



L'AMÉNAGEMENT URBAIN AU DÉFI DU COVID-19

Le confinement de plus de 3 milliards de personnes dans le monde, lié à la crise du coronavirus, a mis en lumière la répartition très inéquitable de l'espace public en ville, la part belle revenant aux voitures. Avec les restrictions de kilomètres parcourus, beaucoup de citoyens ont troqué leur voiture pour la marche. Une recrudescence de la piétonisation qui a révélé que les espaces dédiés à ces usagers pédestres étaient plutôt restreints et qu'il n'était souvent pas aisé de respecter les exigences sanitaires de distances de sécurité.

Avec le déconfinement, cet état de fait s'amplifie, complexifié par la défiance des usagers vis-à-vis des transports en commun, vecteurs potentiels de contagion, et le risque d'un report modal important vers la voiture individuelle.

Les collectivités du monde entier sont donc confrontées au même casse-tête : comment permettre aux piétons de se déplacer en sécurité en respectant la distanciation physique ? Et comment favoriser les mobilités douces pour limiter les risques de congestion urbaine et l'augmentation de la pollution du fait d'un retour massif vers la voiture ?

L'urbanisme tactique pour stimuler des usages innovants de l'espace public

Un peu partout dans le monde, des alternatives d'usages et d'occupation de l'espace urbain émergent. Des pistes cyclables éphémères, des places de stationnement réquisitionnées pour élargir le trottoir, la piétonisation de rues commerçantes... Tous ces exemples relèvent de ce que l'on appelle l'urbanisme tactique qui a, depuis quelques semaines, fait son entrée dans le débat public français, essentiellement autour de la question du vélo.

L'urbanisme tactique hors période de crise, pour faire réfléchir aux usages

Hors période de crise, l'urbanisme tactique est aussi une technique intéressante pour amorcer une réflexion sur les aménagements urbains, comme le montre l'organisation par l'association Interphaz d'une opération mêlant « *parking day* » et « *rue aux enfants* » le 18 septembre prochain.

Le principe du *parking day* est de mobiliser des emprises normalement dédiées au stationnement automobile et les rendre aux citoyens. Le but est de leur permettre de réfléchir à l'usage de l'espace public urbain et à leurs modes de déplacement, le tout en proposant des activités ludiques sur la place de parking devenue un espace d'échange. L'opération se déroulera dans la rue Edouard Delesalle à Lille pour sa proximité immédiate de la médiathèque centrale de la ville et du centre-ville piéton.

A ce *parking day* 2020, Interphaz a décidé de joindre une Rue aux Enfants. Il s'agit d'une labellisation portée par Vivacité Ile-de-France qui consiste à fermer à la circulation une rue habituellement traversée par les voitures pour que les usagers puissent se l'approprier, plus spécifiquement les enfants et à la jeunesse. La rue Gustave Delory sur laquelle se porte le projet d'Interphaz est directement attenante à celle sur laquelle se déroule le *parking day*. Ainsi, l'unité de lieu et de temps permettra de créer un espace de réflexion citoyen sur les usages des espaces publics en centre-ville.

Renseignements : www.interphaz.org/

Celui-ci propose des aménagements légers, évolutifs et réversibles avec du mobilier facile à installer [et à désinstaller] pour tester in-situ de nouveaux usages et démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public¹. Il permet ainsi d'innover, d'expérimenter de nouvelles idées et d'inspirer des changements.

De nombreuses villes étrangères mais aussi françaises (Lille, Grenoble, Montpellier, Paris, Amiens, Arras, etc.) ont décidé de s'y essayer. La situation inédite nous montre qu'on peut agir vite et bien, et une intervention d'urbanisme tactique permet d'accélérer les choses, en plus d'être moins coûteuse et davantage tournée vers les besoins de la population.

L'urbanisme tactique pour revitaliser les centres-villes

L'urbanisme tactique est accessible à tous et peut constituer une piste intéressante pour revitaliser les centres-villes des petites et moyennes villes car il encourage des projets à moindre coût avec l'objectif d'apporter de petites améliorations temporaires à un espace public, afin de l'animer et de le rendre attrayant aux yeux de la population.

Il peut s'agir d'un simple dessin au sol, ou encore de la construction de mobilier urbain à base de matériaux de récupération afin d'améliorer le confort d'un espace public ou susciter des rencontres et échanges. Dans sa forme la plus élaborée, il peut, par exemple impliquer des actions sur le commerce de proximité, en imaginant la transformation de magasins vides en « *Pop'Up* » store temporaires ou en travaillant sur des projets de vitrophanie (adhésif totalement occultant, représentant une image, apposée sur une vitrine et qui permet de la valoriser), etc²...

Penser l'aménagement urbain en fonction des usages et des besoins : l'approche du *place-making*

La crise actuelle impacte durement les commerces de centre-ville mais elle peut aussi représenter une opportunité pour innover. La redynamisation des centres-villes doit être pensée de manière multidimensionnelle et en fonction des usagers et de leurs usages.

¹ <https://urbanismeparticipatif.ca/outils/urbanisme-tactique>

² L'urbanisme tactique peut-il sauver les petites et moyennes villes françaises ? Edouard Malsch – 7 janvier 2020 <https://www.urbanews.fr/2020/01/07/57119-lurbanisme-tactique-peut-il-sauver-les-petites-et-moyennes-villes-francaises/>

Vu d'ailleurs : transformer Vilnius en terrasse de plein air

Illustration du déploiement de cet urbanisme tactique, Vilnius, capitale de la Lituanie, a mis, au moment de son déconfinement fin avril, l'ensemble de ses espaces publics (places, squares, rues) à la disposition des restaurateurs et des cafetiers pour créer des terrasses compatibles avec la distanciation physique.

Gratuits, ces aménagements visent à soutenir ce secteur d'activité particulièrement impacté par les conséquences de la crise sanitaire. Ce dispositif permet ainsi aux bénéficiaires d'atteindre environ le quart de leur chiffre d'affaires habituels (contre 0 pendant le confinement), sans hausse du taux de contamination selon le Centre national de santé lituanien.

C'est ce que cherche à faire la démarche anglo-saxonne appelée « *place-making* » qui peut se définir comme une approche d'aménagement des espaces publics urbains qui se concentre sur la façon dont ceux-ci sont perçus, vécus et appropriés par les citoyens³.

Il s'agit tout d'abord de se focaliser sur les usagers de l'espace public (qui sont-ils, comment circulent-ils, que font-ils, quels sont leurs horaires ?) afin de découvrir leurs besoins et leurs désirs. Ces informations servent ensuite à élaborer et porter une vision commune aussi bien en termes de conception, que de gestion et d'animation, en s'assurant que, dans sa mise en œuvre, le projet favorisera l'appropriation et la vie du lieu par ses usagers. Les principes de l'urbanisme tactique sont alors utilisés pour tester et ajuster le projet en réalisant de petites interventions et améliorations rapides et peu coûteuses qui apportent concrètement des plus-values aux espaces publics⁴.

Le *place-making* place les dynamiques locales (habitants, commerces, entreprises, collectivités, etc.) au cœur du projet urbain et permet de faire s'exprimer et émerger de nouvelles pratiques de consommation (vivre une expérience plutôt qu'acheter un produit), de nouveaux comportements (développer la réparation, la fabrication) dont pourrait bien dépendre la revitalisation des centres villes.

La métamorphose du centre-ville de Melbourne⁵ est un exemple concret de *place-making*:

Autrefois considéré comme « dangereux et insalubre », le centre-ville de Melbourne (Australie) a fait l'objet d'un important programme de revitalisation porté par Village Well. Mené avec la collectivité locale, le projet avait trois priorités : créer des espaces de vie agréables, durables et financièrement viables. L'intégralité du quartier a progressivement été transformée par le *place-making*. De nombreux espaces publics, des logements, des boutiques, des restaurants et des cafés se sont créés et 67 000 arbres ont été plantés, rendant le centre-ville agréable et vivant. Simultanément, l'art et la culture se sont inscrits dans le quartier grâce à des

³Le placemaking comme approche alternative de la fabrique urbaine ou comment faire des espaces publics des lieux de sociabilité pour tous - Pauline Butiaux, consultante en design urbain - avril 2019

⁴L'espace public : de l'expérimentation à l'émancipation citoyenne – alt.urbaine <https://medium.com/@alturbaine/l'espace-public-de-l-exp%C3%A9rimentation-%C3%A0-l-%C3%A9mancipation-citoyenne-773357635013>

⁵Place-making : pour une vision renouvelée du projet urbain – UTOPIES – Mars 2019

œuvres de street-art ou des animations. Désignée sept années de suite comme « La ville la plus attrayante au monde » par The Economist, Melbourne est un exemple marquant du fort potentiel de revitalisation qu'offre le *place-making*.

Vu en Hauts-de-France : un urbanisme tactique au service des mobilités actives

En Hauts-de-France, le déconfinement aussi est l'occasion d'expérimenter l'urbanisme tactique, notamment dans le domaine des mobilités. C'est le cas, par exemple, à Amiens, Arras, Lille ou Roubaix.

À Amiens, le plan de circulation des grands axes est revu pour permettre la mise en place de pistes cyclables temporaires selon des axes nord-sud et est-ouest. Certaines rues, étroites et souvent encombrées, sont pour cela passées à sens unique.

Arras, de son côté, a élargi les zones 30 à tous les quartiers, hors boulevards, et mis en place une priorité piétons et cyclistes en centre-ville qui passe lui en zone 20. La Métropole européenne de Lille, en lien avec les communes concernées, procède à un réaménagement temporaire des voies à Lille et Roubaix pour favoriser la pratique du vélo. Pour permettre là aussi une meilleure distanciation physique, 15 km de voies cyclables supplémentaires seront déployés, notamment via la suppression d'une voie dans le cas de 2x2 voies. À Lille, l'urbanisme tactique est aussi employé pour permettre davantage de distanciation physique entre les piétons, avec l'élargissement des trottoirs via la suppression de places de stationnement et la piétonisation du centre historique chaque samedi.



Ce flash info est issu des travaux réalisés dans le cadre du chantier « Quels centres-villes à l'horizon 2040 ? » lancé au sein du Collège de prospective.

Pour en savoir plus :
collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Rédactrices | Coralie Peyrot-Bégarde | coralie.peyrot-begarde@hautsdefrance.fr
Aurore Sorin | aurore.sorin@hautsdefrance.fr
(Agence Hauts-de-France 2020-2040) - Service Observation et Prospective
Coordinatrice de publication | Sylvie Delbart | sylvie.delbart@hautsdefrance.fr -
(Agence Hauts-de-France 2020-2040)

Retrouvons-nous sur



www.hautsdefrance.fr

Hauts-de-France



Région
Hauts-de-France