



AUAT

l'autre Demain ?
MOBILITÉ

LES CORONAPISTES : EXEMPLE D'AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES DURANT LA CRISE SANITAIRE

décembre 2020

La crise sanitaire, une rupture propice aux nouvelles pratiques

Conséquence de l'épidémie de la Covid-19 qui a touché la France dès le début d'année 2020, la période inédite du premier confinement qui s'est étendue du 17 mars au 11 mai a mis nos territoires en pause et généré une modification profonde du quotidien. Le second confinement mis en place le 30 octobre, même s'il présente plus de souplesse qu'au printemps dernier, confirme que la crise sanitaire doit s'appréhender sur le long terme avec des mesures contraignantes pour l'ensemble de la population. La priorité est ainsi donnée au télétravail lorsqu'il est possible et seuls les déplacements pour motifs indispensables sont autorisés. Les chiffres issus du premier confinement sont révélateurs de ses effets sur nos déplacements : chute drastique de la circulation motorisée, des niveaux de pollution atmosphérique et sonore autour des grands axes routiers toulousains, de la fréquentation des transports en commun. (-95 % de validations sur l'ensemble du réseau Tisséo¹).

Plus encore que la crise financière de 2008, la crise sanitaire de la Covid-19 a été un bouleversement dans notre quotidien et notre rapport au monde extérieur. Durant ces quelques mois de confinement dans un rayon d'1 km autour de chez soi, bon nombre de personnes se sont réinterrogées sur leurs modes de vies et leurs pratiques de déplacements. L'apaisement des circulations motorisées sur l'espace public a été un moment propice à la redécouverte de certaines pratiques : se balader à pied ou à vélo, profiter des opportunités offertes par la proximité... Les villes, les places, les rues, sont perçues sous un nouvel angle.

Les trottoirs sont devenus des lieux de destination et non plus de passage, les places se sont transformées en lieu d'expression pour des artistes éphémères ou encore pour les enfants qui les investissent comme une cour de récréation. Ces espaces ne sont plus traversés ni subis mais vécus et investis par les différents usagers. Cette réappropriation par et pour les habitants a mis en avant les délaissés de l'espace public qui apparaissent désormais comme des opportunités à reconquérir : des places de stationnement qui pourraient se transformer en terrasse ou en placette, des carrefours ou des rues non traversées en aires de rencontre...

Les coronapistes, un exemple d'aménagement pour répondre aux enjeux de la crise sanitaire

Depuis le 11 mai, les manières de se déplacer en ville ont dû être repensées pour répondre aux nouvelles règles de distanciation sociale et permettre la reprise de l'activité économique. Les enjeux sont multiples tant d'un point de vue social pour les habitants et les personnes isolées que d'un point de vue économique pour les commerçants ou le tourisme.

Pour proposer une offre de transports adaptée à la crise et à ses nouvelles normes de distanciation, offrir une alternative à la voiture et pallier la défection des transports en commun en cette période, les collectivités se sont servies de l'urbanisme « tactique » (ou temporaire) afin d'exploiter les vides laissés par l'inoccupation de l'espace public.

¹ Source : Tisséo

Ce dernier a ainsi été réorganisé en accordant plus de places aux piétons et aux cyclistes. De façon concrète, des aménagements temporaires ont été réalisés au profit des modes doux pour garantir la mobilité de tous dans un espace public sous pression, et éviter que la mobilité retrouvée ne passe par un retour massif de la voiture individuelle. Ces aménagements transitoires ont essentiellement pris la forme de pistes cyclables temporaires, également appelés 'coronapistes', donnant un coup d'accélérateur au développement du vélo. A l'échelle nationale, plus de 1 000 km ont ainsi été aménagés en prévision du déconfinement.

Preuve de l'efficacité des aménagements temporaires déployés par les décideurs publics, le vélo s'est révélé être un outil décisif de la mobilité post « premier » confinement. Il est, par son usage, une barrière contre la contamination mais aussi contre la dégradation de la qualité de l'air, et participe à la relance de l'activité et de l'économie du pays.

L'urbanisme tactique, un outil d'expérimentation au service des collectivités

Remis sur le devant de la scène durant cette crise sanitaire, l'urbanisme tactique² est une manière de produire la ville qui trouve son origine dans les mouvements sociaux urbains des années 1960-1980 (où l'on parle « d'urbanisme citoyen³ »). Aujourd'hui, l'urbanisme tactique a pour objectif de transformer de façon rapide et durable la ville, en introduisant de la souplesse dans la réalisation de projets moins onéreux que ceux issus des méthodes traditionnelles.

Ce processus de fabrication de la ville est ainsi devenu une ressource pour les collectivités soucieuses de répondre aux impératifs et aux conséquences de la pandémie. Sa méthode permet une accélération de l'action publique à travers une transformation rapide de l'espace qui va à l'encontre des protocoles de l'aménagement français souvent établis sur un temps long. Dans un contexte de raréfaction de la ressource publique, l'urbanisme tactique promeut des projets plus économes en dépenses publiques et vient servir les intérêts de la collectivité.

Ainsi, cette façon de faire la ville, de modeler des morceaux d'espace public, présente de nombreux avantages pour les décideurs publics. Elle permet de tester et adapter un aménagement, cyclable par exemple, en maîtrisant son coût et en évaluant ses effets avant de le pérenniser. Elle est une façon 'agile' de répondre aux changements sociétaux soudains comme ceux imposés par la crise de la Covid-19, mais aussi à des évolutions temporelles plus classiques : dispositifs pour la période estivale, manifestations ponctuelles...

Enfin, l'urbanisme tactique nous amène avant tout à nous questionner sur la place accordée aux mobilités actives dans l'espace public, mais aussi à l'appropriation de ce même espace par ses usagers. Les perspectives de cette méthode seront de nouvelles occasions d'alimenter les réflexions pour les acteurs de l'aménagement, de se questionner sur la manière de concevoir un aménagement et, avant tout, de remettre l'utilisateur au cœur du débat.

Sur le territoire de la Métropole Toulousaine, le réaménagement du centre-ville de Cugnaux est un exemple du succès de la mise en œuvre des principes de l'urbanisme tactique. En effet, la Ville de Cugnaux a choisi de consulter ses habitants à travers une concertation pour les associer aux choix des aménagements à réaliser, et de les impliquer en organisant des ateliers participatifs au cours desquels ils étaient invités à venir réaliser des mini aménagements temporaires peu coûteux. En mettant en place une synergie entre ses services techniques et les habitants, la Ville de Cugnaux a montré sa volonté de proposer des aménagements répondant aux attentes de ces derniers, tout en favorisant leur appropriation.

Démarche d'urbanisme tactique menée à Cugnaux



² L'urbanisme tactique est une méthode, définie par Mike Lydon (urban designer nord-américain) dans son ouvrage *Tactical Urbanism*, caractérisée par des interventions rapides, à court terme, et poursuivant des objectifs d'évolution à long terme. Elle est fondée sur des modes d'intervention agiles, économes, réversibles, et démonstratifs.

³ Rejoint la notion d'« urbanisme participatif » dont la démarche vise à impliquer les habitants dans la démarche de fabrication ou d'aménagements d'espaces habités.

Les aménagements cyclables temporaires sur la Métropole toulousaine

Lors du déconfinement, le constat est là : la crise de la Covid-19 aura marqué pour beaucoup une rupture dans les façons de se déplacer. Symbole de ce changement de braquet, une semaine après le déconfinement, on note une hausse de 44%⁴ des passages de vélos par rapport à la période précédent le confinement (moyenne hebdomadaire observée à l'échelle nationale entre le 1er janvier et le 17 mars). Ce chiffre démontre que dans un tel contexte, l'urbanisme tactique a permis d'anticiper la rupture des pratiques de mobilité en proposant des aménagements adaptés aux besoins de cette nouvelle population de cyclistes, et à donner, enfin, une visibilité majeure à la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens.

Sur le territoire de Toulouse Métropole, une dizaine de kilomètres de pistes cyclables temporaires a déjà été réalisée : avenue Etienne Billières, boulevard Silvio-Trentin et boulevard de Suisse, avenue Paul Séjourné, avenue Jean-Rieux, avenue de Tabar, avenue de Bazerque ou encore route de Saint-Simon pour la commune de Toulouse, mais également à Blagnac (avenue Lucien Servanty) et à Colomiers (Boulevard du Corps-Franc Pommiès et Boulevard Calvet). Les aménagements de ces axes ne sont pas uniformes, mais on retrouve sur chacun d'eux les mêmes principes qui permettent de sécuriser l'usager : transformation d'une 2x2 en 2x1 voie, réduction des largeurs de voies automobiles au profit d'un aménagement cyclable, création ou élargissement de bandes cyclables, utilisation de potelets séparatifs, marquage au sol...

Aménagements cyclables temporaires avenue Etienne Billières



Aménagements cyclables temporaires route de Saint-Simon



Aménagements cyclables temporaires avenue Jean-Rieux



Aménagements cyclables temporaires avenue de Grande-Bretagne



Aménagements cyclables temporaires boulevard Silvio Trentin



⁴ Bulletin fréquentation vélo et déconfinement – Vélo et Territoires

Par ces initiatives, Toulouse Métropole s'est donc saisie de l'enjeu de la mobilité post-confinement. Au départ qualifiées d'éphémères, puis de provisoires ou encore de temporaires, les aménagements cyclables de déconfinement sont finalement devenus « transitoires ». Cette évolution de la sémantique appuie l'idée que ces aménagements sont le support d'une vraie transition dans les façons de se déplacer, et peuvent venir préfigurer des aménagements durables en laissant le temps à l'expérimentation et l'appropriation par les usagers. Aujourd'hui, certains aménagements sont même en phase d'être pérennisés comme celui du boulevard de Suisse, qui symbolise la bonne appropriation par les usagers du vélo d'un profil de voie qui ne leur laissait précédemment que très peu de place.

Si l'urbanisme tactique sonne comme une ode à l'expérimentation pour les aménageurs, en préfigurant notamment les futurs aménagements du Réseau Express Vélo dans le cas de la Métropole Toulousaine, il faut toutefois veiller à ne pas confondre vitesse et précipitation. L'urbanisme tactique est, au fondement, une démarche bottom-up où le citoyen est impliqué. Il permet d'économiser des coûts et du temps, mais ne peut s'affranchir d'une étape essentielle : la concertation. Celle-ci est un prérequis à la coconstruction d'un aménagement avec ses potentiels usagers en permettant la mise en place d'un réel dialogue entre citoyens, concepteurs de l'espace public et décideurs. La décision qui précède ce type d'aménagement doit s'inscrire dans un temps 'long' que nécessitent certaines expérimentations pour être fructueuses.

A Toulouse, un bilan positif pour la pratique des mobilités actives mais un effort qui doit s'inscrire dans une stratégie de territoire

La crise sanitaire actuelle vient redonner de la légitimité aux mobilités actives, et l'urbanisme tactique est une réponse pour adapter la ville. Sa souplesse et son caractère éphémère permettent en effet le déploiement de solutions locales dans un temps très court et avec un principe de minimalisme ne générant finalement que peu de coûts. Il est un cadre propice à l'expérimentation de nouveaux usages ainsi qu'à leur appropriation par les riverains et habitants, qui sont parties prenantes dans le processus décisionnel qui conduira (ou non) à la pérennisation de l'aménagement proposé.

Dans le contexte de l'actuelle crise sanitaire, les aménagements cyclables temporaires sont un pas de plus en faveur du développement du vélo et de l'apaisement des villes. Ce mode représente, au même titre que la marche à pied, un enjeu majeur de la mobilité d'aujourd'hui et de demain puisqu'il s'inscrit au service d'une ville saine, apaisée et résiliente. Il constitue de plus une alternative très efficace pour réduire l'usage quotidien de la voiture.

Jusqu'ici, les aménagements cyclables temporaires proposés dans l'agglomération toulousaine ont pris la forme d'« acupuncture urbaine » (pour pallier les maux de la ville). Ils répondent en effet à des opportunités et à une logique de l'instant : réappropriation de l'espace et mise en sécurité des usagers. Mais ils pourraient également être une expérimentation préfiguratrice, sur certains axes de l'agglomération, d'un réseau cyclable dimensionnant. Avec l'approbation du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération⁵ en décembre dernier, la Grande Agglomération Toulousaine s'est dotée d'un plan vélo ambitieux, qui inscrit parmi ses actions le déploiement de 13 lignes de Réseau Express Vélo. A ce titre, on peut regretter que certains des axes identifiés dans ce réseau vélo super-structurant n'aient pas été privilégiés pour l'expérimentation de coronapistes.

L'apaisement des villes ne peut avoir lieu sans une réelle politique cyclable d'accompagnement établie en amont. La transition actuelle consécutive à la crise sanitaire est l'occasion de faire évoluer les mentalités, de changer de paradigme pour passer d'une logique de couloir dédié à une logique d'espace partagé où l'auto-régulation et l'abaissement des vitesses sont de rigueur. Au regard des expérimentations toulousaines, les démarches éphémères et évolutives que propose l'urbanisme tactique semblent être un concept à reproduire pour construire ensemble, citoyens, aménageurs et décideurs, la ville de demain. En résumé, une démarche transitoire plus que palliative.

5 Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération approuvé en décembre 2019 au Comité Syndical de Tisséo Collectivités