



HAL
open science

Urbanisme tactique et résilience des territoires : la crise sanitaire du Covid-19, un accélérateur pour la transition des mobilités ? Cas d'étude à Reims

Chorouk Marouani

► To cite this version:

Chorouk Marouani. Urbanisme tactique et résilience des territoires : la crise sanitaire du Covid-19, un accélérateur pour la transition des mobilités ? Cas d'étude à Reims. Géographie. 2022. dumas-03827016

HAL Id: dumas-03827016

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03827016>

Submitted on 24 Oct 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.



Rapport de fin d'étude de Master 2

IDT²

Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition



Urbanisme tactique et résilience des territoires :
La crise sanitaire du Covid-19, un accélérateur pour la transition des mobilités ?
(Cas d'étude à Reims).

Présenté par Chorouk Marouani
Marouani7chorouk@gmail.com



**Le 08/09/2022 à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine,
Grenoble**

Stage effectué au Laboratoire Habiter- Projet MUT'Action
Sous la direction de Céline Burger
Tuteur pédagogique : Kamila Tabaka Simon

NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude
M2 IDT² –Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2021-2022

<p>OBSERVATIONS DU JURY</p> <p>A : Très bon rapport de fin d'étude B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects</p> <p style="text-align: center;"><i>Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :</i></p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">Signatures</p>

AUTEUR	NOM		PRÉNOM	
	Marouani		Chorouk	
TITRE	Urbanisme tactique et résilience des territoires : La crise sanitaire du Covid-19, un accélérateur pour la transition des mobilités ? (Cas d'étude à Reims).			
UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES & Institut de Géographie Alpine	Nom et prénom du Tuteur pédagogique	Nom de la structure dans laquelle le stage a eu lieu (et localisation)	Nom et prénom du responsable professionnel présent dans le jury	
	Kamila Tabaka Simon	Laboratoire Habiter	Sarah Duché	
COLLATION	Nb. de pages	Nb. de volumes	Nb. d'annexes	Nb. de réf. biblio.
	82	1	3	9
MOTS-CLÉS	Urbanisme tactique – Urbanisme temporaire – Urbanisme transitoire- Coronapiste- chrono-piétonnisation – Résilience urbaine – Crise sanitaire – Aménagement cyclable temporaire – Vélo – Modes actifs – Transition des mobilités			
TERRAIN D'ÉTUDE OU D'APPLICATION	Reims			

RÉSUMÉ français

Ce mémoire tend à étudier la manière dont ont été pensés et mis en œuvre les aménagements cyclables et de la chrono-piétonnisation pendant le premier confinement ayant eu lieu en mars 2020 suite à la crise du COVID dans la ville de Reims. Il permettra de vérifier la qualification de ces aménagements qui ont été et sont toujours médiatisés en tant que « actions d'urbanisme tactique », d'évaluer l'expérimentation comme démarche de la planification urbaine et de voir leur devenir (Pérennisation ou dépôt des aménagements).

Il interrogera les impacts de la crise sanitaire en termes de mobilité et les changements d'usages et de pratiques qu'elle a pu provoquer, par rapport à un objectif affirmé de transition vers des mobilités urbaines durables renforçant la résilience territoriale, en se basant sur l'observation du terrain et l'analyse de quelques entretiens réalisés avec différents acteurs interrogés.

Il mettra également en lumière les différentes contraintes et obstacles qui ont entravé et bloqué d'une manière ou d'une autre la mise en place de ce type d'aménagements.

Abstract

This dissertation aims to study the way in which cycling and chrono-pedestrianization facilities were designed and implemented during the first confinement that took place in March 2020 following the COVID crisis in the city of Reims. It will verify the qualification of these developments which have been and are still publicized as "tactical urban planning actions", to evaluate the experimentation as an approach to urban planning and to see their future (Perpetuation or filing of facilities).

It will question the impacts of the health crisis in terms of mobility and the changes in uses and practices that it may have caused, in relation to a stated objective of transition towards sustainable urban mobility strengthening territorial resilience, based on observation of the field and analysis of a few interviews carried out with various actors questioned.

It will also highlight the various constraints and obstacles that have hindered and blocked in one way or another the implementation of this type of development.

Sommaire

Remerciements	8
Introduction.....	9
I. Première partie : Contextualisation du stage et problématisation du sujet.....	10
A. Chapitre I : Stage et insertion professionnelle	10
1. Présentation de la structure d'accueil- Laboratoire Habiter.....	10
2. Descriptif du projet MUT'Action :	12
3. Contexte du stage : Déroulement et missions	14
B. Chapitre II : Problématisation et apport méthodologique.....	22
1. Problématique :.....	22
2. Hypothèses :.....	23
3. Méthodologie	24
II. Deuxième partie : Eléments de contexte et de définitions.....	26
A. Chapitre I : L'émergence d'une nouvelle méthode de planification urbaine	26
1. Cadrage conceptuel.....	26
2. L'urbanisme tactique : un véritable levier pour fabriquer la ville ?	30
B. Chapitre II : Urbanisme transitoire et politiques publiques	35
1. Quel avenir pour l'urbanisme transitoire ? Et en quoi représente-t-il un outil stratégique ?	35
2. A quel point pouvons-nous considérer la crise sanitaire comme étant un accélérateur des politiques publiques ?	36
III. Troisième partie : Analyse de la mobilité dans la période du Covid-19 à Reims.	37
A. Chapitre I : Reims une ville résiliente, face à la crise sanitaire.	37
1. Présentation de la ville de Reims :	37
2. En réponse à la crise sanitaire, qui sont les acteurs ayant participé au développement des actions en faveur de la mobilité ?	41
3. Reims au temps du Covid : les coronapistes et la chrono-piétonnisation comme outils pour développer les modes actifs.....	43
4. Les aménagements temporaires liés au Covid à Reims : Démarches de mise en place, concertation, blocage et conflits d'usages.....	52
B. Chapitre II : Quels sont les résultats de l'urbanisme temporaire sur la transition des mobilités et la pratique du vélo ? Et quels changements ces aménagements ont-ils induit dans les manières de faire la ville de Reims ?	57

1.	Reims la ville des voitures : Remarque-t-on une évolution dans la pratique du Vélo ?	57
2.	La crise sanitaire : une opportunité pour rattraper les retards et repenser la mobilité ? Une occasion pour développer la pratique du vélo ?	61
3.	Du temporaire au transitoire : Est-ce que la pérennisation des aménagements cyclables à Reims renvoie à une transition positive des mobilités ?	63
4.	Quels changements les actions de l'urbanisme temporaire, notamment celles liées au Covid, ont-elles engendré dans les manières de faire la ville de Reims ? Est-ce que l'expérimentation serait l'une des nouvelles méthodes de la planification urbaine à Reims ? ...	64
IV.	Conclusion	67
A.	Tableau comparatif des résultats obtenus dans les 3 terrains du projet MUT'Action :	67
B.	Bilan : retours sur le stage	70
	Bibliographie.....	72
	Annexes	73
	Table de matières.....	80

Remerciements

Je tiens à remercier toute l'équipe MUT'Action de m'avoir accueillie chaleureusement au sein du projet et de m'avoir donnée l'opportunité de travailler sur un sujet qui m'a toujours intéressée. Une équipe interdisciplinaire bien soudée qui a facilité le travail en commun.

Mes remerciements les plus sincères s'adressent aussi à Madame Kamila Tabaka Simon, mon enseignante référente qui s'est toujours montrée à l'écoute et a été très disponible tout au long de mon stage. Qu'elle soit remerciée pour le temps qu'elle a bien voulu me consacrer. Pour son engagement, son suivi et ses conseils et tous les professeurs qui m'ont enseignée : leurs compétences m'ont largement soutenu dans la réalisation de ce mémoire.

Je remercie bien évidemment Madame Céline Burger, mon encadrante de stage, qui m'a permis de réaliser ce stage au sein du Laboratoire Habiter, pour son engagement, son suivi et ses conseils. Je remercie également Sébastien Piantoni et toute l'équipe Habiter qui m'ont intégrée dans leur environnement et avec qui j'ai passé des moments inoubliables.

Ces remerciements ne seraient pas complets sans une pensée qui ira vers Laure Michaud, qui m'a accompagnée tout le long de mon stage, qui a toujours été à l'écoute, qui n'hésitait à aucun moment à me prodiguer des conseils et avec qui j'ai appris beaucoup de choses.

J'adresse mes remerciements également à Hugo et Diana avec lesquels j'ai partagé le même espace de travail dans une ambiance merveilleuse, vous avez embelli mon quotidien. Sans oublier Dorine Patta et Chloé Perrin avec lesquelles j'ai réalisé des sorties de terrain et des entretiens et avec lesquelles il était sympa de travailler.

Mes dernières pensées iront vers ma famille et mes amis qui m'ont apporté leur support moral et intellectuel.

Introduction

La crise sanitaire a fortement impacté les systèmes de transport pendant la période de confinement et également après le déconfinement. Les offres de transport étaient redémarrées dans le respect des gestes barrières ce qui a impliqué des modifications profondes généralement à court terme pour adapter chaque mode de transport.

Les politiques publiques dont les collectivités locales sont responsables, ont mis à disposition des citoyens quelques alternatives pour fluidifier la mobilité, en mettant en œuvre davantage d'aménagements visant à faciliter les déplacements piétons, en évitant les difficultés soulevées, notamment la mise en place des aménagements cyclables temporaires et l'instauration de dispositifs pour la piétonnisation de quelques espaces spécialement dans les centres-villes, qui était pensée souvent dans l'urgence et avec des moyens restreints.

L'engouement médiatique pour le sujet atteste des changements rapides survenus, en termes d'urbanisme tactique : près de mille kilomètres de pistes cyclables temporaires ont été mises en place pour le déconfinement, aménagements que l'État souhaitait aider à pérenniser.

L'engagement des pouvoirs publics dans le développement et la promotion des mobilités actives était pour eux la meilleure réponse à la demande de nouveaux modes de déplacement pendant la crise sanitaire.

Dans ce contexte, le Cerema a rédigé deux guides express en mai 2020 sur les aménagements provisoires pour les modes actifs : cyclistes et piétons, et a organisé plusieurs webinaires sur ces sujets. Le Guide express intitulé Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement a été publié au mois de mai 2020, sert d'un guide de recommandations techniques qui propose aux collectivités des solutions d'aménagements provisoires afin de favoriser les déplacements piétonniers de manière efficace, sécuritaire et dans le respect des récentes mesures de distanciation physique imposées. La ville de Reims fait partie des villes qui ont poursuivi les recommandations du Cerema pour mettre en place les dispositifs des modes actifs de mobilité spécialement dans la partie technique.

Un suivi d'aménagement a été réalisé afin d'avoir une vue d'ensemble du terrain, de les analyser et d'en tirer des enseignements et préconisations et qui a permis d'avoir une vision de la diversité de ce qui a été réalisé en période de crise sanitaire.

Ce rapport permettra de mettre en lumière les différents enjeux et raisons derrière la mise en place des aménagements temporaires dans la ville de Reims. Aussi, les freins et blocages qui ont pu ralentir cette mise en place.

Il interrogera également les différents changements en termes de mobilité, d'usages et de pratiques qu'elle a pu et pourra engendrer, par rapport à un objectif tracé et affirmé, qui est la transition vers des mobilités urbaines durables renforçant la résilience territoriale. Il permettra aussi d'identifier si les actions de l'urbanisme tactique/temporaire peuvent permettre de redessiner la ville sur le long terme.

I. Première partie : Contextualisation du stage et problématisation du sujet

A. Chapitre I : Stage et insertion professionnelle

1. Présentation de la structure d'accueil- Laboratoire Habiter

a) Organisation

Le laboratoire EA 2076 HABITER est un laboratoire au sein de l'Université de Reims Champagne-Ardenne dont sa discipline est AMÉNAGEMENT ET GÉOGRAPHIE POLITIQUE. Il regroupe des chercheurs qui travaillent en équipe sur des thématiques de recherche liées à la géographie, à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme et aux sciences politiques.

Les projets de recherche de l'équipe Habiter s'intéressent aux problématiques portant sur les territoires en transformation, les mutations géo-économiques, les nouveaux modèles d'aménagement et d'urbanisme durables, etc. Ainsi, les questionnements interrogeant la notion de crise, de démondialisation et de durabilité.

L'équipe Habiter est composée essentiellement de 44 membres dont :



15 enseignants-chercheurs



1 ingénieur d'études

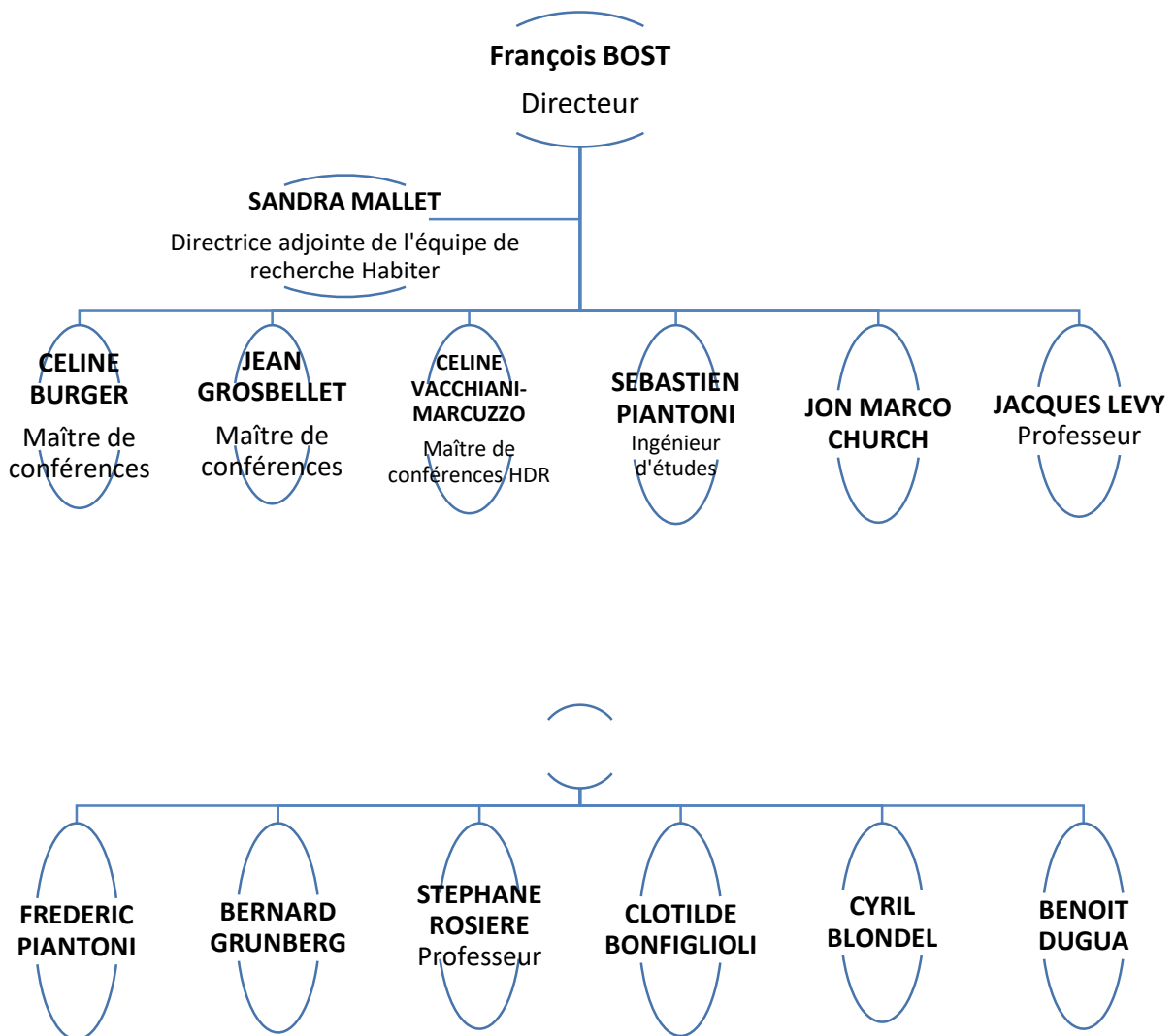


16 membres associés



13 doctorants

- 13 enseignants chercheurs titulaires à l'URCA
- 1 membre rattaché à titre principal non titulaire
- 1 professeur émérite à l'URCA



b) Compétences et savoir-faire :

La diversité des spécialités au sein du laboratoire Habiter en géographie humaine, urbaine, politique et économique, en aménagement et en urbanisme permet d'afficher plusieurs compétences dépassant le seul cadre scientifique et susceptibles d'intéresser d'autres types de partenaires non universitaires (bureaux d'études, institutions, sociétés de conseils, etc.) dans le cadre de projets de recherche.

Ces compétences se regroupent autour de quelques mots clés : diagnostic territorial à différentes échelles ; diagnostic géopolitique ; expertise en géopolitique, en géo-économie, en intelligence économique, urbanisme, aménagement, analyse de politiques urbaines, environnement et gouvernance, analyse prospective, cartographie assistée par ordinateur, élaboration et analyse de bases de données, etc.

Le laboratoire anime également depuis 10 ans une revue électronique de géopolitique (la seule référencée par l'AERES à l'URCA), qui totalise jusqu'à 20000 visiteurs différents par mois.

c) Partenaires :

Académiques	Autres
<ul style="list-style-type: none"> ● Département d'aménagement et de planification dans des environnements complexes - Université IUAV de Venise en Italie ● EA 4477 TVES - Université de Lille ● ESG-UQAM, UMR 5600 EVS, CREIDD - UQAM, UTT, Université Lyon 2 ● INRA, IRSTEA, Laboratoire Regards (URCA) - URCA (via le Laboratoire Regards) ● INRS-UCS - INRS, Montréal ● INRS-UCS (Québec) ● IRSEM - Ministère de la Défense ● Institut des frontières et discontinuités (IFD), Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) - Université de Lille 1 – Sciences et Technologies, Université du Littoral – Côte d'Opale (Dunkerque), Université Catholique de Louvain (pôle de Mons), Université d'Artois (Arras) ● Netherlands Research School for Socio-Economic and Natural Sciences of the Environment (SENSE) - 11 universités et centres de recherche aux Pays-Bas ● Réseau des Zones Ateliers - CNRS INEE ● School of Geographic Sciences - East China Normal University, Shanghai ● UMR 5281 ART-Dev - Université de Montpellier ● UMR CNRS 5600 EVS - Université de Lyon ● UMR CNRS 8504 Géographies-cités - CNRS ● UMR Pacte - Université Grenoble-Alpes ● UMR Prodig - Université Paris 1 ● UMR TRIANGLE - ENS de Lyon ● World Free Zones Organization (WFZO) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Association Argonne PNR ● IRSEM et Ministère de la Défense ● World Free Zones Organization (WFZO)

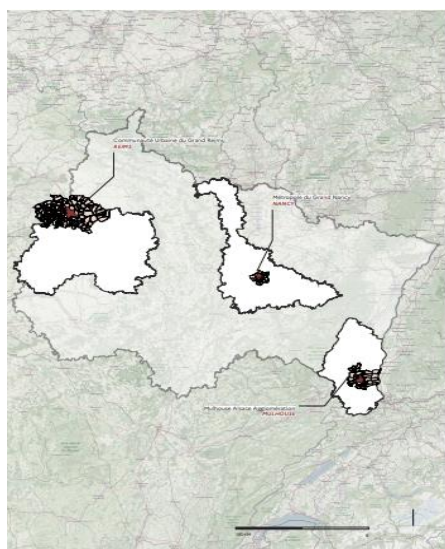
2. Descriptif du projet MUT'Action :

Le projet MUT'Action : Mutation et Urbanisme Tactique en Action (2020-2022), fait partie des 15 lauréats de l'appel à projets 2020 « Résilience Grand Est ». C'est un projet de recherche partenarial, porté par Céline Burger, Maîtresse de conférences à l'Université de Reims Champagne-Ardenne et représentante du laboratoire de recherche Habiter, en partenariat avec le laboratoire SAGE de l'Université de Strasbourg (UNISTRA) et le laboratoire AMUP de l'Ecole Nationale Supérieure d'architecture de Strasbourg (ENSAS).



Il est financé par l'ANR et la Région Grand Est et a été labellisé en juin 2020 comme projet d'innovation partenariale par le Pôle Véhicule du Futur.

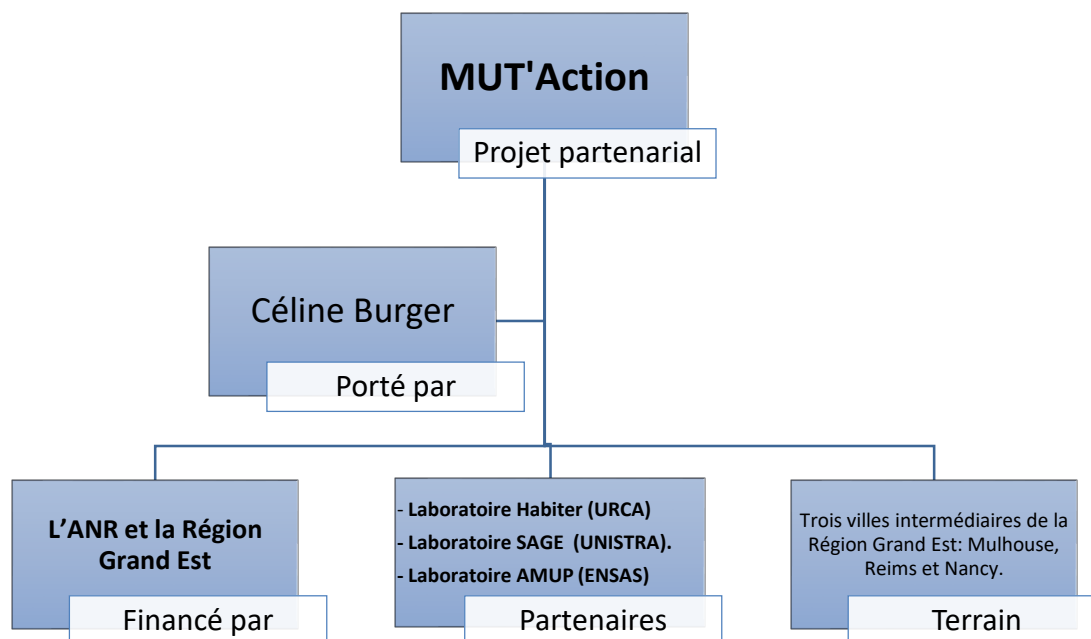
L'objectif de MUT'Action est de réexaminer les comportements et conditions d'appropriation des modes de mobilité au regard de l'urbanisme tactique.

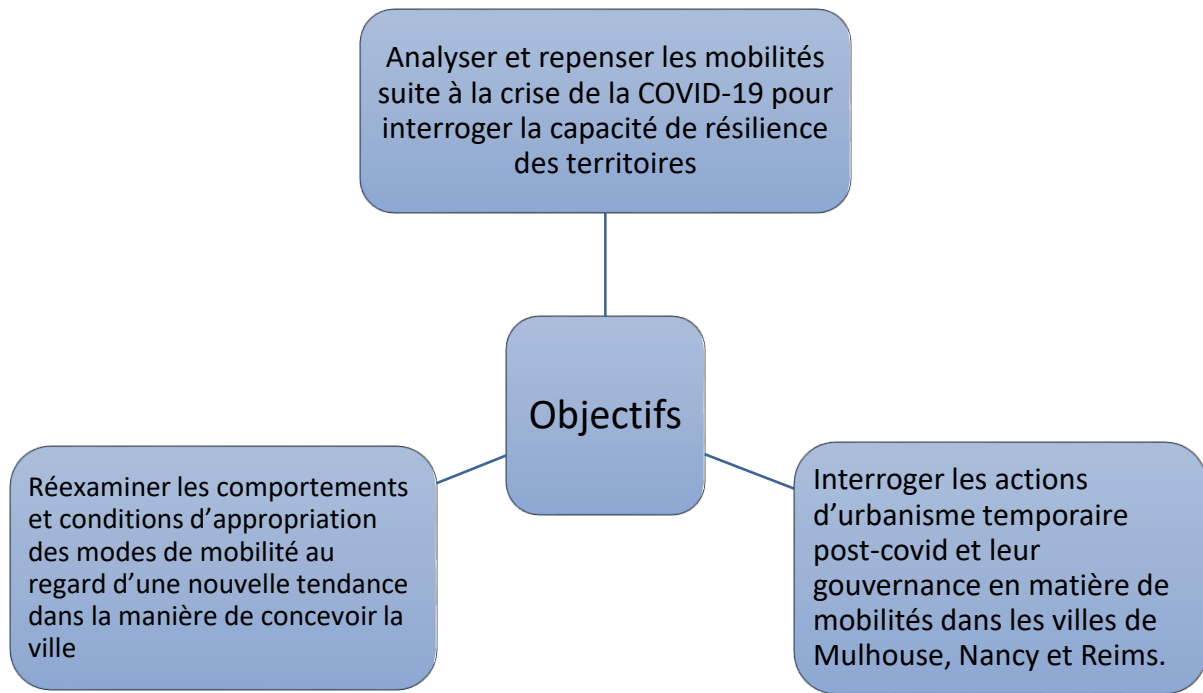


MUT'Action vise à analyser et repenser les mobilités suite à la crise de la COVID-19 pour interroger la capacité de résilience des territoires. Autrement dit, le projet vise à analyser les expérimentations particulières générées au moment de l'urgence, qui a conduit les pouvoirs publics à se saisir de l'urbanisme tactique pour agir sur la voirie, de leur inclusion dans des stratégies de mobilités et de résilience plus globales et d'identifier si elles peuvent permettre de redessiner la ville sur le long terme.

L'étude interroge les actions d'urbanisme temporaire post-Covid et leur gouvernance en matière de mobilités dans trois villes intermédiaires de la Région Grand Est, particulièrement touchées par la crise sanitaire : Mulhouse, Reims et Nancy.

Source de la carte : Fiches-Actions MUT'Action

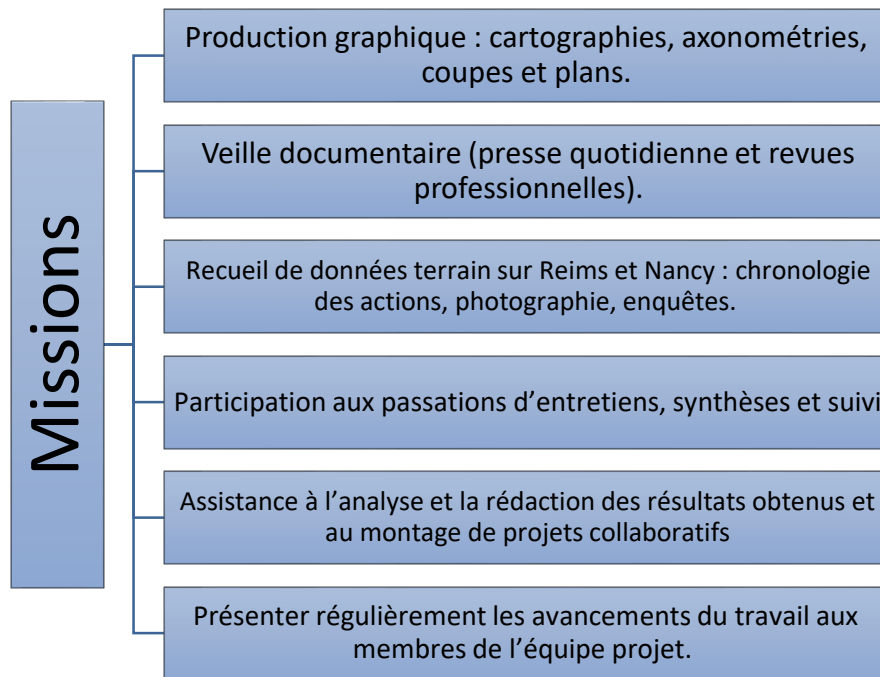




3. Contexte du stage : Déroulement et missions

Le stage au sein du Projet MUT'Action a commencé le 21/02/2022 et s'est achevé le 29/07/2022. Les missions et tâches confiées pour ce stage concernaient les deux terrains du projet : Reims et Nancy.

Le tableau ci-dessous résume les différentes missions que j'ai effectuées durant mon stage de fin d'études :

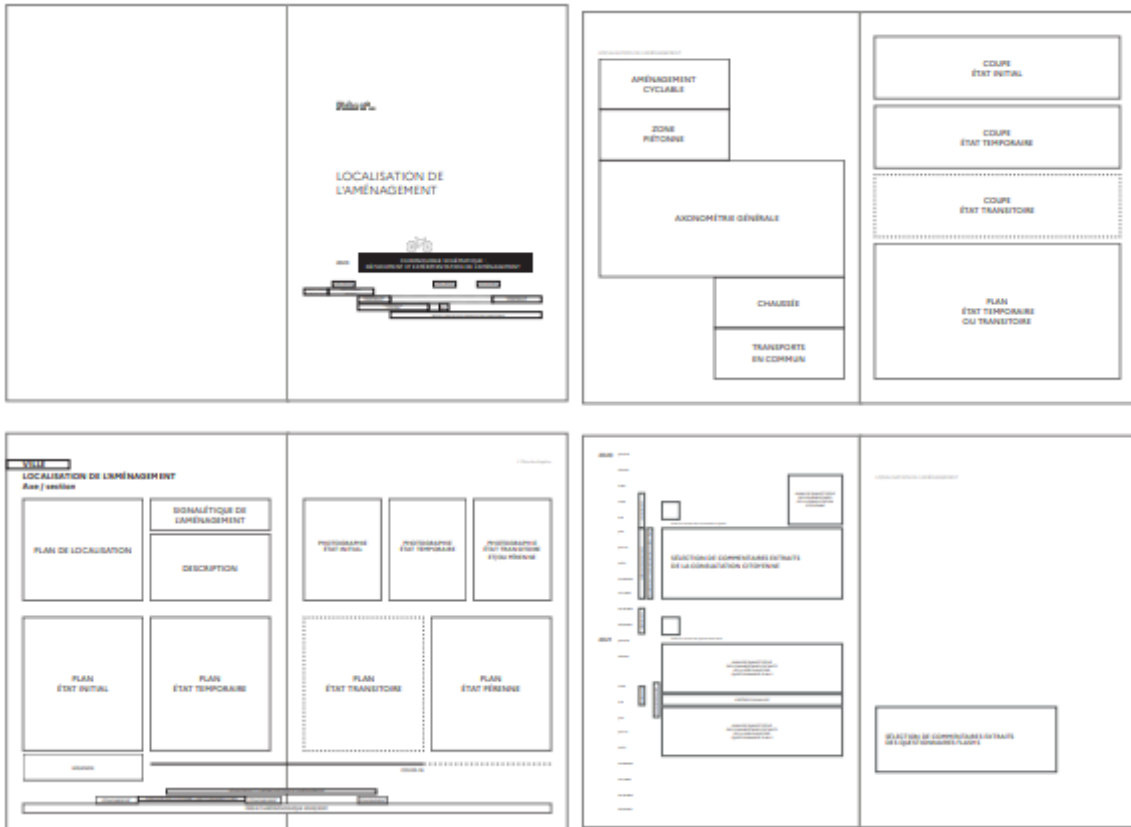


N.B : Les schémas ci-dessus sont des réalisations personnelles.

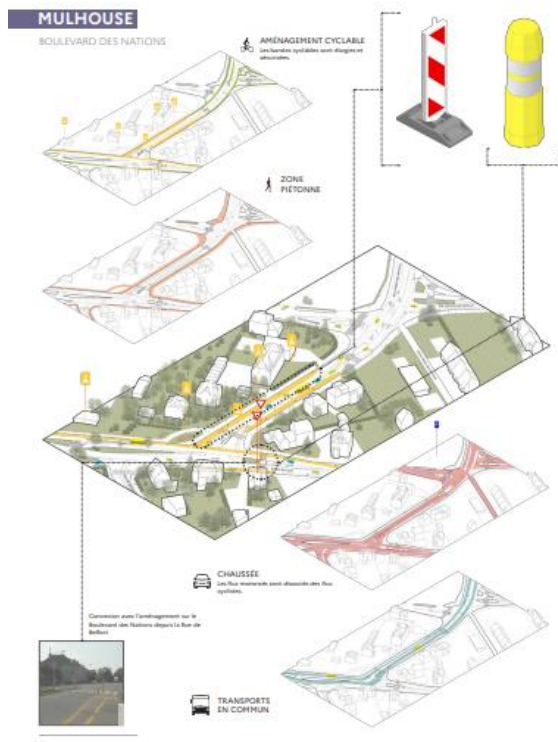
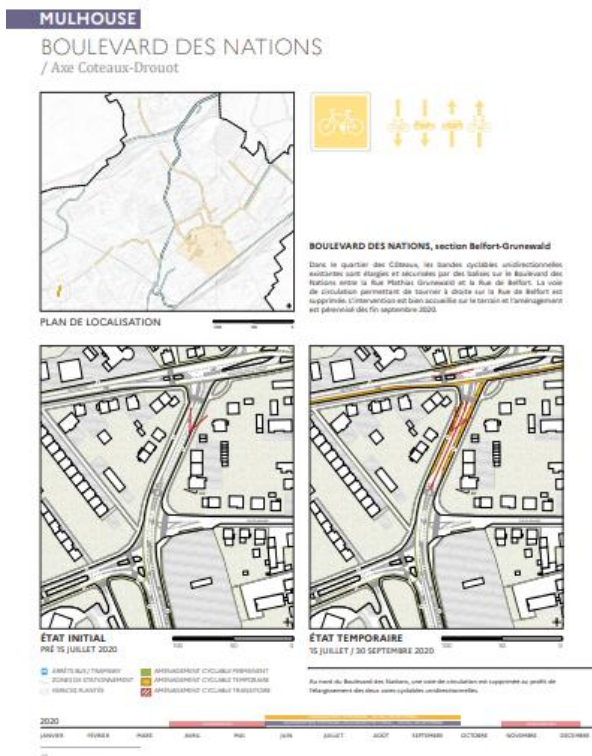
Le livrable de ce projet est un document Fiches-Actions adressé aux collectivités locales des trois villes : Mulhouse, Nancy et Reims.

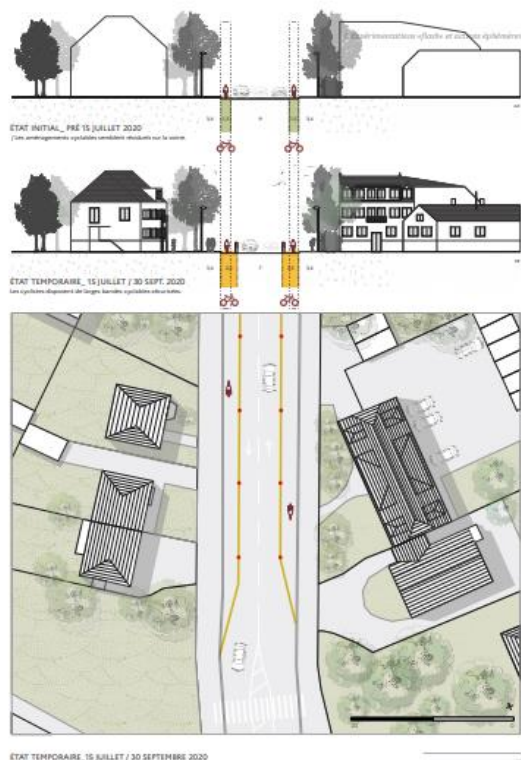


Le gabarit officiel du document était agencé comme suit, cependant des améliorations ont été faites sur les terrains de Reims et Nancy :



Voici quelques exemples des productions graphiques élaborées pour l'aménagement temporaire du Boulevard des Nations à Mulhouse :



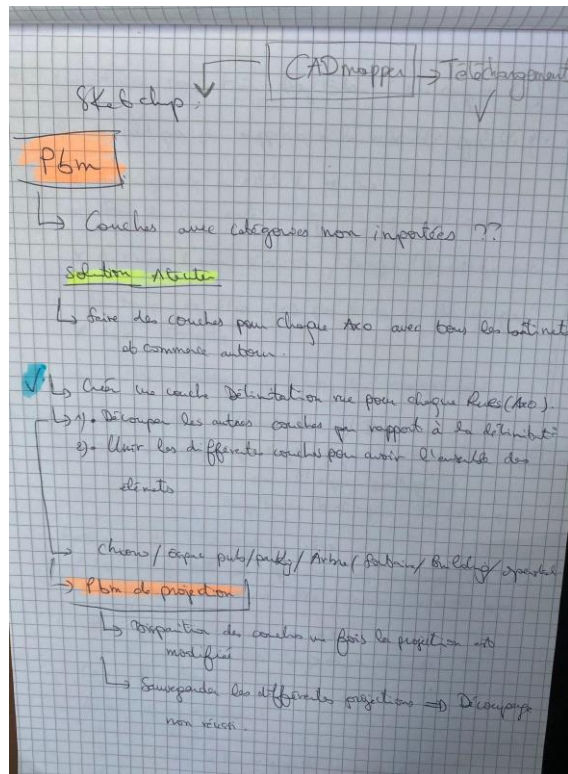
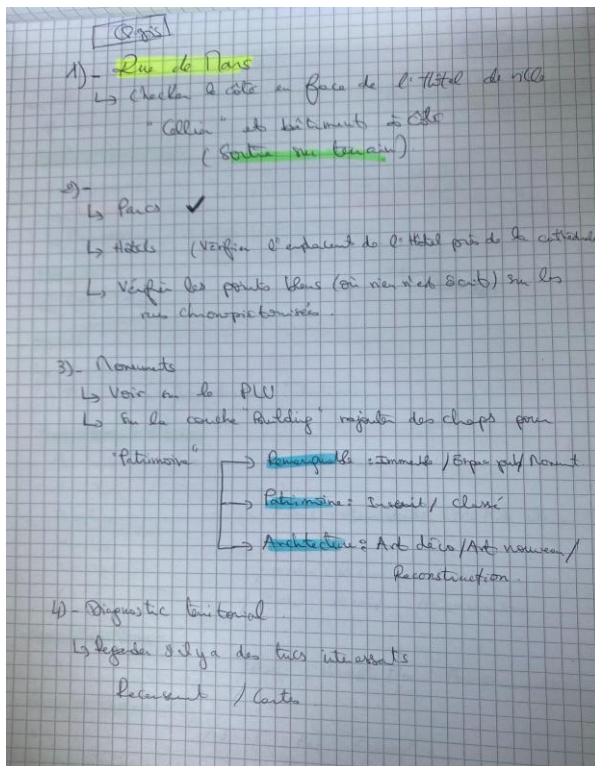
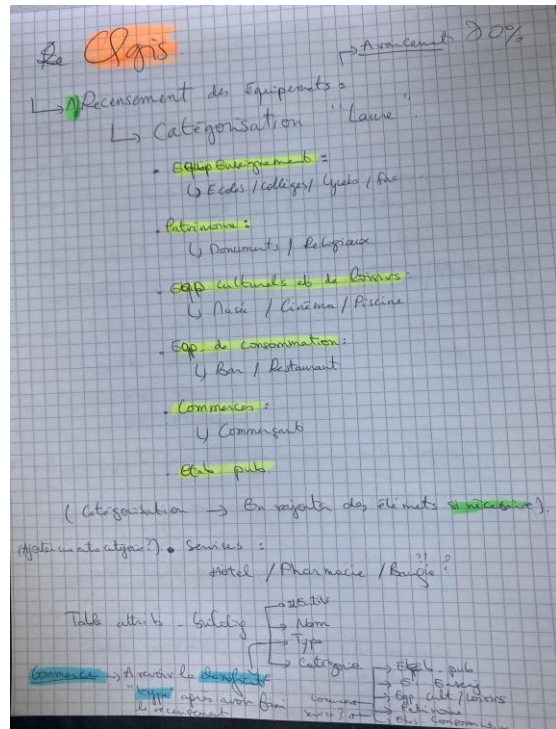
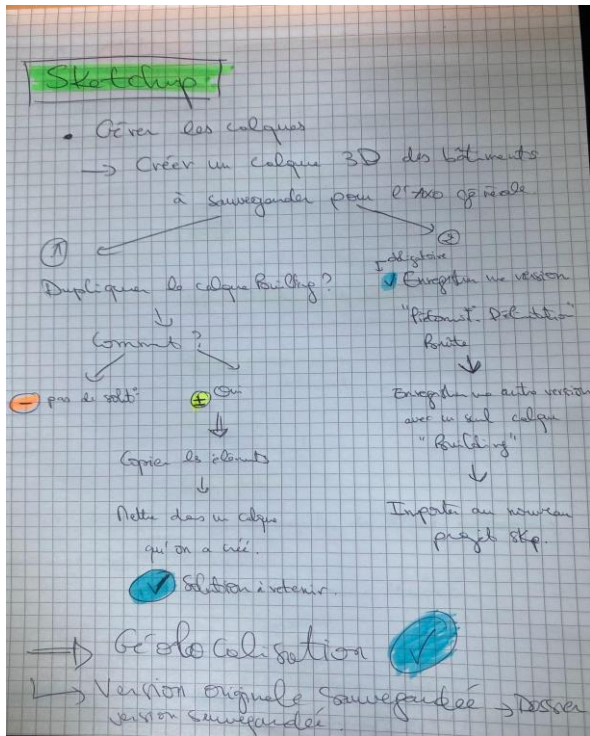


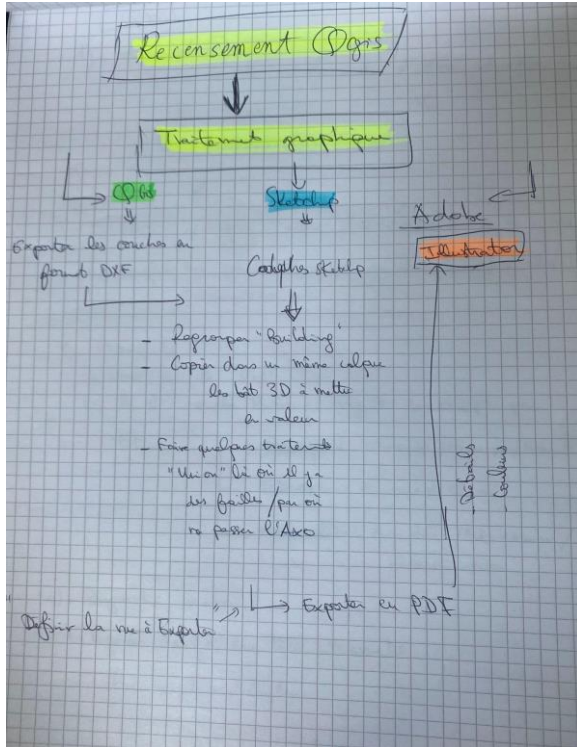
Ma mission durant le stage concernant la production graphique était l'élaboration des axonométries de Reims et de Nancy avec un total de 17.

C'est la tâche la plus lourde par rapport aux autres que j'avais à côté car je n'avais aucune base sur laquelle je peux travailler, surtout que les délimitations des axonométries étaient larges.

Axonométrie		Nombre	Logiciels	Méthodes
Reims	Chrono-piétonnisation	5	CAD mapper	<ul style="list-style-type: none"> - La constitution d'une base de données : après une recherche approfondie pour gagner du temps, j'ai trouvé une application appelée CAD mapper d'où j'ai pu télécharger la base de mes axonométries. - Traitement des données sur SketchUp : <ol style="list-style-type: none"> 1- Géolocalisation des plans 2- Découpage des axonométries 3- Mise à l'échelle des bâtiments en 3D. 4- Création des calques 5- Dessin et actualisation des données. 6- Export des fichiers en PDF. - La mise en page sur Illustrator : <ol style="list-style-type: none"> 1- Reconstitution des calques et création d'autres. 2- Téléchargements des éléments de mise en page. 3- Traitement des couleurs et dessin.
	Coronapistes	6	Qgis	
Nancy	Coronapistes	6	SketchUp	
			Illustrator	
			InDesign	

Derrière ce travail il y avait certains blocages et limites que j'ai rencontrés notamment au niveau des logiciels. Pour SketchUp par exemple, je travaillais juste avec des essais gratuits que je dois télécharger chaque mois, également des problèmes techniques auxquels j'essayais de trouver des solutions en cherchant des tutoriels sur Youtube ou sur des forums sur internet.





CPDs → Sketchup

→ Google → sprix code → sprix shopfile

→ importer kb → Download → [explique comment pour que Sketchup le reconnaisse] → shopfile

→ Sketchup → Extensions → sprix shopfile → choisir le file (.shp)

CAD mapper → Téléchargement des axes de la zone d'étude → 22 blocs (993 Km²)

↓

Plan : version 2011 + 1 mois

↓

Assemblage sur Sketchup

↳ Géolocalisation → + Carte OSN

↳ Pas la même projection → Décalage

↳ Pbr → Solidia ?

↳ Axo sur Sketchup

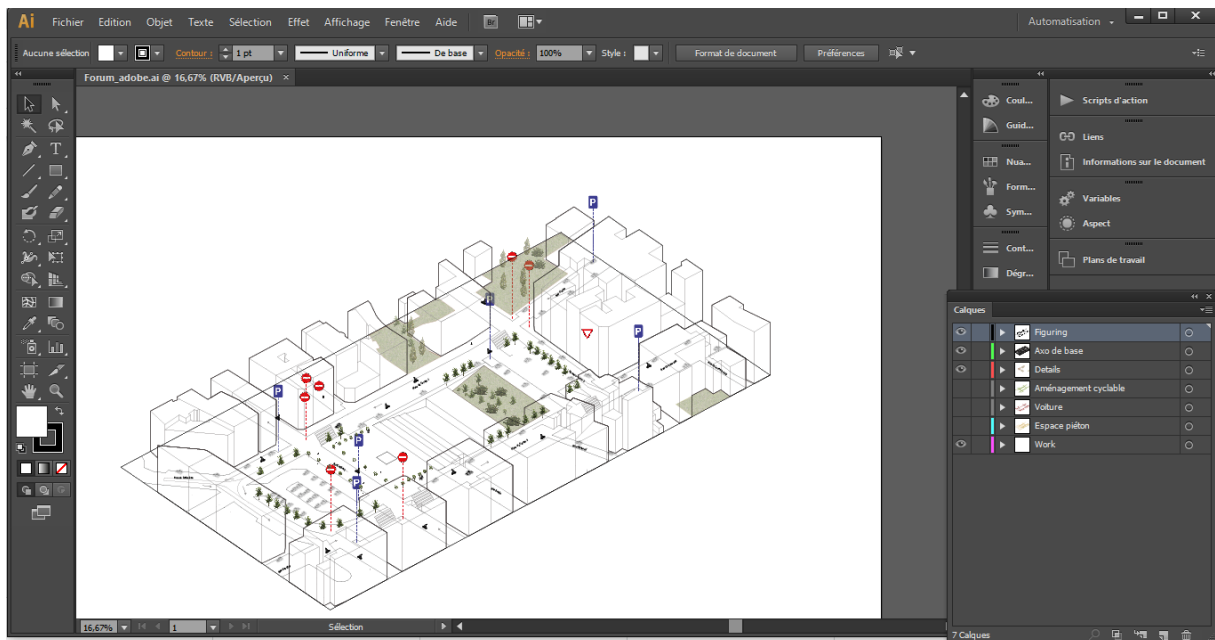
↳ Carte + Axo → Adobe (AI/PS)

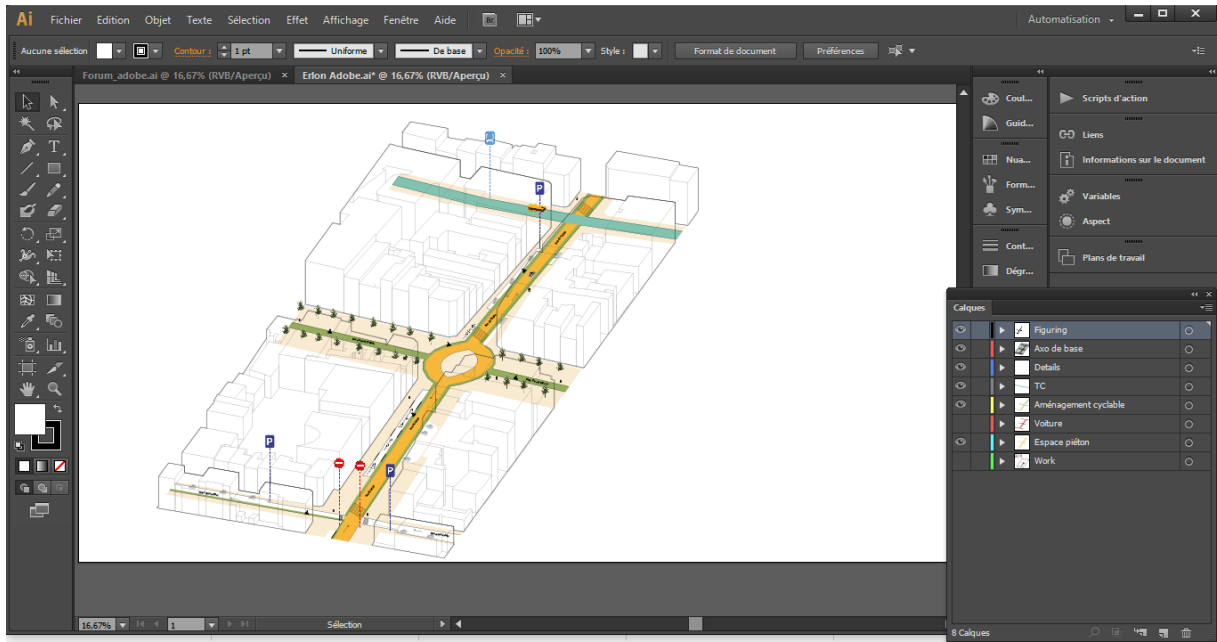
OSN Data

Voici quelques exemples des axonométries que j'ai réalisées pour Reims et Nancy :

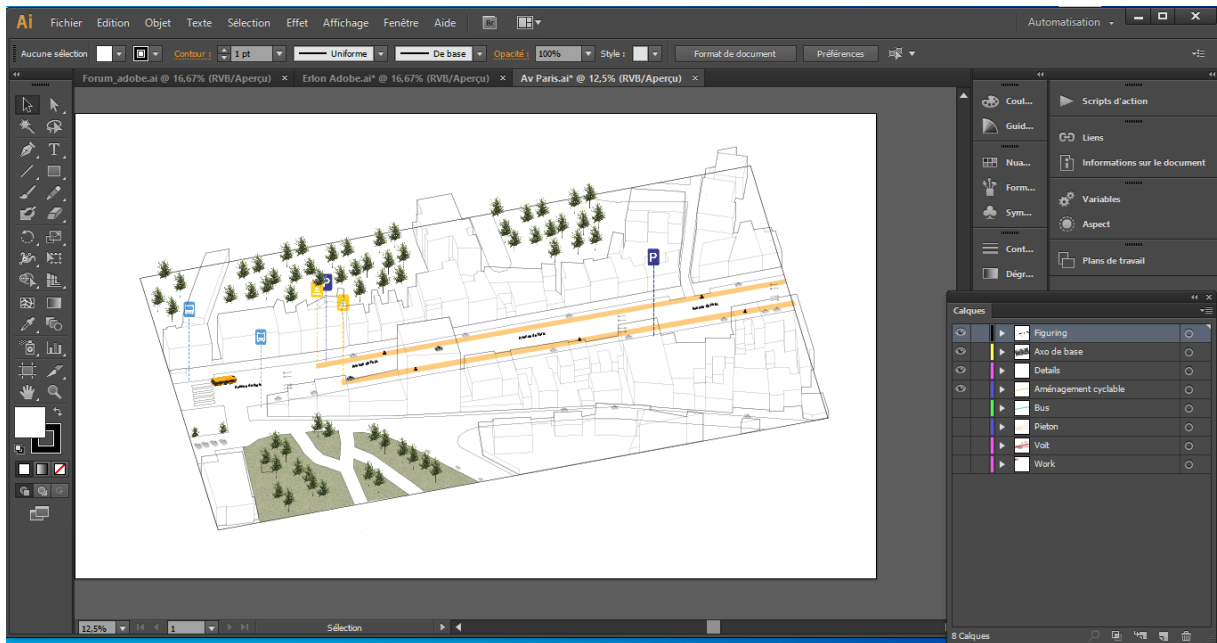
Reims :

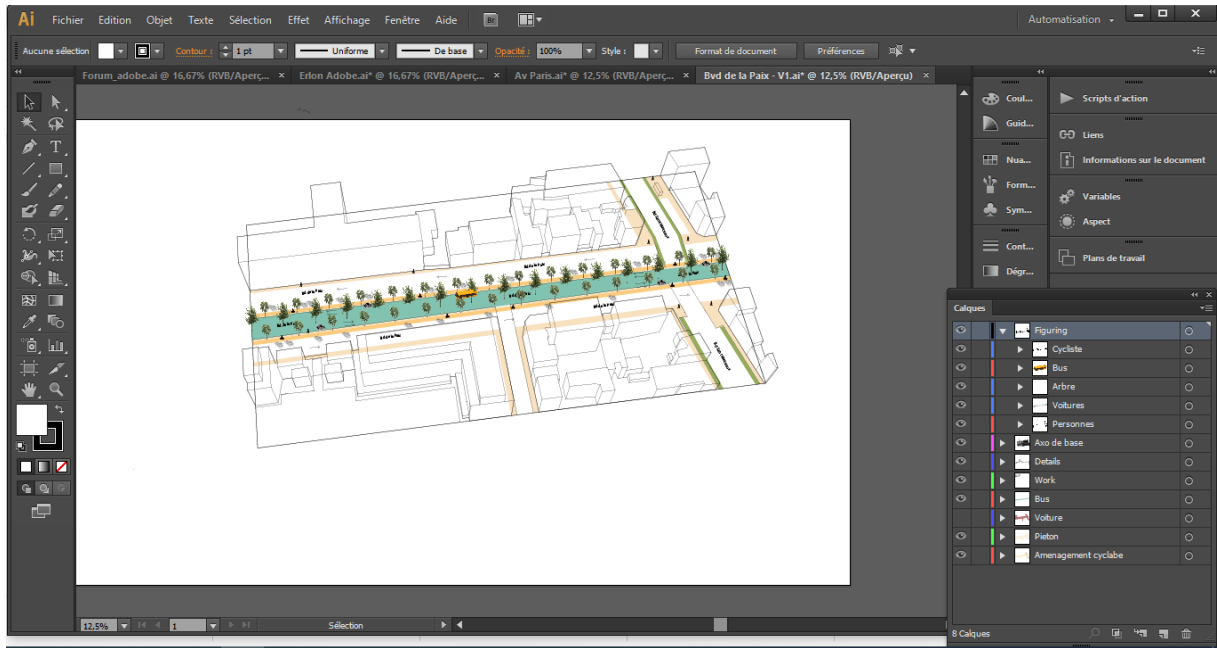
- Chrono-piétonnisation :





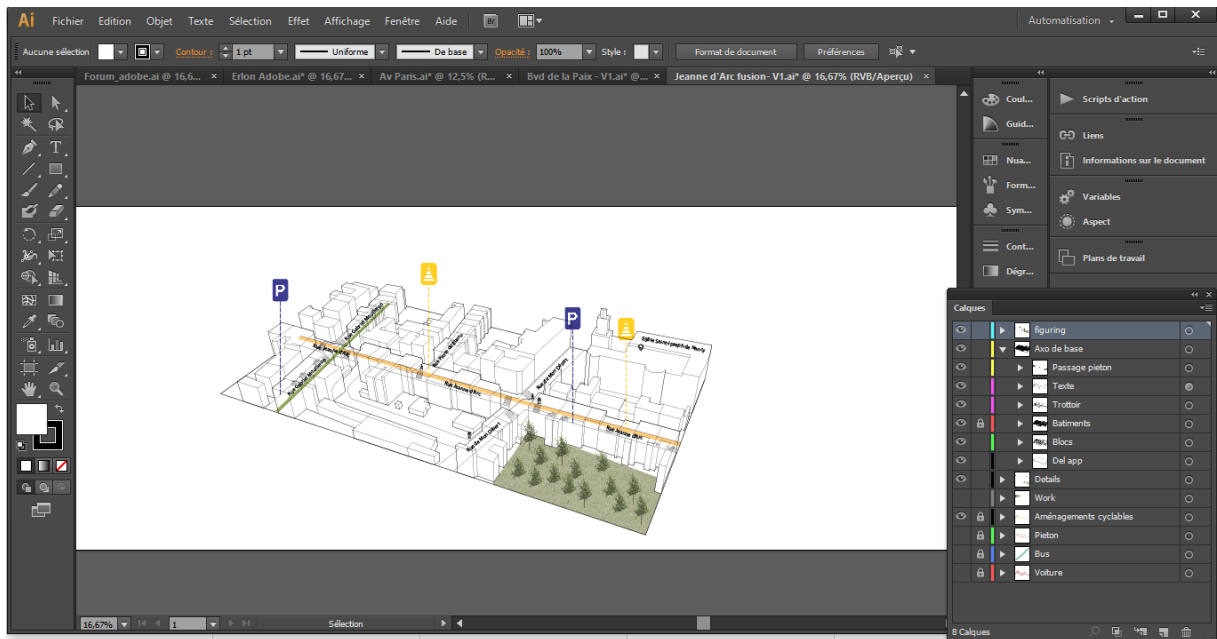
- Coronapistes :

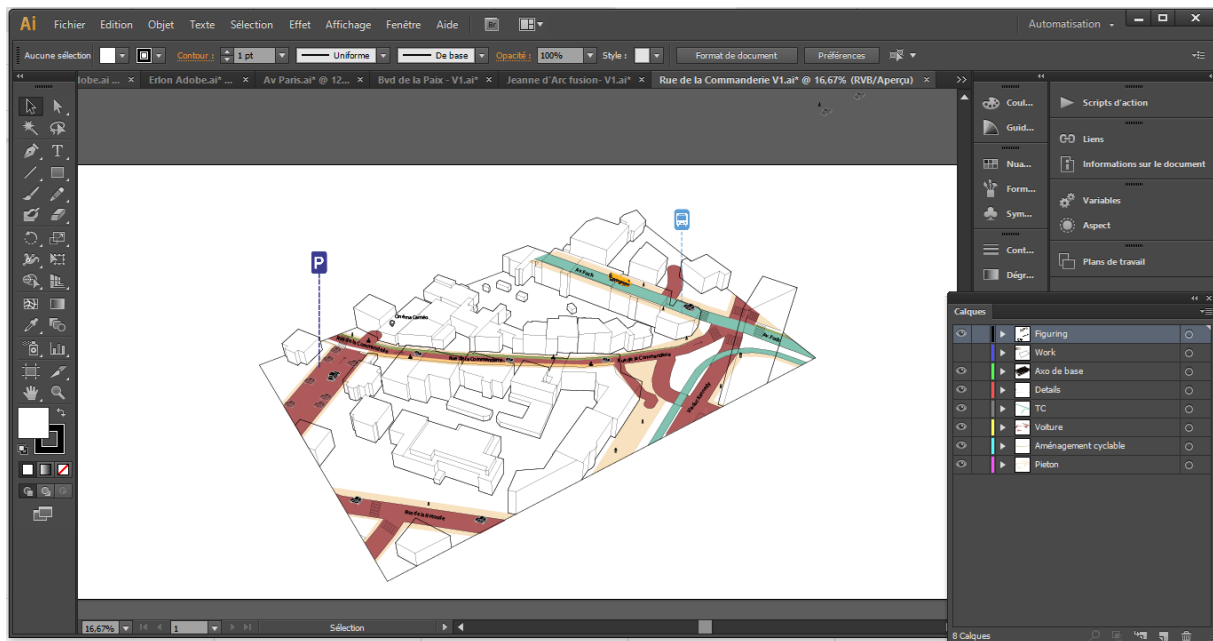




Nancy :

- Coronapistes :





B. Chapitre II : Problématisation et apport méthodologique

1. Problématique :

A l'image d'autres villes françaises comme Paris, Lyon et Rennes, la ville de Reims a adopté une réflexion portant sur la création d'aménagements temporaires pour répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité imposés par la crise sanitaire.

Dans un contexte typiquement différent, des aménagements ont été décidés et mis en place dans l'urgence. Ces aménagements médiatisés comme étant des actions de l'urbanisme tactique, mais vu la rapidité de leur mise en place, on se demande s'ils émanent vraiment de la demande des habitants et si c'est une réflexion commune des citoyens et décideurs où ces derniers ont eu recours à une concertation citoyenne pour prendre la décision.

La problématique majeure qui fait appel à une réflexion dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement et à laquelle pourraient penser beaucoup de professionnels dans ce domaine est : **quels impacts les actions de l'urbanisme tactique/temporaire en matière d'aménagement cyclable ou de piétonnisation ont-elles eu sur les méthodes et les perspectives de la fabrique de la ville ?** un questionnement qui nous permet également d'identifier les obstacles institutionnels et techniques révélés dans la planification urbaine suite à la crise sanitaire.

La crise sanitaire a engendré sans doute des changements dans la vie quotidienne de nous toutes et tous en tant que citoyens, dans les processus de décision et les méthodes de conception des élus et des agents de la ville.

Cette problématique peut être déclinée en plusieurs questions auxquelles on souhaite trouver des éléments de réponse, des questions qui peuvent concerner toutes les villes mais qu'on cherche de creuser sur la ville de Reims :

- **En quoi l'urbanisme temporaire représente-t-il un outil stratégique pour les décideurs politiques ?**

- **Comment les collectivités locales transposent-elles ce mode d'intervention dans leurs pratiques ?**
- **Est-ce que l'expérimentation serait l'une des nouvelles méthodes de la planification urbaine ?**
- **Quels impacts les actions de l'urbanisme temporaire liées à la crise sanitaire ont-ils eu sur les pratiques des gens et sur le développement des modes actifs de la mobilité ?**
- **Quelles sont actions déployées par certains acteurs pour encourager la pratique du vélo et l'apaisement de la ville ?**

Ce travail permettra de creuser les différentes questions abordées et y apporter des éléments de réponse.

Pour ce faire, nous aborderons dans la 3ème partie de ce rapport l'analyse de la mobilité dans la période du Covid à Reims pour mieux cerner notre problématique. Cette partie fera l'objet d'une analyse de quelques entretiens réalisés avec les différents acteurs que nous avons ciblés pour avoir des réponses concises à nos questionnements. Elle est répartie en deux chapitres, le premier portera sur la résilience de la ville de Reims au temps du Covid, les enjeux et les démarches pour la mise en place des dispositifs des aménagements cyclables et de la chrono-piétonnisation. Le deuxième s'agira d'une analyse des résultats de l'urbanisme temporaire sur la transition des mobilités notamment la pratique du vélo où nous allons aborder également le passage du transitoire au définitif des actions menées à Reims ainsi, les changements engendrés dans les manières de faire et concevoir la ville de Reims et finalement, la possibilité ou non de la ville de s'engager dans le processus d'expérimentation dans d'autres futurs projets.

2. Hypothèses :

Suivant les différentes questions posées dans la problématique précédemment, plusieurs hypothèses ont été imaginées.

Comme réponse à la problématique majeure, nous estimons que :

- **Les actions de l'urbanisme tactique/temporaire menées suite à la crise du Covid ont eu des impacts sur les méthodes et les perspectives de la fabrique de la ville notamment l'accélération des procédures de la planification urbaine et ont permis plus d'implication des citoyens et des associations dans les prises des décisions.**

Les hypothèses imaginées pour les questions déclinant de la problématique majeure sont comme suit :

- **En quoi l'urbanisme temporaire représente-t-il un outil stratégique pour les décideurs politiques ?**

L'urbanisme temporaire est un outil stratégique permettant aux décideurs politiques d'agir rapidement sur des questions problématiques et d'urgence dans l'optique de tester des aménagements temporairement avant de les pérenniser avec un budget limité.

- **Comment les collectivités locales transposent-elles ce mode d'intervention dans leurs pratiques ?**

Les collectivités locales reposent de plus en plus sur la concertation et l'implication des habitants dans la prise de décision pour éviter le maximum de blocage et des conflits d'usage.

- **Est-ce que l'expérimentation serait l'une des nouvelles méthodes de la planification urbaine ?**

L'expérience de la crise sanitaire a montré que l'expérimentation est le meilleur outil pour concevoir et planifier nos villes. Les décideurs généraliseront cette méthode de planification dans leurs futurs projets urbains.

- **Quels impacts les actions de l'urbanisme temporaire liées à la crise sanitaire ont-ils eu sur les pratiques des gens et sur le développement des modes actifs de la mobilité ?**

Les aménagements mis en place lors de la crise sanitaire ont permis le développement de la pratique du vélo. L'effectif des cyclistes est en croissance continue ainsi la ville est devenue de plus en plus apaisée grâce à la qualité de son ambiance qui a augmenté.

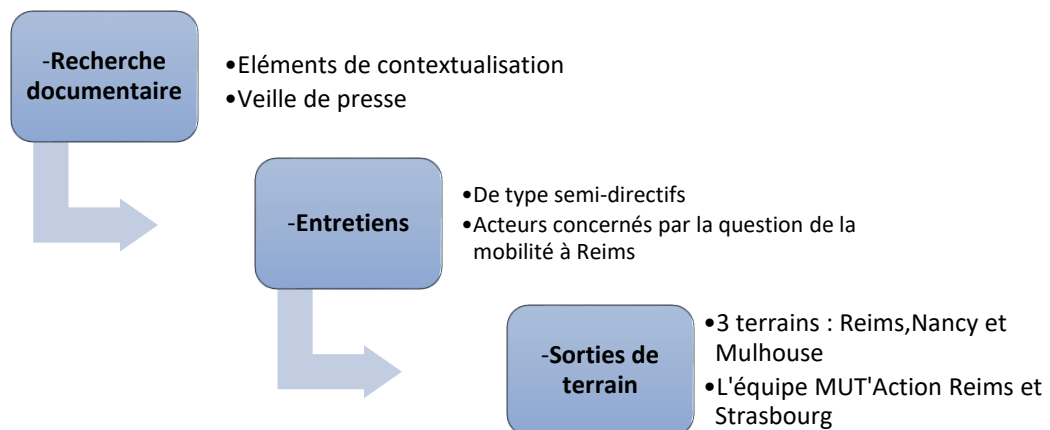
- **Quelles sont les actions déployées par certains acteurs pour encourager la pratique du vélo et l'apaisement de la ville ?**

Les acteurs de la mobilité à Reims ont accompagné la mise en place des aménagements temporaires en mettant à disposition des usagers du vélo des facilités d'abonnement aux vélos à libre-service ainsi que des aides financières pour l'achat des vélos.

Ce mémoire nous permettra notamment dans la 3^{ème} partie de vérifier si les hypothèses imaginées reflètent partiellement ou entièrement la réalité.

3. Méthodologie

La méthodologie suivie pour réaliser ce travail se résume en trois phases récapitulées dans le schéma suivant :



- **La recherche documentaire :**

Cette phase nous a permis de récolter des données quantitatives ainsi que qualitatives à savoir : des études, des rapports et des thèses pour l'élaboration de l'Etat d'Art à propos du sujet ainsi que des cartes, des recensements, des statistiques et des articles de presse pour illustrer les différents points abordés dans ce mémoire.

- **La réalisation des entretiens :**

Dans le cadre du projet MUT'Action, un atelier a été organisé avec les étudiants du M1 IATEUR sous l'encadrement de Madame Céline Burger afin de bosser sur la question des aménagements cyclables temporaires. De ce fait, des entretiens ont été réalisés en se basant sur des grilles d'entretiens qui ont été constituées à la suite de nombreuses lectures universitaires et dans la presse.

En continuité sur ce qui a été déjà réalisé, d'autres entretiens ont été réalisés par Laure Michaud, l'ingénieure d'études de l'équipe de Reims, pour avoir plus d'entretiens avec des acteurs (Elus, agents et associatifs) cependant le nombre d'entretiens par rapport aux autres terrains (Mulhouse et Nancy) reste inférieur à cause des disponibilités des personnes à interroger.

Des acteurs ont été relancés dans l'objectif d'obtenir avec eux un premier entretien en cas de non-réception d'une réponse ou un second entretien pour voir s'il y a des actualités, des changements ou une évolution dans le temps des aménagements, aussi pour trouver de nouveaux acteurs à interroger afin d'élargir le panel de répondants.

- **Les sorties de terrain :**

Dans le cadre du stage, des sorties de terrain ont été organisées avec les deux équipes de MUT'Action (Reims et Strasbourg) dans les trois villes : Reims, Nancy et Mulhouse.

Dans cette partie, nous allons nous focaliser uniquement sur le terrain de Reims. Afin de prendre connaissance des différents aménagements cyclables temporaires ainsi que les rues concernées par la chrono-piétonnisation à mon arrivée à Reims, nous avons Laure et moi effectué une première sortie en voiture accompagnée d'une explication bien claire sur tout ce qui concerne ces aménagements, ce qui m'a permis d'identifier et situer les différents aménagements et comprendre le comment et le pourquoi des choses.

Des visites de terrain sont effectuées par moi-même parfois les weekends ou en dehors de mes horaires de stage pour mieux découvrir la ville et comprendre les différents enjeux de son développement. D'autres sont effectuées pour faire le relevé du terrain pour l'élaboration des axonométries quand il était difficile d'avoir des informations sur Google Earth ou Maps ou même pour actualiser et mettre à jour des données. C'était l'occasion pour prendre des photos de l'état actuel des aménagements qui serviront à appuyer et à illustrer la partie de l'analyse.

Le 10/05/2022 était le jour où nous avons accueilli l'équipe de Strasbourg pour leur faire visiter la ville et leur expliquer les différents aménagements.

II. Deuxième partie : Eléments de contexte et de définitions

A. Chapitre I : L'émergence d'une nouvelle méthode de planification urbaine

1. Cadrage conceptuel

a) Urbanisme tactique, temporaire, transitoire : quelle différence ?

a- Urbanisme tactique :

Ce terme renvoie à un mouvement qui est né à San Francisco à la suite d'une intervention urbaine spontanée et éphémère du collectif d'artistes Rebar, et qui est l'aménagement d'une case de stationnement en un café-terrace pour une durée d'une journée. De nouvelles opérations s'inscrivant dans la même logique ont apparu par exemple : les jardins communautaires, des installations éphémères de microarchitecture ainsi que des performances artistiques en pleine rue, etc. Et ce dans l'objectif de repenser l'appropriation de l'espace public par les citoyens de manière à développer et recréer un espace ludique et festif.

En 2010, ce type d'interventions a été théorisé par le blogueur Mike Lydon dans son rapport *Tactical Urbanism – Short Term Action, Long Term Change*.

La popularisation de ce concept a permis de revoir les méthodes pour concevoir l'espace public, où la ville est devenue un laboratoire urbain permettant aux citoyens comme aux professionnels de prendre part au développement et la conception de leur espace de vie, on peut dire que ce type d'urbanisme repose sur l'expérimentation et l'innovation. C'est une sorte de simplification du projet urbain qui fait que les actions sont pensées à une échelle micro, à un faible coût et un court terme.

De manière plus simple, l'urbanisme tactique permet d'aménager un espace public, souvent monofonctionnel et sous-utilisé, de manière temporaire en vue de le revitaliser et le transformer en un espace animé, attractif et multifonctionnel, au même rythme que la ville.

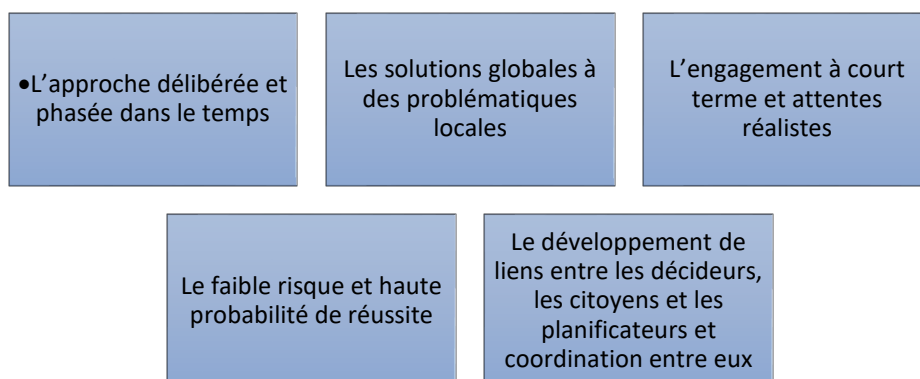
Un projet en urbanisme tactique peut :

- Découler d'une initiative d'un groupe de citoyens.
- Être initié par les villes

L'un des exemples les plus célèbres de l'urbanisme tactique combinant les deux initiatives est la piétonnisation de Times Square à New York qui a permis de limiter la circulation automobile pour créer de l'espace à 350 000 piétons qui trouvaient du mal à marcher sur les minces trottoirs qui a été conseillée par l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl en ayant recours à la peinture au sol et à un mobilier extérieur bon marché.

Cette intervention reconnue efficace et réussie a fait qu'un grand nombre de citoyens a formulé des demandes pour que le réaménagement comprenne tout le secteur.

En résumé, les principales caractéristiques de l'urbanisme tactique sont :



b- Urbanisme temporaire :

Défini comme un mode innovant de fabrication de la ville, adapté aux enjeux posés par le renouvellement urbain et par l'éclatement des temporalités sociales et du processus de projet. Il permet d'éviter la complexité et l'incertitude, et est favorable à l'implication citoyenne civile dans les démarches d'aménagement.

Selon Benjamin Pradel, « l'urbanisme temporaire regroupe des pratiques autant techniques que symboliques visant la transformation temporaire de l'espace et des savoir-faire pour inventer, organiser, gérer les rythmes du rassemblement. Ce type d'aménagement devient le bras armé des projets de rénovation urbaine dès lors que ses conclusions opératoires permettent de réinvestissement social de lieux porteurs d'enjeux urbanistiques.

... L'urbanisme temporaire met en raisonnement la morphologie spatiale des villes avec une morphologie temporelle en attente d'être validée par la contraction de la morphologie sociale visible dans le rassemblement. Le temps est implémenté dans l'espace par une mise en scène de la ville et de sa population selon les saisons ». Bruno Gouyette, explique que l'urbanisme temporaire utilise les traits spécifiques de chaque espace urbain que ce soit par rapport à sa géographie, aux activités sociales et les symboles liés aux saisons pour thématiser l'espace le temps du rassemblement en citant l'exemple de Paris-Plages : « Paris-Plages s'inscrit là-dedans de la même manière que la patinoire en hiver réintroduit aussi, parce qu'elle est en plein air même si le froid est produit artificiellement, l'idée qu'on n'est plus dans la même saison »

c- L'urbanisme transitoire :

Il s'agit de toute initiative sur des terrains ou bâtiments vacants visant à réactiver la vie locale de manière provisoire lorsque l'usage du site n'est pas défini ou quand le projet urbain ou immobilier tarde à se réaliser.

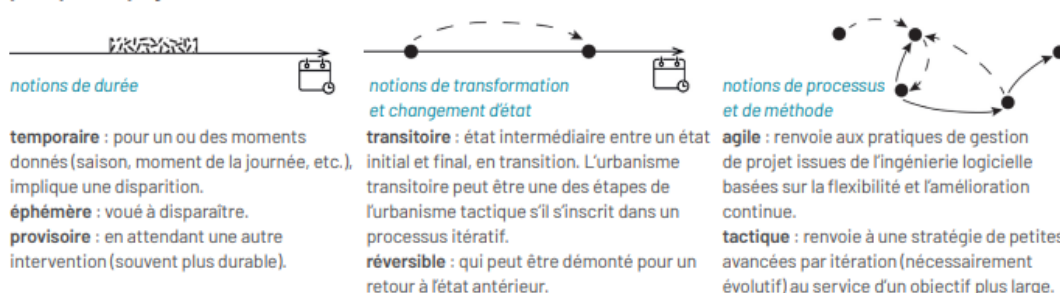
Depuis 2010, les projets s'inscrivant dans ce type d'urbanisme se déploient dans des cadres juridiques sécurisés et ont commencé à intéresser les acteurs de la ville ainsi que les aménageurs. L'émergence de ces pratiques ne peut que confirmer l'efficacité de l'urbanisme transitoire, en répondant à des enjeux à la fois urbanistiques, environnementaux et économiques.

L'urbanisme transitoire a permis l'optimisation de l'espace ainsi que l'exploitation des friches et des espaces délaissés pour diverses raisons telles que : crise économique (déindustrialisation, délocalisations), héritage insoluble ou encore terrain condamné par la pollution des sols ou encore l'indécision dans la production urbaine, et qui sont favorables à des usages inattendus et sans titre à l'image des squats. De ce fait, l'urbanisme transitoire joue le rôle de l'urbanisme circulaire qui vise notamment à reconstruire la ville à partir de l'existant prioritairement via l'exploitation des friches et des espaces délaissés afin de leur redonner de la valeur et leur affecter des usages.

S'ajoute à l'enjeu écologique l'enjeu économique vu que les coûts de maintien des biens délaissés que ce soit par des collectivités, des bailleurs ou d'autres institutions peuvent représenter généralement des milliers d'euros par an surtout dans les grandes agglomérations.

« Nous sommes dans une phase de reconstruction de la ville sur la ville. L'urbanisme transitoire donne le droit à l'erreur : il permet de tester des initiatives et d'éviter d'emprunter de mauvaises directions. » (Michel Le Faou, vice-Président de la Métropole de Lyon)

Qualifiées de temporaire, éphémère, transitoire, provisoire, agile, tactique, comment dénommer et distinguer ces pratiques de projets ?



Source : Regard sur l'espace public / L'URBANISME TACTIQUE : AMÉNAGER PAR L'EXPÉRIMENTATION - septembre 2020 / a'Urba

b) Résilience urbaine :

Toutes les villes du monde sont vulnérables aux conséquences d'un ensemble de crises qui peuvent être d'origine naturelle ou anthropique.

Selon l'UN-Habitat, La résilience urbaine est la capacité de tout système urbain et de ses habitants à affronter les crises et leurs conséquences, tout en s'adaptant positivement et en se transformant pour devenir pérenne.

Une ville résiliente évalue, planifie et prend des mesures pour se préparer et réagir à tous les aléas – qu'ils soient soudains ou à évolution lente, prévus ou non. Les villes résilientes sont donc mieux à même de protéger et d'améliorer la vie des gens, de sécuriser leurs acquis, de promouvoir un environnement favorable aux investissements et de favoriser les changements positifs. (UN-Habitat)

Laganier et al (2017) confirme que : « La résilience urbaine n'est pas seulement la capacité à faire face à l'évènement majeur et à absorber les crises. C'est aussi la capacité de la ville à se renouveler en permanence et à assimiler les perturbations et crises récurrentes ou à venir en s'adaptant et en anticipant ces évènements ».

Le tableau ci-dessous récapitule les différents dangers urbains que peuvent subir nos villes :

Natural	Technological	Socio-economic-political-cultural Crises
<ul style="list-style-type: none"> • Epidemic and Pandemic • Insect Infestation • Drought • Extreme Temperature • Wildfire • Earthquake • Mass Movement • Volcano • Flood • Storm 	<ul style="list-style-type: none"> • Chemical Spill • Collapse • Explosion • Fire • Gas Leak • Oil Spill • Poisoning • Radiation • Transport Accident • Systems breakdown (e.g., Water, Energy, ICT, Health, Education, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Housing Crisis • Energy Crisis • Food Crisis • Water Crisis • Terrorism • Massacre • Social Conflict • Economic Crisis • Business Discontinuity • Excessive Unemployment • War • Political Conflict • Corruption

Source : Banque mondiale, 2014, adaptée à partir de l'outil de profilage de la résilience des villes d'ONU-Habitat, le City Resilience Profiling Tool (CRPT), lui-même inspiré de la classification des dangers par EM-DAT et PreventionWeb.

La résilience urbaine fait appel à une analyse sur le renouvellement et la persistance de grandes villes à la suite de catastrophes naturelles, de bombardements ou d'émeutes.

Les programmes mondiaux, dont la résilience est un concept majeur, insistent que tout le monde, sans exception, soit concerné par les villes durables et résilientes car elle est au cœur de l'aide humanitaire et cherche à améliorer les conditions de vie de la population.

A noter que la réduction des risques couvre, outre l'anticipation et la gestion d'une catastrophe, une perspective de prévention intégrant la manière dont les décisions de développement font varier l'exposition aux risques et la vulnérabilité de manière que la gestion des risques intègre des mesures destinées à réduire les impacts.

Si la résilience s'améliore, les capacités se développent et les risques diminuent, la fragilité se réduit avec la mise en place d'interventions efficaces et anticipées.

c) Coronapiste :

Un terme apparu lors de l'épidémie de Covid-19 en 2020, il désigne une piste cyclable provisoire créée pour fluidifier la circulation urbaine.

Ci-dessous, un ensemble d'extraits de discours citant la définition des coronapistes :

« Il y a quelques jours, l'association d'automobilistes Rouler libre a porté « l'affaire » des « coronapistes » devant le Conseil d'Etat pour les faire fermer. » (Journal 20 minutes, édition Grand Paris, vendredi 3 juillet 2020, page 3)

« Des voies réservées aux voitures pourraient être transformées en pistes cyclables provisoires, délimitées avec des plots, des barrières ou un simple marquage au sol. Elles ont déjà un nom : les coronapistes. » (Novethic, Le vélo, l'un des grands gagnants annoncés du déconfinement, novethic.fr, 24 avril 2020)

« Pendant cette pandémie de COVID-19, il est également apprécié et plusieurs villes dans le monde ont mis en place ce que certains ont nommé les « coronapistes », pistes cyclables provisoires pour proposer une alternative à la voiture et aux transports en commun. » (Théophile Robert, 300 millions d'euros investis par la région Île-de-France pour le RER vélo, assurland.com, 26 avril 2020)

« Les pistes cyclables dédiées provisoirement aux vélos lors du confinement, les « coronapistes », seront « pérennisées » à Paris, a indiqué la maire Anne Hidalgo. » (“À Paris, Anne Hidalgo va pérenniser les « coronapistes »”, Le Figaro, 16 septembre 2020)

d) La piétonnisation/Chrono-piétonnisation :

La piétonnisation c’est la transformation de la circulation dans une rue, un quartier, pour la réserver majoritairement aux piétons dans l’objectif de rendre le plus de rues possibles piétonnes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et de favoriser les piétons dans les villes.

Cette pratique a débuté en France dans les années 1980, d’abord dans les centres-villes dans le cadre des Plans de circulation, financés par l’Etat à hauteur de 50%. Elle consistait la suppression de la chaussée et des trottoirs pour ne faire qu’un espace uniforme comprenant une ou plusieurs rues, voire plus rarement tout un quartier, strictement réservé aux piétons, enrichi de mobiliers urbains (bacs à fleur, bancs,).

Appelée longtemps zone piétonne, le terme retenu par le Code de la Route est l’aire piétonne, que sa définition a évolué au cours des années, autorisant aujourd’hui notamment la circulation des vélos et plus récemment des EDPM. Les conditions pour que ces véhicules peuvent y circuler c’est qu’ils ne doivent pas dépasser l’allure du pas, permettant l’usager à mettre pied à terre pourtant ce n’est pas le cas surtout qu’on remarque que dans des espaces il y a même des lignes de tramway.

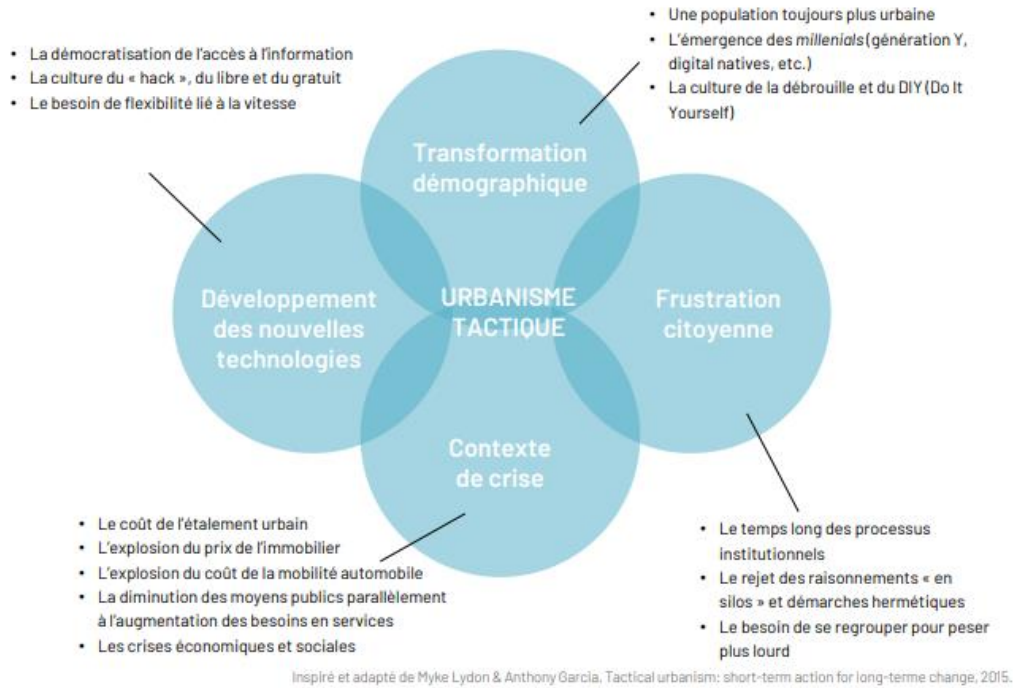
N.B : La transformation d’une rue ou d’une zone en zone de rencontre ne constitue pas une piétonnisation. En revanche, la piétonnisation d’une rue ou d’un quartier demande un travail sur son accessibilité en transport collectif, à vélo et à pied et à écarter l’accessibilité en véhicules motorisés.

Source : <https://www.securite-routiere-az.fr/p/pietonnisation/>

La chrono-piétonnisation, comme son nom l’indique « chrono » et « piétonnisation » consiste à la même chose que la piétonnisation mais sur une durée déterminée (horaires fixes en journée ou en weekend), c’est une piétonnisation temporaire. A l’exemple de l’hypercentre de Lyon, allant de Bellecour à la Croix-Rousse, qui a été piétonnisé en 2019 pendant 3 samedis et un mercredi et un jeudi. Cette opération a été reprise le weekend du 26 au 27 septembre 2020 et a concerné la Presqu’île de Lyon et de Perrache jusqu’au boulevard de la Croix Rousse qui sont devenus entièrement piétons.

2. L’urbanisme tactique : un véritable levier pour fabriquer la ville ?

Les villes font face à un défi qui représente une courbe majeure dans le domaine de l’urbanisme suite aux différents enjeux liés aux changements climatiques, socio-économiques et culturels ce qui a émergé la recherche d’une plus grande résilience environnementale, financière, sociale et culturelle. De ce fait, plusieurs initiatives spontanées puis d’approches plus méthodiques intégrant davantage les usagers à la fabrique de la ville ont apparu, et questionnant notamment la répartition de l’espace, la forme et le programme des projets urbains.



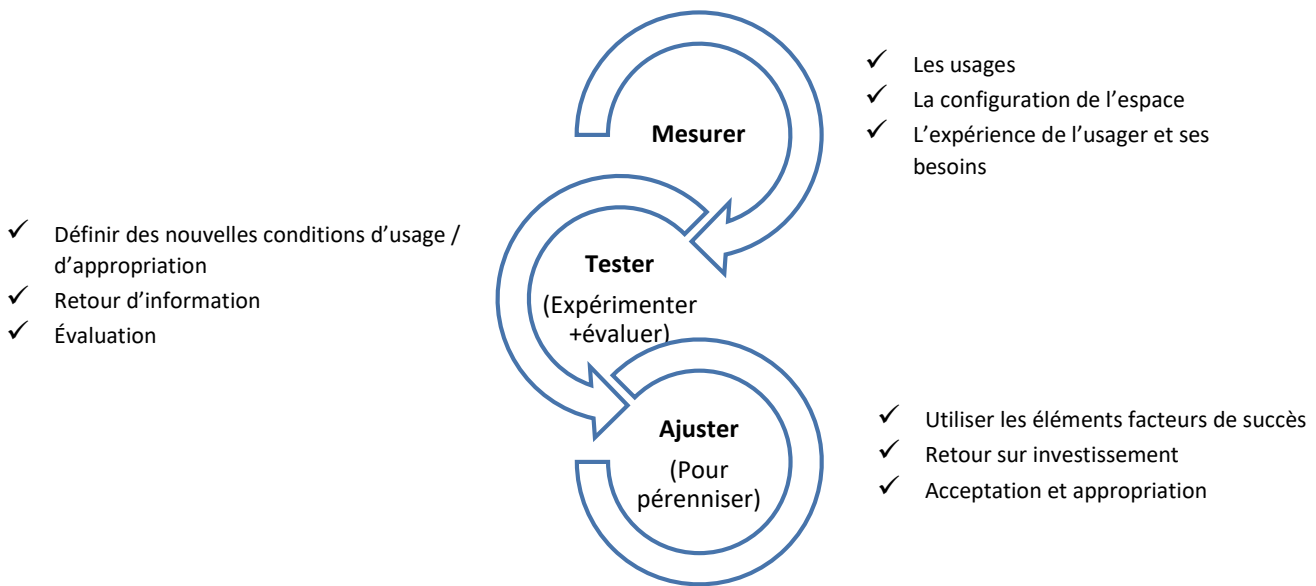
6 - a'urba / Regard sur l'espace public / L'URBANISME TACTIQUE : AMÉNAGER PAR L'EXPÉRIMENTATION - septembre 2020

Source : L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public-Aménager par l'expérimentation. A'urba

Différentes conditions ont favorisé l'émergence des projets en urbanisme tactique :

Difficultés des acteurs	Nouvelles attentes sociétales
<ul style="list-style-type: none"> • Une baisse des subventions publiques pour l'aménagement. • Un foncier et un cout de l'immobilier de plus en plus cher. • Un urbanisme traditionnel trop long. 	<ul style="list-style-type: none"> • Soucis et inquiétude concernant les problématiques liées au changement climatique. • Une perte de confiance deans les acteurs qui gouvernent. • Une prise en main citoyenne dans la conduite des projets.

Dans l'objectif de préfigurer, l'urbanisme a pris un autre sens, c'est de tester directement sur l'espace public en combinant les capacités individuelles et collectives pour transformer les espaces et changer les villes.



Source d'informations : L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public-Aménager par l'expérimentation. A'urba. Schématisation personnelle

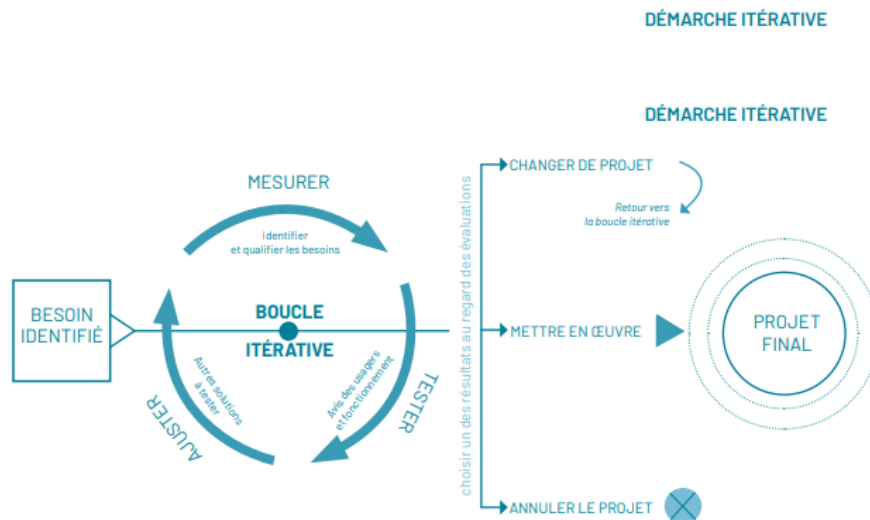
Le processus traditionnel de planification est un processus décisionnel linéaire qui donne peu de chances aux changements, où le site est étroitement défini et le contexte du problème est strictement délimité, nécessite des connaissances pour comprendre les possibilités et où les erreurs sont difficiles, coûtent cher et prennent du temps à réparer.



Source : L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public-Aménager par l'expérimentation. A'urba

Contrairement au processus de planification-Action, qui est un processus décisionnel reposant sur une boucle itérative et alimente le processus conceptuel en ménageant de la place pour adapter le projet dans le temps, créant un processus de projet plus résilient. Il débloque plus de ressources publiques comme des sites potentiels où les usagers peuvent expérimenter la

stratégie en temps réel et dans la vraie vie et le risque que le projet soit critiqué est très faible car l'utilisateur est déjà informé par son implication.



Source : L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public-Aménager par l'expérimentation. A'urba

Quelques exemples de projets en urbanisme tactique cités dans le rapport "L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public- Aménager par l'expérimentation" en expliquant l'approche de chaque exemple :

Parklet

- Ventes en augmentation : + 10 à 15%. Rue plus active : + 116 % de fréquentation à l'heure du repas.
- 1 place de stationnement utilisée par en moyenne 100 personnes / jour.
- Améliore la qualité paysagère et l'ergonomie de la rue.



Pearl street - New York - USA © NACTO



Open streets

- Initié par plusieurs villes dans les années 1950.
- Fermeture plus ou moins longue (1 dimanche par mois, tous les dimanche, toute une saison).
- De plus en plus de villes lancent des initiatives dans le monde chaque année.



Montréal - Canada © Eric Sehr - Creative commons 2.0



CicLAvia event - Los Angeles - USA © Gary Leonard

Play streets

- Initié par New York en 1909.
- Possibilité selon les contextes de fermer définitivement la portion de rue.
- À Bristol (UK) : le programme autorise les résidents d'une rue à la fermer une fois par semaine pendant 3h.



Play street - Londres - GB © Paul Hocker



78th Street -Playstreet Plaza - New York - USA © JH Green

Intersection repair

- Résorption de coupures urbaines (carrefours, continuités/traversées piétonnes ou cyclables etc.).



ASLA 2011 Professional Communications Honor Award - Build a Better Block - Akron - USA © Jason Roberts - David Thompson



Mexico - Mexique © Alianza AXA-ITDP y CAMINA

Chair Bombing

- Initié par DoTank à Brooklyn en 2010.
- Revendications sur le besoin en mobilier urbain (arrêts de transport, trottoirs devant les cafés...).
- Informations "gratuites" pour la ville sur les lieux propices à la détente et à l'observation avant la mise en place d'installations fixes.



Brooklyn - New York - USA © Do Tank Chair Bombing
<http://www.spontaneousinterventions.org/project/chair-bombing>



New York - USA © Mike Lydon

10 - a'urba / Regard sur l'espace public / L'URBANISME TACTIQUE : AMÉNAGER PAR L'EXPÉRIMENTATION - septembre 2020

Source : L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public-Aménager par l'expérimentation. A'urba

B. Chapitre II : Urbanisme transitoire et politiques publiques

1. Quel avenir pour l'urbanisme transitoire ? Et en quoi représente-t-il un outil stratégique ?

a) Quel avenir pour l'urbanisme transitoire ?

L'urbanisme transitoire s'est institutionnalisé depuis 2018, il mobilise autant les promoteurs, les aménageurs, les bailleurs, les collectivités locales et même les acteurs de la politique de la ville.

Différents acteurs ont accompagné cette institutionnalisation à savoir :

- L'union Sociale pour l'Habitat (USH) : publication d'un guide à destination des bailleurs.
- L'Agence Nationale de Rénovation Urbaine : organisation des groupes de travail sur l'urbanisme transitoire pour les chargés des projets territoriaux intéressés.
- La ville de Paris : élaboration d'une Charte pour systématiser, dans l'action de ses aménageurs en particulier, le recours aux occupations transitoires.
- Le promoteur Novaxia : constitution d'un Fond de dotation spécifique dédié aux projets d'occupations temporaires, doté d'un million d'euros sur 5 ans.

Benjamin PRADEL explique que le défi qui attend l'urbanisme transitoire est de se structurer tout en gardant la souplesse et la personnalisation de cette pratique en disant : « L'institutionnalisation en cours ne doit pas assécher la richesse des projets qui émergent par le bas. On ne pourra pas déployer une méthode unique sur l'ensemble des projets. ».

Plusieurs réflexions ont été faites afin d'évaluer les dispositifs de l'urbanisme transitoire dans le sens d'optimiser son impact financier ainsi que sociétal. En 2019, l'agence Approche a démontré l'intérêt de tels projets dans des dimensions plutôt sociales et urbaines que financières, une évaluation décrite positive crédibilisant ces pratiques et encourageant les acteurs publics à s'y engager.

Le développement de l'urbanisme transitoire nécessite plus d'efforts dans la manière de penser les projets urbains, en appuyant davantage sur la participation des habitants et en diversifiant

les équipes de maîtrise d'œuvre en faisant appel à d'autres métiers : sociologues, artistes, des métiers de l'éducation populaire, etc. Ainsi, il est essentiel de prendre en considération les modèles économiques fragiles et le risque de gentrification qui sont en soi des limites pour un modèle viable de l'urbanisme transitoire.

b) D'une expérimentation participative vers une appropriation pérenne : L'urbanisme transitoire est-il un outil stratégique ?

Les projets découlant de l'urbanisme transitoire s'ancrent de plus en plus dans la vie quotidienne : les habitants autant que les acteurs locaux s'impliquent activement pour développer et améliorer leur environnement urbain tout en s'appuyant sur l'existant et l'adaptant aux besoins de leur territoire.

La participation citoyenne et la concertation sont les assises de ce type d'interventions, permettant aux habitants de participer tous à la mutation de leurs quartiers. Cette démarche permet une appropriation pérenne des transformations par les citoyens comme par exemple dans le quartier Saragosse de Pau, où un collectif de création urbaine a mené un projet visant à accompagner la transition des différents parcs situés en arrière d'immeubles pour amorcer un phénomène de mobilité sur le quartier et de préfigurer une future coulée verte (un jardin linéaire). Six installations temporaires et un parcours ponctué d'interventions graphiques et construites ont été créés et a permis aux habitants de se réapproprier cet espace grâce à des chantiers participatifs. L'implication des habitants était à travers l'organisation de différents ateliers de concertation avec les habitants et les acteurs associatifs locaux durant trois ans pour participer à la réalisation de cet aménagement temporaire.

2. A quel point pouvons-nous considérer la crise sanitaire comme étant un accélérateur des politiques publiques ?

La crise sanitaire a révélé en effet des limites dans les capacités des organisations publiques à prévenir, à planifier, ou à prioriser. Le pilotage des politiques publiques a nécessité une articulation stratégique de l'intervention publique afin de penser l'action publique dans son ensemble.

Les outils de pilotage sont devenus de plus orientés par la notion de résilience, notamment le guide proposé par le CEREMA qui offre des perspectives de déploiement de nouvelles offres de pilotage pour les collectivités locales.

La crise du Covid a confirmé la fin d'une action publique prescriptive, pour affirmer une nouvelle approche écosystémique, où l'action publique s'affirme dans sa capacité à accompagner les initiatives des acteurs, à privilégier la co-élaboration. Elle a démontré aussi la faible prise en compte des ressources environnementales, y compris sanitaires, pour organiser la décision publique et qu'un bon pilotage appelle une mise en relation entre la planification stratégique et les ressources à disposition des acteurs publics.

La crise sanitaire a changé la perception des acteurs publics pour la gestion des affaires locales, elle est devenue de plus moins endogène et court-termiste. Ce changement de paradigme sous-tend une vision volontariste et innovante de l'évolution du pilotage public qui appelle à des évolutions réglementaires, permettant de généraliser les bonnes pratiques.

La crise Covid est alors l'occasion d'entrer dans une nouvelle phase de développement de l'innovation territoriale. En effet, force est de constater que les collectivités locales ne peuvent

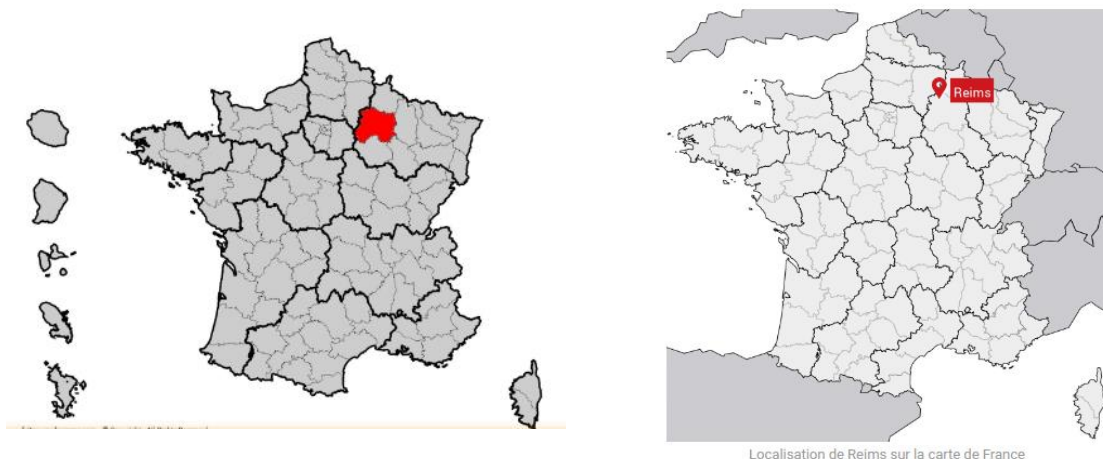
plus se contenter d'une gestion fondée sur le seul contrôle de leurs ressources, notamment financières, sur une gouvernance fermée et passive, sur des outils de gestion court-termistes, ainsi que sur des logiques de changement top-down et peu préventive favorisant des modes de gouvernance ouverts et pro-actifs et des outils de gestion mobilisant aussi des dimensions stratégiques, organisationnelles et individuelles, ainsi que des logiques de changement participative et anticipatrice.

III. Troisième partie : Analyse de la mobilité dans la période du Covid-19 à Reims.

A. Chapitre I : Reims une ville résiliente, face à la crise sanitaire.

1. Présentation de la ville de Reims :

a) Situation géographique :



Source : Google images

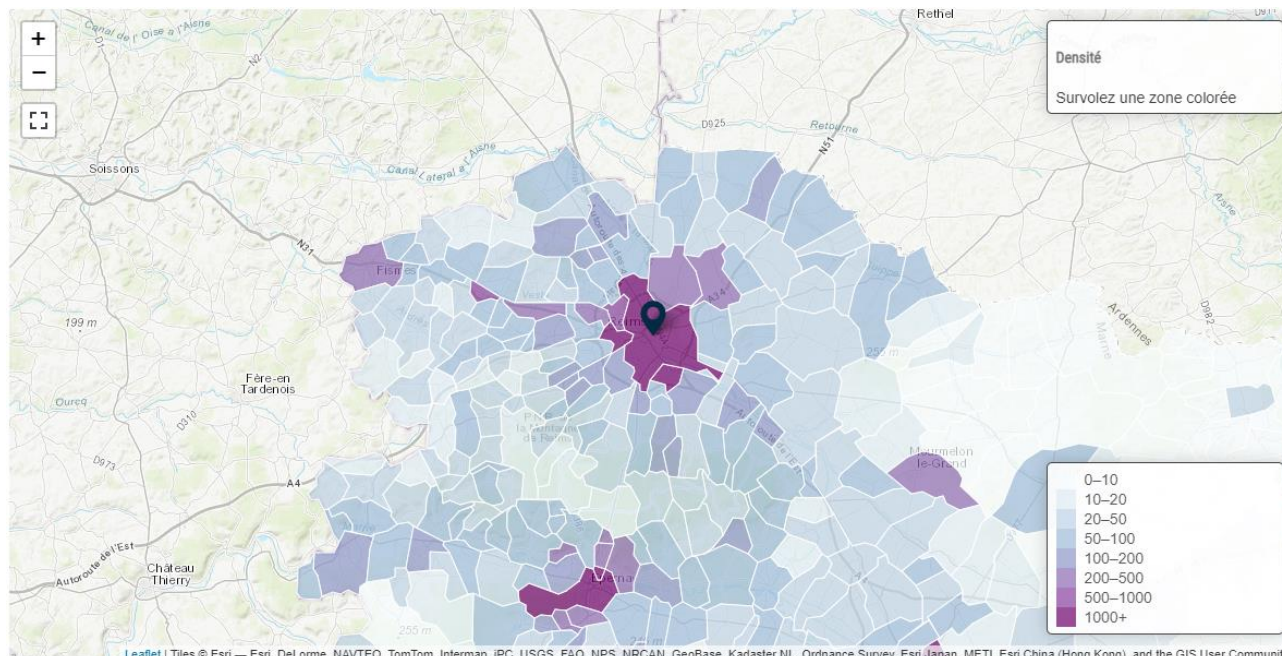
La ville de Reims est située dans le département de la Marne (51) faisant partie de la région Grand Est. Elle s'étale sur une superficie de 46.90 km² et

Les habitants de Reims sont appelés Rémois et Rémoises.

Autour de Reims il y a Tinguieux qui est à 3.6 km, Saint Brice Courcelles est la deuxième ville la plus proche à 3.7 km et Bétheny à 3.9 km.

b) Données démographiques :

La ville de Reims compte 183113 habitants, de ce fait, sur le plan démographique, elle est classée la 12ème ville de France, la 2ème de Grand Est et la 1ère de la Marne avec une densité de 3893.2 ha/km2.



Source : Le site de la mairie de Reims.

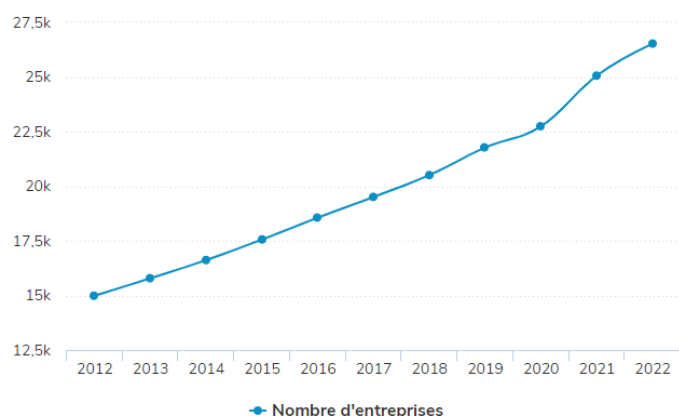
c) Données économiques :

L'activité économique dans la ville de Reims se partage entre cinq secteurs d'activité, selon un recensement qui a été fait entre 24/08/2021 et 24/08/2022 et qui sont les cultures non permanentes, cultures permanentes, reproduction des plantes, production animale et la culture et élevage associés.

Secteur d'activité	Nombre d'entreprises	Part des entreprises
Cultures non permanentes	22	0,1 %
Cultures permanentes	84	0,3 %
Reproduction de plantes	2	0,0 %
Production animale	56	0,2 %
Culture et élevage associés	1	0,0 %

Dans la même période, les secteurs où se créent le plus d'entreprises sont les suivants :

Evolution du nombre d'entreprises à Reims



© Lefigaro.fr 2022

Secteur d'activité	Nombre d'entreprises créées	Part des entreprises créées
Cultures permanentes	4	0,1 %
Production animale	9	0,3 %
Activités de soutien à l'agriculture et traitement primaire des récoltes	8	0,2 %
Exploitation forestière	1	0,0 %
Services de soutien à l'exploitation forestière	2	0,1 %

Source des tableaux et graphique : <https://entreprises.lefigaro.fr/reims/ville-51454>

d) Données administratives :



Reims fait partie de la communauté urbaine du Grand Reims, qui comporte 143 communes de 47 à 188 000 habitants. Elle abrite 300 000 habitants au total, soit plus de la moitié de la population de la Marne. Elle s'étend sur 1 436 km².

Source : Le Grand Reims

e) Données urbanistiques :

La ville de Reims est dotée d'un Plan Local d'urbanisme en vigueur, approuvé le 30/09/2021 et modifié pour la 2^{ème} fois le 24/03/2022 dont les modifications ont porté sur l'accroissement de la surface des zones à vocation agricole, la création des périmètres d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG) sur certains secteurs, afin de renforcer la maîtrise du développement urbain, l'adaptation des règles et orientations du plan local d'urbanisme pour tenir compte de ces évolutions, etc.

Le site patrimonial Saint-Nicaise a été classé site patrimonial remarquable le 14/11/2016 ainsi que le Centre-Ville de Reims qui a été classé par arrêté du ministre de la Culture en date du 28 mai 2020.

La ville de Reims s'engage dans le développement de son territoire dans différents domaines dans le cadre des projets lancés par le Grand Reims, on en cite :

- **Attractivité :**

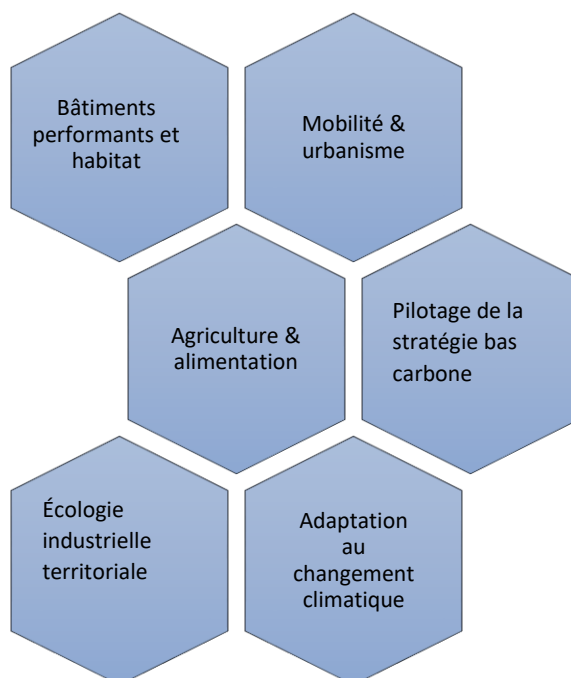
Un projet lancé en 2022 par le Grand Reims dans l'optique de se doter d'une nouvelle stratégie d'attractivité et d'une organisation unifiée et rassemblée pour faire rayonner l'agglomération rémoise et améliorer la compétitivité du territoire à l'échelle nationale et européenne à l'instar d'autres grandes métropoles.

Cette stratégie développera divers domaines pour assurer une attractivité globale notamment économique, culturelle, universitaire, touristique et résidentielle du territoire.

- **Stratégie bas carbone du Grand Reims :**

La stratégie bas carbone vise la contribution du territoire à la lutte contre le changement climatique et à l'indépendance énergétique de la France. Elle participe aussi à l'amélioration de la qualité de vie des habitants rémois et ce en assurant une qualité de l'air plus saine, en luttant contre les vagues de chaleur, en gérant mieux les épisodes pluvieux et la ressource en eau, etc. S'ajoute à cela, le développement des services et infrastructures de transports plus sécurisés, des logements mieux isolés, etc.

Dans une approche de participation citoyenne, Le Grand Reims a mis en ligne un site pédagogique pour recueillir les avis des habitants sur le plan d'actions proposées, défini dans six thématiques :



Source d'infos : Le site du Grand Reims. Schématisation personnelle.

- **Reims Grand Centre :**

Découlant d'une concertation citoyenne unique, dont 8000 volontaires ont été associés au projet, et mené par de grands architectes, le projet Reims Grand Centre constitue l'un des projets



urbanistiques phares en France visant la création d'un pôle d'échanges multimodal dans la ville de Reims.

Ce projet consiste à l'exploitation de 100 hectares de friche industrielle située en plein cœur de ville, repensés avec les habitants, pour revitaliser le centre-ville tout en le mettant en connexion avec le contexte urbain, social et paysager de la ville. Il comportera : un nouveau complexe aqualudique modulable selon les saisons et respectant l'environnement, une grande salle événementielle située au centre de la cité où il y aura des manifestations culturelles et sportives et un parc rénové, un parc urbain classé des Promenades, qui a fait l'objet d'une transformation d'un ancien parking en un grand parc, un espace de rassemblement pour les Rémois.

- **Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFEM) du Grand Reims :**

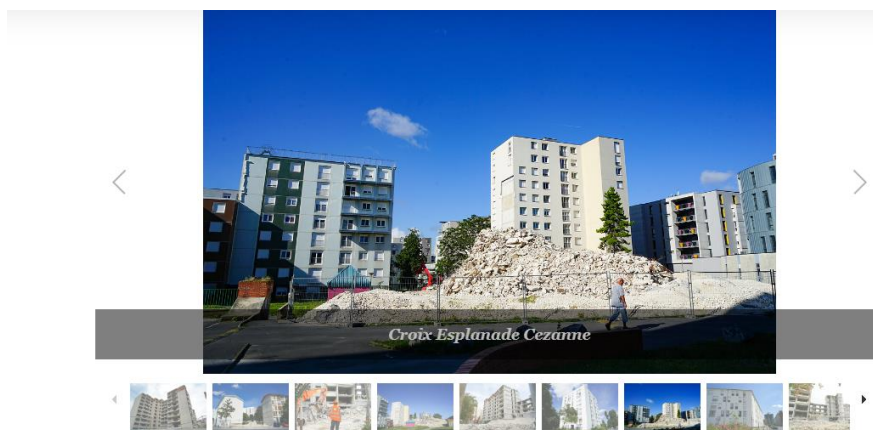
Le Grand Reims a créé le dispositif ZFEM permettant de délimiter une zone à faibles émissions dont le périmètre reprend les secteurs identifiés par l'ATMO définis les plus fortement pollués et en dépassement par rapport aux exigences réglementaires d'émission des oxydes d'azote.

Il restreint progressivement l'accès au centre-ville de Reims et à la voie Taittinger (A344) pour les véhicules les plus émissifs.

- **Le renouvellement urbain :**

Un projet visant l'amélioration de la vie quotidienne des Rémois et la qualité du cadre de vie des quartiers précaires.

Une transformation urbaine des quartiers à travers des opérations de démolition, d'aménagement, de réhabilitation, de résidentialisation ou de construction.



Source des photos : Le site du Grand Reims

2. En réponse à la crise sanitaire, qui sont les acteurs ayant participé au développement des actions en faveur de la mobilité ?

Vers fin mars début avril la mairie de Reims a commencé à voir que partout en France et surtout dans les grandes villes on commence à parler de l'urbanisme tactique et des aménagements cyclables temporaires pour fluidifier la mobilité dans les villes.

La mairie a mobilisé rapidement ses services (Les directions de la voirie et des mobilités) et à travers le Grand Reims, elle a pris contact avec Vél'Oxygène qui avait aussi réfléchi de son côté

au sujet. Des réunions en visioconférence ont été organisées pour discuter des axes auxquels ils ont réfléchi chacun de son côté et ont finalement déterminé les axes et les ont mis en place.

« Concrètement y a eu les réunions pour savoir quels axes on privilégiait. Comment on allait faire concrètement ? Donc ça c'est courant avril courant mai et elles ont été mises en place au mois de juin, tout au long du mois de Juin et elles ont été pérennisées en septembre. Donc ça a peut-être commencé fin mai. L'idée c'était vraiment que les gens puissent en profiter dès la fin du confinement donc ouais on a dû faire ça au mois de mai. Puis ça devait être opérationnel début juin maximum je pense. » Adjointe du Maire

« Alors, nous on a mis en place, à peu près 8 km d'aménagement cyclable, dans le cadre de ce qu'on appelle les coronapistes, même si y'en a à qui ça ne plaît pas ce terme là... Parallèlement, le maire s'était quand même engagé sur un plan vélo. Alors, on travaille quand même au quotidien, mais là on s'est dit c'est quand même l'occasion, y'a plus de circulation, donc c'est l'occasion de lancer l'urbanisme tactique, ... premièrement on a déjà identifié des axes, qui nous paraissent importants, encore une fois, en relation notamment avec l'association Vél'Oxygène, qui connaît très bien Reims aussi et qui sait quels sont les besoins des cyclistes. ... Une fois qu'on avait identifié nos axes, euh, donc ce sont des axes majeurs quand même, ... donc bah on s'est retrouvé sur des boulevards relativement larges, donc euh voilà le, le but était donc de supprimer des voies, euh, de neutraliser des voies pour les rendre aux, aux cyclistes... alors de manière provisoire au départ, donc nous on a mis ça en place... si je ne m'abuse, ça devrait être fin Avril, début Mai 2020. » Agent 1-Service des mobilités du Grand Reims

L'Agent 2 du service des mobilités du Grand Reims a précisé le rôle du Grand Reims et de la ville de Reims dans les interventions concernant la voirie et la mobilité notamment les aménagements liés au Covid : *« Je travaille beaucoup pour Reims sur ces sujets-là, tout en mettant toujours mon élue Transports, Déplacements, Mobilités dans la boucle. On a des services de voirie qui vont plutôt s'occuper de l'opérationnel, c'est-à-dire de la réalisation sur le terrain des aménagements, nous sur le Grand Reims on est plutôt sur la stratégie, le schéma, par où ça doit passer, comment ça doit passer, et sur toute la relation de concertation. Donc c'est moi par exemple qui, à la demande de Madame "l'Adjointe du Maire" à la Ville de Reims, organise les réunions de suivi régulières avec Vél'Oxygène, pour parler d'actions plus globales, mais également après nos collègues de la voirie sont associés pour eux vraiment venir parler des travaux et des aménagements.... Mais c'est chez nous que ça a été produit car on n'est pas sur la réalisation de travaux, on est vraiment dans la sensibilisation aux modes alternatifs. Par exemple de même, le plan Reims à Vélo c'est chez nous qu'il est produit, car on n'est pas sûr de la réalisation d'aménagements mais sur tout ce qui va autour. » Agent 2-Service des mobilités du Grand Reims*

Le Grand Reims réalise généralement le côté technique donc tout ce qui est mise en place des aménagements (traçage et marquage au sol) ainsi que la communication et la sensibilisation autour du projet.

« ... Et d'ailleurs on a une convention avec eux et à la Ville et au Grand Reims avec Vél'Oxygène, pour évidemment (et c'est ce qui les intéresse le plus) travailler sur la réalisation des aménagements, mais nous par exemple on souhaite aussi qu'ils travaillent sur la formation et la vélo-école par exemple. Donc dans la convention qu'on a ensemble, la formation, la sensibilisation à comment on fait du vélo en ville, est un sujet que l'on souhaite traiter avec eux. Et les subventions qu'on donne elles sont aussi là-dessus. » Agent 2- Service des Mobilités du Grand Reims

3. Reims au temps du Covid : les coronapistes et la chronopiétonnisation comme outils pour développer les modes actifs.

- Les coronapistes :

Comme dans la plupart des villes en France, les décisions prises dans l'urgence de la crise sanitaire en termes de mobilité ont donné plus de place aux modes actifs, remettant en question la place de la voiture dans la ville de Reims.

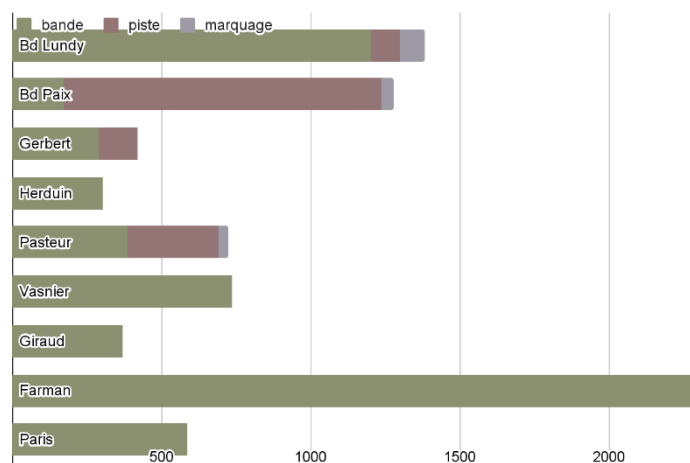
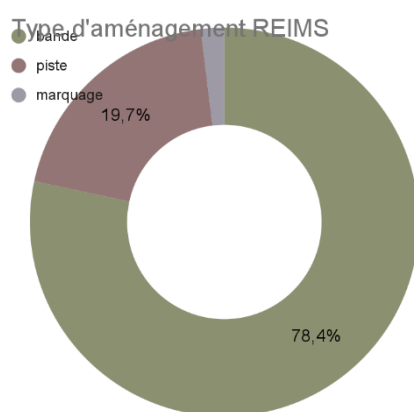
La politique menée en faveur des modes actifs à Reims n'était pas très développée, pourtant la crise a été porteuse d'opportunités : les politiques publiques menées en faveur des vélos et des piétons ont vivement été accélérées et dès la fin du confinement des projets en cours ont vu le jour.

« Les coronapistes, même si je n'aime pas ce terme ont été aussi l'occasion après le premier confinement de rajouter 8 km de piste cyclable à Reims. Il y a eu une expérimentation et pendant deux trois mois nous avons regardé ce qui fonctionnait, ce qui ne fonctionnait pas. ..., Donc nous avons vraiment une politique ambitieuse en termes de développement des pistes cyclables et aujourd'hui, dès que l'on refait une voirie, je demande aux services de la voirie, à l'urbanisme, d'y intégrer bien sûr les mobilités douces et notamment les pistes cyclables* quand cela est possible. Parallèlement nous avons développé les zones 30*, le centre-ville est quasi en zone 30 même d'autres quartiers de la ville de Reims pour favoriser cette cohabitation. » dit Arnaud Robinet, Maire de Reims.

Sur les 8,1 km de coronapistes que le Maire de Reims a cité, il existait des aménagements au préalable sur 2,6 km. Nous avons donc un apport pour la ville de Reims de +5,4 km de pistes cyclables avec la crise sanitaire.

Le type d'aménagement concernant ces coronapistes est comme suit :

- 6,35 km de bande
- 1,6 km de piste
- 0,15 km de marquage



Source des graphiques : MUT'Action

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des rues « coronapistes » et leur aménagement selon les arrêtés de la ville de Reims :

Nom	Type d'aménagement	Marquage/Entretien
Boulevard Lundy	2 x 2 voies existantes. Mise en place de bandes cyclables, suppression d'une voie (sauf entre Aristide Briand et Camille Lenoir). Création d'une piste cyclable sur le trottoir le long du parking Boulingrin (changement de type d'aménagement sur un tronçon particulier).	Redimensionnement des largeurs. Marquage de guidage type chevrons.
Boulevard de la Paix	Boulevard Pasteur et Paix jusqu'à la place Aristide Briand : pistes cyclables sur le trottoir (sauf entre la rue des Augustins et la rue Montlaurent), 3 voies de circulation. Création d'une piste cyclable en décalant le stationnement sur le trottoir entre la rue des Augustins et la rue Gerbert, création de bandes cyclables des 2 côtés entre la rue Eugène Desteuque et Aristide Briand. De la place Gouraud au boulevard de la Paix : bandes cyclables existantes conservées sur tronçon neuf.	Matérialisation des continuités des pistes par des chevrons Rénovation des pistes cyclables en mauvais état déjà existantes.
Rue Gerbert	Rue du lieutenant Herduin et rue Gerbert : pistes cyclables sur le trottoir (sauf entre la rue Gambetta et la rue Ponsardin), 3 voies de circulation. Le long du lycée Saint Jean-Baptiste de La Salle (entre la rue du Barbâtre et la rue Ponsardin) la piste cyclable sur trottoir est supprimée et sera réaménagée à terme en espace planté. La zone entre la rue Ponsardin et le boulevard de la Paix reste inchangée.	Sanctuarisation des pistes cyclables. Végétalisation
Rue du Lieutenant Herduin	Rue du lieutenant Herduin et rue Gerbert : pistes cyclables sur le trottoir (sauf entre la rue Gambetta et la rue Ponsardin), 3 voies de circulation.	Sanctuarisation des pistes cyclables.
Boulevard Pasteur	Les boulevards Pasteur et Paix jusqu'à la place Aristide Briand : pistes cyclables sur le trottoir (sauf entre la rue des Augustins et la rue Montlaurent), 3 voies de circulation. Réalisation d'une bande cyclable sur chaussée entre la rue Gerbert et Montlaurent ,	
Boulevard Henry Vasnier	De la place Gouraud au boulevard de la Paix : bandes cyclables existantes conservées sur tronçon neuf. La bande	La piste en descente sur la place Gouraud, au niveau du premier feu,

	<p>cyclable ne sera pas interrompue au niveau du feu piéton situé 50 m avant le supermarché, mais sera prolongée jusqu'à la place Gouraud en réduisant les largeurs des couloirs de circulation. Un projet de rénovation du boulevard Henry Vasnier est en cours.</p> <p>Du rond-point Farman à la place Gouraud : 2 x 2 voies, mise en place de bandes cyclables de chaque côté, suppression d'une voie de circulation. Création d'un marquage réduisant la largeur circulée sur les voies restantes</p>	<p>sera interrompue pour préserver les voies de circulation</p>
<p>Avenue du Général Giraud/ Avenue Henri Farman</p>	<p>Du rond-point Farman à la place Gouraud : 2 x 2 voies, mise en place de bandes cyclables de chaque côté, suppression d'une voie de circulation. Création d'un marquage réduisant la largeur circulée sur les voies restantes.</p>	<p>La piste en descente sur la place Gouraud, au niveau du premier feu, sera interrompue pour préserver les voies de circulation</p>
<p>Avenue de Paris</p>	<p>De l'avenue d'Épernay à Tinquieux : reprise du marquage provisoire, passage en 2 x 1 voie avec deux bandes cyclables de chaque côté.</p>	<p>Réajustement des bandes cyclables existantes</p>

Source d'infos : arrêtés de la ville de Reims. Schématisation personnelle.

Voici quelques photos des aménagements cyclables temporaires avant leur pérennisation :

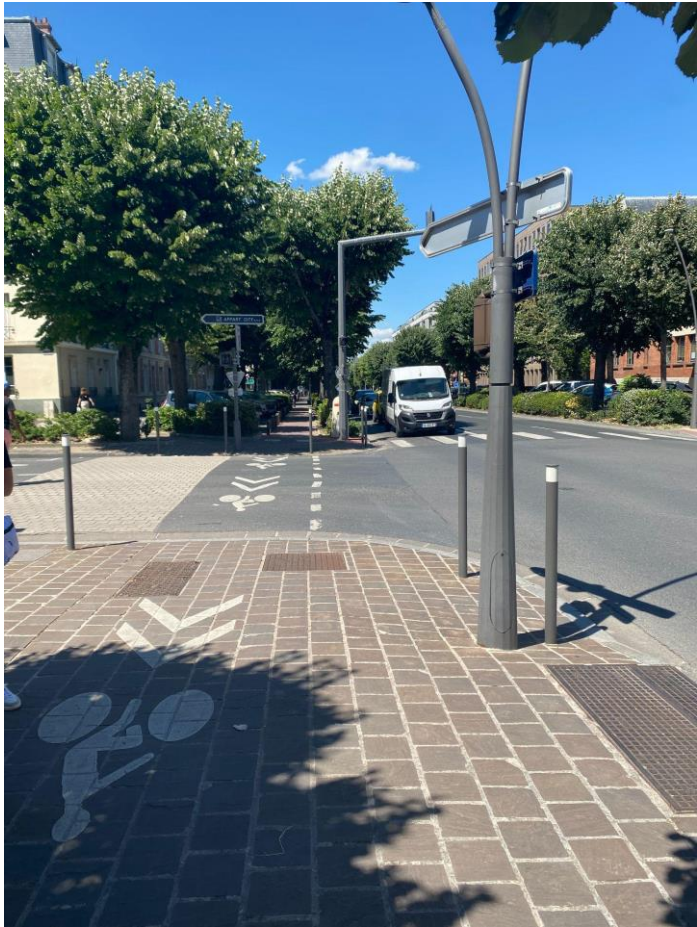




Source des photos : Google Maps

Ci-dessous, des photos des aménagements cyclables pérennisés que j'ai prises lors de notre sortie de terrain du 10/05/2022 :





Source des photos : "prises personnelles

- **La chrono-piétonnisation :**

A l'issue du confinement, la ville de Reims a mis en place une piétonnisation partielle de son centre-ville. Cette opération concerne une quinzaine de rues, mise en œuvre au début du mois de juin est maintenue jusqu'à la fin du mois d'août 2020.

La circulation automobile est restreinte dès le vendredi à 19h jusqu'au dimanche soir, cependant les rues concernées ne sont pas complètement étanches à la circulation, elles sont accessibles pour les véhicules d'urgence, les livraisons et les riverains.

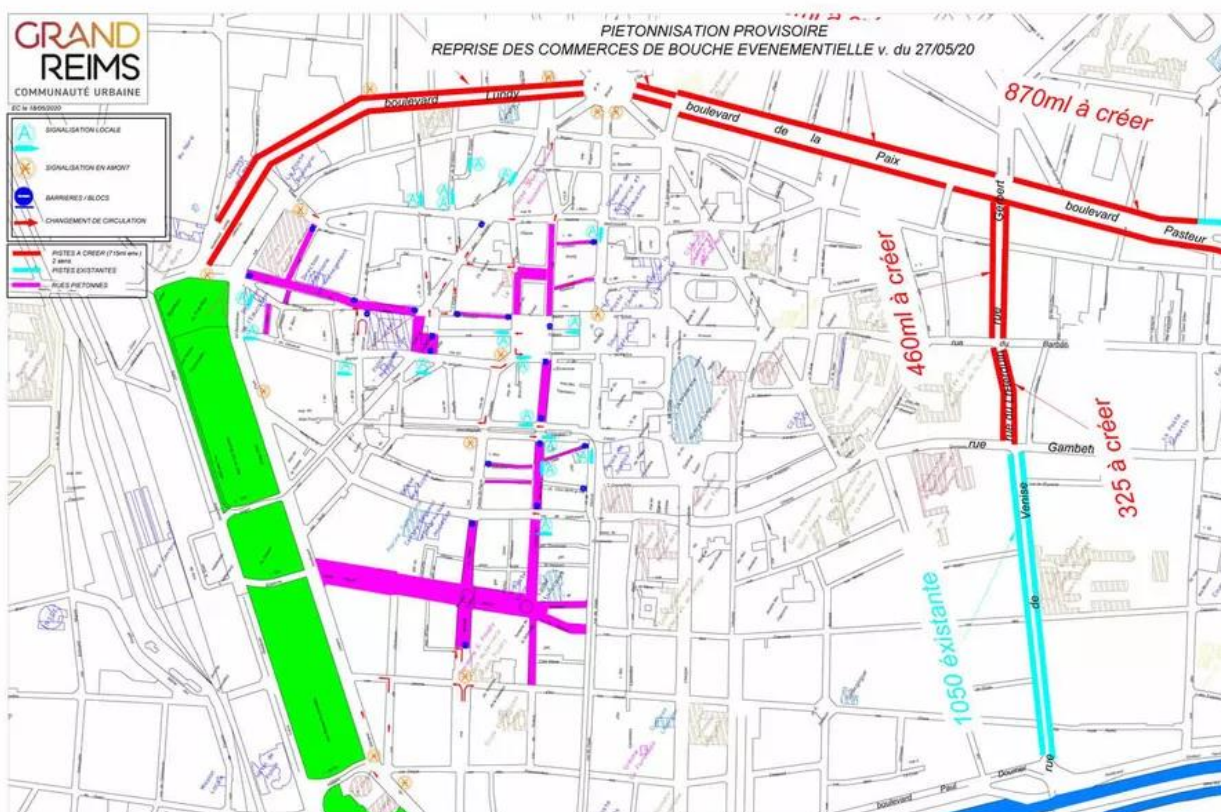
Même si la ville est connue par l'usage excessif de la voiture, les Rémois ont bien vécu et accueilli l'idée de la piétonnisation partielle du centre-ville. De ce fait, des zones piétonnes ont été à nouveau mises en place à partir du 21 mai 2021, du vendredi à 19h au dimanche après la fin du service, parallèlement au dispositif pour les terrasses, sur certains axes du centre-ville.

Au total, une vingtaine de rues sont concernées avec principalement l'ajout de la rue Saint-Maurice dans le dispositif par comparaison avec l'année 2020. Une concertation était faite pour arrêter définitivement le périmètre de la chrono-piétonnisation.

La chrono-piétonnisation du centre-ville a permis de créer une ambiance urbaine et une festivité dans le centre raconte l'Adjointe au Maire : « *En plus avec la chrono-piétonnisation, y avait un petit côté festif pendant le week-end. On avait financé des groupes qui venaient aussi faire de la musique sur les parties piétonnes du parcours. Du coup c'était l'idée de rendre la ville un peu plus agréable au sortir du confinement. On ne l'a pas fait parce que y avait des demandes mais à mon avis ça répondait peut-être à des demandes de la population.* » Adjointe au Maire

Rues concernées par la piétonnisation

Rue de Mars / Rue du Temple / Rue Jovin / Rue Château Porte Mars (1re partie) / Place de l'Hôtel de Ville/Rue de Tambour / Place du Forum (en partie) / Rue Courmeaux / Rue du Luxembourg / Rue de Nanteuil / Rue des Elus / Rue de la Salle / Rue des Chapelains / Rue du Clou dans le Fer (en partie) / Rue Condorcet / Rue de Thillois (en partie) / Place d'Erlon / Rue de l'Etape / Rue Buirette (en partie) / Rue Théodore Dubois / Rue Max Dormoy/Rue Saint-Maurice



Source : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/marne/reims/deconfinement-reims-restaurateurs-se-preparent-extension-leurs-terrasses-1836090.html>

Concernant la rue de l'Etape et la rue Buirette (partie), la circulation automobile est régulée avec des bornes lors de certaines périodes depuis le 8 mars 2012.

- Quelques photos illustrant l'avant et l'après "chrono-piétonnisation" :



Source des photos : "Google Maps/Google images

- Photos prises lors de mes sorties de terrain :



Source des photos : "prises personnelles

4. Les aménagements temporaires liés au Covid à Reims : Démarches de mise en place, concertation, blocage et conflits d'usages.

a) La démarche pour la mise en place de la chrono-piétonnisation :

La chrono-piétonnisation des rues dans le centre-ville de Reims est restée temporaire, la première expérience était un peu prolongée au mois de septembre 2020 car elle a bien été perçue par les habitants surtout qu'il faisait beau.

Au début, faisant un peu avec les moyens du bord, la fermeture des rues était matérialisée par des barrières et puis des blocs de béton, installés les vendredis soir et retirés le dimanche soir ou le lundi matin. Pour des raisons financières et urbanistiques ils ont mis des bornes qui se lèvent automatiquement et qui se baissent par l'action soit d'un bip si vous êtes riverain ou soit en appelant la police qui peut les baisser à distance.

« Ça coutait cher et puis ce n'était pas très esthétique donc là on a mis des bornes sur la rue Buirette et la rue de l'Étape par exemple pour pouvoir les fermer automatiquement et puis facilement quand on voudra reproduire l'opération. Puis aussi rue du Château porte mars qui est juste après la rue de Mars. » Adjointe du Maire

b) La démarche pour la mise en place des coronapistes :

- Choix des tracés des axes :

« Pour beaucoup on y a vraiment réfléchi en Avril/Mai. Honnêtement on n'avait pas du tout prévu de faire des aménagements à court terme enfin ce n'était pas planifié. Déjà en plus on était en début de mandat donc on repart un peu à zéro, on rebat un peu les cartes. On a un peu fait ça pour dire un peu à l'arrache. Sachant que vous vous souvenez on avait été un peu critiqué rue Boulevard de la Paix Donc voilà c'était pas du tout dans les cartons on va dire. » Adjointe au Maire

Le choix des axes des coronapistes émane également de la propre expérience de quelques agents de la cellule des mobilités du Grand Reims en tant que cyclistes d'où ils ont tiré les axes où ils leur semblaient intéressant à développer la pratique du vélo en concertation avec l'association Vél'Oxygène qui eux aussi ont sorti les axes qui leur paraissaient importants.

« Euh bien sûr, on a concerté Vél'Oxygène, qui eux nous ont sorti leurs axes qui leur paraissaient importants. Euh ça fait un peu calque, c'est-à-dire qu'on avait je pense 80/90% de, de cohérence dans ce que, fin dans... On avait fait les mêmes analyses, c'est-à-dire qu'on retombait sur les mêmes axes que ça soit de leur côté ou du nôtre. » Agent 1-Service des mobilités du Grand Reims

Selon l'Agent 1, il pourrait y avoir beaucoup plus d'axes concernés par les aménagements cyclables temporaires à Reims mais techniquement ce n'était pas très faisable, notamment en termes d'emprise

« Je ne vous cache pas qu'il y avait aussi des axes qu'on aurait bien voulu traiter mais qui techniquement étaient trop compliqués, pas possible de les mettre rapidement en place parce que, fin, des problèmes, d'emprise souvent, c'est-à-dire des emprises pas assez larges du tout qui ne permettaient pas de le faire facilement. Donc, voilà, la balance entre de ce qu'on doit faire et ce

qu'on peut faire et finalement voilà, on a tiré... Fin, vous les connaissez les axes, ... ». Agent 1- Services des mobilités Grand Reims

- **Le côté technique de la mise en place :**

Afin de mettre en place les axes des coronapistes, la ville de Reims a suivi les recommandations du CEREMA. Donc tout ce qui concerne la largeur des bandes/pistes cyclables, leurs sens (en unidirectionnel ou bidirectionnel), résulte des fiches techniques du CEREMA, émanant des expérimentations faites avec d'autres villes sur le même sujet.

« Oui alors y a des recommandations, y a pas de lois vraiment, y a des recommandations du CEREMA notamment, ..., qui est un peu notre bible parce que voilà, ..., une bande cyclable c'est telle largeur, enfin préconisation telle largeur, si c'est en unidirectionnel, bidirectionnel, pareil pour les pistes cyclables et puis bien sûr y a une veille juridique à faire là-dessus parce que y a des évolutions quoi. » Agent 1- Services des mobilités Grand Reims

Concernant la signalisation temporaire, des panneaux ont été mis en place pour notifier les nouveaux aménagements aux rémois et même des potelets d'alignement de type K5c pour séparer les cyclistes du trafic motorisé et assurer leur sécurité. Sans oublier le marquage temporaire en jaune au sol pour que les gens comprennent de quoi il s'agit.

« Alors au départ on a fait relativement simple, on a posé des K5c. ... C'est des espèces de potelets, amovibles qu'on met sur la chaussée, rayés rouge et blanc. Donc nous en fait on a tout simplement neutralisé quand y avait deux voies au niveau du marquage axial on a posé des K5c et sur toute la partie gauche on a matérialisé, on a fait du marquage temporaire jaune avec des petits vélos histoire d'indiquer qu'il y avait des vélos. A l'entrée, on a mis bien sûr des panneaux d'entrée et de fin de piste et puis voilà c'est tout ce qu'il y avait. ... donc la mise en œuvre technique c'était relativement simple. » Agent 1- Services des mobilités Grand Reims



Source: "Google Maps

c) Y-avait-il une démarche de concertation dans l'élaboration des coronapistes ?

Selon une Adjointe au Maire, l'initiative de mettre en place des « Non, y avait peut-être des demandes d'habitants mais honnêtement c'est nous qui avons voulu le mettre en place. Voilà on

s'est demandé, on était tous pareil pendant la crise on n'avait pas grand-chose à faire chez nous pendant le confinement donc on se demandait de quelle manière on pouvait essayer de rendre la ville plus agréable au sortir du confinement.

Selon une élue, il y avait une plateforme participative pendant le confinement appelée « **Inventons Reims d'après** » sur lesquels les gens pouvaient écrire leur doléance, et décrire comment ils imaginaient leur ville après la crise sanitaire. Beaucoup de messages reçus exprimaient la volonté de vivre dans une ville avec des mobilités douces, donc il y avait une aspiration pour changer des choses.

D'après elle, cela a permis d'aller sur une trajectoire soutenable pour développer les aménagements cyclables qui partait dans le même sens de ce que les gens souhaitaient et exprimaient.

« Oui ça a permis d'appuyer quand même et puis y'avait ce discours un peu dans les médias aussi, le monde d'après, la France d'après. Ça n'a rien donné pour l'instant mais... » Adjointe au Maire

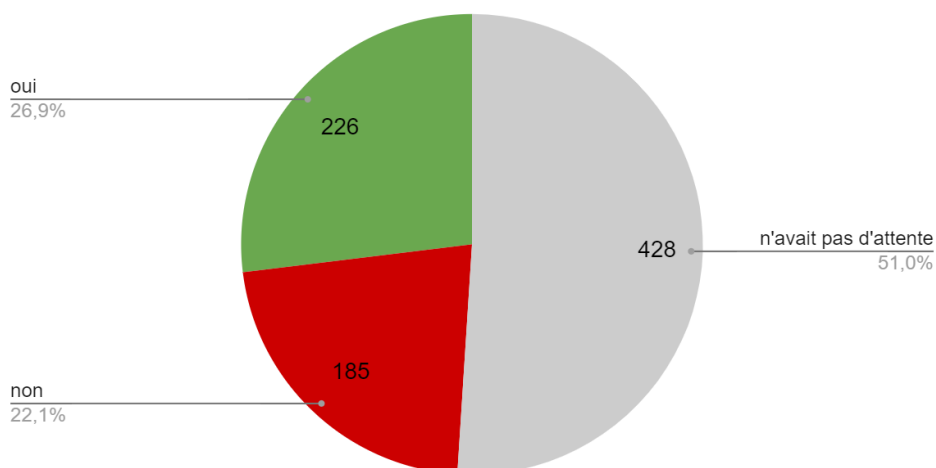
Quant à l'Agent 2 du service des mobilités du Grand Reims, il affirme que concernant le choix des axes et leur mise en place il y avait une concertation qu'entre la ville de Reims, le Grand Reims et l'association Vél'Oxygène et que la participation citoyenne n'a pas eu lieu vu la temporalité des aménagements et le contexte d'urgence de la crise sanitaire.

« Je ne crois pas nan, nan, nan justement là on était dans l'urgence, je crois qu'ils sont partis tout seul avec leur idée et euh voilà. Alors ils ont quand même mis Vél'Oxygène dans la boucle, histoire de se couvrir, mais euh non non pas à ma connaissance en tout cas. Pour moi y'a pas eu de concertation citoyenne hein, pas du tout. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims

Dans le cadre du projet MUT'Action, un questionnaire flash a été réalisé sur place pour demander les avis des usagers sur les aménagements mis en place en réponse à la crise sanitaire.

26% des personnes interrogées ont répondu oui, par contre 51% des personnes étaient neutres et n'avaient aucune attente concernant ces aménagements.

Diriez vous que ces aménagements ont répondu à vos attentes ?



Source : Résultats du questionnaire Flash du projet MUT'Action

d) Y-avait-il des blocages concernant les aménagements cyclables ?

▪ **Blocage dû à la non-participation citoyenne :**

L'adjointe du Maire a mentionné qu'il y a eu des points de blocage sur les aménagements cyclables dès qu'ils ont été mis en place et qu'ils ont eu pas mal de remontée négative essentiellement des automobilistes et puis des commerçants qui avaient peur pour leurs activités, pareil pour la chrono-piétonnisation.

A l'exemple de la rue de Mars qui a fait l'objet d'une chrono-piétonnisation et où il y a une concentration forte des commerces qui à la fois pourraient être intéressés par l'élargissement de leurs terrasses pour accueillir plus de clients et à la fois une crainte pour la clientèle automobiliste qui ne va peut-être pas se rendre sur place donc il y a eu des remontées négative notamment de la part des vitrines de Reims.

« On a eu aussi beaucoup de crainte notamment la rue de Mars une rue assez sensible parce qu'il y a à la fois des commerces, des restaurants qui eux peuvent être intéressés par la chrono-piétonnisation parce qu'on ajoutait à ça la possibilité pour les restaurateurs d'augmenter leur surface de leurs terrasses ce qui est intéressant et en même temps des commerces de bouche qui eux pensent je sais pas si c'est vrai mais que c'est grâce aux automobiliste qui peuvent, que leur clientèle est aussi automobilistes et que du coup si on bloque la rue ils perdent de la clientèle donc voilà y'a des rues dans lesquelles y'a du conflit finalement d'usage et d'intérêt donc on avait un peu des remontées ouais pas forcément positives. » Adjointe du Maire.

D'autres contestations ont été exprimées à cause de quelques aménagements dont un qui a été temporairement supprimé qui est Boulevard de la Paix qui a consisté le dessin des bandes cyclables tout le long même s'il y avait des pistes cyclables à côté. Ce qui a poussé les gens à exprimer leur mécontentement de cet aménagement en disant qu'il ne sert à rien et qu'il crée des embouteillages. Toutefois, cet aménagement a été accompagné d'une rénovation des pistes cyclables sur les côtés avec un revêtement colorié et ils ont mis des chevrons pour permettre de suivre des pistes cyclables, actuellement rénové, il assure une continuité des pistes cyclables sur tout l'axe en continuité avec le Boulevard Lundy d'où passe aussi une coronapiste.

« Y a beaucoup de gens qui ont pensé qu'on était complètement débile et qu'on n'avait pas vu qu'il y avait des pistes cyclables à côté, on l'avait vu mais tout simplement elle était vraiment abimée donc pour des cyclistes c'était aussi de proposer à des gens qui ne pratiquent pas du tout de le faire, donc on s'est dit déjà voilà c'est pas forcément instinctif ensuite c'est abimé donc si il tombe c'est quand même dommage donc voilà on s'est dit faisons une vrai continuité puisque c'est temporaire et le moment où on s'est dit de pérenniser là on s'est dit bah ça n'a pas de sens y'a quand même une piste cyclable qui existe sur le côté on va la rénover et elle servira plus et c'est ce qui est aujourd'hui quand on l'utilise elle est quand même plus agréable. » Adjointe du Maire.

« On a rencontré notamment un problème euh, fin beaucoup de retour, sur le Boulevard de la Paix, parce que Boulevard de la Paix on avait des pistes cyclables et euh, l'association Vél'Oxygène, comme l'exécutif, souhaitait que ça soit visible et qu'on n'avait pas de changement de régime, c'est que quand on arrivait du Boulevard Lundy, ou du Boulevard Pasteur où vous avez des bandes cyclables, ils voulaient pas qu'on remonte sur les pistes cyclables pour redescendre sur la chaussée pour reprendre des bandes cyclables. Donc on a pris parti de dessiner des bandes cyclables tout le long, sachant qu'on avait des pistes cyclables à côté. Alors là, ça a été une catastrophe pour la compréhension des gens parce que : "pourquoi mettre des pistes cyclables et des bandes cyclables et

... fin qui ne servent à rien et qui en plus créent des embouteillages ?" ... Donc on a fini par l'expliquer, y'en a qui comprennent, y'en a qui ne comprennent pas... et puis moi je m'aperçois qu'après quelques mois de mise en place, finalement les gens s'y habituent, c'est comme tout hein.»
Agent 1 -Service des mobilités du Grand Reims

Quelquefois selon l'Agent 1, des gens ont eu l'habitude de vivre dans une ville où il y a beaucoup plus de voitures et qui ne comprennent pas l'utilité des aménagements cyclables parce que tout simplement peut-être ils ne sont pas des usagers du vélo.

« ..., et encore aujourd'hui y'a des gens qui ne comprennent pas, j'avais un monsieur qui me demandait pourquoi on avait mis tant d'aménagements cyclables, combien ça lui coûtait euh au compte tenu valable, qu'il y était, et voilà, le monsieur ne voulait pas comprendre que le, fin, ça c'est mon avis hein mais euh, le tout voiture est terminé quoi. Aujourd'hui voilà, voilà moi j'ai des enfants, je pense à l'avenir, je ne suis pas le seul, et puis on s'aperçoit que ça marche quand même bien quoi. » Agent 1 -Service des mobilités du Grand Reims

- **Blocage technique et financier :**

Pour l'Agent 1 du service des mobilités du Grand Reims, il existe des blocages pas que financiers mais souvent techniques surtout. Généralement c'est à cause de la largeur de quelques rues qui ne permettent pas de faire passer une piste cyclable

« Y a des endroits qui nous bloquent, alors c'est la partie technique où effectivement quand on a des rues qui ne sont pas assez larges, où on va devoir détruire des bâtiments, on essaye, alors là c'est là qu'on, que Vél'Oxygène a son rôle. Nous on essaye de trouver des alternatives, c'est-à-dire, on ne veut pas laisser les vélos, c'est-à-dire que si un moment un, sur tel axe, on ne peut pas passer, on essaye de trouver des contournements qui soient acceptable pour les vélos en attendant d'avoir euh, que la situation se débloque. » Agent 2 - Service des mobilités du Grand Reims

- **Blocage dû au manque de communication :**

« Souvent y a des problèmes de communication. Souvent les gens râlent avant même de savoir. Il faut qu'on communique beaucoup plus sur ce qui se passe. Je m'aperçois dans mon entourage professionnel et personnel, si y a 10 % des gens qui savent à quoi ça sert c'est bien. Je comprends très bien que les gens ne savent pas que ça existe et pourquoi ça existe et je pense qu'on a un gros travail là-dessus. Encore une fois je garde espoir, j'y vais. On tient la barque comme on dit. (Rires). »

Vu le contexte de la crise sanitaire, les aménagements cyclables mis en place n'ont pas été concertée avec la population rémoise. Du jour au lendemain, il y avait des coronapistes tracées en jaune avec des chevrons, visuellement les gens arrivaient à reconnaître ces coronapistes, surtout qu'elles ont bien été médiatisées, mais ne comprenaient pas forcément de quoi il s'agissait.

Donc c'était bien le rôle du Grand Reims pour sensibiliser les gens, les informer et leur expliquer ces aménagements.

e) Y-avait-il des conflits d'usages ? Comment vous avez pu intervenir dessus ?

L'adjointe du Maire avait exprimé lors de l'entretien qu'il y a eu lieu au quotidien à beaucoup de conflits en précisant que ce n'est pas qu'à Reims et que le développement du vélo en France est quand même récent, donc les gens ne sont pas trop habitués aux changements et à la cohabitation de beaucoup de modes de déplacement sur un même espace.

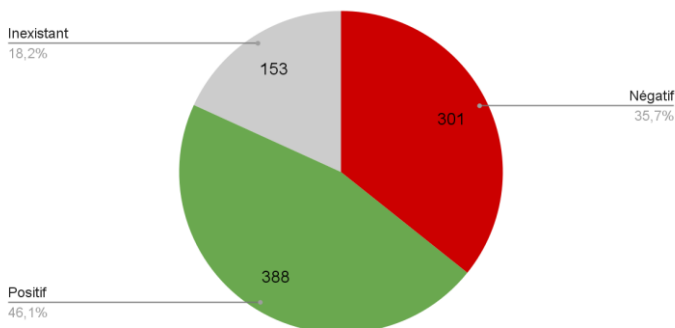
« Le conflit il existe un peu partout, je ne pense pas qu'il soit plus à Reims qu'ailleurs, enfin il y est peut-être un peu plus chez nous parce qu'on a développé la pratique cyclable plus tard que certaines autres villes comme Strasbourg ou Lyon qui sont plus avancées. On n'a pas grand-chose à faire pour y remédier... enfin si je pense qu'on ne communique pas assez. » Adjointe du Maire

Une réunion avait eu lieu avec le service des mobilités du Grand Reims et la direction de la voirie pour savoir comment mieux communiquer sur les conflits d'usages et sur le partage de voiries comme c'était fait pour le SAS vélo. L'idée était que les gens finiront par s'habituer avec l'augmentation de l'usage du vélo à Reims.

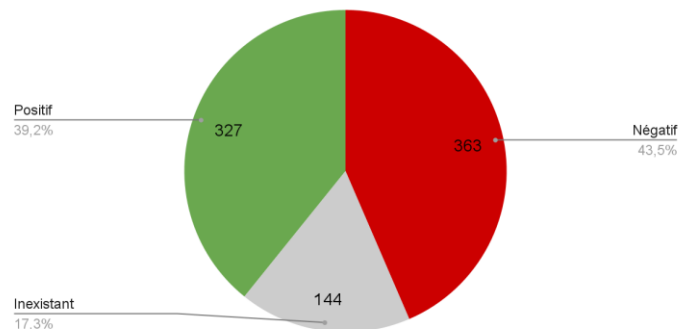
« Mais voilà on avait des tonnes de courrier, et depuis les gens ont je pense appris à le connaître, à le comprendre et à le pratiquer pour certains, donc je pense que ça va mieux mais on n'a pas assez communiqué au moment où on les a mis en place. C'est pareil le SAS vélo y a pleins d'automobilistes qui à mon avis ne savent pas ce que c'est et qui roulent dessus sans même... y a aussi des gens de mauvaise foi mais y a aussi des automobilistes qui je pense ne savent pas du tout ce que c'est, donc on avait mis des pancartes un peu partout dans la ville l'année dernière ou y a deux ans pour préciser ce que c'était le SAS vélo, mais voilà c'était peut-être pas encore assez visible donc on est entrain de se demander comment est-ce qu'on peut mieux communiquer sur le partage de la voirie avec des affiches. » Adjointe du Maire

Selon les résultats du questionnaire Flash, 48% des usagers des aménagements temporaires se sentaient en sécurité routière et 39% ont exprimé qu'il y a une cohésion entre les différents usagers des aménagements

Impact Dispositifs expérimentaux sur Sécurité routière et confort d'utilisation



Impact Dispositifs expérimentaux sur Cohésion entre piétons, cyclistes, automobiliste



Source : Résultats du questionnaire Flash du projet MUT'Action

B. Chapitre II : Quels sont les résultats de l'urbanisme temporaire sur la transition des mobilités et la pratique du vélo ? Et quels changements ces aménagements ont-ils induit dans les manières de faire la ville de Reims ?

1. Reims la ville des voitures : Remarque-t-on une évolution dans la pratique du Vélo ?

a) Reims une ville auparavant conçue pour la voiture :

Une remarque que tout visiteur de la ville de Reims peut porter sur la ville, rien qu'en faisant attention au nombre des parkings existants et l'usage fort de la voiture. Lors des entretiens avec les différents acteurs, ce jugement porté sur la ville se confirmait de plus en plus. Voici quelques extraits d'entretiens illustrant ce constat :

« Voilà, moi j'ai envie de développer le vélo. Petite anecdote, moi quand j'ai commencé y a sept ans j'étais le seul à avoir un vélo à la voirie, d'ailleurs je suis toujours le seul à avoir un vélo, alors que tous mes collègues sont en voiture. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims

« Il y a une quinzaine d'années quand on est arrivé, et c'était mon boulot, donc sur les aménagements d'espaces publics quand on intégrait et proposait des aménagements intégrant les vélos, souvent ils prenaient de la place à la voiture, souvent au stationnement, et on nous disait « il n'y a jamais de vélos, pourquoi vous allez nous enlever 15 places de stationnement voitures alors qu'elles sont présentes, que là il y a nos voitures et qu'on les utilise, pour des vélos qu'il n'y a pas ? ». Et ça c'était extrêmement compliqué à faire comprendre. » Agent 2 - Service des mobilités du Grand Reims

b) La prise en compte récente de la mobilité douce dans les stratégies de développement de Reims :

Le maire de la ville de Reims Arnaud Robinet explique le retard de la ville de Reims au niveau de la pratique du vélo en disant : « Alors, il y avait beaucoup de retard en termes de développement de l'utilisation du vélo à Reims. Pour plusieurs raisons, parfois des volontés politiques, d'ailleurs quelques soient les couleurs politiques qui se sont succédées à Reims, mais également du fait de l'urbanisme de la ville, ville qui a été totalement reconstruite après la première guerre mondiale et donc avec des rues étroites parfois qui ne permettent pas une cohabitation entre vélos et voitures. »

L'Adjointe au Maire affirme que durant leur premier mandat, il n'y avait pas de stratégie pour développer le vélo à Reims. « On n'avait pas été élus en 2014 sur un projet qui disait "on va faire une place plus importante aux cyclistes" clairement, ce n'était d'ailleurs même pas présent dans les campagnes d'autres candidats à l'époque. » dit-elle. En 2016, ils ont refait le PDU où le développement durable a fait un axe fort dans la politique des mobilités de la ville de Reims. La stratégie de la mobilité a été votée au Grand Reims à la fin de l'année 2019.

Selon L'Agent 2 du service des mobilités de Reims, la prise en compte de la question du développement du vélo est très récente, elle existait mais qui n'était pas forcément très visible, identifiable et surtout portée. Cependant, depuis 3 ou 4 ans, Reims a commencé à développer les modes actifs notamment le développement de la pratique du vélo qui est aujourd'hui ancré, porté politiquement, souhaité et volontaire selon elle. Elle fait référence également à la prise en conscience de l'importance du sujet par la population rémoise notamment en liaison avec la question de la transition écologique.

« Ça accompagne aussi j'allais dire l'évolution de l'état d'esprit des gens, l'évolution de la population sur tous ces sujets-là, la transition écologique, le fait que ça percole un peu toute la société, l'acceptation, voilà. Ce qui est clair c'est que pour une ville de 200 000 habitants quasiment, Reims n'a jamais fait partie des premières sur ces sujets-là. Excepté un sujet, sur lequel on a été très mauvais en communication, qu'était les « tourne à droite au feu » puisque dès 2014 on en avait près de 70, ce qui en faisait l'un des endroits les plus développés en France. » dit-elle.

Elle ajouta : « On voit bien que là depuis 18 mois, 2 ans, en termes de fréquentation des aménagements cyclables et des arceaux on voit quand même un gros « boom ».

c) Une volonté des acteurs pour développer le vélo

Lors des entretiens, les acteurs concernés par le développement des mobilités à Reims ont exprimé à maintes reprises leur volonté pour développer l'usage du vélo et accompagner le développement de sa pratique.

« Nous encore une fois on fait un travail de fourmis, il faut savoir être patient. Moi, dès que j'ai le moyen d'injecter un peu de vélos dans Reims, je le fais. Malheureusement y a des grands projets que je ne peux pas faire, je suis les pieds et les mains liés parce que y a plein de problèmes, comme je vous ai dit, que ce soit d'ordre politique ou technique. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims

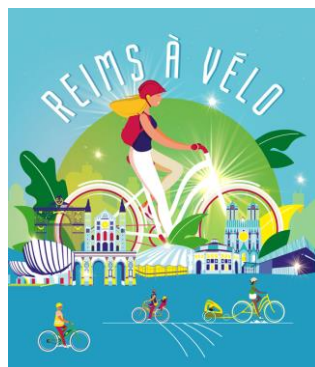
« ...Après moi j'essaie de développer à Reims, comme je vous le disais tout à l'heure, moi je ne peux pas développer tout ce que je veux je ne suis que force de proposition..., j'essaie de défendre cette base là depuis un certain temps. J'y tiens de plus en plus à cœur. C'est un peu mon bébé. Quand je vois des cyclistes qui sont heureux de voir ce qui se passe à Reims ben ça me fait plaisir. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims

« Mais il est vrai que la volonté depuis 2014 avec mon adjointe à l'écologie urbaine a été d'accompagner les différents acteurs, je pense à une association qui s'appelle Vél'Oxygène, qui est une association référente en termes d'utilisateurs de vélos, pour mettre en place un schéma cyclable sur la ville de Reims. » Arnauld Robinet, Maire de la ville de Reims

● Le projet Reims à vélo :

Après le déconfinement, les gens ont constaté que le vélo est une solution de mobilité adaptée à la situation de la crise sanitaire.

Suite à ce constat, les services de l'État, en concertation avec des associations ont organisé un plan d'action national, l'opération "Coup de Pouce Vélo", afin d'encourager la pratique du vélo suite à la sortie de crise.



Reims en faisait partie et a accompagné ce plan en lançant le projet "Reims à vélo" en 2021, qui est un schéma structurant composé de 11 lignes soit plus de 50 km de réseau cyclable qui permettra, à terme, de desservir plus de 75 % de la population rémoise en aménagements vélo.

Il s'agira d'un réseau continu avec des aménagements cyclables efficaces, visant à répondre aux besoins des habitants et à transformer Reims en un véritable territoire cyclable.



Carte du réseau - Reims à vélo - à terme - © ville de Reims

Projet	Aménagements	Objectifs
Reims à vélo	11 lignes de 50 km : → 2 rocales → 9 radiales d'aménagements cyclables	→ Résoudre les « points noirs » de la ville. → Prévoir des connexions avec les établissements d'enseignements supérieurs pour répondre aux besoins des étudiants. → Desservir les zones d'habitat les plus denses (plus de 75 % des habitants pourront bénéficier d'aménagements cyclables) → Permettre d'accéder aux zones d'emplois facilement (CHU, centre-ville, Farman-Pompelle-Croix Blandin...).

● Le Vélotour Reims :

Le Vélotour, événement cyclo-ludique n°1 en France était organisé pour la première fois à Reims, le dimanche 29 août 2021.

Reims a accueilli environ 3 000 participants, des amateurs du vélo dont le programme leur a permis de découvrir Reims le temps d'une balade ludique, en traversant des lieux habituellement fermés au public tout en prenant du bon temps.



d) Développer le vélo entre propositions et décisions : Agents, élus et associations

Le développement du vélo à Reims est sujet à différentes contraintes, entre proposer et décider, d'autres enjeux entrent en action notamment politiquement parlant. Cela ne remet en aucun cas la volonté des décideurs, mais généralement il est difficilement possible de trancher entre ce qui est souhaité ou souhaitable et les priorités des élus pour assurer un bon fonctionnement de tous les services comme a expliqué l'Agent 1 dans ses propos :

« Alors moi à mon niveau je ne fais que proposer, moi je donne mes avis techniques voilà, enfin par rapport à mon expérience, à la réglementation ce qu'on a le droit de faire ou pas. Si vous voulez moi je vais faire une note à ma hiérarchie en leur expliquant le pour, le contre et compagnie et systématiquement c'est eux qui tranchent. Alors, des fois contre mon avis, je ne vous le cache pas. Il y a des fois, ils ne sont pas d'accord parce que politiquement il y a d'autres enjeux et ce n'est pas le moment. Voilà quand y a une piste, même sur des aménagements de voiries, y a des endroits où je vais proposer des bandes cyclables, par exemple, mais il faut supprimer une dizaine de places de stationnement qui est payant. Voilà, demain il est possible que mon élu ne souhaite pas et souhaite conserver le stationnement payant à cet endroit-là parce que y a du commerce à proximité, parce que y a aussi des pressions. Y a des commerçants qui connaissent beaucoup de monde donc voilà moi encore une fois je suis force de proposition. Derrière j'ai aucun pouvoir décisionnaire. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims

Si le blocage n'est pas politique, il peut être aussi au niveau des propositions et de leur exécution car généralement lors de la concertation des services avec l'association Vél'Oxygène, il se peut

qu'il y ait des différences de vision et de réflexion sur le type d'aménagement, surtout quand il s'agit des aménagements de pistes bidirectionnelles comme le précise l'Agent 2 du Grand Reims :

« Même si on n'est pas toujours d'accord avec Vél'Oxygène sur le sujet car ils ne sont pas friands de tous les aménagements double-sens vélos, qu'ils trouvent parfois un peu dangereux... (bon je ne suis pas d'accord avec ça mais c'est un autre sujet). ..., un exemple sur lequel on n'était pas d'accord avec Vél'Oxygène, donc je tiens à l'identifier c'est encore plus intéressant : c'est justement la place des Droits de l'Homme. Place des Droits de l'Homme, Vél'Oxygène ne voulait pas de cet aménagement de pistes bidirectionnelles, donc en continuité sur le trottoir plutôt on va dire, à côté du trottoir, car ça veut dire s'arrêter à chaque branche... » Agent 2 - Service des mobilités du Grand Reims

« C'est compliqué parce que je rencontre Vél'Oxygène, le président et les quelques membres qui viennent sont pour la plupart des cyclistes très aguerris. Ils ont des attentes en tant que cycliste qui ne sont pas les mêmes que le papa et la maman qui vont promener leurs enfants de 8 et 10 ans le week-end. Et ça ils ont dû mal à l'intégrer des fois parce que moi je leur répète souvent « moi je ne travaille pas pour vous mais pour l'ensemble des cyclistes ». Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims

Des différends d'ordre technique pourront avoir aussi lieu selon l'Adjointe du Maire qui a illustré cela par un exemple lors d'une réunion avec Vél'Oxygène : « Par exemple, j'ai le président de Vél'Oxygène lors de réunions de visite ou de terrain, il me disait « pourquoi vous ne faites pas ça, ça c'est facile ». Il avait ses arguments en disant notamment, en parlant du boulevard Saint Marceau. Le petit tronçon qui nous manque là-dessus, on a eu des différends par rapport à ça parce que pour lui y avait un tournant à droite qui ne servait à rien à part faire gagner 7 sec aux automobilistes. Donc, il ne comprenait pas pourquoi on ne mettait pas en place d'aménagements cyclables. Sauf que derrière on fait notre travail c'est-à-dire que nous on a un ingénieur circulation qui a fait des études là-dessus. Il s'est aperçu que si on enlevait le tournant à droite, le carrefour serait saturé et en plus on aurait des remontées de fils au carrefour précédent. » Adjointe du Maire

2. La crise sanitaire : une opportunité pour rattraper les retards et repenser la mobilité ? Une occasion pour développer la pratique du vélo ?

a) Le Covid-19, une occasion pour développer le vélo ?

Pour la mairie de Reims ainsi que le Grand Reims, la crise sanitaire a joué un rôle très important dans l'engagement de la ville dans une trajectoire durable des mobilités, ayant déjà exprimé une volonté de faire des changements là-dessus en s'engageant un peu avant le Covid dans le programme Reims à Vélo. La crise sanitaire a accéléré justement cet engagement et a leur a permis de mettre rapidement un pied dedans.

« Normalement, enfin je n'ai pas de proportions mais il est clair que ça nous a permis de mettre un pied dedans entre guillemets plus rapidement que s'il n'y avait eu la crise sanitaire et qu'on avait ... Je pense qu'on aurait commencé par élaborer un plan... enfin il ne se serait rien passé avant plusieurs mois alors que là ça nous a permis qu'en deux mois, de pouvoir avancer justement. » Adjointe du Maire

L'élue ajouta que les motivations derrière les actions prises étaient essentiellement pour développer le vélo.

« Ouais non c'était développer le vélo clairement. Du coup on a utilisé comme argument la distanciation aussi mais ça nous permettait surtout de développer le vélo oui clairement. » Adjointe du Maire

b) Y-avait-il une évolution du contexte juridique par rapport à la crise sanitaire ?

Les actions prises dans le contexte d'urgence n'ont pas vraiment impacté le contexte juridique selon les acteurs avec qui il y a eu des entretiens. La seule chose qu'ils notifiaient était la souplesse des actions.

« Mais du coup c'étaient plus des recommandations informelles. Oui c'est vrai, tout d'un coup on s'est rendu compte qu'on pouvait faire un peu plus ce qu'on voulait entre guillemets. » Adjointe du Maire.

« Moi je suis plus intervenu si vous voulez sur la partie "mise en place définitive" c'est-à-dire quand on les a basculées du côté provisoire au définitif, donc là bah pour moi pas grands changements. » Agent 2- Service des mobilités du Grand Reims.

c) Comment la ville de Reims et le Grand Reims ont-ils accompagné le développement du vélo ? :

« On leur a aussi évoqué des aides à l'achat pour vélos à assistance électrique et de vélos classiques qui sont en projet et devraient passer au conseil communautaire et au conseil municipal de mars ». Agent 2 – Service des mobilités du Grand Reims

Afin d'accompagner le développement du vélo à Reims, la ville de Reims ainsi que le Grand Reims avaient voté l'aide à l'achat d'un vélo presque un an après la crise, contrairement à d'autres villes comme Villers-Semeuse par exemple, Ardennes Métropole a mis en place une aide dès le confinement.

Les Rémois peuvent bénéficier des deux aides sauf pour un vélo sans assistance électrique où ce n'est possible qu'avec la ville de Reims.

L'élue justifie le retard en disant : *« Oui alors ce n'était pas du tout dans les ... enfin ce n'était pas une proposition de campagne en tout cas, je ne sais pas si le maire et la présidente avaient forcément été favorables à ça. Et puis on a quand même une politique qui .. on n'aime pas dépenser en fonctionnement enfin voilà... on est plutôt bon en investissement et on le fait dès qu'on le peut mais en fonctionnement voilà... on est un peu réticent. Seulement voilà, on a quand même fini par le proposer, enfin voilà Patrick Bedek, le vice-président, lui a pris la mesure sur le grand Reims et moi sur la ville de Reims. On a finalement demandé aux services de travailler dessus. »*

Elle ajouta : *« Je pense qu'il y a eu un petit temps parce que les services ont bossé dessus, ils n'avaient forcément pas que ça à faire... Ils ont fait un travail de Benchmarking pour voir combien avaient financé les autres collectivités, quels étaient les critères. »*

Il y avait même des critères un peu socio-économiques où on ne bénéficie de l'aide que si on a un certain niveau de revenus. Des critères portaient aussi sur le type de vélo en favorisant les vélos à assistance électrique.

« ... Au début les services m'avaient dit « on ne fait que sur les vélos à assistance électrique », moi je souhaitais que pour la ville de Reims, il y ait aussi des vélos normaux, sans assistances électriques parce qu'on peut faire traverser Reims avec un vélo normal sans problèmes, voilà et puis c'est moins cher pour pouvoir financer plus... ». Adjointe du Maire.

Afin de trancher dans les critères à retenir pour bénéficier de son aide, la ville de Reims a fait recours à l'association Vél'Oxygène pour avoir son avis puisque c'est elle qui représente les cyclistes rémois.

d) Y avait-il une réflexion autour de l'intermodalité en associant le vélo et les TC sur le territoire rémois ?

L'Agent 1 du Grand Reims affirme que la multimodalité est pensée par les services de voirie et des mobilités de la métropole depuis quelques années, notamment du côté de la gare. Aujourd'hui avec les nouvelles lois l'intermodalité est de plus en plus prise en compte spécialement pour mettre de la place au vélo.

« Pour l'instant je ne sais pas où ça en est exactement justement on y travaille. Après y'a la gare qui devrait développer du stationnement sécurisé, un peu plus, y'a plein de choses qui vont se mettre en place, justement pour développer cette intermodalité et puis les nouvelles lois font qu'il y a plus d'accélération au niveau des développements des cars, des trains et compagnie où aujourd'hui ils sont obligés de réserver de la place pour les vélos. Même si c'était le cas avant, on voyait que ce n'était pas trop appliqué mais là pareil, ça va mettre un coup de boost à tout ça. » Agent 1- Service des mobilités du Grand Reims

3. Du temporaire au transitoire : Est-ce que la pérennisation des aménagements cyclables à Reims renvoie à une transition positive des mobilités ?

a) Qu'est-ce qui a mené à pérenniser les coronapistes à Reims ?

« Honnêtement on a simplement vu que la grogne commençait à passer un peu, les services étaient quand même attentifs aux embouteillages quand même, on est une ville quand même qui n'a quasiment pas d'embouteillage, on est une des villes les moins embouteillées de France selon je ne sais plus quelle étude, mais voilà on voulait pas non plus créer des bouchons qui ne sont vraiment pas acceptable, et on a bien vu que ça se calmait et que c'était acceptable c'est ce qui nous a permis de les pérenniser si on avait eu des gros blocages et des temps, voilà nous on regarde souvent les temps de passage au feu si il faut 4-5 feux pour pouvoir ensuite passer ça devient compliqué, alors on a vu qu'il n'y avait rien de problématique et donc tout poussait à, voilà on avait commencé en disant que c'était provisoire mais on avait quand même dans un coin de la tête l'idée de les pérenniser donc ce qui fait qu'on a pu le faire c'est qu'on s'est rendu compte qu'on pouvait vivre avec. » Adjointe du Maire.

On comprend donc que le critère essentiel pris en compte par les services concernés de la ville de Reims pour la pérennisation des aménagements cyclables temporaires était la fluidité de la circulation due notamment à l'acceptabilité de ce type d'aménagements par les usagers de la route, automobilistes surtout.

*« Donc c'est vraiment la seule exception, sinon tout le reste a été pérennisé... sans trop de problèmes. ..., bon, on se rend compte qu'il y a quand même **de plus en plus de cyclistes qui les empruntent** et euh... Moi j'ai plein de courriers qui sont, des usagers justement, qui sont satisfaits de ça quoi. Ben ce qui s'est passé à Reims, on est très vite passé du provisoire au définitif. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims.*

Tous les aménagements cyclables temporaires ont été vite pérennisés à l'exception d'un tronçon qui n'était pas supprimé mais plutôt qu'ils ont dû alléger. Pour l'Agent 1 du Grand Reims, les aménagements ont été testés juste avant la sortie du premier confinement jusqu'à fin Août, en conditions réelles, et il s'est aperçu, à travers un suivi basé sur des comptages, effectués par la

ville de Reims et par Vél'Oxygène, et des observations sur terrain, qu'il y avait des augmentations de fréquentations des axes qui étaient empruntés plupart par des vélos.

« Ce qui résulte quand même du fait qu'il y avait quand même plus de, de vélos qui empruntaient ces axes là et donc voilà, donc euh... l'exécutif a voulu frapper fort en disant "bon, on passe en définitif" et donc ça a été mis en place ... » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims.

b) Le processus de la pérennisation des coronapistes :

La pérennisation des aménagements cyclables temporaires à Reims n'a pas fait objet d'une concertation avec l'association Vél'Oxygène, l'exécutif est passé rapidement du provisoire au définitif sous l'accord du Maire qui avait bien accueilli l'idée de la pérennisation. *« Non vu qu'on s'était donné la fin de l'été pour décider c'est ce qu'on s'était dit quand on les a mis en place, voilà on a dû demander au maire à la fin du mois d'août ce qu'il en pensait, lui il a trouvé que c'était plutôt une belle démarche et lui, il voulait pérenniser y'avait rien qui bloquait du point de vue circulation automobile en tout cas. » dit l'Agent 1 du service des mobilités du Grand Reims.*

c) Quelles réactions vis-à-vis de la pérennisation des coronapistes ?

La décision de la pérennisation n'a pas été beaucoup critiquée, il y avait quand-même des gens qui ont salué cette initiative vu qu'elle permet d'assurer la continuité de quelques pistes déjà existantes.

« Je vois des courriers de remerciements qu'on a eu, qui est rare dans notre métier, mais voilà des gens qui nous disent « enfin on a des vraies continuités ». Je pense c'est ce qui manquait. Je vous disais avant on travaillait ponctuellement on n'avait pas de vraie continuité. Là aujourd'hui, on commence à avoir de vraies lignes d'un point A à un point B sans interruption, ou quasi, et ça on le voit bien les gens sont très contents quoi. Donc oui oui je pense effectivement que c'est utile. Alors là c'est mon avis personnel mais je pense qu'on doit aujourd'hui, on n'a plus le choix. » Agent 1 - Service des mobilités du Grand Reims.

4. Quels changements les actions de l'urbanisme temporaire, notamment celles liées au Covid, ont-elles engendré dans les manières de faire la ville de Reims ? Est-ce que l'expérimentation serait l'une des nouvelles méthodes de la planification urbaine à Reims ?

a) Quels sont les déterminants qui ont orienté les choix pour des actions de l'urbanisme temporaire à Reims ?

Suivant la définition de l'urbanisme tactique, dont les interventions d'aménagement émanent de la volonté des habitants avec l'accord ou pas des élus, les actions menées dans le cadre de la crise sanitaire à Reims sont qualifiées d'urbanisme temporaire tout simplement puisque à Reims on n'a pas procédé à une concertation citoyenne.

L'Adjointe du Maire explique le contexte qui les a menés à entreprendre des actions d'urbanisme temporaire : *« Bah c'est vrai que y avait la particularité d'être vraiment au lendemain des élections. On était là, on avait été élu, on avait trop envie d'agir. Le contexte était compliqué donc c'était l'idée d'accélérer les choses et mettre en application déjà quelque chose qu'on a déjà envie de*

faire, profiter de la crise pour finalement accélérer. ... On avait quand même pendant la crise, tout le monde qui nous parlait du monde d'après. C'était une manière de dire commençons dès maintenant, essayons, voir ce que ça donne. » Adjointe du Maire.

Pareil pour la chrono-piétonisation, qui était un argument de campagne du maire et grâce à la crise sanitaire, la Mairie a pu légitimer cette action.

L'Agent 1 dit que le coronavirus était comme un cadeau pour les gens pour mettre en place les aménagements cyclables, et que le vélo était la meilleure solution par mesure de sécurité et de distanciation, surtout que les gens ont commencé à éviter les transports en commun par peur de contamination par le virus.

« Nous on avait, je ne veux pas dire une épée au-dessus de la tête mais Vél'Oxygène qui nous poussait quand même depuis longtemps, notamment je pense à l'axe Farman. L'axe Farman on a quand même le Cerema, où y'a beaucoup de gens qui y travaillent, notamment des gens qui viennent à vélos, qui se plaignaient, fin nous, c'étaient des problèmes qui étaient bien identifiés où effectivement ils souhaitaient des axes comme Farman alors on s'est dit c'est le moment ou jamais quoi, il faut y aller. » L'Agent 1- Service des mobilités du Grand Reims.

Ce qui a encouragé la ville de Reims à mettre en place des aménagements temporaires, était la pression exercée par Vél'Oxygène car les acteurs politiques avaient peur que cela ne fonctionne pas et qu'il y ait des impacts sur la fluidité de la circulation.

« Donc oui je disais, c'est le genre d'aménagements, nous on avait prévu de le faire, mais on savait déjà d'avance que c'était compliqué, très chargé en VL notamment, et je pense que les politiques avaient quand même peur de ça, de mettre en place des aménagements et que, qu'on se fasse assassiner parce qu'il y aurait trop d'embouteillages et compagnie. Donc là, le fait qu'il n'y ait plus de voitures quasiment, on s'est dit c'est l'occasion on y va, on y va on teste et puis euh et puis on verra bien quoi et au final ça ne se passe pas trop mal. » L'Agent 1- Service des mobilités du Grand Reims.

b) Est-ce que l'expérimentation faite à la suite de la crise sanitaire est soutenable ? Pourrait-elle être généralisée dans des futurs projets ?

La crise sanitaire a montré qu'on peut faire nos villes autrement, en testant d'abord les aménagements et les pérennisant s'ils permettront d'atteindre les objectifs visés du projet.

L'Adjointe au Maire a confirmé que cela permet d'avancer en se donnant une porte de sortie quand c'est compliqué et que l'expérience de Reims a montré que la ville est devenue très volontariste. Elle accueille de même l'idée de partir sur des actions pareilles de temps en temps puisque c'était une expérience réussie.

« Bah vu qu'on la fait ça légitime les actions à venir c'est-à-dire je pense que les gens se sont dit ah oui on est passé d'un coup à une ville hyper volontariste dans la manière alors qu'on a fait quelque kilomètres c'est pas non plus, et j'ai l'impression qu'on peut capitaliser énormément là-dessus alors maintenant il faut que ça suive d'où un vrai schéma cyclable à l'échelle de Reims et faut qu'on avance, mais tout d'un coup ça a été vraiment une action très positive pour nous parce qu'on passait pour une ville volontariste en la matière ce qui n'était pas forcément le cas avant, on avait quand même déjà fait des aménagements cyclable dans le passé mais voilà c'est marquant et je pense que c'est bien d'avoir des actions marquantes de temps en temps, c'est ancré dans les esprits qu'on peut évoluer sur ces questions. » Adjointe du Maire.

Elle confirme que cette nouvelle expérience leur a permis de penser à continuer d'entreprendre des actions de l'urbanisme temporaire : « On pourrait avoir cette idée-là de mettre en place et voir un petit peu si ça fonctionne. On avait tendance à faire les choses un peu en tremblant en se disant « ohlala » et on s'est rendu compte que voilà ben on l'a fait, l'a assumé et on a pu le pérenniser. Ça nous a un peu renforcé dans l'idée de tester. Ce n'était pas du tout une pratique, une habitude de notre collectivité avant de faire ça. Et du coup on s'est rendu compte qu'il n'y a pas mort d'homme donc on pouvait continuer. » Adjointe au Maire.

L'Agent 1 du Grand Reims a répondu sur le fait d'intégrer les actions de l'urbanisme temporaire dans les documents de planification qu'il serait mieux de mener des réflexions en dehors des documents et avancer sur la volonté publique parce que généralement les documents sont rarement consultés et y'en a qui ne servent à rien selon lui.

« Alors oui ça pourrait, alors moi je ne suis pas forcément toujours en phase des documents de planification, c'est pour se donner bonne conscience mais ils sont souvent rangés dans les tiroirs assez facilement on en a beaucoup qui sont obligatoires qu'on doit faire mais je suis désolé le PDU personne ne le lit et pas les élus non plus, je n'ai pas ça sur mon tableau de bord et personne ne l'a, donc il faut avancer plus sur de la volonté politique et fixer des objectifs qui ne soient pas dans des documents de planification mais qui soit politiques, qu'on expose à la population comme ça elle sait qu'on doit avancer sur ces sujets et qu'on est attendu au tournant plutôt que des documents fait en interne et qui servent à rien. » L'Agent 1- Service des mobilités du Grand Reims.

c) Qu'est ce qui a changé au processus par rapport aux projets habituels ?

Pour l'Adjointe au Maire, il a toujours paru complexe d'effectuer des opérations d'aménagements alors qu'en vérité lors de la crise il s'est avéré qu'on peut agir rapidement sur quelques questions.

« Là comme le principe même c'était de faire ça rapidement et provisoirement, c'est ça qui était assez génial ça a permis de nous prouver aussi qu'on pouvait créer des aménagements, en les décidant et en les faisant en un mois quoi. » Adjointe du Maire.

Elle voit que ces interventions ont contribué au changement de quelques pratiques des habitants de Reims en disant : *« Ça aussi c'était une manière de montrer ce que pouvait être la ville enfin certaines rues sans circulation automobile donc ça participait aussi cette idée d'essayer d'habituer les gens et profiter de la crise pour changer quelques pratiques. »*

Quant à l'Agent 1, il voit que la particularité de cette méthode d'intervention est le fait de trancher quand il y a beaucoup de débats autour d'un sujet : *« ... Mais je pense, ça permet de trancher quand y a vraiment des débats, quand y en a un qui dit blanc et l'autre dit noir, ben on sert la main et on met en place et puis on en parle dans quelques mois. Par contre, c'est à double tranchant, c'est-à-dire que si on veut mettre un aménagement en place et que ça ne marche pas là on pourra plus le mettre en place clairement. ... Mais ça permet de trancher et d'aller au fond des choses parce qu'y a des aménagements qui ont été mis en place qui suscitent débat encore aujourd'hui malgré que ça fasse plusieurs années qu'ils sont en place. » L'Agent 1- Service des mobilités du Grand Reims.*

Conclusion

C. Tableau comparatif des résultats obtenus dans les 3 terrains du projet MUT'Action :

	Mulhouse	Nancy	Reims
La qualité des relations entre acteurs (Elus/Agents / associatifs)	<ul style="list-style-type: none"> • Des relations souvent marquées par des tensions, de rapports de force et d'évitements . • Prédominance de la parole de l'élu qui est souvent à l'encontre de celle des techniciens. 	<ul style="list-style-type: none"> • Des relations plus harmonieuses • Une méconnaissance mutuelle des méthodes et des fonctions entre les différents acteurs. • Défiance techniciens/associations 	<ul style="list-style-type: none"> • Des relations harmonieuses • Présence de la concertation entre les différentes sphères d'acteurs. • Différends (Association/Elus) ou (Association/Agents) sur la partie technique mais réglés grâce à la communication entre eux.
La concertation menée pour la réalisation des aménagements cyclables temporaires	<ul style="list-style-type: none"> • Une concertation en 2020 quasiment nulle, marquée par l'élimination de l'association CADRes. • Le Covid pour plusieurs acteurs locaux / associatifs : un prétexte de la municipalité 	<ul style="list-style-type: none"> • La concertation jugée satisfaisante. • Des ateliers ont été organisés régulièrement, auxquelles le grand public et les associations étaient conviées. • La mise à disposition de la municipalité de différents outils et méthodes de concertation (plateformes internet plus qualitatives, 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de concertation citoyenne en 2020. • Concertation faite avec Vél'Oxygène, qui entre guillemets, représente les cyclistes à Reims. • Des réclamations et blocages ont eu lieu faute de compréhension des aménagements.

	<p>pour ne pas ouvrir les débats.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une consultation citoyenne menée par l'APC non employée par la municipalité et les services techniques. 	nouvelles instances de rencontres.)	
Les perspectives d'amélioration des aménagements cyclables temporaires	<ul style="list-style-type: none"> • Des critiques pour les aménagements pour le manque de cohérence et de sécurité. • Des incohérences souvent à l'origine de conflits entre automobilistes et cyclistes, • Des conflits suite à la chronopiétonisation générés par les commerçants. • Une amélioration de la situation de concertation en 2021 avec la multiplication des 	<ul style="list-style-type: none"> • Non-utilisation de certains aménagements cyclables temporaires car parfois dangereux. • Signalisation et marquage jugés de qualité satisfaisante. 	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression d'un aménagement temporaire qui a été critiqué. • Des conflits d'usage repérés tout au début de la mise en place des aménagements émanant surtout des changements des pratiques des usagers. • Pérennisation de tous les aménagements contrairement à Mulhouse et Nancy.

	comités pilotage vélo, au sein desquels les associations sont écoutées par les techniciens.		
L'augmentation de la part modale du vélo : quel rôle des aménagements cyclables temporaires ?	<ul style="list-style-type: none"> ● Investissement dans une flotte de 500 vélos à assistance électrique. ● Proposition de certains acteurs associatifs des réparations et des entretiens de vélo à des coûts avantageux. ● L'augmentation de la part modale du vélo à Mulhouse 	<ul style="list-style-type: none"> ● Déploiement des stratégies pour encourager la pratique du vélo par certains acteurs locaux : des tarifs réduits pour la boutique de location de vélo La Maison du vélo). ● Augmentation du nombre de cyclistes en ville mais qui n'est pas imputable à la mise en place des aménagements cyclables temporaires 	<ul style="list-style-type: none"> ● Mise en place de deux aides pour l'achat de vélos, une au niveau de la ville de Reims et l'autre au niveau du Grand Reims. ● Les efforts fournis pour accompagner le développement du vélo restent faibles par rapport à Mulhouse et Nancy.

En comparant les 3 villes : Mulhouse, Nancy et Reims, nous remarquons qu'il y a de nombreuses similitudes dans la conception et la mise en place des aménagements cyclables temporaires à Mulhouse et Nancy. Bien que la concertation en 2020 dans les deux villes a été satisfaisante, une grande majorité des aménagements ont été déposés et n'ont pas réalisé un succès. Contrairement à Reims, où il n'y avait pas une concertation citoyenne mais plutôt une concertation avec l'association Vél'Oxygène, tous les aménagements ont été pérennisés.

D. Bilan : retours sur le stage

Ce stage a marqué mon parcours universitaire ainsi que professionnel, en me permettant de travailler dans un domaine qui me tient à cœur et sur lequel j'aimerais bien avancer dans ma carrière professionnelle.

J'ai pu grâce au projet MUT'Action découvrir et approfondir mes connaissances sur les notions de « l'urbanisme tactique » et « l'urbanisme temporaire » et travailler professionnellement sur un sujet de mobilité pour la première fois.

Ce stage m'a confirmé, de mon propre point de vue, que l'urbanisme tactique est une façon très favorable pour la conception de nos villes de demain et pour le rattrapage des retards sur pas mal de sujets. Nous pouvons redessiner nos villes avec un peu de moyens mais avec beaucoup de concertation pour avoir moins de critiques, nous pouvons également redonner un nouveau souffle et une nouvelle vocation pour nos villes grâce à ce type d'interventions d'aménagements.

Pour moi, la crise sanitaire était une véritable évaluation pour notre capacité d'innovation et de réflexion, sous pression, pour créer une porte d'évacuation en urgence pour pouvoir survivre. Elle a eu des impacts positifs sur notre vie quotidienne, que j'ai remarqué d'ailleurs dans mon entourage, y compris moi-même, notamment concernant le développement durable et la transition écologique. Aujourd'hui, les gens se mettent de plus en plus sur la trajectoire soutenable du développement durable et s'intéressent plus aux questions environnementales et aux problématiques de la résilience urbaine. Cette prise en conscience de ces sujets-là a augmenté et est devenue tendance surtout pendant et après la crise sanitaire.

Ce stage m'a permis de développer plusieurs réflexions sur la transition écologique et aussi de me confirmer mes idéologies et ma perception pour l'espace urbain, que j'imagine avec plus de mobilité active développée, un espace durable, multimodal et serein avec moins de conflits d'usage où chacun se déplace tranquillement en ayant conscience du partage de la voirie.

Durant cette expérience, j'ai soulevé plusieurs points positifs sur le plan personnel ainsi que professionnel, ce stage m'a permis :

- De développer mes capacités d'observation, d'analyse et de synthèse.
- L'auto-apprentissage de nouveaux logiciels : SketchUp, Adobe Illustrator, InDesign
- De se débrouiller pour trouver une solution et des alternatives à chaque blocage.
- D'acquérir de nouvelles compétences au niveau des méthodes de réalisation des entretiens
- La persévérance
- Le partage de l'information et le travail en équipe.
- Dialoguer avec de nombreux types d'acteurs

Si j'aurai des points à améliorer concernant le dérouler de mon stage, qui sont en gros minimes, mais qui méritent quand même d'être mentionnés :

- Plus de cohérence et de communication sur les 3 terrains du projet : le travail sur les 3 villes était décalé pour des raisons, Mulhouse était la première ville qui a fini son travail mais nous avons réalisé que le travail qui a été fait a pris en compte les spécificités propres à leur terrain d'études et donc nous étions obligés de faire des modifications sur plusieurs choses dans nos fiches-Actions pour avoir un travail cohérent au final.
- Une charge équilibrée entre les 3 terrains notamment en termes de missions vu l'effectif des personnes travaillant sur chaque terrain par exemple pour Mulhouse il y

avait 5 personnes qui ont travaillé sur les fiches-Actions contrairement à Reims et Nancy où nous étions que 2 personnes, mais finalement on a eu un peu de renfort à la fin de ma période de stage.

- Il était préférable de réaliser les sorties de terrain dans les 3 villes au début du recrutement des stagiaires pour partir sur les mêmes bases d'analyse dès le départ.

Bibliographie

Rapports et thèses :

- Pour la solidarité, 2020, Urbanisme temporaire enjeux et perspectives, Septembre 2020, consultable en ligne : https://www.pourlasolidarite.eu/sites/default/files/publications/files/na_2020_ess_urbanisme_temporaire.pdf
- Université Paris Est, 2010, Aménagements piétons provisoires : Eléments d'analyse du guide, Septembre 2010, consultable en ligne : https://pastel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/554200/filename/Les_nouveaux_rythmes_collectifs.pdf
- Cerema, 2020, Aménagements piétons provisoires : Eléments d'analyse du guide, Octobre 2020, consultable en ligne : <https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/11/rapport-amenagements-pietons-provisoires-publication.pdf>
- A'urba, 2020, L'urbanisme tactique- Regard sur l'espace public-Aménager par l'expérimentation, Septembre 2020, consultable en ligne : https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2020/10/aurbaAEP_urbanisme-tactique.pdf
- Revue GMP, 2020, Impact du Covid 19 sur le pilotage des politiques locales : Quelles solutions pour quelles problématiques ? Consultable en ligne : <http://gmp-revue.org/wp-content/uploads/2021/07/Revue-GMP-special-covid-19-9-Carassus-LeblongMascllet.pdf>

Webographie :

- Définitions du mot « coronapiste », <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/coronapiste> Consulté le 13 Juillet 2022
- La Résilience Urbaine, <https://unhabitat.org/fr/node/3774> Consulté le 19 juillet 2022
- Définition et enjeux de la piétonisation <https://velco.tech/fr/pietonnisation-definition-enjeux/> Consulté le 09 Aout 2022
- La Piétonisation, <https://www.securite-routiere-az.fr/p/pietonnisation/> Consulté le 02 Juillet 2022

Annexes



Communiqué
Service presse et relations médias
presse@reims.fr - [espace presse](#)
03 26 77 77 40

Les pistes cyclables temporaires se transforment.

Reims, 22 juillet 2020. Les travaux pour rendre transformer les « coronapistes » et améliorer les pistes cyclables déjà existantes commenceront la semaine du 27 juillet pour se terminer fin août, selon les conditions météorologiques. Priorité est donnée à l'axe Lundy, Paix, Pasteur, Farman.

Les comptages réalisés depuis le déconfinement ont montré une progression du nombre de vélos sur les « coronapistes » et les pistes cyclables existantes. Les chiffres oscillent entre plus 30 et plus 70% selon les axes. Le maire de Reims a donc décidé de maintenir le principe d'un aménagement cyclable tout en tenant compte des améliorations à mettre en œuvre pour permettre la cohabitation de tous les modes de transports.

Ce qui est prévu :

Avenue de Paris (de l'Avenue d'Epemay à Tinquieux) :

Les bandes cyclables, déjà existantes dans les deux sens, seront réajustées dans des proportions qui permettent l'écoulement du trafic et le passage des convois exceptionnels (c'est un itinéraire officiel pour ces convois).

Axe Marchandeaup – Venise – Gerbert – Herduin :

Sur l'axe Marchandeaup, déjà équipé, toutes les bandes seront retracées.

Sur le pont de Venise les SAS Vélo seront plus généreux.

La rue de Venise reste inchangée.

Pour Herduin et Gerbert, la réfection des tapis, prévue de longue date, permettra de sanctuariser les bandes cyclables. La bande cyclable le long du lycée Saint-Jean-Baptiste de la Saïlle, va être, dans la mesure du possible, végétalisée (étude en cours).

Les flux de circulation pour permettre la continuité sur le boulevard Saint Marceaux, et ainsi terminer la ceinture qui rejoint Carteret, puis Jamin sont encore à l'étude.

Du rond-point Farman à la Place Gouraud :

Avec la mise en place de bandes cyclables réglementaires de chaque côté, les flux de circulation sont préservés. La piste en descente sur la place Gouraud, au niveau du premier feu, sera interrompue pour préserver les voies de circulation et fluidifier celle-ci.

De la place Gouraud au boulevard de la Paix :

Les bandes cyclables étaient existantes et sont conservées, y compris sur le tronçon neuf du Bd Henry Vassier. Le tronçon restant à rénover de ce boulevard sera réalisé l'année prochaine.

Boulevard de la Paix jusqu'à la Place Aristide Briand :

Toutes les pistes cyclables, aujourd'hui en mauvais état, seront rénovées ponctuellement, le morceau manquant entre les rues des Augustins et Gerbert sera créé.

Pour les intersections des pistes avec des axes (comme par exemple, la rue de L'Isle), la continuité des pistes sera matérialisée par des chevrons.

Boulevard Lundy :

Le principe des bandes cyclables est maintenu avec un redimensionnement des largeurs. Le tronçon entre la place Aristide Briand et la rue Camille Lenoir disposera de marquage de guidage type chevrons.

Pour la partie du boulevard vers la place de la République, qui était une difficulté, une piste cyclable sera créée sur le trottoir le long du parking Boulingrin. Elle permettra, dans le sens Lundy vers République de laisser deux files de circulation et ainsi réduire les ralentissements aux heures de pointe.

À terme, dans le cadre de l'apaisement de la place République, le boulevard Lundy sera repensé en matière de gestion des flux de circulation.

Comment cela va se dérouler ?

- Les boulevards pourront être fermés pour une durée maximale d'une heure suivant l'avancement des travaux ;
- Les marquages se feront de nuit sur certains axes
- Le stationnement sera interdit selon l'avancement des travaux ;
- Les pistes cyclables seront provisoirement supprimées au droit des travaux ;
- Le cheminement des piétons ainsi que l'accessibilité des secours seront maintenus ;
- Les services de la collecte des déchets seront également maintenus.

Des nuisances sonores seront à prévoir lors de ces travaux. Néanmoins, tout sera mis en œuvre afin de réduire au maximum les gênes occasionnées.

www.reims.fr

Article 1 : À compter du 04/05/2020 jusqu'au 31/08/2020, **AVENUE HENRI FARMAN jusqu'à la place du Général Gouraud**, ainsi que tout le long des travaux est soumise aux prescriptions définies ci-dessous :

- Le cheminement des piétons est maintenu et protégé tout le long des nouvelles dispositions de circulation.
- L'accessibilité des secours et des services est maintenue.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, est interdite aux véhicules motorisés.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, sera transformée en piste cyclable temporaire.

Article 1 : À compter du 04/05/2020 jusqu'au 31/08/2020, **BOULEVARD DE LA PAIX**, ainsi que tout le long des travaux est soumise aux prescriptions définies ci-dessous :

- Le cheminement des piétons est maintenu et protégé tout le long des nouvelles dispositions de circulation.
- L'accessibilité des secours et des services est maintenue.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, est interdite aux véhicules motorisés.
- Une mise en double sens de circulation de la rue est instaurée sur 2 voies (2x1voie).
- La voie de droite, dans chaque sens de circulation, sera transformée en piste cyclable temporaire.

Article 1 : À compter du 04/05/2020 jusqu'au 31/08/2020, **RUE DU LIEUTENANT HERDUIN**, ainsi que tout le long des travaux est soumise aux prescriptions définies ci-dessous :

- Le cheminement des piétons est maintenu et protégé tout le long des nouvelles dispositions de circulation.
- L'accessibilité des secours et des services est maintenue.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, est interdite aux véhicules motorisés.
- Une mise en double sens de circulation de la rue est instaurée sur 2 voies (2x1 voie).
- La voie de droite, dans chaque sens de circulation, sera transformée en piste cyclable temporaire.

Article 1 : À compter du 04/05/2020 jusqu'au 31/08/2020, **AVENUE HENRI FARMAN jusqu'à la place du Général Gouraud**, ainsi que tout le long des travaux est soumise aux prescriptions définies ci-dessous :

- Le cheminement des piétons est maintenu et protégé tout le long des nouvelles dispositions de circulation.
- L'accessibilité des secours et des services est maintenue.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, est interdite aux véhicules motorisés.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, sera transformée en piste cyclable temporaire.

Article 1 : À compter du 04/05/2020 jusqu'au 31/08/2020, **AVENUE DE PARIS dans les deux sens de circulation**, ainsi que tout le long des travaux est soumise aux prescriptions définies ci-dessous :

- Le cheminement des piétons est maintenu et protégé tout le long des nouvelles dispositions de circulation.
- L'accessibilité des secours et des services est maintenue.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, est interdite aux véhicules motorisés.
- La voie de circulation de droite, dans chaque sens de circulation, sera transformée en piste cyclable temporaire.

Article 1 : À compter du 15/07/2020 jusqu'au 31/07/2020, **30 BOULEVARD DU VAL DE VESLE**, ainsi que tout le long des travaux est soumise aux prescriptions définies ci-dessous :

- Travaux sur trottoir côté pair.
- Le cheminement des piétons est maintenu et protégé tout le long des travaux.
- L'accessibilité des secours et des services est maintenue.
- La vitesse maximale est fixée à 30,00km/h .
- Le stationnement des véhicules est interdit des deux côtés sauf véhicule(s) frappé(s) du logo de l'entreprise pour les besoins des dits travaux.
- La piste cyclable est supprimé(e) au droit du chantier.

Guide d'entretien – acteurs

Projet « MUT'Action »

Destinataires

Ce questionnaire est à destination des acteurs institutionnels (services de la ville), élus locaux, associations, acteurs publics (agence d'urbanisme) et privés (opérateurs de transport, bureaux d'étude).

La liste des acteurs avec qui nous souhaitons nous entretenir est disponible sur le drive du projet : (<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1PDOiIxt6F-cVCPI-gg5szNzK92pM8gK/edit#gid=1337792121>).

Démarche

L'objectif de l'entretien est de nous permettre **une meilleure compréhension des mécanismes de construction des actions d'urbanisme tactiques menées suite à la crise sanitaire.**

Ces entretiens semi-directifs ont vocation à **laisser l'enquêté s'installer dans une position de narration, et à limiter au maximum l'intervention des enquêteurs.**

Ce questionnaire constitue une base pour les entretiens, il se doit d'être adapté en fonction des personnes enquêtées.

L'idéal serait de recueillir le consentement de l'enquêté pour **enregistrer l'entretien** afin de permettre une retranscription la plus fidèle possible de l'échange.

Les grilles d'informations proposées dans chacune des parties ci-dessous permettront, à ceux qui souhaitent les utiliser durant l'échange, de cocher au fur et à mesure de l'entretien les informations données par l'interlocuteur.

Préambule pour les personnes enquêtées

Nous menons cet entretien dans le cadre du programme de recherche « MUT'Action ». L'objectif du projet est de mieux comprendre comment les actions d'urbanisme se sont développées depuis le début de la crise sanitaire et si elles ont conduit à des évolutions de pratiques en matière de mobilités.

Présentation de l'enquêteur : qui nous sommes et notre implication dans le projet.

Partie 1 : présentation de la personne enquêtée

Question principale : Pourriez-vous nous présenter votre parcours, vos fonctions et les missions que vous exercez dans votre structure ?

Informations souhaitées :

Parcours	
Fonction	
Ancienneté dans la structure	
Missions	
Périmètre d'action	

Interlocuteurs privilégiés	
----------------------------	--

N. B : Proposer des relances si besoin afin d'obtenir des informations manquantes.

Partie 2 : présentation des actions menées

Question principale : Avez-vous participé au développement d'actions en faveur de la mobilité en réponse à la crise sanitaire ?

Informations souhaitées :

Initiateur de ces actions	
Rôle de votre structure	
Autres acteurs impliqués	
Modes de déplacement concernés	
Temps pour réaliser ces aménagements	
Date de mise en place	
Lieux où elles ont été réalisés	

N. B : Proposer des relances si besoin afin d'obtenir des informations manquantes.

Partie 3 : contexte réglementaire dans lequel s'inscrit la démarche

Question principale : Avez-vous connaissance d'évolutions du cadre juridique due à la période de crise ? L'évolution du contexte juridique (lois sur état d'urgence sanitaire, ordonnances et décrets révisant les procédures administratives, etc.) a-t-elle eu un impact sur les possibilités de ces actions d'urbanisme ?

Informations souhaitées :

Choix des décisions : la prise de décision a-t-elle été facilitée ou non par rapport à l'évolution du cadre juridique ?	
Le cadre juridique post-crise a-t-il permis des adaptations particulières ?	
Les adaptations du cadre juridique ont-elles eu des conséquences sur la gouvernance de projet ?	
Avez-vous bénéficié de subventions pour réaliser les aménagements temporaires ? Dans quel cadre, de qui ?	

N. B : Proposer des relances si besoin afin d'obtenir des informations manquantes.

Partie 4 : la démarche d'action

Question principale : Quels déterminants ont orienté les choix de ces actions d'urbanisme ?

Informations souhaitées :

Le choix des lieux (demande d'habitants, congestion, axe pollué, enjeux climatique, espace disponible, facilité de mise en œuvre, centralité, axe structurant, etc.) ?	
--	--

Les temporalités des actions : éphémère, ponctuelle, pérenne.	
La chronologie du processus de ces actions d'urbanisme : les dates et les évènements majeurs pour chacune	
Pourquoi ce type d'actions est apparu comme une réponse appropriée ?	

N. B : Proposer des relances si besoin afin d'obtenir des informations manquantes.

Partie 5 : retour personnel

Question principale : Comment qualifieriez-vous ces actions d'urbanisme que vous venez de nous présenter ? Considérez-vous que ces actions entrent dans le champ de l'urbanisme tactique ? (*proposer une définition de l'UT*) Si oui, comment qualifieriez-vous les actions d'urbanisme tactique dans la production urbaine ?

Informations souhaitées :

Point de vue personnel sur l'intérêt ou non du développement ces actions d'urbanisme XXX (utiliser le mot employé par l'acteur)	
<i>Quels types/tronçons aménagés ont été les plus utilisés ? Pensez-vous qu'ils ont répondu aux usages de la population ?</i>	
Est-ce que les actions menées relèvent également de l'urbanisme tactique pour la personne interrogée.	
Que représente, pour la personne enquêtée, l'urbanisme tactique ? (un nouvel outil, un effet de mode, une nouvelle manière de concevoir la ville, etc.)	
La crise sanitaire semble justifier ces méthodes d'aménagement, pensez-vous que la crise écologique pourrait, de la même manière, justifier l'emploi de telles méthodes ?	

N. B : Proposer des relances si besoin afin d'obtenir des informations manquantes.

Pour conclure : puis-je vous demander ?

Votre âge	
Votre situation familiale	
Votre profession	
<i>Engagements associatifs</i>	
Votre niveau de diplôme	
Indiquer sexe de la personne	

Table de matières

Remerciements	8
Introduction.....	9
I. Première partie : Contextualisation du stage et problématisation du sujet.....	10
A. Chapitre I : Stage et insertion professionnelle	10
1. Présentation de la structure d'accueil- Laboratoire Habiter.....	10
a) Organisation	10
b) Compétences et savoir-faire :	11
c) Partenaires :	12
2. Descriptif du projet MUT'Action :	12
3. Contexte du stage : Déroulement et missions	14
B. Chapitre II : Problématisation et apport méthodologique.....	22
1. Problématique :	22
2. Hypothèses :	23
3. Méthodologie	24
II. Deuxième partie : Eléments de contexte et de définitions.....	26
A. Chapitre I : L'émergence d'une nouvelle méthode de planification urbaine	26
1. Cadrage conceptuel.....	26
a) Urbanisme tactique, temporaire, transitoire : quelle différence ?	26
b) Résilience urbaine :	28
c) Coronapiste :	29
d) La piétonnisation/Chrono-piétonnisation :	30
2. L'urbanisme tactique : un véritable levier pour fabriquer la ville ?	30
B. Chapitre II : Urbanisme transitoire et politiques publiques.....	35
1. Quel avenir pour l'urbanisme transitoire ? Et en quoi représente-t-il un outil stratégique ?	35
a) Quel avenir pour l'urbanisme transitoire ?	35
b) D'une expérimentation participative vers une appropriation pérenne : L'urbanisme transitoire est-il un outil stratégique ?.....	36
2. A quel point pouvons-nous considérer la crise sanitaire comme étant un accélérateur des politiques publiques ?	36
III. Troisième partie : Analyse de la mobilité dans la période du Covid-19 à Reims.	37
A. Chapitre I : Reims une ville résiliente, face à la crise sanitaire.	37
1. Présentation de la ville de Reims :	37
a) Situation géographique :	37
b) Données démographiques :	38

c) Données économiques :	38
d) Données administratives :	39
e) Données urbanistiques :	39
2. En réponse à la crise sanitaire, qui sont les acteurs ayant participé au développement des actions en faveur de la mobilité ?	41
3. Reims au temps du Covid : les coronapistes et la chrono-piétonnisation comme outils pour développer les modes actifs.....	43
4. Les aménagements temporaires liés au Covid à Reims : Démarches de mise en place, concertation, blocage et conflits d’usages.....	52
a) La démarche pour la mise en place de la chrono-piétonnisation :	52
b) La démarche pour la mise en place des coronapistes :.....	52
- Choix des tracés des axes :	52
c) Y-avait-il une démarche de concertation dans l’élaboration des coronapistes ?	53
d) Y-avait-il des blocages concernant les aménagements cyclables ?	55
e) Y-avait-il des conflits d’usages ? Comment vous avez pu intervenir dessus ?	56
B. Chapitre II : Quels sont les résultats de l’urbanisme temporaire sur la transition des mobilités et la pratique du vélo ? Et quels changements ces aménagements ont-ils induit dans les manières de faire la ville de Reims ?	57
1. Reims la ville des voitures : Remarque-t-on une évolution dans la pratique du Vélo ?	57
a) Reims une ville auparavant conçue pour la voiture :	58
b) La prise en compte récente de la mobilité douce dans les stratégies de développement de Reims :	58
c) Une volonté des acteurs pour développer le vélo	59
d) Développer le vélo entre propositions et décisions : Agents, élus et associations.....	60
2. La crise sanitaire : une opportunité pour rattraper les retards et repenser la mobilité ? Une occasion pour développer la pratique du vélo ?	61
a) Le Covid-19, une occasion pour développer le vélo ?	61
b) Y-avait-il une évolution du contexte juridique par rapport à la crise sanitaire ?	62
c) Comment la ville de Reims et le Grand Reims ont-ils accompagné le développement du vélo ? :	62
d) Y avait-il une réflexion autour de l’intermodalité en associant le vélo et les TC sur le territoire rémois ?	63
3. Du temporaire au transitoire : Est-ce que la pérennisation des aménagements cyclables à Reims renvoie à une transition positive des mobilités ?	63
a) Qu’est-ce qui a mené à pérenniser les coronapistes à Reims ?	63
b) Le processus de la pérennisation des coronapistes :	64
c) Quelles réactions vis-à-vis de la pérennisation des coronapistes ?	64

4.	Quels changements les actions de l'urbanisme temporaire, notamment celles liées au Covid, ont-elles engendré dans les manières de faire la ville de Reims ? Est-ce que l'expérimentation serait l'une des nouvelles méthodes de la planification urbaine à Reims ? ...	64
a)	Quels sont les déterminants qui ont orienté les choix pour des actions de l'urbanisme temporaire à Reims ?	64
b)	Est-ce que l'expérimentation faite à la suite de la crise sanitaire est soutenable ? Pourrait-elle être généralisée dans des futurs projets ?	65
c)	Qu'est ce qui a changé au processus par rapport aux projets habituels ?.....	66
IV.	Conclusion	67
A.	Tableau comparatif des résultats obtenus dans les 3 terrains du projet MUT'Action :	67
B.	Bilan : retours sur le stage.....	70
	Bibliographie.....	72
	Annexes	73
	Table de matières.....	80