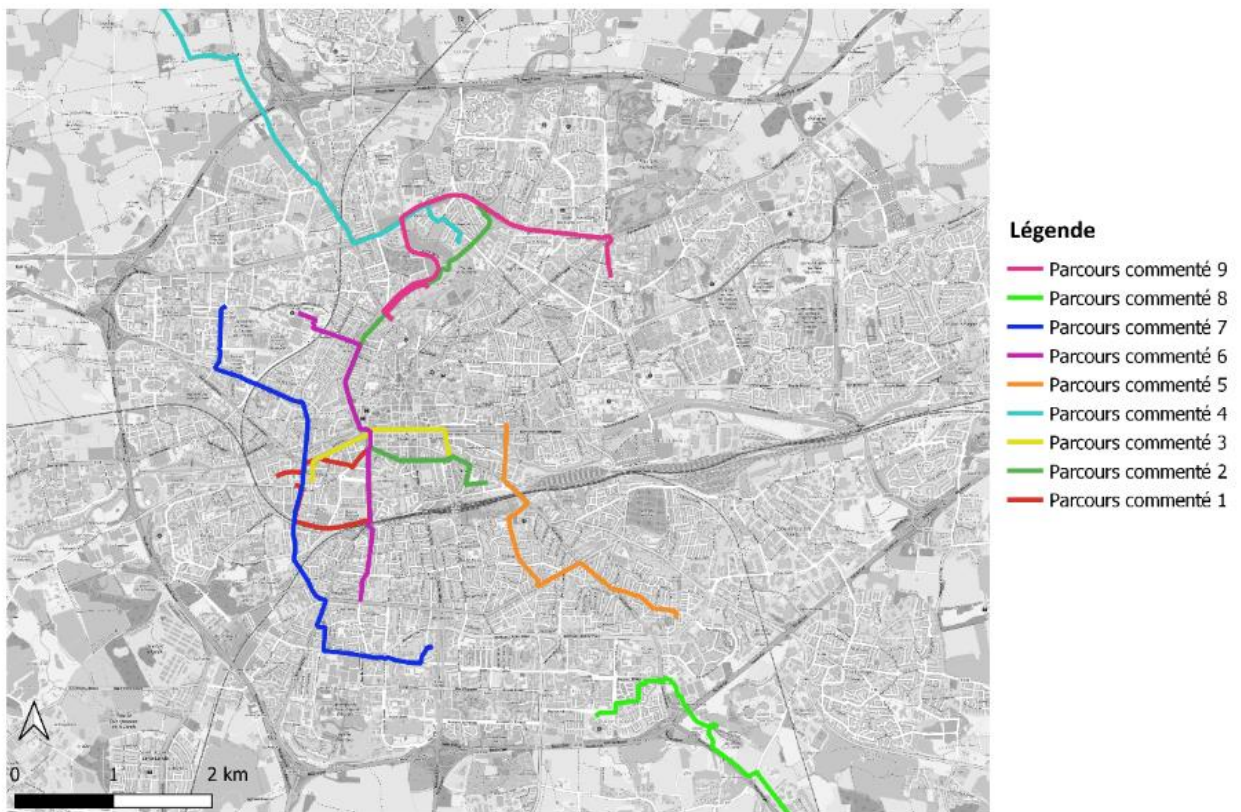
© Léa Barbé/Rapport d'analyse des parcours commentés ANR Vélotactique

Ce diagramme s'appuie sur le niveau de pratique cyclable des enquêtés qui a été défini collectivement. Ainsi, est considéré comme aguerri un cycliste pour qui la pratique quotidienne est antérieure à la crise sanitaire. Les néo cyclistes correspondent aux enquêtés qui sont passés au vélo à partir des débuts de la crise sanitaire, soit depuis environ un an. Pour autant, le lien de causalité ne peut pas être affirmé à ce stade, nous reviendrons plus tard sur ce sujet.

Le panel spatialisé

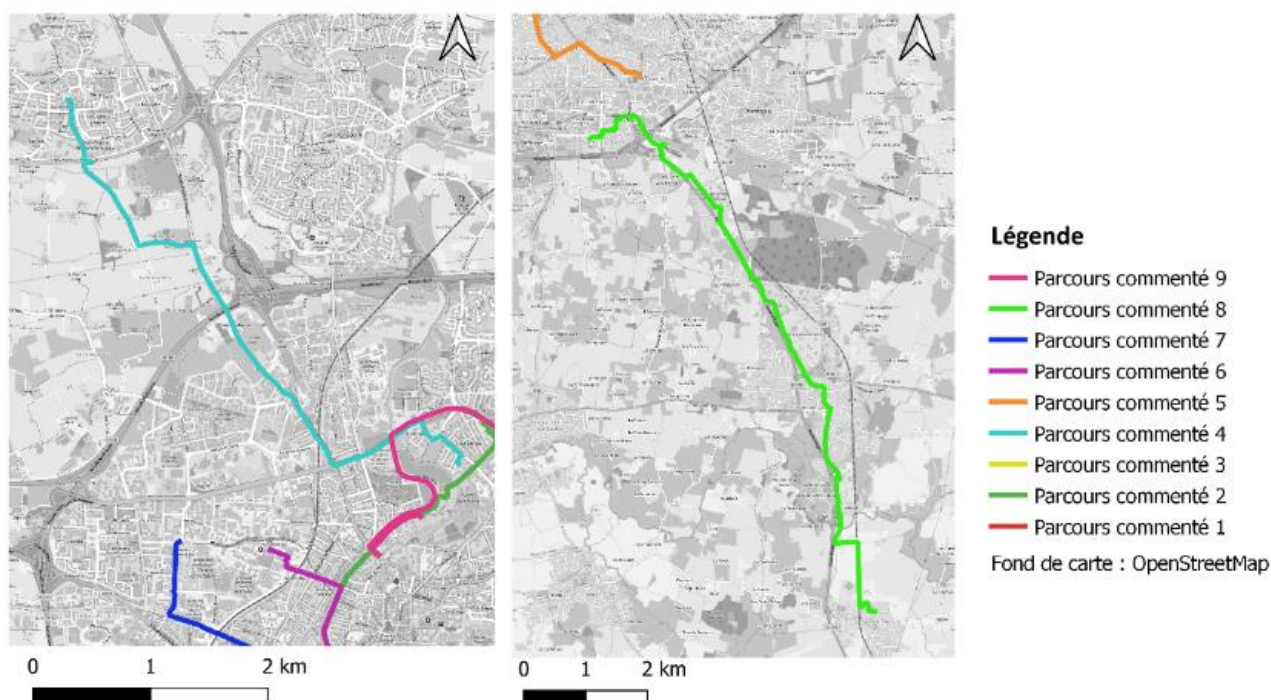
Ainsi, dans le cadre de la mission du stage de recherche se sont, 9 parcours commentés qui ont pu être réalisés, dont 7 en milieu urbain (première carte), qui se concentre en intrarocade rennaise et 2 parcours reliant la métropole rennaise à des espaces périurbains (deuxième carte). Les trajets varient de 15 à 45 minutes avec des distances allant de 2 à 12 kilomètres. Il s'agit majoritairement de trajets domicile-travail, réalisés quotidiennement par les enquêtés.

Carte des parcours réalisés en milieu urbain à Rennes



© Léa Barbé/Rapport d'analyse des parcours commentés ANR Vélotactique

Carte des parcours réalisés en milieu périurbain à Rennes



© Léa Barbé/Rapport d'analyse des parcours commentés ANR Vélotactique

3. Les parcours commentés pour comprendre les enjeux du partage de l'espace public

Comme nous venons de le voir, les parcours commentés ont été mobilisés dans le cadre de ce programme de recherche pour répondre à des questionnements liés à l'impact de la crise sanitaire sur la pratique cycliste. Mais nous allons voir qu'ils s'intègrent également dans une démarche plus large.

Depuis plus de 50 ans, les villes obéissent à des décisions politiques qui favorisent l'utilisation de l'automobile, et ceux mêmes dans les centres-villes. Cela soulève à la fois des problématiques en termes de santé publique (moins de marche, moins de vélo, plus de sédentarité...) et en termes de sécurité (accident). En effet, avec un accès facilité à l'achat d'une automobile depuis la moitié du XXe siècle les villes se sont organisées pour répondre au flux croissant de voiture. Ainsi, pour faire face aux externalités négatives du trafic automobile, dès 1980, on voit émerger des idées d'un nouveau partage de l'espace. Il a fallu, attendre la fin du XXe siècle pour notamment voir apparaître la

généralisation de la piétonnisation de rue, marquant un point de rupture dans la conception des milieux de vie désormais axés sur la qualité de vie et le confort, pour développer des villes plus sûres et moins accidentogènes. Encore pointées du doigt, notamment par les commerçants qui craignent de voir leurs clientèles fuir à cause des contraintes qui pèsent sur les déplacements motorisés (stationnement désormais impossible dans les grandes artères commerçantes par exemple), ces piétonnalisations se démocratisent pourtant de plus en plus. Initialement destinées à améliorer l'offre touristique⁸⁵, elles permettent à l'espace public de retrouver une ambiance sonore agréable, une marchabilité et de réduire la pollution dans ces espaces. De plus, en interdisant la circulation automobile, la piétonnisation permet de laisser place à « divers usages piétonniers (marche, flânerie, achat) »⁸⁶. Actuellement les zones piétonnes sont largement répandues dans le contexte européen et continuent d'être félicitées. Il en existe 3 formes différentes qui participent au rééquilibrage de l'espace public : zone 30, zone de rencontre et aire piétonne. En parallèle pour éviter les conflits d'usages et assurer un cadre sécurisé, la France développe en 2008 son premier code de la rue. Le décret du 30 juillet 2008, précise notamment les modalités des zones de rencontre, où « les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules » et introduit le principe de double sens cyclable : « Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes »⁸⁷. La mesure sera complétée par le développement d'un Plan National pour les Mobilités Actives (PAMA) en 2013. En effet, après la marche, c'est à la pratique cyclable de faire son « grand » retour dans l'espace public. En tant qu'usagers vulnérables, les usagers cyclistes sont associés aux piétons dans leur mise en sécurité face au trafic motorisé. Ces deux modes de déplacement sont également associés, car étant donné l'espace qui leur est alloué (en comparaison à la voiture), ils sont plus voués à cohabiter que de profiter d'espace exclusif. Mais la crise sanitaire est venue perturber, la part d'espace public que détient chaque usage. En effet, en étant plébiscité à la fois pour garantir la distanciation physique tout en évitant un report modal trop important vers la voiture et pour contrer la sédentarité du confinement, la pratique cycliste et les modes doux en général, ont été mis sur le devant de la scène. Des expérimentations de pistes cyclables ont alors fleuri un peu partout en France, en prenant notamment place sur des voies initialement destinées à la circulation motorisée. Ainsi, l'enjeu des parcours commenté, au-delà de la réception des coronapistes, est de pouvoir se saisir de la manière dont le développement de l'espace cyclable agit sur le partage de l'espace public en général. Il s'agit de cerner les effets en termes de pratique et d'organisation engendrés par l'augmentation d'un usage (vélo), qui dans une majorité des cas est lié à la diminution d'un autre (motorisé). Ainsi parmi

⁸⁵ <https://metropolitiques.eu/Pietonniser-les-rues-une-strategie-commerciale.html>

⁸⁶ Baldasseroni Louis. « La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? », Annales de la Recherche Urbaine n°113, p. 12-23, 2019.

⁸⁷ Code de la rue, Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008

les hypothèses avancées en termes de partage de l'espace public, il y a tout d'abord l'idée que le développement des coronapistes va engendrer une part modale du vélo plus importante, notamment en diminuant celle du trafic motorisé. Dans la même idée, l'hypothèse est que la revalorisation de l'espace cycliste au sein de l'espace public doit se faire par la diminution de l'espace motorisé, en tout cas dans un contexte urbain où la place de l'automobile est remise en question ces dernières années. Ensuite, les parcours commentés doivent également renseigner sur la capacité de ses aménagements à permettre une mixité des usages de façon sécurisée et adaptée. En d'autres termes, l'enjeu est de comprendre si ces pistes cyclables transitoires, et la manière dont elles sont établies dans l'espace public permettent d'assurer une cohabitation qui convient à tous les usagers, notamment d'un point de vue de sécurité. Cependant, nous verrons par la suite que les coronapistes ont fait émerger des conflits d'usages, qui était certainement déjà présent auparavant, mais moins pris en compte, notamment parce qu'ils existaient dans une moindre mesure.

De plus, à travers la méthode d'enquête des parcours commentés à vélo, il était prévu de renseigner l'avis des usagers sur la méthode de l'urbanisme tactique. En effet, l'objectif est de comprendre si ce nouveau paradigme permet une meilleure prise en compte des besoins et s'il les usagers trouvent qu'il s'agit d'une pratique adaptée pour repenser la mobilité cyclable notamment. Cet enjeu est d'autant plus intéressant, que comme nous l'avons vu précédemment, l'urbanisme tactique poursuit un objectif de durabilité des territoires, qui induit une réflexion sur nos façons actuelles de nous déplacer afin d'offrir une meilleure qualité de vie.

Transition

Cette deuxième partie, davantage concentrée sur la question des mobilités cyclables aura permis de remettre en contexte les données obtenues dans le cadre d'un stage de recherche au sein du programme Vélotactique. D'autre part, cette partie a également permis d'interroger le lien qui existe entre la crise sanitaire et le développement de la pratique cyclable. Ce qui convient de retenir, c'est que si la crise est apparue comme un accélérateur dans la mise en place des aménagements, en contexte rennais, il ne faut pas omettre que la dynamique était déjà bien présente avant la COVID-19 et que le pouvoir associatif s'est relevé également comme un élément important. Désormais, après un apport méthodologique sur les parcours commentés, nous allons voir les résultats qui ont émergé de cette méthode d'enquête et ce que cela traduit sur la pratique et le partage de l'espace public rennais.

Chapitre 3 : Analyse et discussion : impact des coronapistes sur le partage de l'espace public rennais

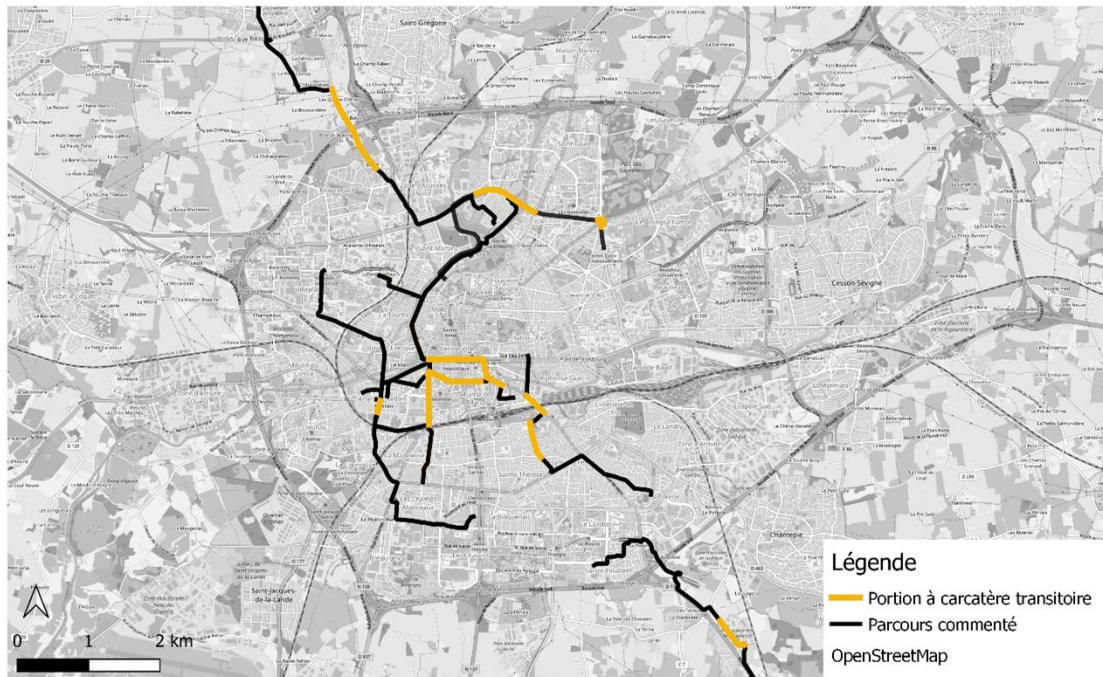
A. La réception des coronapistes par les usagers de l'espace public : une pratique controversée

Dans cette partie, l'enjeu est de mettre en lumière la façon dont les aménagements transitoires ont été reçus et perçus par les différents usagers. La réalisation des parcours commentés a permis de fournir une analyse plus détaillée de la réception sociale des aménagements transitoires par les cyclistes. Initialement, il était prévu de reproduire cette méthode d'enquête avec d'autres acteurs comme les piétons, les véhicules motorisés ou encore les commerçants. Mais par manque de temps, la réalisation de ces enquêtes n'a pu aboutir. Or, il semblait tout de même essentiel de mettre en perspective cette question de réception de la part des autres usagers (piétons et véhicules motorisés). Pour cela, une étude des réseaux sociaux et de la presse a permis de recueillir des avis plus diversifiés.

1. La réception sociale des aménagements transitoires par les cyclistes

Tout d'abord, il est important de préciser que la volonté d'analyser la réception des pistes cyclables transitoires s'est avérée plus complexe que prévu. En effet, en pratique les usagers cyclistes ne distinguent pas une piste transitoire d'une piste classique. De plus, plusieurs répondants soulignent que les aménagements transitoires ne sont pas linéaires (présences par petites portions à certains endroits). La carte ci-dessous illustre les portions de pistes transitoires empruntées lors des divers parcours commentés et permet d'éclairer cette idée selon laquelle les pistes sont éparpillées sur le réseau.

Carte des parcours commentés avec les portions d'aménagements transitoires



© Léa Barbé

Ainsi, le premier constat sur la réception des aménagements transitoires porte sur le manque de lisibilité lors de la pratique. En effet, les pistes transitoires s'inscrivent dans un réseau cyclable déjà existant et qui se différencie des aménagements classiques, uniquement par la couleur (avant d'être pérennisé). En conséquence, les enquêtés ne distinguent pas les coronapistes des autres aménagements « classiques » lors de la pratique. Cela est d'autant plus marqué, qu'une partie des aménagements transitoires empruntés lors des parcours commentés ont été pérennisés depuis un certain temps. De plus, il est arrivé lors de certains parcours commentés que certains enquêtés n'avaient pas conscience de la portion qui correspondait aux coronapistes dans leurs parcours. Ainsi, l'identification des coronapistes n'est pas systématique et n'est pas faite en pratique.

Afin de dépasser cette limite, les enquêtés ont été questionnés sur leur perception du caractère transitoire. L'objectif était de faire ressortir leurs avis, sans les orienter sur des thématiques précises comme la sécurité ou le confort, notamment afin de comprendre l'apport de ce type d'aménagement pour leur pratique. Cela permet d'obtenir des résultats plus ou moins précis selon les répondants. Les différentes réponses ont été synthétisées sous la forme d'un nuage de mot, ci-contre, faisant notamment ressortir l'aspect de travaux pour ces aménagements transitoires. Ce nuage s'appuie sur les propos (entretiens et enregistrements) de l'ensemble des répondants et la taille des mots est proportionnelle au nombre de fois où ils ont été employés. D'autre part, les réponses traduisent des différences de perception du caractère transitoire, sans pour autant que les résultats s'opposent. D'autant plus, que les expressions présentées ci-dessus relèvent d'un effort de synthèse afin de mettre en avant l'idée principale de chaque enquêté. Si on analyse le discours de chacun en détail, une

majorité des répondants sont d'accord avec l'idée que les coronapistes participent à l'amélioration de l'image et de la place des cyclistes. Tout comme le fait que ces aménagements garantissent un certain niveau de sécurité et qu'il s'agit d'un outil pertinent pour continuer de faire évoluer la dynamique cycliste. En revanche, la mobilisation de la couleur jaune et le caractère transitoire, donnent aux cyclistes le ressenti que les coronapistes sont des travaux et donc cela induit la sensation d'une existence temporaire.



© Léa Barbé

Au-delà des résultats présentés ci-dessous, les différents entretiens réalisés permettent d'affirmer que l'aspect transitoire en tant que processus d'expérimentation est bien reçu par l'ensemble des enquêtés. Ils expliquent que cela permet d'adapter le mieux possible les aménagements aux besoins des cyclistes. En revanche, certains enquêtés abordent également quelques contraintes à la mise en place de ce type d'urbanisme, dont la confusion sur l'emplacement des pistes lorsque ces dernières changent à plusieurs reprises (Boulevard de la Tour d'Auvergne notamment).

Un article de presse, du Ouest-France, intitulé « On a testé les nouvelles pistes cyclables »⁸⁸ fait ressortir à juste titre, plusieurs conclusions qui ont été avancées ou vont l'être sur l'apport des coronapistes pour la pratique cycliste. Effectivement, dans son article Romain Lecompte, aborde les plots jaunes qui « renforcent ce sentiment de sécurité », en plus des espaces bien délimités. Ils parlent également des pistes désormais séparées des trottoirs comme sur le pont Saint-Hélier qui permettent à chaque usager d'avoir son espace bien délimité (abordé plus tard dans le mémoire). Quant à la vélorue, même si elle n'est pas encore totalement respectée, elle est félicitée pour la continuité cyclable qu'elle permet. L'auteur aborde également quelques contraintes à ces pistes, aussi évoquées par les enquêtés comme la confusion des marquages, le manque de contrainte des aménagements afin d'éviter des camions de livraison sur les pistes et les discontinuités qui persistent.

⁸⁸ <https://nouveau-europresse-com.distant.bu.univ-rennes2.fr/Search/ResultMobile/33>

On a testé les nouvelles pistes cyclables

Romain LECOMPTE.

Avec le déconfinement, la Ville a choisi d'accélérer le déploiement de son plan vélo. Ces nouveaux aménagements sont en test jusqu'au dimanche 30 août. On vous dit ce qu'on a aimé... ou pas.

C'est une fine pluie. Suffisante pour mouiller. Mais pas assez pour glacer les os et nous décourager de prendre le vélo. Un temps classique post-confinement. Le départ s'est fait, hier, à 11 h 30, depuis la rédaction *Ouest-France*, rue du Pré-Botté. Le circuit a été tracé à l'avance. L'objectif, pendant 1 h 30, tester les nouveaux aménagements cyclables provisoires mis en place pour le vélo à Rennes.

On a aimé

1. Le sentiment de sécurité

C'est particulièrement vrai, boulevard de la Liberté. Les aménagements provisoires apportent un vrai sentiment de sécurité. La voie est clairement délimitée pour les cyclistes qui sont mieux protégés de la jungle du trafic. Les plots jaunes qui bornent ces nouvelles pistes renforcent ce sentiment de sécurité. Même si on n'a pas été rassuré de voir que certains avaient déjà souffert.

Captures d'écran Europress

D'autre part, aborder la réception des coronapistes par les enquêtés a fait légèrement ressortir la question de l'environnement. Parmi les 8 enquêtés interrogés, 2 enquêtés considèrent que leur raison principale pour être passé au vélo est par conviction écologique. Pour les autres, l'enjeu écologique est plutôt placé en seconde, voire troisième place. Pour rappel, le programme de recherche évoqué précédemment avait également pour objectif d'apporter des éléments de connaissance sur la contribution de l'urbanisme tactique cyclable à la transition énergétique. Et pour Marc Hervé, premier adjoint en charge de l'urbanisme à Rennes, afin « de réduire de 40 % nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, en lien avec l'accord de Paris. », il faut que les Rennais endossent « une responsabilité particulière sur la façon de se mouvoir dans la ville »⁸⁹. Ainsi, la mise en place des coronapistes leur donne l'occasion de changer leur mobilité. Cette notion d'écologie traduit également les changements de valeurs qui s'opèrent dans l'aménagement du territoire, évoqué en première partie de ce mémoire.

Finalement, ce qu'il faut retenir de la réception des coronapistes, c'est tout d'abord la complexité à l'évaluer, dans le contexte rennais étant donné qu'elles s'inscrivent dans un réseau déjà existant. De plus, ce sont des facteurs sociaux, mais surtout subjectifs qui conditionnent la réception des pistes transitoires, ce qui rend illégitime, voire impossible, d'avancer des résultats par catégorie ou au contraire généralisés à partir des parcours commentés. En revanche, la réception des coronapistes est plutôt positive puisqu'elle permet à certains usagers cyclistes une amélioration du sentiment de sécurité, une meilleure visibilité, une reconsidération du cycliste au sein de l'espace public et représente une opportunité pour adopter un mode de déplacement plus respectueux pour l'environnement. De plus, une statistique avancée par Valérie Fauchoux, adjointe chargée des

⁸⁹ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-les-pistes-cyclables-provisoires-vont-rester-et-la-ligne-b-entrera-en-service-en-juin-7017572>

mobilités et déplacements, indique que « 79 % des personnes interrogées (seulement 360, NDLR) étaient favorables au maintien de ces aménagements après l'été et à leur déploiement sur d'autres rues et lieux de Rennes ». Ces chiffres, même s'ils doivent être mobilisés avec prudence vu le nombre de répondants, semblent plutôt indiquer une réception satisfaisante des coronapistes.

2. La réception sociale des aménagements transitoires par les piétons et usagers de véhicules motorisés

Dans cette sous-partie, l'enjeu est de faire ressortir la réception des coronapistes par des usagers qui ne sont pas cyclistes. Initialement, afin d'apporter des éléments de réponse à cette réflexion, il était envisagé de réaliser des entretiens et/ou de l'observation avec des piétons, des utilisateurs de véhicule motorisé et des commerçants. Cet objectif s'est révélé ambitieux au regard du temps qui était imparti pour la réalisation de ce mémoire. En revanche, convaincus que l'avis des autres usagers de l'espace public était aussi important pour analyser la réception des coronapistes, une veille de presse et des réseaux sociaux a permis de recueillir des avis. Cette méthode n'a pas la prétention d'être représentative et s'appuie sur une stratégie qui a pour objectif de faire ressortir les éléments principaux qui ont été évoqués par plusieurs personnes ou qui illustre une situation particulière.

Dans un premier, temps l'étude des commentaires d'utilisateurs des réseaux sociaux sous des publications d'article de presse à propos du développement des coronapistes a permis de faire ressortir plusieurs problématiques quant au développement des coronapistes, synthétisés à l'aide du nuage de forme ci-dessous. Le nuage a été construit à partir des thèmes qui revenaient le plus régulièrement dans les commentaires. De plus, dans le souci de vouloir dépasser les simples préjugés, les commentaires retenus pour la construction du nuage de mot étaient ceux où les utilisateurs qui ont commenté donnaient à minima une explication à leur propos (témoignage, photo, justification). Comme précédemment, la taille des mots est proportionnelle au nombre de fois où ils ont été relevés dans les commentaires.



Comme le montre l'illustration précédente et à partir des données recueillies, la réception des coronapistes par les non-cyclistes, semble davantage péjorative. D'une part, il faut avoir en tête que les internautes qui prennent le temps de laisser leur avis ont souvent vécus une situation qui les a offusqués et ils peuvent avoir tendance à généraliser. D'autre part, au-delà d'exposer un avis sur la mise en place des pistes cyclables temporaires, les commentaires expriment surtout des conflits d'usages liés à leur apparition et qui seront traités par la suite.

Ainsi, les principaux commentaires émanent de la part des automobilistes qui évoquent un certain manque de légitimité dans le développement des coronapistes. En effet, plusieurs commentaires abordent une incompréhension sur le fait qu'à certains endroits de Rennes et particulièrement dans le centre-ville, l'espace alloué à la voiture soit réduit de moitié pour laisser place au cycliste alors qu'ils ne sont pas nombreux sur les pistes. D'autant plus, que plusieurs internautes estiment qu'avec une météo pluvieuse et lors de la période hivernale, la fréquentation des pistes continuera de diminuer. Ce point permet notamment d'évoquer une des conclusions tirées des parcours commentés : la météo n'apparaît pas comme une contrainte particulière, à partir du moment où le cycliste est équipé, comme le montre le tableau ci-dessous.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Influence de la météo	Pas une contrainte	Modifie itinéraire	Pas une contrainte	Pas une contrainte	Contrainte au début, mais pu maintenant	Pas une contrainte (sauf verglas)	Oui un peu, mais pratique avec pluie	Contrainte

Au-delà, de la critique vis-à-vis du ratio de la place mobilisé par rapport à la fréquentation, les commentaires abordent également une conduite plus complexe en ville liée à une mixité des usages de plus en plus forte, en lien avec le développement des pistes cyclables. En effet, en plus d'entraîner un flou sur les rues encore accessibles au trafic motorisé et l'espace qui leur est dédié, certains automobilistes sont perturbés par les flux de vélos et autres moyens de transport doux (trottinettes) qui cohabitent sur la chaussée. Ils dénoncent également une hausse des embouteillages en lien avec la création des pistes transitoires et un climat de conduite dangereux lié aux non-respects du code de la route par les cyclistes. Certains commentaires de piétons évoquent également cet aspect pour justifier leur hausse du sentiment d'insécurité, car pour eux il y a de plus en plus de cyclistes sur les trottoirs et qu'ils vont parfois à une vitesse excessive. Il est cependant important de préciser que la plupart des commentaires évoquent le centre-ville de Rennes, qui concentre plusieurs pistes cyclables temporaires, dont la vélorue et des zones de piétonnisation, avec pour objectif politique de développer un cœur de ville apaisé qui passe notamment par la réduction du trafic motorisé. Quelques commentaires abordent les coronapistes en milieu périurbain en expliquant que la pratique cyclable y reste un problème notamment à cause des distances et de l'insécurité qui persiste.

Cette lecture de commentaires sur les réseaux sociaux, de publications de mars 2020 à septembre 2021 au sujet des coronapistes reste une donnée limitée, puisqu'elle n'a pas été suffisamment assidue pour être considérée comme une donnée scientifique. Elle permet néanmoins d'avancer l'idée que la réception des aménagements cyclables transitoires semble bien moins positive de la part des autres usagers de l'espace public, qui remettent en cause la légitimité de leur développement, le climat anxigène pour la conduite que cela induit et pointe du doigt le manquement sur le respect du Code de la route par les cyclistes.

Afin de compléter, ces différents avis, une veille de presse a été effectuée à propos des coronapistes rennaises afin d'essayer de faire ressortir des avis autres que cyclistes. Il s'agit donc toujours du point de vue d'automobilistes et de piétons qui sont présentés. Les quelques avis relevés sur les coronapistes rennaises dans la presse dressent un bilan plutôt péjoratif.

« J'ai fait le tour pour respecter l'interdiction des quais, mais c'est pénible, surtout avec les voies cyclables aménagées un peu partout »⁹⁰.

« Nous avons des quais où il y a trois vélos à passer tous les quarts d'heure. Dans le même temps, tous les abords sont bouchés par les voitures, avec plus de pollution. »

⁹⁰ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/velorue-rennes-l-interdiction-de-circuler-sur-les-quais-nord-commence-par-un-flop-6856088#:~:text=%C2%AB%20J'ai%20fait%20le%20tour,%20est%20l'enfer%20!%20%C2%BB>

« Je ne comprends pas pourquoi les pistes cyclables ne peuvent pas être mises sur les voies de bus, comme ailleurs dans la ville »⁹¹

« Mon petit garçon et moi apprécions de voir moins de voitures dans le centre-ville, confirme Eva, piétonne, mais je ne me sens pas plus en sécurité pour autant : certains cyclistes sont imprudents. Écouteurs dans oreilles, voire en train de textoter, ils se montrent agacés quand ils doivent nous contourner sur un trottoir alors qu'ils n'ont pas à être là. »

« Le centre-ville se vide : il devient de plus en plus difficile d'y accéder en voiture et la mise en place de la piste cyclable sur les quais n'a rien arrangé. Il semble que l'on cherche à exclure les voitures du centre-ville. »⁹²

Ces différents commentaires ne sont pas exhaustifs, mais ils résument la plupart des idées vues dans la presse. Ils correspondent sensiblement au même avis de la réception des coronapistes par les usagers non cyclistes que ceux évoqués auparavant. Dans certains articles, la problématique des commerces a été évoquée et va être abordée dans la partie suivante.

⁹¹ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-apres-deux-ans-les-travaux-de-l-avenue-janvier-enfin-termines-mais-8085fe84-ff3e-11eb-88c9-1c9bf72a8f72>

⁹² <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/temoignages-pistes-cyclables-a-rennes-je-ne-me-sens-plus-comme-une-mouche-qu-on-va-eccraser-6990183>

3. La réception des coronapistes par des commerçants : l'exemple du Rheu

Lors de la vielle réalisée sur les réseaux sociaux et dans la presse, une autre problématique associée au développement des coronapistes a émergé. Elle porte sur l'impact que peut avoir la mise en place de tels aménagements sur l'activité commerciale. Ainsi, l'objectif ici est de pouvoir comprendre la réception du point de vue des commerçants.



Captures d'écran Ouest-France

Dans le cas de la ville du Rheu, la rue commerçante du centre-ville est passée en sens unique pour permettre le développement d'une piste cyclable temporaire, ce qui engendre une contestation de la part des commerçants. Ces derniers rapportent que « le centre bourg est déjà un peu fermé, les gens ne font pas forcément le détour, certains clients nous disaient : vous n'allez plus nous voir »⁹³. Ils craignent donc que ces aménagements expérimentaux fassent baisser la fréquentation, étant donné qu'ils contraignent la circulation motorisée. C'est d'ailleurs une remarque qui a déjà été évoquée par d'autres internautes, réticents aux coronapistes. Dans le cas de la commune du Rheu, les élus ont tenté de les rassurer en mettant en avant l'un des avantages de cet urbanisme tactique qui est son caractère transitoire. Didier Gilbert, un des adjoints en charge du projet explique que « rien n'est définitif, on peut expérimenter différentes solutions. Le bilan et des scénarios seront exposés, avec des inflexions possibles ».

Finalement, ce conflit d'usage donne l'occasion de se saisir d'une question récurrente : le repartage de l'espace public qui mobilise l'urbanisme tactique et tente de réduire la place de la voiture est-il néfaste

⁹³ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/le-rheu-35650/le-rheu-un-coup-de-frein-pour-les-pistes-cyclables-7008125>

pour l'activité commerciale ? Brièvement, plusieurs études tendent à prouver le contraire. Par exemple, une étude réalisée en 2008 à Melbourne, en Australie, « révélait que la conversion de places de stationnements en pistes cyclables avait un impact positif sur le chiffre d'affaires des commerces riverains »⁹⁴. De plus, en créant un espace public plus apaisé, les pistes cyclables et les aires de piétonnisation, développées dans le cadre de l'urbanisme tactique améliorent l'attractivité d'un territoire et donc la fréquentation de ses commerces.

Les différents points de vue évoqués traduisent donc une réception des coronapistes plutôt controversée selon les types d'usagers interrogés. Les cyclistes ont davantage une vision positive, notamment parce que se repartage ce fait en leur faveur. Alors que les automobilistes au contraire ont une vision plus négative. Cela peut s'expliquer d'une part parce que la place qui leur est allouée est diminuée, ce qui engendre des contraintes sur leur mobilité. D'autre part, cela est également lié à l'augmentation de la mixité sur la chaussée, qui leur demande une vigilance accrue notamment lorsque les règles ne sont pas respectées par les cyclistes ou qu'il y a un manque d'information sur les droits des cyclistes. Les piétons quant à eux, bien qu'ils soulignent une ambiance plus apaisée, perçoivent parfois négativement ces pistes cyclables temporaires, car en engendrant un flux de cycliste plus important, ils engendrent des comportements dangereux pour eux de la part des usagers du vélo. Enfin, un exemple illustre des commerçants pour l'instant réticents à ce type d'aménagement à cause des contraintes qu'il engendre sur le trafic routier. Ainsi, avec une réception plutôt controversée à l'échelle de l'ensemble des usagers, nous allons désormais nous intéresser plus précisément sur les effets induits de ces coronapistes sur les usagers cyclistes. L'objectif est d'en savoir davantage sur ce que permet ce repartage de l'espace public en faveur des vélos, à l'aide des aménagements cyclables transitoires.

⁹⁴ <https://l-express.ca/fermer-les-rues-aux-voitures-mauvais-pour-le-commerce/>

B. Le développement des aménagements transitoires cyclables : quel effet sur la pratique de l'espace public rennais par les cyclistes ?

Dans cette partie, il s'agit de comprendre quels effets ont eu les coronapistes sur la pratique cyclable au sein de l'espace public et comment cette augmentation du nombre de cyclistes qui semble être constaté dans plusieurs grandes villes françaises a pu être possible. Cependant, il ne faut pas oublier que si la pratique du vélo connaît un succès grandissant, ce n'est pas seulement en lien avec le développement des aménagements temporaires qui modifie la proportion cyclable dans l'espace public. Il faut mobiliser un contexte plus large, dont la crise climatique qui rend urgente la diminution des émissions de carbone des territoires, notamment au moyen de modes de déplacements moins polluants.

1. La revalorisation de l'espace cycliste

Au-delà de valoriser le cycliste en lui accordant des espaces définis et sécurisés, la mise en place des coronapistes dans la métropole rennaise a permis une légitimation des usagers du vélo. En effet, plusieurs enquêtés se sentent davantage reconnus vis-à-vis des autres moyens de transport. Cela leur permet à la fois de garantir un sentiment de sécurité, mais également de se sentir pris en compte dans les politiques publiques, en tant qu'usagers particuliers. Ces effets participent à l'inscription de la pratique dans le temps et peuvent aussi parfois être un élément déclencheur de pratique comme ce fut le cas pour deux des enquêtés. En effet, parmi leurs motivations à se remettre en selle, il y a la reconnaissance de la place du cycliste. Par exemple, l'enquêté du parcours commenté 3 parle de « piste aussi large que des voies normalement réservées aux véhicules motorisés ».

Un espace cycliste plus affirmé permet par effet d'entraînement de se sentir valorisé en tant que cycliste. En effet, dans la plupart des discours, on peut relever une certaine satisfaction des enquêtés de se définir comme « vélo taffeur », d'appartenir à la « communauté vélo ». Ils évoquent plutôt l'envie de voir cette part de cycliste augmenter et s'affirmer dans l'espace public. D'ailleurs, la plupart des enquêtés rennais ont abandonné leur véhicule motorisé au profit du vélo. Et d'autre part, en étant devenu cyclistes à part entière, beaucoup d'enquêtés s'opposent aux automobilistes et décrivent « un rapport de forces » entre ces deux usages, malgré une cohabitation considérée comme correcte à Rennes.

Néanmoins, même si la création de voies cyclables transitoires sur des voies auparavant automobiles participe à la revalorisation du cycliste et une amélioration de ses conditions de pratique, certains éléments restent encore peu adaptés. En effet, nombreux sont les enquêtés qui évoquent encore les carrefours comme des points névralgiques. Les intersections au sein de l'espace public sont en effet

majoritairement prévues et pensées pour la circulation du trafic motorisé. Le repartage de l'espace entre les différents usages doit ainsi s'étendre au-delà de la création de voies et intégrer ces problématiques d'intersections, notamment pour contribuer à une cohabitation sécurisée. De plus, plusieurs des volontaires ont également abordé, le Code de la route qui n'est pas adapté aux cyclistes, mais auxquels ils doivent pourtant se soumettre. Le cédez-le-passage cycliste au feu est en revanche, une signalétique félicitée par plusieurs enquêtés pour justement tenter de dépasser ce Code de la route inadéquat et faciliter la cohabitation des différents usagers dans l'espace public. Cela montre également en quoi, le repartage de l'espace doit s'opérer à l'aide d'outil d'aménagement physique, mais également par une adaptation des règles de pratique de l'espace public.

2. Facilitateur de pratique pour certains profils : enfants et néo cyclistes

Au-delà de valoriser l'espace alloué aux cyclistes et donc en même temps son image, le développement des coronapistes, en tout cas en contexte rennais, a agi comme un levier de mise en pratique. En effet, l'analyse des parcours commentés a permis de faire ressortir plusieurs caractéristiques comme un gain de sécurité et une reconnaissance qui pourrait motiver de futurs cyclistes encore indécis à passer à l'action.

Mais ces parcours ont également permis de faire ressortir des éléments qui font des aménagements cyclables transitoires une aide pour deux types d'usagers : les enfants et les néo cyclistes. Deux enquêtés parents ont en effet indiqué qu'ils empruntent de nouveau certains axes avec leurs enfants depuis la mise en place des coronapistes, car ils sont désormais plus sécurisés, dont le Boulevard de la Liberté. Un profil néo cycliste a quant à lui indiqué que sa pratique du vélo était liée en partie au développement des pistes et que cela lui permettait de se sentir en sécurité.

À propos des autres profils de l'enquête, s'ils ne sont pas évoqués cela ne signifie pas qu'ils ont un avis neutre sur les aménagements cyclables transitoires. En effet, les coronapistes facilitent également leur pratique, mais dans une moindre mesure, pour diverses raisons. Certains profils ne se sentent pas nécessairement en insécurité, ce qui fait qu'ils ne ressentent pas le besoin de modifier leurs parcours habituels pour emprunter des aménagements transitoires, qu'ils associent à un gain de sécurité.

Pour d'autres enquêtés du périurbain, le milieu de pratique engendre des points de vigilances qui sont différents des usagers du milieu urbain et donc une réception différente des coronapistes. En effet, l'étude des profils périurbains permet d'illustrer en quoi la mise en place des coronapistes ne constitue pas le seul levier pour améliorer la part modale du vélo et inciter la pratique. Et que la réflexion sur les aménagements transitoires doit être faite selon le milieu de référence. En d'autres termes, même si le repartage de l'espace public permet d'offrir plus d'espace « exclusif » aux cyclistes, cela devra s'accompagner de mesures complémentaires pour entraîner une croissance de la part modale du vélo.

Ainsi, parmi les enquêtés, deux cyclistes pratiquent quotidiennement le vélo au-delà de la limite urbaine rennaise. Mise à part cette similarité, il était intéressant de faire ressortir leur profil qui se distingue des autres enquêtés d'un point de vue des attentes et des conditions de pratique. En effet, la réalisation des parcours commentés a permis de montrer que le sentiment de sécurité diverge des autres enquêtés du panel, habitués à une pratique plus urbaine. Dans les deux situations, le parcours commenté a emprunté des routes en partie dépourvues d'aménagements, mais où les enquêtés se sont sentis relativement à l'aise.



« Ce n'est pas une route hyper fréquentée non plus. Quand c'était le couvre-feu à 18 h, il y avait un peu plus de monde. Je prends aussi cette route, car ça permet d'être apaisé. »

« Mais c'est vrai que là, je me sens bien, je trouve qu'il n'y a pas non plus énormément de circulation. »

Ces illustrations permettent notamment de montrer que ce n'est pas nécessairement l'absence d'aménagements qui va impacter le sentiment d'insécurité de ces deux enquêtés, mais bien la densité du trafic. Les discours se rejoignent également sur le sentiment de sécurité qui va être mis à mal lorsque les enquêtés arrivent en milieu plus urbain, toujours en lien avec la notion de fréquentation des véhicules motorisés et du niveau d'attention à avoir. En effet, leurs parcours ont la particularité d'être marqués par des portions où elles sont seules ou très peu fréquentées.

« Pour autant, le contraste est hyper dur avec la ville, car la fréquentation est plus forte sur la route alors que la campagne c'est plus calme, je ne suis pas habitué à autant de circulation et de devoir faire attention aux gens »

« Là, c'est vrai qu'on arrive dans un espace où jusqu'à la sortie de Vern où je ne me sens pas forcément très en sécurité entre les bus et les voitures, faire attention aux priorités à droite en descendant, tous les stationnements ».

Concernant les attentes de ces deux enquêtés, elles ont évoqué l'enjeu de l'éclairage qui manque sur certains tronçons et qui demande parfois de s'adapter pour maintenir un sentiment de sécurité. L'entretien des espaces verts est également un élément qui est ressorti uniquement sur ces deux parcours. En effet, pour permettre une pratique sécurisée, les enquêtés mentionnent les efforts d'entretien à faire par les services techniques pour avoir un accès dégagé.

Lors de la pratique, nous avons également pu remarquer que l'interaction avec les autres usagers (cyclistes et piétons) était plus forte pour ces deux enquêtés, qui dans un contexte plus apaisé et moins fréquenté, saluent les personnes qu'elles croisent.

Enfin, d'un point de vue des aménagements transitoires, ces deux enquêtés ont la même sensibilité. Les balises les confortent dans leurs pratiques et leur donnent l'impression d'être bien séparées des autres usagers.



« Je me sens plus en confiance, fin je me sens plus éloigné des voitures. Je me dis que si un conducteur s'endort, au moins il va foncer sur le poteau plutôt que sur moi » (PC4)

« Je me sens en sécurité moi là, depuis qu'ils ont fait ça. Là les petits poteaux c'est bien, parce qu'avant les voitures elles étaient garées, des deux côtés tout le long et tout, fin tu passais où tu pouvais. Tu avais les camions, fin tu avais tout quoi. Moi je trouve que depuis qu'il y a ça c'est nickel. Là avec les petits poteaux, je me dis que je suis sûr qu'il n'y a pas une voiture qui va me foncer dessus. » (PC8)

Ces exemples tirés des parcours commentés réalisés sur la métropole rennais permettent de montrer que le développement des coronapistes permet à certains profils (enfants et néo cyclistes) de pratiquer l'espace public rennais en toute sécurité. Ainsi les aménagements cyclables temporaires permettent de dépasser les limites de l'insécurité à vélo pour certains profils et leur permettent d'autres possibilités de pratique de l'espace public. En revanche, l'analyse de deux parcours commentés réalisés en milieu urbain, illustre en quoi la prise en compte du contexte est importante et démontre l'enjeu d'agir une échelle très fine au travers de l'urbanisme tactique.

3. Plus d'usagers cyclistes au sein de l'espace public ?

Les coronapistes en replaçant le thème du vélo au cœur de l'actualité et en redessinant l'espace cyclable de façon considérable en peu de temps ont participé à une meilleure visibilité de la pratique cycliste. Mais est-ce que cela a contribué de façon conséquente à l'augmentation du nombre de cyclistes, ou en d'autres termes à l'amélioration de la part modale du vélo ? L'enquête menée n'étant pas quantitative, elle ne permet pas d'y répondre assurément. En revanche, plusieurs constats peuvent être faits à ce sujet.

Le premier résultat qui va être présenté n'est pas significatif étant donné la taille du panel. En revanche, il semblait pertinent d'être évoqué. En effet, sur 9 répondants, seulement 2 enquêtés sont considérés comme des néo cyclistes. Cela signifie qu'ils ont entrepris une pratique quotidienne du vélo au moment de la fin du premier confinement et donc du développement des premières coronapistes. En revanche, pour l'un il s'agit d'un concours de circonstances vis-à-vis de son parcours résidentiel (PC3). Pour l'autre (PC2), la mise en pratique est liée à la fois à un manque d'activité à combler à cause du confinement et de l'amélioration des conditions de sécurité pour les cyclistes grâce au développement des coronapistes. Ce résultat, même subjectif interroge le véritable impact des coronapistes à l'amélioration de la part modale du vélo.

D'autre part, plusieurs enquêtés ont mentionné le ressenti d'une augmentation du nombre de cyclistes. Ce ressenti s'est exprimé soit par rapport à un sentiment de hausse de la fréquentation sur les pistes cyclables, soit par le constat d'une hausse d'achat de VAE dans leur entourage, soit en constatant une augmentation des chiffres sur une des bornes de comptage ou encore par la difficulté à trouver une place de stationnement pour vélo sur leur lieu de travail, ce qui n'était pas le cas avant la crise sanitaire.

À défaut de pouvoir affirmer la contribution des coronapistes à l'augmentation de la part modale, ces aménagements ont permis aux cyclistes de se sentir considérés. En effet, comme le montre le tableau ci-dessous, plusieurs d'entre eux, se sentent reconnus, pris en compte et reconnaissent une certaine motivation dans le fait de voir des pistes aussi larges que les voies réservées à la circulation motorisée.

De plus, certains enquêtés ne se sentent pas nécessairement en insécurité hors des pistes. Pour autant, tous les enquêtés associent coronapistes et gains de sécurité. En effet, un aménagement même horizontal permet de signaler la présence des vélos et délimiter des distances à respecter. Certains sont également persuadés que l'augmentation de la place du vélo au sein de l'espace public est un élément déclencheur de pratique, notamment par effet de reconnaissance.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Perception du caractère transitoire	Travaux	Couleur jaune	Largeur Sécurisé Place accordée pour les cyclistes	Travaux temporaires	Sentiment d'être considéré Outil de la mairie pour développer vélo	L'espace est mieux	Bonne idée Sympa	Plus de sécurité

Des retours de comptes évoqués dans la presse, permettent tout de même de révéler une contribution positive des coronapistes à l'évolution de la part modale du vélo, puisque comme l'expliquait Matthieu Theurier, vice-président de Rennes métropole en charge de la mobilité et des transports, « On a vu des résultats extrêmement rapides puisqu'à cet endroit-là (*Vélorue*), il y avait 5 000 voitures qui passaient avant chaque jour. Aujourd'hui, c'est 5 000 cyclistes qui y passent quotidiennement. La fréquentation y a augmenté de 150 % »⁹⁵.

Cette partie a permis de développer les effets induits sur la pratique cycliste par le développement des coronapistes. Ainsi, en effectuant un repartage de l'espace en faveur des vélos, ces aménagements contribuent à revaloriser l'espace cycliste au sein de l'espace public. Cela permet à la fois aux cyclistes de les conforter dans leurs choix de mobilité en se sentant pris en compte. D'autre part, cela permet à des usagers, plus sensibles à la question de l'insécurité à vélo de pratiquer en ville sur ces aménagements transitoires. Et enfin, cela induit des effets positifs sur la part modale du vélo. Mais comme nous l'avons vu, le développement des coronapistes a entraîné plus de fréquentations d'usagers à vélo et nous allons voir dans la dernière partie que les cyclistes entretiennent des rapports différents vis-à-vis des autres usagers de l'espace public, qui diffère notamment selon les conflits d'usages qui peuvent exister.

⁹⁵ <https://www.francebleu.fr/infos/environnement/rennes-metropole-encore-plus-de-pistes-cyclables-en-2021-1609430874>

C. L'espace public et la mixité des usages : entre cohabitation et séparation pour éviter les conflits d'usages ?

Le développement des coronapistes, comme vu précédemment vise un meilleur partage de l'espace public entre les différents usages, car depuis les « années 1960, on a aménagé nos villes essentiellement pour le tout automobile. On a supprimé les tramways, on n'a organisé la circulation ni des vélos ni des piétons et on a accordé une place surdimensionnée à la voiture »⁹⁶. D'autant plus que la crise sanitaire a révélé de nouvelles envies de la part de la population. En effet, avec un périmètre de circulation limitée et une utilisation de la voiture fortement restreinte, « beaucoup de personnes ont profité des vertus de l'utilisation du vélo et de la marche à pied »⁹⁷ pour se déplacer et ont redécouvert d'autres façons de parcourir la ville. Puis lors du déconfinement, « le vélo et la marche sont dans le même temps devenus les moyens de se déplacer pour éviter la promiscuité des transports en commun »⁹⁸, tout en évitant un report modal trop important vers la voiture individuelle. Mais l'espace public, même avec la réalisation d'aménagements temporaires, était-il suffisamment préparé pour accueillir rapidement une mixité d'utilisateurs plus forte ? L'objectif de cette partie sera donc de répondre à cette problématique à travers la notion de conflit d'usage.

1. Que dit la pratique cycliste sur le rapport entre les différents usagers ?

La réalisation des parcours commentés sur des aménagements cyclables transitoires et classiques a permis de dégager plusieurs conclusions sur la manière dont les cyclistes perçoivent les autres usagers de l'espace public. Un des premiers constats qui peut être fait en matière de rapport entre les usagers est la construction des différentes catégories. Nous verrons par la suite que selon la catégorie cela induit une relation et des ressentis différents. Il y a tout d'abord les piétons, appréhendés comme des usagers vulnérables, pour lesquels les cyclistes s'imposent une attitude de respect. Les enquêtés évoquent également les véhicules motorisés, mais plusieurs distinctions sont faites. Pour la plupart, une généralité est opérée en parlant des « voitures » ou des « automobilistes » pour aborder l'ensemble des utilisateurs motorisés de la chaussée. En revanche, les camions de livraison sont différenciés afin d'aborder les problèmes des véhicules stationnés sur les pistes cyclables. Il y a également une distinction qui s'opère avec les bus. En revanche, seul trois enquêtés évoquent les scooters comme une catégorie à part entière (PC2, PC4, PC8).

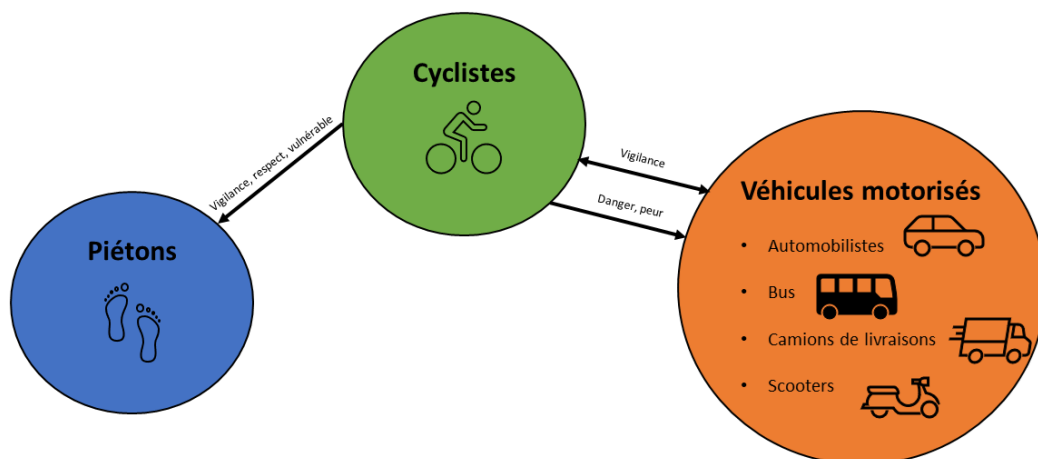
⁹⁶ <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/coronapistes-en-seine-saint-denis-permettre-un-meilleur-partage-de-l-espace-public-13-09-2020-8383755.php>

⁹⁷ https://lumieresdelaville.net/paroles_urbs/pour-des-espaces-publics-post-covid-adaptables/

⁹⁸ https://lumieresdelaville.net/paroles_urbs/pour-des-espaces-publics-post-covid-adaptables/

La méthodologie des parcours commentés a également permis de recueillir des informations sur l'image que se font les cyclistes des autres usagers. Le constat est pratiquement unanime : la relation avec les usagers des véhicules motorisés est la plus complexe. En effet, la plupart des cyclistes interrogés ont souligné le comportement parfois dangereux à leur égard. Parmi ceux qui reviennent le plus, il y a le risque d'emportierage lié au manque d'attention lorsque les automobilistes sortent de leurs véhicules ou encore le stationnement, surtout des camions de livraison, sur les pistes cyclables, entraînant une rupture nette de leur circulation. Et ces deux éléments sont applicables même en cas de présence d'aménagement.

Représentation des usagers de l'espace public par les cyclistes



© Léa Barbé

Plus précisément, le risque d'emportierage est une notion, qui s'est développée au Québec et a été introduite dans le Petit Larousse de 2020⁹⁹, afin de dénoncer le risque auquel sont exposés les cyclistes, lorsque des véhicules sont garés à droite de la piste et ouvrent leur portière, sans vérifier l'absence de cycliste. De façon plus large, cette notion correspond finalement à toute « action de percuter un cycliste, ou de le faire tomber ou entrer en collision avec un autre véhicule, en ouvrant sans précaution une portière d'automobile »¹⁰⁰.

⁹⁹ <https://information.tv5monde.com/info/du-bore-out-l-emportierage-les-nouveaux-mots-du-petit-larousse-299022>

¹⁰⁰ <https://www.securite-routiere-az.fr/e/emportierage/>

En revanche, dans des documents datant de 2009, le CEREMA, préconisait déjà « dans le cas d'une bande cyclable longeant des places de stationnement, de réserver une surlargeur de 0,50 m ou un espace tampon pour permettre l'ouverture inopinée de portières et les manœuvres des automobilistes sans danger pour les cyclistes »¹⁰¹. À Rennes, certaines pistes cyclables temporaires ont adopté ces préconisations afin de limiter l'exposition à ce risque, comme ici sur la piste désormais pérennisée de l'avenue Aristide Briand.



© Léa Barbé/avenue Aristide Briand, Rennes

Parmi les autres constats, la relation cycliste/véhicule motorisé peut être davantage appréhendée comme un rapport de méfiance allant parfois jusqu'à de réelles situations conflictuelles (agression verbale ou physique par exemple), comme nous allons le voir par la suite. Cette idée, de crainte se retrouve également dans les termes employés par les enquêtés pour aborder les automobilistes, comme le montre le tableau ci-dessous, qui synthétise les propos des répondants lors des parcours commentés.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Perception des véhicules motorisés	Gros danger Le plus gros problème	Ne font pas attention Peur	Confiance en eux	Ne pas les gêner	Hyper dangereux Doivent faire attention aux cyclistes	Catastrophe Pas confiance Surtout peur des voitures stationnées	Aux cyclistes de faire attention à eux, car ils ne le font pas Débordent sur pistes	Vigilance Représente un danger dans les ronds-points Se garent sur pistes

© Léa Barbé

¹⁰¹ http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche02V-BandeCyclab_cle742831.pdf

De plus, la relation entre les usagers cyclistes avec les usagers des motorisés s'articule également autour d'une opposition vis-à-vis de l'occupation de l'espace public. En effet, lorsqu'on analyse en détail le discours de plusieurs enquêtés, ils souhaitent que le repartage de l'espace public se fasse selon un schéma bien défini. Il correspond, à la volonté de diminuer l'espace actuellement réservé au trafic motorisé pour augmenter celui des cyclistes. Il y a donc un souhait de limiter l'emprise des usagers motorisés au sein de l'espace public, notamment au travers de schéma à la hollandaise, comme le montrent les exemples ci-dessous.

« Les immeubles continuent à augmenter, on va être dans une ville de plus en plus dense. Il y a aussi des divisions de Rennes en quartier, comme dans les villes de Hollande, qui empêchent les voitures d'aller de quartier en quartier. Les voitures sont obligées de sortir, de prendre la rocade pour aller dans un quartier. C'est aux politiques d'influencer la pratique et d'inciter fortement à la pratique du vélo. Par exemple, un habitant du quartier Mabilais-Arsenal-Redon ne pourrait pas aller en voiture par le pont Malakoff pour aller à Bourg-L'Evêque. Et ça passe soit par une conviction individuelle, soit c'est une volonté politique qui est appliquée à l'ensemble des citoyens. »

« J'ai eu la chance de vivre à Amsterdam. C'est encore pire là-bas pour un automobiliste, il y a que des routes à sens unique. Clairement, il faut que Rennes devienne comme ça. Il faut se bouger pour qu'il y ait de moins en moins de voitures et de plus en plus de vélo. Sachant qu'en tant que vélo, on prend quand même beaucoup moins de place. À Rennes on est encore très loin d'Amsterdam, mais c'était agréable quand je suis rentrée à Rennes au moment de la COVID-19, de constater qu'il y avait plus de pistes cyclables. »

En conséquence du rééquilibrage de l'espace public, qui améliore la place allouée au cycliste, une relation d'opposition semble émerger de la part des usagers du vélo. En effet, certains discours des enquêtés laissent transparaître volontairement une opposition entre les cyclistes et les automobilistes, comme si l'amélioration des conditions de circulation de l'une des catégories dépendait de la diminution de la place de l'autre. Pour autant, l'enjeu ne réside pas dans le rapport d'opposition des usages, mais plutôt sur une meilleure cohabitation.

En revanche, il faut nuancer cette idée de relation de méfiance, voire conflictuelle. En effet bien que les véhicules motorisés soient surtout abordés de manière péjorative dans le sens où ils correspondent à une source de danger pour les cyclistes, des éléments positifs se dégagent également dans le partage de l'espace public : la cohabitation. Lors des entretiens des parcours commentés, plusieurs enquêtés ont en effet, abordé l'idée d'une bonne cohabitation entre les usagers à Rennes, dont les véhicules motorisés. De même, lorsqu'ils parlent des difficultés évoquées précédemment, les enquêtés précisent

qu'à Rennes, la cohabitation se passe plutôt bien et qu'en comparaison à d'autres villes, les autres usagers sont plutôt respectueux, comme nous le montre le tableau ci-dessous.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Perception de la cohabitation voitures et cyclistes	Se passe bien	Il faut de la place pour que ce soit bien	Véhicules ne font pas tous attention		Peu de soucis	Pas si mal, mais préfère la cohabitation avec piétons	Dépend des heures et des endroits En général ça se passe bien	Varie selon les automobilistes En ville, le partage est compliqué

Comme évoqué précédemment, les piétons sont également beaucoup revenus dans les discours, vis-à-vis du rapport aux autres dans l'espace public. Ainsi, les piétons sont perçus comme des usagers qui sont vulnérables et les enquêtés sont relativement attentionnés à leur égard. Ils considèrent qu'ils ont la priorité, notamment par rapport aux cyclistes. C'est en tout cas, ce qui ressort des discours synthétisés dans ce tableau.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Perception des piétons	Vulnérables	Aux cyclistes de les respecter	Ils sont rois partout	Faire attention à eux Pas toujours respectueux	Faire attention à eux Cohabitation pas pratique	Faire attention à eux	Ça va Priorité au plus petit Énervé contre ceux qui utilisent portable	Juste des piétons, c'est sécurisant Traversent n'importe où

En revanche en pratique les vidéos permettent de constater que les piétons sont parfois des « contraintes » pour une pratique fluide (à comprendre comme une pratique où le cycliste n'est pas obligé de poser le pied à terre) et que certains enquêtés usent de contournements pour ne pas avoir à s'arrêter, comme le montre les photos ci-dessous, issues de captures d'écran.



© Léa Barbé/Rennes



© Léa Barbé/Rennes

Ainsi en matière de partage de l'espace public entre ces deux catégories d'usagers (piétons et vélos) le constat semble plus positif. En tout cas, du point de vue des cyclistes interrogés, la relation semble beaucoup plus orientée vers une cohabitation bienveillante plutôt que le rapport de contradiction évoqué précédemment avec les véhicules motorisés.

Concernant les bus, le tableau ci-dessous et les entretiens montrent que plusieurs enquêtés ont une certaine peur étant donné la différence de gabarits. Cette peur fait surtout écho aux voies mixtes bus/vélo, même si d'autres enquêtés trouvent au contraire que ces aménagements permettent aux cyclistes d'avoir un espace large, les mettant en sécurité, d'autant plus sur les portions où la fréquence des bus n'est pas trop importante. D'autre part, ils reconnaissent que la plupart des conducteurs de bus font attention aux cyclistes et que cela peut s'avérer complexe, notamment à cause des angles morts.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Perception des bus	Bus sur la droite est un danger Dangereux	Respectueux	Mets mal à l'aise	Demande de l'attention		En enfilade, c'est insupportable	Pas gênant	Pas en sécurité

Mais certains discours soulignent également le comportement dangereux de certains conducteurs de bus, qui ne font pas suffisamment attention aux enquêtés. Notamment, quand il s'agit de se faire doubler dans les voies mixtes. Paradoxalement, certains enquêtés n'adoptent pas un comportement qui permet d'assurer leur sécurité (photo ci-contre).



© Léa Barbé/Rennes

Ainsi, la majorité des enquêtés ont évoqué leur rapport avec les piétons, les voitures et les bus. En revanche, le rapport aux autres cyclistes est beaucoup moins abordé. Et le peu de fois où il a été abordé, les enquêtés évoquent une relation basée sur la bienveillance. Finalement, la pratique cycliste dans le cadre des parcours commentés nous permet de dégager les différentes catégories que les cyclistes distinguent d’eux-mêmes dans leurs discours. Cette distinction s’appuie sur des critères relatifs au niveau de danger (les véhicules motorisés), à la vulnérabilité (les piétons) et aux situations similaires fréquemment rencontrées (camions sur pistes). Ces résultats et les rapports entre usagers qui en découlent sont donc à prendre en compte dans la conception des pistes cyclables transitoires, notamment pour éviter les conflits d’usage. En effet, comme nous allons voir dans une prochaine partie, les conflits d’usages qui sont rencontrés à Rennes sont en lien avec les catégories qui ont émergé. De plus, ces différents constats sont à prendre en compte dans le rééquilibrage de l’espace public, notamment lors de l’aménagement des coronapistes. D’une part, du point de vue des cyclistes interrogés, un repartage de l’espace doit offrir des conditions suffisamment sécurisantes vis-à-vis des véhicules motorisés, notamment pour éviter de développer l’opposition et la méfiance entre les deux catégories. D’autre part, les piétons doivent profiter d’un espace qui leur permet de se déplacer sans être exposé à des risques, étant donné qu’ils sont déjà considérés comme vulnérables. Mais nous allons voir dans la partie suivante que même lorsque les aménagements transitoires mis en place offrent des espaces exclusifs à chaque usager, ils n’empêchent pas pour autant les conflits d’usages.

2. Les conflits d'usages au sein de l'espace public

Comme l'a développé le Conseil national des transports, « la cohabitation amène inévitablement des conflits qu'un seul aménagement des lieux ne peut généralement pas résoudre, car la cohabitation implique des règles, des comportements, du respect des règles et du respect des autres »¹⁰². Dans la partie précédente, nous avons effectivement parlé de cohabitation dans l'espace public entre différents usagers et des externalités négatives qui peuvent parfois s'en dégager. On parle ainsi de notion de conflit d'usage, « lorsque les usages d'une ressource ou d'un espace sont l'enjeu du conflit »¹⁰³. Ces conflits, liés à la cohabitation de différents usages au sein d'un même espace public, peuvent prendre différentes formes. Lors de la réalisation, des parcours commentés certains de ces conflits ont été évoqués à plusieurs reprises. Ils vont donc être détaillés par la suite à l'aide d'illustrations et de mise en contexte.

Les désaccords sur l'usage de l'espace public mettent en lumière des problèmes récurrents et quotidiens. Pour autant, ils n'engendrent pas un arrêt de la pratique du vélo pour les enquêtés. En revanche, ces conflits leur confèrent une baisse du sentiment de sécurité et la sensation de ne pas être pris en compte comme utilisateur légitime de l'espace. On peut également imaginer que ces conflits freinent des cyclistes potentiels, qui n'osent pas passer le cap, notamment à cause des questions de sécurité. Or, parmi les objectifs du développement des coronapistes, il y a la volonté d'instaurer un cadre sécurisé pour la pratique cycliste, afin de convaincre des citoyens qui hésitent à passer au vélo. Cette partie vise donc à questionner la réussite de cet enjeu de développement des coronapistes afin d'atténuer le sentiment d'insécurité lié au conflit d'usage, notamment en créant un espace exclusif au cycliste. Cela fait des conflits d'usages un enjeu important dans la volonté de développer la part modale du vélo. Mais également un enjeu important dans la réflexion sur le repartage de l'espace public, qui actuellement tend davantage à favoriser des espaces de cohabitation plutôt que des espaces exclusifs, avec notamment les zones de rencontres.

Pour répondre aux ambitions de cette partie, définies auparavant, les situations qui vont être présentées par la suite s'appuient en majorité sur des coronapistes pour confirmer ou non, la contribution de ces aménagements cyclables transitoires à l'atténuation du sentiment de sécurité lié au conflit d'usage au sein de l'espace public.

¹⁰² http://www.citego.org/bdf_fiche-document-136_fr.html

¹⁰³ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/acteur#:~:text=On%20parle%20de%20conflit%20d,diagramme%20sagittal%20ou%20l'organigramme.>

- **Le stationnement des camions sur les espaces réservés aux cyclistes.**



© Léa Barbé

« Là on a un nouvel exemple de ce qui est chiant, il y a une place de livraison, mais les camions se garent ici. »

La situation présentée se déroule sur la piste transitoire du Boulevard de la Liberté, désormais pérennisé. Déjà évoqué précédemment, le stationnement des camions de livraison sur les pistes cyclables est un conflit d'usage qui n'a pas été résolu à l'aide de cette coronapiste, malgré l'implantation de balise. Il faudrait, comme l'exemple de Paris qui va être développé par la suite, associé à cet aménagement physique, des opérations de verbalisation (c'est-à-dire du coercitif) pour assurer un cadre sécurisé. Pour autant, il faut nuancer ce constat puisqu'il s'agit d'une situation à un moment donné. Et d'autres enquêtés, ont évoqué une évolution du sentiment de sécurité sur ce boulevard, depuis la mise en place d'un aménagement transitoire.

- **Risque d'emportierage**

Évoqué précédemment dans ce mémoire, il semblait pertinent de faire part du témoignage d'un enquêté qui évoque l'emportierage et qui montre la manière dont la situation à dégénérer :

« Au niveau de la criée, il y avait un mécanicien qui s'était garé sur une place de livraison, donc je passe à vélo et il ouvre sa portière au niveau de moi. Donc sur le moment j'ai fait "attention la portière !" en criant un peu et là il a commencé à gueuler et donc moi je me suis dit un peu naïvement, je vais m'arrêter et je vais lui expliquer calmement, le problème pour éviter qu'il le refasse. Mais la personne enfaite, elle n'est jamais redescendue. C'est quand même allé loin, puisqu'il a pris mon vélo et l'a jeté sur le trottoir et puis j'ai dû appeler la police pour qu'il se calme et des gens ont été obligé de le calmer ».

Dans la situation présentée ci-dessus, les événements se déroulent sur la coronapiste du Boulevard de la Liberté. Elle a été initialement développée au centre de la chaussée avant d'être déplacée en parallèle des espaces de stationnement latéraux. En effet, la première configuration de l'aménagement cyclable temporaire du Boulevard de la Liberté permettait de fortement limiter le risque d'emportierage, comme nous le montre l'illustration ci-dessous, puisque les cyclistes étaient éloignés des espaces de stationnement.



© Capture d'écran d'une vidéo Rennes Infos Travaux/Twitter/26 mai 2020

Cependant, cet aménagement s'est rapidement révélé problématique puisqu'il a engendré des soucis de « cisaillement »¹⁰⁴. Cela permet néanmoins de révéler tout le potentiel de l'urbanisme tactique, puisque seulement un mois plus tard (le 30 juin 2020) des travaux étaient de nouveau entrepris sur le boulevard de la Liberté afin d'adapter la première version de la coronapiste. La nouvelle configuration permet à « la voie cyclable d'être intégralement déplacée du côté droit de la chaussée afin d'éviter le cisaillement actuel »¹⁰⁵. La mobilisation de l'urbanisme tactique a donc permis de corriger rapidement les contraintes qui pesaient sur la première configuration et d'en développer une version plus adaptée face au problème de cisaillement rencontré. De plus, dans cette deuxième version de la coronapiste le risque d'emportierage a été appréhendé par l'installation de balise le long des places de stationnement, pour limiter le risque d'emportierage, sans pour autant le supprimer totalement puisque ces balises ne sont pas installées au niveau des places de livraison, qui est la source du conflit dans la situation précédente (photo ci-contre).

¹⁰⁴ <https://twitter.com/RennesTravaux/status/1277929771029147658/photo/1>

¹⁰⁵ <https://twitter.com/RennesTravaux/status/1277929771029147658/photo/1>



© Commentaire photo de Thomas Lopin/Twitter/30 juin 2020

- **Le franchissement par les piétons des espaces réservés aux cyclistes lorsque la piste est sur le trottoir.**



Situation rencontrée, sur le pont Saint-Héliér, dans la première version de la piste transitoire :

« Avant on allait sur le trottoir et pareil, on se retrouvait à côté des piétons, parfois des groupes de 5 ou 6 donc normal ils prennent tout le trottoir donc quand tu es à vélo ce n'est pas pratique. Alors que là

maintenant on se retrouve sur la route, et en général, c'est plus agréable »

© Léa Barbé/Piste transitoire du pont Saint-Héliér désormais pérennisé.

Comme pour l'exemple précédent, la mobilisation de l'urbanisme tactique via une coronapiste, permet d'adapter afin de corriger à partir des retours de l'expertise d'usage.

Les exemples qui vont suivre, toujours sur le thème de la cohabitation entre piétons et cyclistes, n'ont pas eu lieu sur des coronapistes. En revanche, ils permettent d'illustrer en quoi le repartage de l'espace public, s'il veut être sécurisant et efficace, doit offrir un espace adapté et lisible à chacun pour éviter des conflits d'usages.



« Là tu vois quand tes piétons, tu es obligé de regarder tout le temps si un vélo arrive, je trouve ça vraiment

un peu nul. Quand tu es à pied, c'est super dangereux, il suffit que tu ne regardes pas, tu te prends un vélo à tout moment. Je trouve ça un peu bête, pourquoi ils n'ont pas mis la piste cyclable là et les piétons de se coté là comme ça tout le monde est en sécurité, parce que du coup il faut regarder tout le temps. »

© Léa Barbé/Place de Bretagne, Rennes



« Oui à cet endroit ça m'arrive de croiser des piétons, mais pas tant que ça. Quand il y en a et qu'ils sont bien sur le côté du mur, je ne dis rien. Souvent ce sont des joggeurs quand même, des coureurs rapides, donc comme je cours aussi à pied, je me dis que c'est aussi leur droit d'être là. Mais oui j'utilise la sonnette quand y en a qui sont vraiment étalés on va dire. Parce que ça nous oblige à nous décaler et ça, ce n'est pas pratique. »

© Léa Barbé/quai Saint-Cast, Rennes



« Ouais quand y a des piétons sur la piste cyclable, surtout quand il y a un endroit sur le côté qui est fait pour, souvent ça m'énerve surtout si je ne peux pas passer. »

© Léa Barbé/pont Malakoff, Rennes



« Après là y a beaucoup de piétons, alors que là il y a un bout de trottoir. Fin après c'est proche de la route, donc c'est vrai qu'en tant que piéton, peut être que je me mettrai là aussi, mais j'utilise la sonnette. Mais de l'autre côté, il n'y a pas d'espace pour piétons. Donc généralement [...] les gens marchent à côté aussi. Et souvent quand ils sont deux trois ou en bande,

ils ne se décalent pas et je suis obligé de sonner 26 mille fois et donc parfois je les engueule parce que c'est bon, je sonne, ils ont entendu que j'étais là quoi ! »

© Léa Barbé/Boulevard d'Armorique, Rennes

Ces différents exemples traduisent également une meilleure compréhension des cyclistes à l'égard des piétons. En effet, les enquêtés n'oublient pas qu'ils sont parfois usagers de l'espace public en tant que piétons. Cette double casquette participe à une meilleure compréhension des conflits d'usages qui peuvent exister au sein de l'espace public et une prise de conscience des contraintes qui pèsent sur chaque usage. Cela révèle un levier possible pour assurer une meilleure cohabitation : se mettre à la place de l'autre pour prendre conscience des risques et contraintes.

- **Les véhicules motorisés qui ne respectent pas le sas à vélo**

Une fois encore, les situations qui sont détaillées par la suite n'ont pas lieu sur des coronapistes. En revanche, ils permettent de se rendre compte des conflits d'usages qui existent aux intersections. Ils permettent aussi d'illustrer les propos des enquêtés qui ont évoqué les carrefours comme des points toujours problématiques pour la pratique cycliste.



« Le vrai problème, ce sont les sas vélo. Les sas vélo, une fois sur deux, ils sont oubliés. Surtout avec les scooters. Les scooters qui remontent et qui sont à hauteur de mes enfants avec leurs pots d'échappement, ça me rend fou. Mais je me suis calmé, je ne suis pas policier. De toute façon les policiers s'en fiche, mais alors vraiment complètement. »

© Léa Barbé/Rue de la Mabilais, Rennes



« Les voitures elles respectent une fois sur deux quoi et ça, c'est quand même bien marrant. Y a même les motos qui viennent dedans, tu te dis bon ce n'est pas très pratique quoi. En général je ne dis rien quoi, mais j'essaie de montrer mon mécontentement, je fais de grands signes et tout pour bien montrer qu'ils ne sont pas au bon endroit quoi »

© Léa Barbé/boulevard René Laënnec, Rennes



« [...] les voitures parce que c'est hyper fréquent, elles vont se mettre dessus dans le sas et du coup tu ne peux pas te replacer et c'est assez énervant. »

© Léa Barbé/rue Claude Bernard, Rennes



« Je n'utilise jamais le sas à vélo, car je trouve ça dangereux quand il y a déjà des voitures qui sont stationnées dedans »

© Léa Barbé/Rue de Saint-Malo, Rennes

Ces différents cas pourraient éventuellement profiter d'aménagement transitoire pour expérimenter des solutions qui offriraient de meilleures conditions de sécurité aux cyclistes dans les carrefours. D'autant plus que les intersections restent le point noir des cyclistes, d'un point de vue la sécurité, car comme le rappelle un article de presse, « la ville de Rennes a identifié 18 carrefours dangereux et totalise à elle seule la moitié des accidents routiers graves du département »¹⁰⁶. De plus, si le partage sur les voies des circulations semble mieux respecter, on peut également se demander en quoi, le repartage de l'espace au niveau de l'attente des feux, avec l'instauration des sas à vélo, le semble beaucoup moins. Une fois de plus, mobiliser du coercitif pourrait permettre d'améliorer le respect de ces aménagements (SAS). Une intersection à Rennes a bénéficié d'un aménagement transitoire à la hollandaise, qui induit des contraintes sur le trafic routier, pour assurer la sécurité des cyclistes. Il s'agit du rond-point des Gayeulles, qui a pour objectif de « réduire la place de la voiture pour que les conducteurs réduisent leur vitesse de manière forte, et qu'ils puissent avoir tous les angles disponibles pour bien voir les cyclistes et les piétons qui vont traverser »¹⁰⁷. Comme le montre, les illustrations ci-dessous, les aménagements réalisés s'appuient sur de la signalétique horizontale (peinture au sol) et verticale (îlot séparateur et balise) qui ont un effet coercitif.

¹⁰⁶ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/amenagement-cyclable-rennes-experimente-son-premier-rond-point-a-la-hollandaise-1984054.html>

¹⁰⁷ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/amenagement-cyclable-rennes-experimente-son-premier-rond-point-a-la-hollandaise-1984054.html>



© Léa Barbé/Rond-point des Gayeulles, Rennes

- **Le stationnement intempestif des voitures**



« Alors il y a un problème, mais c'est un problème qui est lié à l'école. Enfaite, il y a un dépose minute, au niveau de l'école, qui empêche le double sens cyclable. Donc enfaite, on ne peut pas remonter cette rue-là. J'ai lu qu'il voulait fermer certaine rue où il y avait des écoles à la circulation automobile, à certaines heures entre 8 h 15

et 8 h 45. Mais je passe devant d'autres écoles et le dépose-minute est complètement anarchique. Mais bon c'est vrai que ça bloque tout le monde, les vélos ne peuvent plus utiliser le contresens cyclable, parce que les voitures sont garées n'importe comment, comme elles veulent. Il s'agit d'une zone à risque, donc je fais l'effort de mettre pied à terre, car ce n'est aux piétons de subir les erreurs des voitures, qui m'obligent à aller sur le trottoir ».

© Léa Barbé/Rue de la Motte Picquet, Rennes



© Sabine Houée/Rond-point de la Poterie, Rennes

« Il y a régulièrement, mais régulièrement des voitures de garées sur la piste cyclable et là alors là, je ralentis tout le temps, je suis super vigilante parce que les voitures ne me voient pas toujours, on est dans leur angle mort. Moi je trouve que s'il mettait des poteaux là, et bien les gens ne pourraient pas se garer. »

Cette problématique des voitures qui se stationnent sur des pistes cyclables se retrouve à mesure variée dans d'autres villes. À Paris, il s'agit d'un fléau que les décideurs publics ont tenté de limiter. Ainsi, en parallèle du développement des coronapistes « un certain nombre d'opérations de verbalisation ont déjà été menées »¹⁰⁸ à l'encontre des véhicules motorisés garés sur les pistes, afin que les cyclistes puissent pleinement bénéficier de leurs espaces. Cela montre de nouveau en quoi, les changements dans les aménagements doivent s'accompagner d'une prise en compte des dérives possibles et une stratégie pour y faire face.

Comme nous le montrent l'ensemble de ces exemples, les situations qui sont le plus pointées du doigt ne visent pas tant les aménagements, mais plutôt le respect des consignes vis-à-vis de ces aménagements. L'effort devrait donc davantage porter sur la sensibilisation et la pédagogie aux bonnes manières de faire, afin de pouvoir assurer la sécurité et la facilité de déplacement de tous, ainsi qu'un partage harmonieux de l'espace. En revanche, les infrastructures des coronapistes restent des moyens utiles pour inciter ce respect des règles. D'une part, parce qu'elles mobilisent un code couleur qui se remarque (jaune vif) et qui permet aux usagers d'avoir un repère visible. D'autre part, les balises régulièrement mobilisées pour les coronapistes marquent le découpage de l'espace public et tentent de contraindre les usagers à se limiter à leur « surface » respective.

De plus, les pistes du pont Saint-Hélier et du boulevard de la Liberté, illustre tout le potentiel de l'urbanisme tactique qui offre la possibilité aux aménageurs de « corriger » et d'adapter facilement et rapidement un aménagement à partir des retours d'usage qui en découlent. En effet, une première piste a été développée sur le trottoir entraînant des conflits d'usages, entre cyclistes et piétons. En

¹⁰⁸ <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/coronapistes-en-seine-saint-denis-permettre-un-meilleur-partage-de-l-espace-public-13-09-2020-8383755.php>

réaction, une deuxième configuration a été développée (hors trottoir). Cette seconde version satisfait davantage l'enquêté, en tout cas de ce point de vue du partage de l'espace avec les piétons. Cette prise en compte des conflits lors du repartage de l'espace au moyen de l'urbanisme tactique est également un axe abordé par le CEREMA. Dans une fiche portant sur la séparation des espaces, le CEREMA rappelle « qu'une attention particulière doit donc être portée au niveau de la séparation entre les espaces, afin d'éviter les potentiels conflits d'usages entre les usagers, au niveau de dispositifs provisoires »¹⁰⁹. Parmi les propositions soumises dans un groupe de travail du CEREMA à ce sujet, on retrouve cette adaptabilité possible avec l'urbanisme tactique, puisque le CEREMA préconise, « d'évaluer et observer les comportements des différents usagers afin de s'assurer du bon usage des espaces, et si besoin adapter les aménagements ou les conditions de circulation à la réalité des déplacements observés et aux comportements des usagers : remplacer des plots par des éléments plus repérables/déTECTABLES et moins mobiles, rectifier le réglage des feux d'un carrefour, gérer plus efficacement les interactions piétons/cycles, etc. »¹¹⁰. De plus ces conflits d'usages au-delà d'engendrer une baisse du sentiment de sécurité pour les cyclistes traduisent des attentes et des besoins afin de rassurer les cyclistes et d'inciter la pratique. Ainsi, nous allons voir dans une prochaine partie, ce que ces différents constats liés aux conflits d'usages induisent dans l'élaboration des stratégies de mobilité et dans les choix d'aménagement au sein de l'espace public pour assurer un rééquilibrage qui permettent une cohabitation satisfaisante.

3. Vers une séparation des usages plutôt qu'une cohabitation ?

Au-delà d'exprimer un mécontentement, ces conflits d'usages traduisent une certaine complexité de cohabitation entre les différents usagers. Cela est d'autant plus marqué que pour la plupart des enquêtés, les « pistes idéales » correspondent aux aménagements qui proposent un espace exclusif à chaque mode d'usage (trottoirs, pistes cyclables, voie automobile). De plus, toujours selon le schéma idéal, les trois voies de circulation sont bien distinctes et physiquement séparées pour éviter tout empiétement d'un usage sur l'autre. À Rennes, les enquêtés ont en effet plusieurs fois nommé la piste qui longe le canal Saint-Martin ou celle des quais de la Prévalaye, imagée ci-dessous, pour aborder ce qu'il considère comme idéal, d'un point de vue de la sécurité et de la fluidité.

¹⁰⁹ https://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-tactique-comment-garantir-maintenir-accessibilite?fbclid=IwAR2dEbg1ezlwaiiuZgG_Rtohlhcnd2pHPn5RBCbOEbJRRgNaISX_A0bssE8

¹¹⁰ https://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-tactique-comment-garantir-maintenir-accessibilite?fbclid=IwAR2dEbg1ezlwaiiuZgG_Rtohlhcnd2pHPn5RBCbOEbJRRgNaISX_A0bssE8



© Léa Barbé/Quai de la Prévalaye,
Rennes



© Léa Barbé/Boulevard de Chézy,
Rennes

Cela pose question sur la configuration des pistes à développer, alors même que la ville de Rennes, se félicite du développement de sa première vélorue, qui induit une forte cohabitation et des densités d'usages élevées. Au-delà de la vélorue, d'autres aménagements qui encouragent la cohabitation se développent, comme les zones de rencontre et les zones 30, qui sont de plus en plus nombreuses dans le centre des villes. Pour autant, bien que la cohabitation n'apparaisse pas comme un modèle de circulation privilégiée par les enquêtés, elle n'apparaît pas pour autant comme un frein. Par exemple, plusieurs enquêtés ont confié emprunter la vélorue, notamment parce qu'il est agréable de circuler sur une voie fermée au trafic motorisé. Ainsi, dans ce cas c'est surtout la cohabitation avec le trafic motorisé qui semble moins bien accepté. D'autre part, les chiffres annoncés par Rennes Métropole en septembre 2020 ne semblent pas indiquer que la vélorue est rejetée par les usagers cyclistes puisque ce sont « 5 000 vélos comptabilisés par jour la première semaine de septembre. Ce chiffre se rapproche des 6 000 voitures par jour qui empruntaient habituellement cet axe. »¹¹¹. La vélorue, développée dans un premier temps sous forme d'aménagement transitoire, est également un bel exemple du report modal qui peut être atteint au moyen de l'urbanisme tactique. En effet, cette vélorue s'inscrit

¹¹¹ <https://metropole.rennes.fr/5-000-velos-par-jour-dans-la-velorue>

parfaitement dans les objectifs poursuivis de l'urbanisme tactique qui vise « un rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes actifs, en réduisant notamment l'espace dévolu aux véhicules motorisés, que ce soit en circulation ou en stationnement »¹¹². Les parcours commentés ont permis de montrer que les usagers cyclistes tolèrent davantage des situations de cohabitation avec les piétons, plutôt qu'avec les véhicules motorisés.

Cette question de cohabitation ou de séparation, interroge également l'impact du mobilier urbain mobilisé pour deux enjeux : apporter la de la visibilité et de la sécurité. Or même lorsqu'il y a des efforts réalisés en matière de mobilier et notamment avec l'utilisation des balises jaunes, cela n'assure pas pour autant un sentiment de sécurité plus fort, car leur pouvoir coercitif n'est pas suffisant, selon certains enquêtés. En effet, aux prémices de l'enquête, une des hypothèses avancées portait sur l'impact de la configuration de la piste, en faisant notamment référence à la présence des balises qui ont été installées sur plusieurs des coronapistes rennaises. L'hypothèse avançait notamment l'idée que la présence de balises renforçait le sentiment de sécurité et que la réception de la piste serait plus positive. Or, il s'avère que les avis sur le mobilier et la signalétique divergent comme le montre le tableau ci-dessous. Les trois femmes du panel ont relaté un apport de sécurité un peu plus marqué. Pour d'autres enquêtés masculins, cela n'apporte rien de supplémentaire d'un point de vue de la sécurité. Mais au-delà du genre, ce jugement s'appuie surtout sur la sensibilité qui est propre à chacun des cyclistes, selon ses expériences et ses habitudes.

	PC1	PC2	PC3	PC4	PC5	PC6	PC7	PC8
Facteurs matériels								
Perception des balises	Sécurité pour les enfants	Pas suffisant	Ne servent à rien Voitures peuvent quand même passer entre	Sécurité	Plus de sécurité Protection		Créer un espace Voitures ne pourront pas traverser	C'est bien Voitures ne vont me foncer dessus

Ce constat permet de souligner que même lorsqu'il y a des efforts réalisés sur la séparation des modes, à l'aide de balises notamment, cela ne semble pas suffisant pour assurer à la fois un sentiment de sécurité, mais aussi éviter les conflits d'usages.

¹¹² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-tactique-comment-garantir-maintenir-accessibilite>

Désormais, il s'agit de dresser un bilan synthétique. Pour rappel, la problématique de ce mémoire questionnait l'utilisation de l'urbanisme tactique en contexte de crise afin d'assurer le repartage des espaces publics. Dans ce bilan, les résultats qui se dégagent évoquent surtout ce qu'ont révélé les parcours commentés sur le rôle des coronapistes à l'égard du repartage de l'espace public, en contexte rennais. Une analyse plus globale sera développée dans la conclusion.

- Le repartage de l'espace public s'est concrétisé par la mise en place de coronapistes, en sortie de déconfinement.
- Ces aménagements cyclables transitoires ont été perçus différemment selon le type d'usager ce qui entraîne une acception controversée de ce repartage :
 - Réception surtout favorable pour les cyclistes (valorisation, sécurité, etc.)
 - Réception plutôt défavorable pour les piétons, automobilistes et commerçants (contraintes, risques, embouteillages, etc.)
- Ainsi, la mobilisation de l'urbanisme tactique doit mieux prendre en compte les enjeux de chaque usager, pour garantir un repartage mieux accueilli par l'ensemble des usagers de l'espace public.
- Le développement des coronapistes a eu un effet positif sur la pratique de l'espace public par les cyclistes, permettant à la dynamique cyclable de s'inscrire dans le temps.
- En revanche, les aménagements transitoires n'ont pas traité le repartage dans son ensemble puisque les intersections n'ont pas été suffisamment prises en compte.
- La mobilisation et l'apport de l'urbanisme tactique pour le repartage dépend du profil du cycliste (néo, aguerri, enfant) mais également de son contexte de pratique (urbain, périurbain).
- Les coronapistes ont permis d'améliorer la part modale du vélo et ainsi légitimer la redistribution de l'espace public en faveur des cyclistes.
- Le développement des aménagements cyclables transitoires a induit une plus forte mixité des usages au sein de l'espace public et des conflits d'usages en découlent.
- L'urbanisme tactique ne permet pas de résoudre l'ensemble des conflits d'usages pour deux raisons principales :
 - Il s'agit uniquement d'aménagement physique, qui manque parfois d'effet coercitif.
 - Certaines configurations de coronapistes induisent une cohabitation. Or la cohabitation selon le type d'usage est plutôt considérée comme négative.
- L'approche expérimentale de l'urbanisme tactique permet néanmoins à plus ou moins court terme de corriger ce qui est inadapté.

- Le repartage de l'espace public à l'aide des coronapistes répond aux aspirations de la population qui se sont accentuées avec la crise.
- Au-delà des aménagements transitoires le repartage de l'espace public doit intégrer une révision des règles et des droits qui s'imposent à chaque usager.

Conclusion générale

Les crises, au sens de perturbation, impactent à mesure variée les territoires et la société. C'est pourquoi à travers ce mémoire, l'enjeu était de s'intéresser à l'aménagement du territoire en contexte de crise afin d'analyser les répercussions qui s'opèrent. Dans un premier temps, cela a démontré des évolutions en matière de valeurs et de stratégies des politiques d'aménagement du territoire. Puis dans un second temps, l'analyse s'est concentrée sur les conséquences engendrées par les crises sur le partage de l'espace public.

D'une part, l'étude de grandes perturbations a démontré le caractère réactif de l'aménagement du territoire en lien avec des crises, aussi bien économique, sociale, sanitaire que climatique. Ces crises sont généralement le fruit de l'expression de nouvelles ambitions de la part de la société et de l'État. D'autre part, cela a permis d'illustrer plusieurs avancées dans la pratique urbanistique. Ainsi, parmi les transformations qui découlent du caractère réactif de l'urbanisme à l'égard de l'évolution des besoins de la société, on retiendra le passage d'une stratégie de l'aménagement basée sur une logique économique et fonctionnaliste à une logique qui intègre davantage les préoccupations sociales. Au-delà des stratégies, l'étude de l'aménagement du territoire en temps de crise a démontré une progression des enjeux poursuivis par la société, avec une volonté d'inclure la parole citoyenne dans les projets urbains ainsi qu'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

Par la suite, l'analyse plus fine de la crise sanitaire a permis de démontrer la manière dont elle réinterroge la place allouée aux différents modes de déplacement, notamment au travers du prisme de la mobilité cyclable. D'une part, la crise de la COVID-19 a eu un impact non négligeable sur la pratique cycliste, autant dans les discours qu'en pratique. Elle a participé à rendre le vélo désirable et pertinent, induisant un développement inédit de piste cyclable. En parallèle, l'étude des problématiques de mobilité en temps de crise a démontré en quoi l'urbanisme traditionnel était limité pour répondre à une situation d'urgence, notamment à cause de son caractère chronophage. En effet, au-delà du fond (stratégies et valeurs), c'est la forme qui a été remise en question dans le cadre de la crise sanitaire avec la mobilisation d'un nouveau paradigme pour le développement des pistes cyclables.

D'autre part, cette étude de cas a permis, grâce à l'analyse des problématiques de mobilité, de dégager de nouvelles aspirations de la société à l'égard de l'espace public. On note par exemple, une forte volonté de réappropriation des espaces publics, à des fins de socialisation, de mobilité active et de bien-être. D'autant plus que l'analyse sur les espaces publics, comme lieu d'expression et de visibilité des crises, a permis de soulever l'enjeu important de réappropriation de l'espace public par les modes doux. Notamment pour contrer des stratégies d'aménagement de l'espace public qui servent les

intérêts de l'automobile depuis plus de 50 ans. Ces nouvelles aspirations, rendent indispensable un repartage de l'espace public, qui dans la cadre de la crise sanitaire s'est exprimé par le foisonnement de coronapistes. À juste titre, ces pistes au caractère transitoire illustrent l'approche de pratique réactive de l'aménagement aux changements souhaités par la société. De plus, elles ont permis de démontrer qu'il était possible de dépasser les limites de l'urbanisme traditionnel. En effet, l'approche tactique a représenté une opportunité dont se sont saisis les décideurs publics, en cette période de crise sanitaire.

Cette pratique, avant la crise de la COVID-19, était davantage mobilisée par des acteurs militants et/ou de la société civile, et très peu par les collectivités. Mais rappelons que l'urbanisme tactique peut se définir différemment selon les sources et le contexte de référence. Néanmoins, il est généralement décrit comme un urbanisme à petite échelle, au caractère temporaire et réversible, qu'on met en place facilement grâce à du mobilier simple et rapide à installer. Ce nouveau paradigme a « des effets immédiats » liés à son adaptabilité à des échelles locales. Il se révèle ainsi « susceptible de changer, à plus long terme, la perception, l'usage et l'attractivité d'un espace à partir d'une dynamique locale »¹¹³. À la différence de l'urbanisme classique, l'approche tactique permet d'expérimenter un aménagement, en mobilisant du mobilier léger. Cela permet de révéler le potentiel d'un espace, soit pour une durée limitée, soit dans une logique de pérennisation. L'urbanisme tactique donne également la possibilité de montrer facilement des alternatives possibles (commerces, piétonnalisations, pistes cyclables, jardins, etc.) et donc de rompre avec la lourdeur des procédures classiques d'aménagement du territoire. En revanche, la mobilisation de l'urbanisme tactique soulève plusieurs problématiques.

Dans un premier temps, dans le cadre des aménagements cyclables temporaires, la prolifération des notions peut induire une confusion (transitoire, provisoire, coronapistes, etc.). D'autre part, dans le cadre de la crise sanitaire, l'approche tactique a été mobilisée par les pouvoirs publics. En contexte d'urgence cela s'est souvent déroulé en l'absence de concertation, alors qu'un des principes majeurs de l'urbanisme tactique repose sur une démarche ascendante. Cela traduit des effets d'appropriation politique de la notion et donc une perte de sens. La pratique a également révélé quelques problématiques à l'égard de l'urbanisme tactique. L'approche expérimentale des configurations donne la possibilité de modifier à la fois la position, le tracé et la durabilité. Pour certains usagers, cela peut à la fois créer un manque de compréhension sur l'itinéraire à suivre. De plus, lorsqu'un aménagement transitoire n'est pas pérennisé, cela peut représenter une source de danger pour un cycliste, notamment néo, lorsqu'il avait pris l'habitude de l'emprunter. Néanmoins, le caractère adaptable de

¹¹³ Nicolas Douay et Maryvonne Prévot, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », *EchoGéo*, 36, 2016

l'urbanisme tactique reste tout de même un potentiel très apprécié, car il permet de corriger en fonction des retours d'usages et permet ainsi une meilleure acceptabilité de l'aménagement.

Dans le cadre de ce mémoire, l'analyse de l'approche tactique doit permettre d'avancer des conclusions en matière de redistribution du partage de l'espace public. Comme nous l'avons vu, cet urbanisme tactique a été mobilisé par les pouvoirs publics pour mettre en place les coronapistes. Par conséquent, cela doit normalement accorder un partage de l'espace plus équitable entre les usagers et donc une meilleure cohabitation des usages. En outre, en s'appuyant sur des principes qui font écho aux nouvelles aspirations exprimées par la population, l'urbanisme tactique doit être socialement bien accepté.

Avant de confirmer ou d'infirmer ces hypothèses, rappelons que les différentes conclusions ont émergé, à la fois par le biais de recherches bibliographiques et surtout par la réalisation de parcours commentés. Cette méthode d'enquête s'est en effet révélée pertinente en contexte rennais puisque la métropole a profité de nombreuses créations de coronapistes. Initialement les parcours commentés ont été développés, dans le cadre du programme de recherche ANR Vélotactique portant sur l'analyse de la réception des aménagements cyclables transitoires. Cette méthode d'enquête in situ permet une approche à la fois sensible de la pratique et une mise en contexte des comportements observés, lors des entretiens de réactivation. Ainsi, à l'aide d'une caméra fixée sur le vélo, l'objectif a été d'analyser le comportement et les interactions des enquêtés cyclistes, en particulier sur les coronapistes.

Si l'apport théorique des premières parties permet de présenter l'urbanisme tactique comme une solution pertinente pour le repartage de l'espace public, nous verrons que la pratique apporte un peu de nuance. Tout d'abord, ce nouveau paradigme urbanistique permet d'apporter une réponse rapide en contexte de crise. Les coronapistes sont apparues comme pertinentes pour contrer le report vers la voiture individuelle, dans un contexte qui rendait dangereuse la promiscuité dans les transports en commun. Ensuite, l'urbanisme tactique s'appuie sur une logique d'expérimentation qui permet d'adapter les aménagements aux usages et aux contextes. De plus, cette pratique issue de démarche militante doit normalement s'appuyer sur un processus de concertation, permettant d'améliorer l'acceptabilité des projets développés. L'urbanisme tactique introduit également des enjeux et des valeurs qui s'expriment de plus en plus au sein de la société civile comme des centres urbains apaisés, une réduction de la pollution ou encore la valorisation des modes doux. Enfin, en proposant des aménagements à moindre coût, l'urbanisme tactique permet un repartage rapide et simple à mettre en place en révélant les nombreux potentiels de l'espace public.

En pratique, l'analyse de la réception des aménagements cyclables transitoires grâce aux parcours commentés indique des réalités, parfois différentes. Néanmoins, l'enquête menée en contexte rennais

a permis de souligner que ce paradigme urbanistique conforte et accélère des envies préexistantes à la crise sanitaire. Le caractère transitoire a été bien reçu par les cyclistes même s'il engendre quelques confusions. En revanche, le développement des coronapistes a été moins bien accueilli par les piétons et encore davantage par les automobilistes et les commerçants. Ces usagers reprochent notamment le manque de légitimité et pointent du doigt les conflits d'usages que les coronapistes peuvent induire. Néanmoins, le développement des aménagements cyclables transitoires participe à la revalorisation de l'espace cycliste et à sentiment de reconnaissance au sein des politiques de mobilités. Ces effets permettent d'inscrire la pratique dans le temps et d'encourager la mise en selle. De plus, cela permet l'atteinte des objectifs poursuivis par la population, puisqu'une partie aspire à une ville plus paisible et moins polluée par la possibilité de se déplacer avec des modes doux. De même, les coronapistes permettent un gain de sécurité et se révèlent comme un facilitateur de pratique pour certains profils. Cela a pour effet de contribuer à une hausse d'usagers cyclistes et donc de tendre vers un repartage de l'espace public en accord avec les valeurs de la population post COVID-19.

En revanche, l'urbanisme tactique s'appuie une logique qui remet en cause l'espace excessif consacré à la voiture et tente de corriger cette inéquation. Or si nous avons pu constater qu'une partie de la population aspire à ce changement, il ne faut pas oublier que depuis les années 60, les villes se développent en faveur de l'automobile. Il faut donc être conscient que le repartage de l'espace public ne doit pas être trop rapide, pour permettre à chacun de s'adapter et de prendre conscience des nouvelles formes de mobilités possibles. De plus, le développement de pistes cyclables transitoires sur de l'espace anciennement alloué au trafic motorisé engendre un rejet, non négligeable de la part des non-utilisateurs de la petite reine. Ce rejet doit être appréhendé au travers de la sensibilisation. Cela passe notamment par l'exposition des bénéfices de la pratique cyclable sur le long terme, à l'égard des problématiques de santé publique et climatique.

De plus, bien que le développement massif des coronapistes en contexte rennais permet un meilleur espace cyclable, il a engendré des conflits d'usages. Ces conflits s'expliquent pour deux raisons majeures. À la fois, parce qu'il y a une cohabitation intense mêlée au non-respect des règles qui s'imposent à l'ensemble des usagers au sein de l'espace public. Les conflits d'usages exprimés par les cyclistes dans le cadre des parcours commentés soulèvent des améliorations possibles sur aménagements transitoires. D'une part, il est nécessaire que les coronapistes mobilisent du mobilier avec un effet coercitif important pour garantir un espace exclusif aux usagers. Cet effet coercitif doit principalement s'axer sur le trafic routier et dans les intersections, qui demeurent les points névralgiques des cyclistes. D'autre part, cela doit s'accompagner d'une meilleure prévention du respect du code de la route.

L'urbanisme tactique et en particulier les aménagements cyclables transitoires étudiés dans le cadre de ce mémoire, apparaissent à juste titre comme un levier pertinent et efficace pour effectuer un repartage de l'espace public, notamment en contexte de crise sanitaire. Il n'en reste pas moins qu'ils induisent des effets non négligeables en matière de conflits d'usages. C'est pourquoi, l'analyse a permis de révéler l'enjeu d'associer aménagement et pédagogie des bonnes pratiques. À la fois pour dépasser les conflits, mais également pour une meilleure acceptation des coronapistes, à l'échelle de l'ensemble des usagers. En effet, la cohabitation des modes n'est pas proscrite, en revanche pour qu'elle se fasse de façon sécurisée et fluide, chacun doit se soumettre à des règles qui sont adaptées à son mode de déplacement, pour permettre un repartage de l'espace public efficient. Le développement de mesures comme le Plan National pour les Mobilités Actives (PAMA) initié en 2013, permet notamment de prendre en considération des éléments essentiels pour assurer une cohabitation des usages de façon sécurisée. Il introduit par exemple le cédez-le-passage cycliste aux feux et donne l'autorisation au cycliste de s'éloigner du bord droit de la chaussée pour éviter l'emportierage. Finalement, des exemples de terrasses temporaires ou de piétonnisations à certaines périodes démontrent que c'est plus largement l'outil de l'urbanisme tactique qui apparaît comme un outil de repartage de l'espace public, au-delà des simples coronapistes.

Ces conclusions ont par ailleurs fait émerger des questionnements à l'égard de cette pratique. Tout d'abord, pouvons-nous encore employer la notion d'urbanisme tactique lorsque nous abordons les coronapistes qui sont développées en l'absence de concertation citoyenne ? D'autre part, dans la métropole rennaise, la majorité des aménagements cyclables transitoires vont être ou sont pérennisés. Or il faut rappeler que cela est à la fois le résultat de projets qui étaient déjà en réflexion et qui sont portés par une volonté politique forte. D'autres villes françaises ont vu rapidement disparaître leurs coronapistes, notamment car elles n'étaient pas assumées politiquement. Ainsi, l'urbanisme tactique est-il un nouveau paradigme qui se développe avec la condition d'un parti pris politique ? Est-ce que cela va engendrer des inégalités dans la fabrique des territoires, quand certaines collectivités continueront de privilégier l'urbanisme fonctionnaliste traditionnel ? Il serait davantage pertinent de mobiliser l'urbanisme tactique comme processus d'expérimentation, au service de l'aménagement du territoire classique.

Bibliographie

Etudes et rapports

Baroin François, Gaël Perdriau, « Espaces Publics Des Centres-bourgs Repères Pour De Belles Réalisations ». Bron : Éditions Du Cerema, 2016.

Coppin Olivier, « Les trois temps de l'aménagement du territoire en France ». Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation, Document de travail numéro 44, juillet 2001

Ouvrages

Chambaud Laurent, « Des Vélos Dans La Ville. Rennes », Presses De L'EHESP, 2016.

Charles-François Mathis, « Patrick Fournier et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), Aménagement et environnement. Perspectives historiques », Artefact [En ligne], 6, 2017.

Cordobes S., Desjardins X. et Vanier M. (dir.), « Repenser l'aménagement du territoire », Actes du Colloque de Cerisy, Paris, Berger Levrault, 320 p., 2020.

Lenel, Emmanuelle, « L'ordinaire et l'entre-deux. La méthode des parcours commentés comme outil d'ethnographie phénoménologique ». Delchambre, Jean-Pierre. Sociologue comme médiateur ? Accords, désaccords et malentendus : Hommage à Luc Van Campenhoudt. Bruxelles : Presses de l'Université Saint-Louis, 2014.

Lydon Mike, Anthony Garcia, « Tactical Urbanism: ShortTerm Action for Long-Term Change », Island Press, , 256 p., 2015.

Paquot Thierry, « Introduction », Thierry Paquot éd., *L'espace public*. La Découverte, pp. 3-9., 2009.

Thibaud Jean-Paul. « Les parcours commentés ». Michèle Grosjean and Jean-Paul Thibaud. *L'espace urbain en méthodes*, Editions Parenthèses, pp. 79-99, 2001.

Revues

Baldasseroni Louis, « La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? », *Annales de la Recherche Urbaine* n°113, p. 12-23, 2019.

Birkner Nina, York-Gothart Mix, « Qu'est-ce que l'espace public ? Histoire du mot et du concept », *Dix-huitième siècle*, vol. 46, no. 1, pp. 285-307, 2014.

De Félice Josée, « Une histoire à ma façon : l'aménagement du territoire dans l'enseignement de la géographie », *L'Information géographique*, vol. 73, no. 2, pp. 29-46, 2009.

Douay Nicolas, Prévot Maryvonne, « Circulation d'un modèle urbain "alternatif" ? », *EchoGéo*, 36, 2016.

Duret Hervé, « Pourquoi des quartiers bien desservis sont-ils considérés comme enclavés ? Un éclairage sur les grands ensembles », *Transports urbains*, vol. 113, no. 2, pp. 23-25, 2008.

Fourcaut Annie, « Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? », *Histoire urbaine*, vol. 17, no. 3, pp. 7-25, 2006.

Andres Lauren, « Temps de veille de la friche urbaine et diversité des processus d'appropriation : la Belle de Mai (Marseille) et le Flon (Lausanne) », *Géocarrefour*, Vol. 81/2, p.159-166, 2006.

Lefebvre S., Diaz J., et Adjizian J. -M., « Faire Le Point Sur l'urbanisme Tactique : Entre Innovations Et dérives Dans La Fabrique De La Ville ». Revue Organisations & Territoires, Vol. 29, n° 2, p. 15-23, 2020.

Legoullon Gwenaëlle, « La construction des grands ensembles en France : émergence de nouvelles vulnérabilités environnementales. » VertigO, volume 16, numéro 3, 2016.

Mengin Christine, « La solution des grands ensembles » Vingtième Siècle. Revue d'histoire, numéro 64, pp. 105-111, 1999.

Pasquier Romain, « Crise économique et différenciation territoriale. Les régions et les métropoles dans la décentralisation française », Revue internationale de politique comparée, vol. 23, no. 3, pp. 327-353, 2016.

Puchaczewski Robin, Wolff Jean-Pierre, Doucet Christophe, « La dynamique cyclable dans les politiques de mobilité de l'agglomération toulousaine : des discontinuités d'itinéraires au Réseau Express Vélo ». Géotransports, Commission de Géographie des Transports, 2019.

<https://www.lemoniteur.fr/article/l-urbanisme-tactique-au-service-du-renouveau-urbain.2089636>

<https://www.lemoniteur.fr/article/l-espace-public-entre-en-resilience.2097984>

<https://www.urbanisme.fr/portfolio/numero-419/>

Sitographie

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-tactique-comment-garantir-maintenir-accessibilite>

http://www.citego.org/bdf_fiche-document-136_fr.html

<https://ese.urhaj-idf.fr/Park-ing-day-reappropriation-de-l.html>

<http://eso-rennes.cnrs.fr/fr/recherche-1/programmes-en-cours/velotactique.html>

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/acteur#:~:text=On%20parle%20de%20conflit%20d,diagramme%20sagittal%20ou%20l'organigramme.>

<https://www.idrd.gov.co/ciclovia-bogotana>

<https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/lurbanisme-tactique-projets-legers-grandes-mutations.html#:~:text=Le%20tournant%20des%20ann%C3%A9es%202000,situ%20et%20l'%C3%A9v%C3%A9nementiel%20festif.>

https://lumieresdelaville.net/paroles_urbs/pour-des-espaces-publics-post-covid-adaptables/

<https://metropole.rennes.fr/le-reseau-express-velo-devient-realite>

<https://metropole.rennes.fr/reseau-express-velo-une-nouvelle-etape-en-2021>

<https://metropole.rennes.fr/5-000-velos-par-jour-dans-la-velorue>

<http://www.parkingday.fr/>

<http://www.parkingday.fr/presentation>

http://www.presse.metropole.rennes.fr/upload/espace/1/pj/5819_4024_DP_enquete_deplacements_2018_Rennes_Metropole.pdf

<http://www.rayonsdaction.org/association/qui-sommes-nous>

<https://www.securite-routiere-az.fr/e/emportierage/>

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/268585-le-grenelle-de-lenvironnement-quels-engagements>

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/272715-democratie-participative-les-premiers-dispositifs>

<https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/278950-decision-publique-et-participation-citoyenne-en-europe-par-yves-sintomer><https://metropole.rennes.fr/demander-une-autorisation-de-terrasse-et-denseigne>

http://voiriepourous.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche02V-BandeCyclab_cle742831.pdf

https://fr.wikipedia.org/wiki/STAR,_le_v%C3%A9lo

Mémoire

Sébastien Marrec., « Vers des écosystèmes cyclables à l'échelle métropolitaine : approche comparée de l'évolution des politiques cyclables dans les systèmes des mobilités et l'urbanité de trois métropoles (Grenoble, Rennes, Strasbourg) ». Sciences de l'Homme et Société. 2017.

Articles scientifiques en ligne

<https://presse.inserm.fr/comment-evaluer-limpact-du-confinement-sur-la-mobilite/39473/>

<https://theconversation.com/la-ville-post-pandemie-vers-une-reconquete-des-espaces-publics-148232>

Presses et médias

<https://www.7jours.fr/actualites/deconfinement-19-mai-rennes-terrasses-gagnent-espace/#:~:text=Un%20dispositif%20autoris%C3%A9%20jusqu'au%2031%20octobre&text=Les%20espaces%20temporaires%20autoris%C3%A9s%20seront,des%20terrasses%20planchers%20en%20bois%E2%80%A6>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/amenagement-cyclable-rennes-experimente-son-premier-rond-point-a-la-hollandaise-1984054.html>

<https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/rennes-120-demandes-d-extension-ou-de-creation-de-terrasses-pour-le-19-mai-1621335488>

<https://www.francebleu.fr/infos/environnement/rennes-metropole-encore-plus-de-pistes-cyclables-en-2021-1609430874>

<https://www.franceculture.fr/environnement/mobilites-transport-demain-un-urbanisme-plus-agile>

<https://information.tv5monde.com/info/du-bore-out-l-emportierage-les-nouveaux-mots-du-petit-larousse-299022>

<https://www.ladepeche.fr/2020/06/11/retour-a-la-nature-do-it-yourself-acheter-local-une-etude-identifie-cinq-grandes-tendances-de-consommation-post-covid,8928151.php>

<https://www.lagazettedescommunes.com/698758/la-crise-sanitaire-sale-temps-pour-lurbanisme-tactique/>

<https://www.latribune.fr/regions/bretagne/rennes-metropole-les-habitants-apprecient-le-velo-longue-distance-793851.html>

<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/01/15/ligne-desir-pieton/>

<https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/coronapistes-en-seine-saint-denis-permettre-un-meilleur-partage-de-l-espace-public-13-09-2020-8383755.php>

https://www.lepoint.fr/societe/le-velo-autre-miroir-des-inegalites-femmes-hommes-07-03-2021-2416730_23.php

<https://l-express.ca/fermer-les-rues-aux-voitures-mauvais-pour-le-commerce/>

https://www.liberation.fr/debats/2020/05/05/pour-se-reinventer-les-villes-devraient-prendre-la-cle-des-temps_1787392/

<https://www.linternaute.com/savoir/magazine/1044484-tour-de-france-des-velos-en-libre-service/1044487-a-rennes-le-velo-a-la-carte>

<https://metropolitiques.eu/Pietonniser-les-rues-une-strategie-commerciale.html>

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-des-rues-du-centre-rendues-temporairement-pietonnes-pour-etendre-les-terrasses-6839436>

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-les-pistes-cyclables-provisoires-vont-rester-et-la-ligne-b-entrera-en-service-en-juin-7017572>

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-les-pistes-cyclables-provisoires-vont-rester-et-la-ligne-b-entrera-en-service-en-juin-7017572>

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/velorue-rennes-l-interdiction-de-circuler-sur-les-quais-nord-commence-par-un-flop->

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-apres-deux-ans-les-travaux-de-l-avenue-janvier-enfin-termines-mais-8085fe84-ff3e-11eb-88c9-1c9bf72a8f72>

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/temoignages-pistes-cyclables-a-rennes-je-ne-me-sens-plus-comme-une-mouche-qu-on-va-ecraser-6990183>

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/le-rheu-35650/le-rheu-un-coup-de-frein-pour-les-pistes-cyclables-7008125>

<https://twitter.com/RennesTravaux/status/1277929771029147658/photo/1>

<https://www.weelz.fr/fr/classement-meilleures-villes-cyclables-france-barometre-velo-fub-2019/>

Ouvrage juridique

Code de la rue, Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008

Table des illustrations

1. Photographie des premières tours de Maurepas à Rennes
2. Schéma représentant les acteurs à mobiliser pour un projet urbain réussi
3. Photographie de la rue Le Bastard à Rennes en mai 2020
4. Photographie de la place de la mairie à Rennes en mars 2020
5. Capture d'écran Twitter de Rayons d'Action sur la fermeture d'un tronçon de piste à Rennes en avril 2020
6. Photographie d'une rue de Paris avec de nombreux joggeurs en avril 2020
7. Photographie de blocs-stops sur les quais de Bordeaux
8. Photographie d'une ligne de désir
9. Captures d'écran Twitter illustrant le sneckdown
10. Photographie de la rue de Penhouet piétonnisée en juillet 2021 à Rennes
11. Photographie de la piétonnisation temporaire d'une rue
12. Photographie d'une animation de rue
13. Photographie d'une reconquête de place
14. Photographie de bancs temporaires
15. Photographies d'un exemple de promotion d'un meilleur quartier
16. Photographie d'une transformation d'espaces de stationnement
17. Photographie d'espace de stationnement informel pour vélos
18. Photographie d'une situation où l'on efface les espaces publicitaires
19. Photographie d'un exemple de végétalisation
20. Photographie d'un exemple d'aménagement pour attirer l'attention sur l'entretien des espaces publics
21. Photographie d'un exemple d'aménagement des trottoirs et des jardinets des maisons sur rue
22. Photographie d'un commerce temporaire
23. Photographie d'un camion servant de la nourriture
24. Photographie d'une signalétique d'expérimentation cyclable à Saint-Malo
25. Plusieurs captures d'écran de titre de presse sur les coronapistes
26. Schéma de proposition d'appropriation d'une voie de circulation en faveur des vélos par le CE-REMA
27. Photographie d'une piste transitoire sur trottoir dans la rue de Bray à Cesson-Sévigné
28. Photographie des vélos à la carte de Rennes
29. Carte du Réseau Express Vélo de Rennes Métropole
30. Captures d'écran Twitter des revendications de Rayons d'Action à Rennes en avril 2020
31. Carte des parcours commenté avec les portions d'aménagements transitoires
32. Schéma sur la chronologie de réalisation d'un parcours commenté
33. Affiche pour le recrutement d'enquêté dans le cadre des parcours commentés
34. Schéma du matériels utilisés pour les parcours commentés
35. Diagramme sur la répartition des enquêtés selon la catégorie socioéconomique
36. Diagramme sur la répartition des enquêtés selon le genre
37. Diagramme sur la répartition des enquêtés selon l'âge
38. Diagramme sur la répartition des enquêtés selon le niveau de pratique
39. Carte des parcours commenté réalisés en milieu urbain à Rennes
40. Carte des parcours commentés réalisés en milieu périurbain à Rennes

41. Carte des parcours commenté avec les portions d'aménagements transitoires
42. Illustration d'un nuage de mots sur la perception du caractère transitoire par les enquêtés
43. Captures d'écran Europress sur un article évoquant le test des nouvelles pistes cyclables
44. Illustration d'un nuage de mots sur la perception des coronapistes par les automobilistes et piétons
45. Tableau sur l'influence de la météo sur la pratique cycliste
46. Capture d'écran Ouest-France sur un article des commerçants du Rheu
47. Capture d'écran du parcours commenté 4 en tronçon périurbain dépourvu d'aménagement
48. Capture d'écran du parcours commenté 8 en tronçon périurbain dépourvu d'aménagement
49. Capture d'écran du parcours commenté 4 en tronçon périurbain avec un aménagement
50. Capture d'écran du parcours commenté 8 en tronçon périurbain avec un aménagement
51. Tableau sur la perception du caractère transitoire par les cyclistes
52. Schéma sur la représentation des usagers de l'espace public par les cyclistes
53. Photographie d'une piste pérennisée sur l'avenue Aristide Briand à Rennes
54. Tableau sur la perception des véhicules motorisés par les cyclistes
55. Tableau sur la perception de la cohabitation entre voitures et cyclistes par les cyclistes
56. Tableau sur la perception des piétons par les cyclistes
57. Capture d'écran du parcours commenté 7 illustrant le détournement de piéton par un cycliste
58. Capture d'écran du parcours commenté 6 illustrant le détournement de piéton par un cycliste
59. Tableau sur la perception des bus par les cyclistes
60. Capture d'écran du parcours commenté 1 illustrant le contournement d'un bus
61. Capture d'écran du parcours commenté 2 avec un camion de livraison sur la coronapiste
62. Capture d'écran d'une vidéo Rennes Infos Travaux sur Twitter le 26 mai 2020 qui présente la première configuration de la coronapiste du boulevard de la Liberté
63. Capture d'écran du commentaire photo de Thomas Lopin sur Twitter le 30 juin 2020 à propos de la deuxième configuration
64. Capture d'écran du parcours commenté 5 sur les problèmes de cohabitation avec les piétons
65. Capture d'écran du parcours commenté 3 sur les problèmes de cohabitation avec les piétons
66. Capture d'écran du parcours commenté 6 sur les problèmes de cohabitation avec les piétons
67. Capture d'écran du parcours commenté 7 sur les problèmes de cohabitation avec les piétons
68. Capture d'écran du parcours commenté 4 sur les problèmes de cohabitation avec les piétons
69. Capture d'écran du parcours commenté 1 dans un sas à vélo
70. Capture d'écran du parcours commenté 5 dans un sas à vélo
71. Capture d'écran du parcours commenté 7 dans un sas à vélo
72. Capture d'écran du parcours commenté 4 dans un sas à vélo
73. Photographie du rond-point des Gayeulles avec un aménagement transitoire à Rennes
74. Capture d'écran du parcours commenté 1 illustrant le stationnement intempestif des voitures
75. Photographie de Sabine Houée dans le rond-point de la Poterie à Rennes, illustrant le stationnement intempestif d'une voiture
76. Capture d'écran du parcours commenté 3 sur les Quais de la Prévalaye
77. Capture d'écran du parcours commenté 2 sur le boulevard de Chézy
78. Tableau sur la perception des balises par les cyclistes

Annexes

Annexe 1 : mail de contact des enquêtés potentiels

Madame, Monsieur,

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier vivement pour votre participation à l'enquête en ligne sur les aménagements cyclables transitoires, réalisée par l'Université Rennes 2, l'AUDIAR (Agence d'urbanisme de Rennes) et Rennes Métropole.

Nous avons noté votre accord pour poursuivre cette enquête lors d'une deuxième phase d'entretien.

Il s'avère que votre profil nous intéresse fortement et c'est à ce titre que nous revenons vers vous. Votre contribution à cette deuxième phase permettrait d'enrichir davantage cette enquête.

Nous vous proposons donc de convenir d'un rendez-vous téléphonique, qui nous permettra de vous expliquer de vive voix l'organisation de cet entretien. Nous vous laissons le soin de nous indiquer, en réponse à ce mail, vos coordonnées téléphoniques ainsi que les créneaux qui vous arrangent pour que nous puissions vous recontacter.

En espérant que serez convaincu de l'intérêt de votre participation.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération respectueuse.

Annexe 2 : trame de prise de contact par téléphone

Présentation du statut et du cadre de la recherche

Remerciement pour l'intérêt à l'égard de l'enquête

Explication du processus de parcours commenté avec un premier temps de pratique et un deuxième d'entretien

Rappel des enjeux de la participation

Précision sur la confidentialité des données produites

Résumé sur le déroulé d'un parcours commenté

Interrogation sur la volonté de poursuivre

Prise de connaissance et discussion du trajet quotidien réalisé

Choix d'un créneau pour la rencontre

Demande de modélisation informatique du trajet par l'enquêté et d'envoi par mail

Remerciement de nouveau et rappel du créneau fixé

Vélotactique : Grille d'entretien

Présenter le projet et l'organisation de l'entretien, demander l'accord pour enregistrer (+ citer ?)

II. A. Socialisation à la pratique du vélo et évolution

« Pouvez-vous me raconter votre propre histoire du vélo, depuis que vous avez appris à en faire jusqu'à aujourd'hui ? »

- Contexte de l'apprentissage du vélo (quand, où, comment, qui/ce qui a encouragé), l'évolution de la pratique (enfance, adolescence, etc.), le type de pratique (loisirs, utilitaire, sportif, etc.)
- Apprentissage du vélo en ville (quand, où, comment, qui/ce qui a encouragé), son évolution
- Développement des compétences, expérience acquise, rapports à l'effort, au risque, etc.
- Mobilité résidentielle : rapport aux autres modes de transport, à l'environnement résidentiel
- Comment est perçu le vélo selon l'âge (expérience d'une ville/d'un pays cyclable ?)
- Ruptures dans la pratique (adolescence, âge adulte, permis, mobylette, déménagement)

III. B. La pratique du vélo dans la ville étudiée

- L'arrivée dans la ville : à quel moment, pour quelles raisons, quelle connaissance de la ville
- Les déplacements dans cette ville : quels modes sont utilisés au début, comment ça évolue
- Comment se passe la transition vers le vélo : avec qui (rôle des pairs), dans quel contexte, etc.
- Les motifs pour lesquels le vélo est utilisé : quelle fréquence, quelles variables (météo...)
- Les raisons et convictions : rapport à l'écologie, au coût, à la praticité, etc.
- Quels freins à la pratique du vélo : vol et stationnement, autres contraintes éventuelles

IV. C. Commentaire de vidéo

- Diffuser la vidéo, et demander que l'enquêté commente ce qu'il voit (un peu comme s'il était en train de circuler) : son comportement, sa position, ses habitudes, ses rapports avec les autres usagers, son ressenti, à quoi il pense, etc. (si besoin faire des pauses)
- Dans la mesure du possible, laisser parler l'enquêté. Si besoin, poser quelques questions, demander des éclaircissements (Là, comment ça se passe/Comment anticipez-vous/Qu'est-ce qui vous permet)
- Prendre des notes pour revenir sur certains points et en discuter après, par exemple :
- Ancienneté du parcours (ses modifications éventuelles et comment ça s'est fait)
- Préférences dans les aménagements, les itinéraires (le plus sécurisé, le plus rapide, etc.)
- Maîtrise du vélo : expérience, chutes, capacité à descendre des trottoirs, etc.
- Différences de position sur la route (au milieu, serré à droite...) et dans le trafic
- La position sur le vélo (les contrôles de la tête, le bras tendu, la position des pieds, etc.)
- Le respect du Code de la route ou les libertés prises

V. D. La crise sanitaire

- Ce qui a changé : rapport au virus, au risque de contamination, perception des modes
- La connaissance des dispositifs et aides (« coup de pouce vélo », aides à l'achat...)
- Les aménagements temporaires : modifications du trajet ? du ressenti ? du confort ? etc.
- La pratique du vélo pendant la crise : quelles évolutions ? télétravail ? autre ?