Urbanisme tactique cycliste et crise sanitaire

Notes de recherches

Pendant la crise sanitaire, les pouvoirs publics ont accompagné le développement de la pratique du vélo par une multip
S'appuyant sur de nombreuses photographies, une équipe de recherche analyse le déploiement et l'héritage de cet urba

Acteurs de la recherche

LAURENT CHAPELON

SANDRINE DEPEAU BENOIT FEILDEL ADRIEN LAMMOGLIA MAËLLE LUCAS NATHALIE ORTAR ADRIEN

Cet article est publié dans le cadre du dossier « Les mobilités post-covid : un monde d'après plus écologique ? » (https://

covid-un-monde-dapres-plus-ecologique), en partenariat avec la revue *Métropolitiques* .

Au printemps 2020, la pandémie de la Covid-19 a incité les pouvoirs publics à repenser l'utilisation de l'espace public, pa
fois efficaces et adaptés au contexte sanitaire. Redoutant une désertion des transports en commun et un report massif v
du Sud se sont tournés vers les modes actifs, dont le vélo, rapidement considéré comme un véhicule adapté pour assure
publics ont ainsi entrepris, souvent dans l'urgence et avec plus ou moins de succès, le développement d'infrastructures
de faire face à un accroissement des pratiques cyclables en situation pandémique (Nurse et Dunning, 2021 ; Ortar et Rém
aménagements, ils se sont depuis largement engagés dans cette voie.

Le présent porte-folio a été réalisé dans la continuité du projet VÉLOTACTIQUE [1] , financé par l'Agence Nationale de la R
éléments de connaissance sur la mise en œuvre et la réception d'un urbanisme tactique cycliste dans le cadre de la crise
L'urbanisme tactique est une modalité d'intervention qui s'appuie sur des transformations matérielles temporaires, réver
d'usage et d'appropriation de l'espace public urbain (Lydon et Garcia, 2015 ; Thomas, 2023).

Le projet de recherche repose sur un travail comparatif mené, en France, sur les métropoles de Besançon, Grenoble, Mo
Genève, et dans les Amériques, notamment à Montréal et Bogotá. Afin d'élaborer ce porte-folio, nous avons mobilisé de
Bogotá. Les photographies présentées dans ce porte-folio ont été réalisées en 2020 et 2021 par les chercheurs et cherch
l'urbanisme tactique en train de se faire. À un moment où les voyages et les réunions étaient rendus difficiles par le cont
appréhender la diversité des formes prises par les aménagements cyclables temporaires afin d'établir les termes de la co
terrain de recherche.

1. Diversité de formes, économie de moyens et accroissement des usag

Dans les villes françaises étudiées, les aménagements temporaires prennent généralement la forme d'un simple marqua
ponctuellement assorti de balises auto-relevables de délimitation de voirie, également jaunes (Photographie 1). Pour ce

(/sites/default/files/Photo%201%20-%20mont%C3%A9e%20de%20la%20boucle2_avril%202021_Nathalie%20Ortar.jpeg)

Photographie 1 : Montée de la Boucle, Lyon, avril 2020, crédit Nathalie Ortar (chercheuse)

(/sites/default/files/Photo%202%20-%20Avenue%20des%20%C3%A9rables%2C%20le%20Rheu%20(p%C3%A9riph%C3%A9ri

Photographie 2 : Avenue des Érables, Le Rheu (périphérie de Rennes), décembre 2020, crédit Nicolas Bourgeais (cherch
À Bogota les pistes temporaires sont délimitées par de simples séparateurs de chantier amovibles et sont, la plupart du te
avec des véhicules en stationnement ou tournant à droite aux intersections (Photographie 3).

(/sites/default/files/Photo%203%20-%20Cra%2068%20Bogota%2015-04-21.jpeg)

Photographie 3 : Avenue Carrera 68. Bogotá, avril 2021, crédit Maëlle Lucas (chercheuse)

Dans toutes les agglomérations étudiées, le déploiement d'itinéraires cyclables temporaires pendant la pandémie (77 km de Montpellier, Rennes et Bogotá) a entraîné la réaffectation d'espaces publics auparavant alloués à la voiture, au grand congestion routière. La pandémie de Covid-19 a ainsi accéléré la transition vers une répartition plus équilibrée de la voi permis d'accroître la place dévolue au vélo dans l'espace public et d'attirer de nouveaux usagers. À Lyon, le nombre de cy cette tendance (38 millions de passages à vélo enregistrés en 2021, 42 millions en 2022). Dans la métropole de Montpelli augmentation de l'usage du vélo de 14,9 % entre 2021 et 2022. À Rennes, les services à la mobilité de la ville ont pu observ

À Bogotá, après un pic d'usage du vélo à la sortie du confinement et jusqu'en décembre 2020, la part modale du vélo s'es 2019 et 2021.

(/sites/default/files/Photo%204%20-%20Avenue%20Charles%20Flahault%2C%20Montpellier%2C%20avril%202021%2C%20c

Photographie 4 : Avenue Charles Flahault, Montpellier, avril 2021, crédit Adrien Poisson (chercheur)

2. Conflits d'usages et sentiment d'insécurité : les limites de l'urbanisn

En octroyant plus d'espace au vélo en période de crise sanitaire, la volonté des pouvoirs publics était de sécuriser la prat cet objectif n'a que partiellement été atteint en raison de l'urgence et de l'ampleur du déploiement des aménagements c projets comparativement aux modalités habituelles de l'action publique dans ce domaine.

Sur de nombreuses coronapistes, dont la plupart ont aujourd'hui été pérennisées, les cyclistes partagent leur voie avec le complètement les modes. Sur la rue de l'Hôtel Dieu à Rennes, les associations locales d'usagers du vélo se sont d'abord f la circulation automobile pour créer la première coronapiste rennaise exclusivement réservée aux cyclistes et séparée d la collectivité a rapidement été confrontée aux impératifs de fluidité des transports en commun, ce qui a conduit, en no avec les bus (Photographie 6).

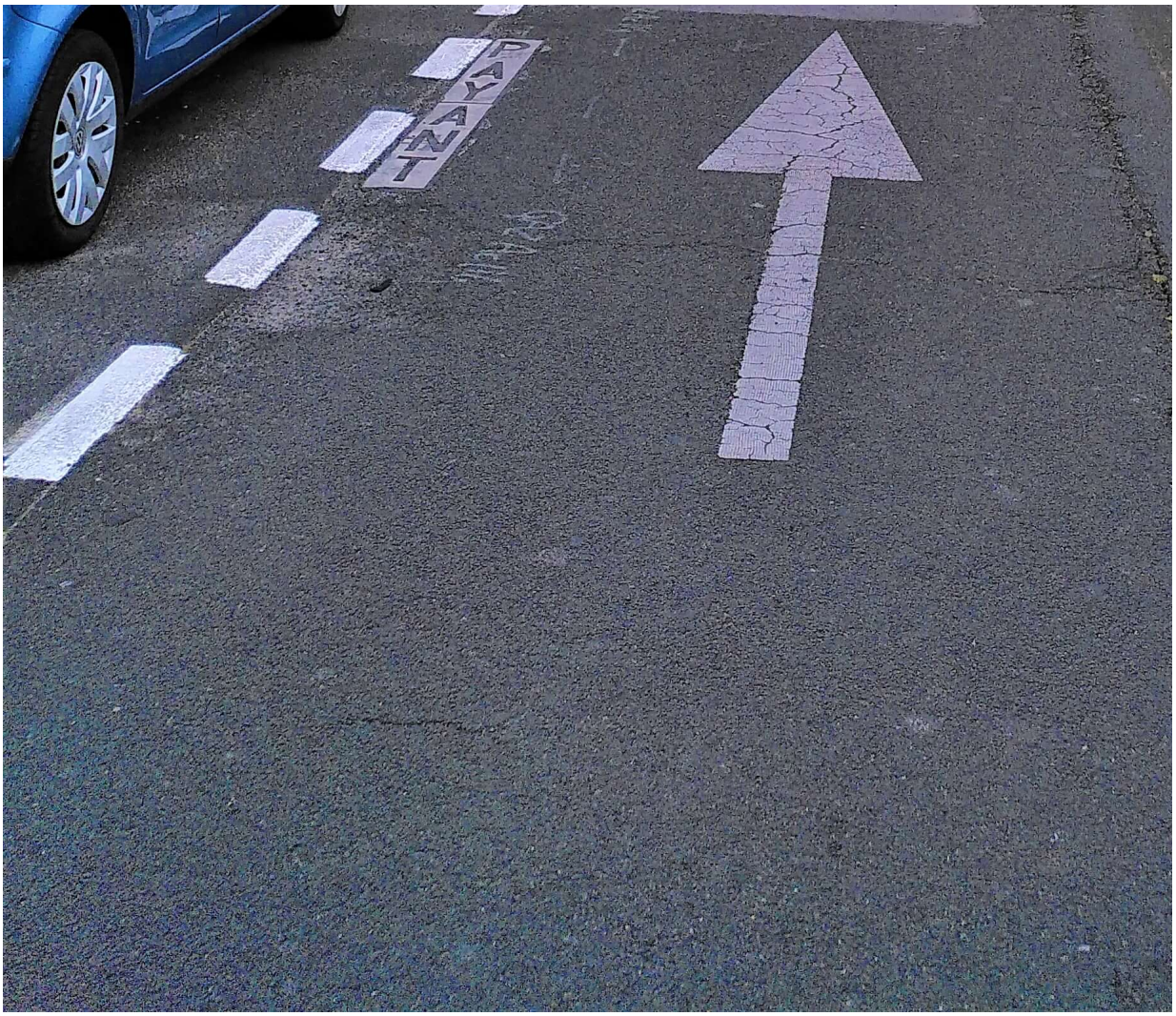
(/sites/default/files/Photo%205%20-%20Rue%20de%20l'H%C3%B4tel%20Dieu%20-%20Rennes%20-%202.jpg)

%20Rue%20de%20l'H%C3%B4tel%20Dieu%2C%20Rennes%2C%20novembre%

Photographies 5 et 6 : Rue de l'Hôtel Dieu, Rennes, photo de gauche mai 2020, crédit association « Rayons d'Action » / p

La cohabitation avec ces modes motorisés est parfois conflictuelle en raison des différentiels de gabarit ou de vitesse et
cadre du projet VÉLOTACTIQUE témoignent d'un fort sentiment d'insécurité des cyclistes sur les voies partagées bus/vé

L'absence de séparateur physique de chaussées (bordures en béton, plots fixes...) conduit à des conflits d'usages avec de
stationnement sauvage sur la coronapiste, réduisant les gains de sécurité procurés par l'affectation différenciée des voie



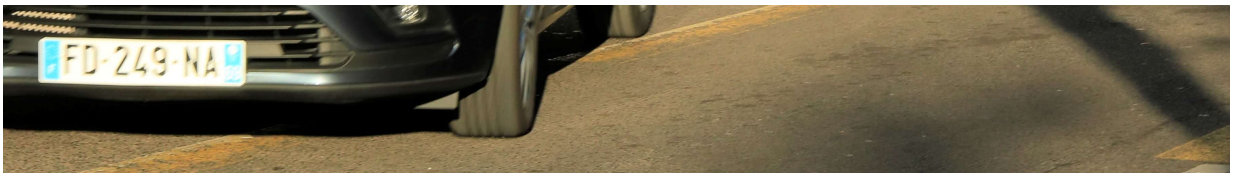
(/sites/default/files/Photo%207%20Montpellier%20Charles%20Flahault%20eclaircie.jpeg)

Photographie 7 : Avenue Charles Flahault, Montpellier, juin 2021, crédit Adrien Poisson (chercheur)
L'aménagement des intersections ayant été pensé, à l'origine, pour les modes motorisés, les carrefours sont une source
sont parfois obligés de s'arrêter ou de se déporter sur les voies non dédiées empruntées par des véhicules circulant à ha

(/sites/default/files/Photo%208%20-%20Pont%20Las%20Am%C3%A9ricas%20Bogota%2017-03-21.jpeg)

Photographie 8 : Avenue Américas, Bogota, mars 2021, crédit Maëlle Lucas (chercheuse)

Le traitement des intersections, toujours compliqué, conduit à la réalisation d'aménagements peu lisibles et potentiellen
Lyon, destinée à permettre aux voitures de stationner au feu avant de tourner à l'intersection suivante (Photographie 9).
crise sanitaire interrogent quant à la pertinence de leur intégration dans le réseau cyclable préexistant, à la lisibilité de le



(/sites/default/files/Photo%209%20-%20Gambetta_Lyon4_avril2021_Nathalie%20Ortar.jpeg)

Photographie 9 : Garibaldi Guillotière, Lyon, avril 2020, Nathalie Ortar (chercheuse)
Il en ressort qu'un urbanisme tactique cycliste, s'il porte en lui une certaine économie de moyens, se doit néanmoins de
touche ici aux limites de cet exercice (Photographie 10).

(/sites/default/files/Photo%2010%20-%20CROISE~3.jpeg)

Photographie 10 : Croisement rue de Bellevue et avenue de la Grande Fontenelle, Cesson-Sévigné en périphérie de Ren
L'augmentation du nombre de cyclistes est incontestablement une des conséquences positives de la récente crise sanit
améliorer la qualité de l'air en ville. Les coronapistes ont parfois eu pour effet de réduire les conflits avec les piétons en r

cyclistes sur la chaussée. Mais ce n'est pas systématiquement le cas. À Lyon, montée de la Boucle, les aménagements te
ce qui est source de conflits (Photographie 11).

(/sites/default/files/Photo%2011%20-%20mont%C3%A9e%20de%20la%20boucle_arr%C3%AAt%20bus_avril%202021_Natha

Photographie 11 : Arrêt du bus, Montée de la Boucle, Lyon avril 2020, crédit Nathalie Ortar (chercheuse)
Par manque d'aménagements adaptés, des problèmes de cohabitation entre cyclistes et piétons persistent. À Montpellie
espace restreint et parsemé d'obstacles (bordures et potelets) faute de continuité d'itinéraire cyclable sécurisé (Photograp

(/sites/default/files/Photo%2012%20-%20Avenue%20de%20N%C3%AEmes%2C%20Montpellier%2C%20septembre%202022

Photographie 12 : Avenue de Nîmes, Montpellier septembre 2022, crédit Adrien Poisson (chercheur)

À Rennes, boulevard d'Armorique, une fin d'aménagement ambiguë oblige les cyclistes à revenir sur la bande piétonne, d'aménagement (Photographie 13).

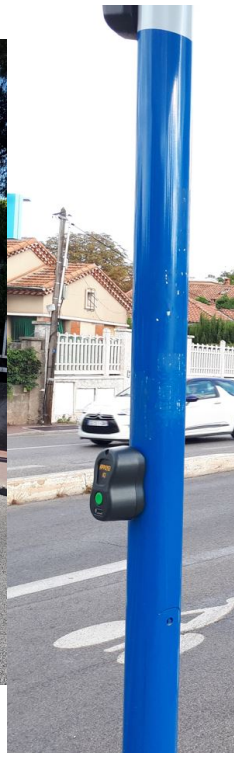
(/sites/default/files/Photo%2013%20-%20Boulevard%20d%E2%80%99Armorique%2C%20Rennes%2C%20juin%202021%2C%

Photographie 13 : Boulevard d'Armorique, Rennes, juin 2021, crédit Léa Barbé (chercheuse)
Le déploiement massif des coronapistes pendant la pandémie a accéléré la prise de conscience des pouvoirs publics qu
tronçons.

3. L'urbanisme tactique cycliste accélérateur de tendances : vers une p

Comme leur nom l'indique, les aménagements temporaires sont amenés à disparaître ou à être pérennisés. C'est vers ce
moins de célérité.

Dans de nombreux cas, la pérennisation a simplement pris la forme de l'abandon des jalonnements provisoires et de la
communément identifié par les différents usagers de la voirie (Photographies 14 et 15).



(/sites/default/files/Photo%2014%20-%20Croisement%20Flahault%20-%20Voie%20Domitienne%2C%20Montpellier%2C%20photo%20de%20gauche%202020.jpeg)

(/sites/default/files/Ph

Photographies 14 et 15 : Croisement Flahault - Voie Domitienne, Montpellier, photo de gauche 2020 / photo de droite 20

Mais parfois, la pérennisation a pris la forme d'aménagements plus ambitieux. À Bogota, la piste cyclable temporaire de
2020 (Photographie 16). Elle constitue un symbole fort de prise en compte des usages du vélo puisqu'elle est située sur u
aisés résidant plus au nord. Elle permet la sécurisation d'un axe déjà fréquenté par de nombreux cyclistes, qu'elle éloigne
nombreux bus. Son implantation au milieu de la chaussée limite toutefois la possibilité pour les cyclistes de sortir de la v

(/sites/default/files/Photo%2016%20-%20Cra%20S%C3%A9ptima%20Bogota%2015-04-21.jpeg)

Photographie 16 : Avenue Carrera Séptima, Bogota, avril 2021, crédit Maëlle Lucas (chercheuse)
Au travers de l'urbanisme tactique cycliste, la crise sanitaire a accéléré la mise en œuvre de projets déjà planifiés. À Renn
cadre du réseau express vélo. Ce projet a connu une accélération notable grâce aux aménagements cyclables temporair
(Photographie 17).

éram
FOLIES
50
ZARA

(/sites/default/files/Photo%2017%20-%20Velorue%20sur%20le%20quai%20Duguay%20Trouin%20-%20Rennes.jpg)

Photographie 17 : Vélorue sur le quai Duguay Trouin, Rennes, octobre 2020, crédit Nicolas Bourgeais (chercheur)
En conclusion, les travaux de recherche réalisés dans le cadre du projet VÉLOTACTIQUE ont montré que les coronapiste infrastructurelle de la pratique cycliste. La période de crise sanitaire a accru de manière significative et spontanée l'attrac de la distanciation physique qu'il permet – comparativement à la promiscuité dans les transports collectifs (Molloy et al., à déployer un urbanisme tactique cycliste - sous la forme d'aménagements temporaires - qui peut être considéré comm cyclables dont la réalisation aurait nécessité beaucoup plus de temps.

Références

LYDON, M., GARCIA, A., 2015, Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change, Washington D.C., Island Pre

MOLLOY, J., SCHATZMANN, T., SCHOEMAN, B., TCHERVENKOV, C., HINTERMANN, B., AXHAUSEN, K. W., 2021, « Observ based on a large GPS panel », Transport Policy, vol. 104, p. 43 51. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.009 (https://doi

NURSE, A., DUNNING, R., 2021, « Is COVID-19 a turning point for active travel in cities? », Cities & Health, vol. 5, n° sup1, (https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1788769)

ORTAR, N., RÉRAT, P. (Éd.), 2023, Cycling through the pandemic, Londres, Springer.

THOMAS, A., 2023, « Chapter 1: 'School Streets' and the adaptation London's state-led tactical urbanism during Covid-19 Springer

TIRACHINI, A., CATS, O., 2020, « COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Ne https://doi.org/10.5038/2375-0901.22.1.1 (https://doi.org/10.5038/2375-0901.22.1.1)

Notes

1 Programme ANR20-COV7-0007.

Thématiques associées :

POLITIQUES

[1] https://forumviesmobiles.org/recherches/15723/dossier-les-mobilites-post-covid-un-monde-dapres-plus-ecologiqu