

MUT'Action

Mobilité et Urbanisme Tactique en Action.

Études de cas dans des villes intermédiaires de la Région Grand-Est
Reims - Mulhouse - Nancy

Livret principal

octobre 2020 – octobre 2022

Appel à projets 2020 ANR / Région « Résilience Grand Est »

Labellisé projet d'innovation partenariale par le Pôle Véhicule du Futur en Juin 2020.



Responsable scientifique du projet MUT'Action : Céline Burger (URCA - HABITER EA 2076)

Rédaction et réalisation des fiches-actions : Céline Burger (URCA - HABITER EA 2076), Andreea Grigorovschi (ENSAS-AMUP / IMM Chair), Marie Fruiquière (ENSAS-AMUP / IMM Chair), Philippe Hamman (Unistra - SAGE / CNRS), Laure Michaud (URCA - HABITER EA 2076), Dorine Patta (ENSAS-AMUP / IMM Chair), Sébastien Piantoni (URCA - HABITER EA 2076)

Contributions aux fiches-actions : Sophie Henck (Unistra - SAGE / CNRS), Chorouk Marouani (URCA - HABITER EA 2076), Luis Antonio Martinez Garcia (ENSAS-AMUP / IMM Chair), Marie Stemart (ENSAS-AMUP / IMM Chair).

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| Contexte, problématique et objectifs du projet MUT'Action | 5 |
| Les terrains d'études | 6 |
| Méthodologie de recherche | 8 |
| Les partenaires, une équipe pluri-disciplinaire | 9 |
| Communauté Urbaine du Grand Reims | 11 |
| Les mobilités avant la crise..... | 13 |
| Mise en espace des actions COVID..... | 13 |
| Processus et déploiement des aménagements de déconfinement à Reims..... | 18 |
| Évolution des aménagements sur le terrain..... | 20 |
| Les installations et aménagements cyclables de déconfinement à Reims..... | 22 |
| Détails sur les aménagements cyclables de déconfinement..... | 24 |
| La Chronopiétonnisation de déconfinement à Reims..... | 26 |
| Retours des usagers et regards des habitants à Reims..... | 29 |
| Métropole du Grand Nancy | 33 |
| L'enjeu de la transition des mobilités..... | 35 |
| Mise en espace des actions COVID..... | 35 |
| Le projet des itinéraires cyclables de déconfinement..... | 35 |
| Synthèse des grands projets structurants établis à Nancy..... | 36 |
| Évolution des aménagements sur le terrain..... | 38 |
| Les installations et aménagements cyclables de déconfinement à Nancy..... | 40 |
| Détails sur les aménagements cyclables de déconfinement..... | 42 |
| Retours des usagers et regards des habitants à Nancy..... | 45 |
| Mulhouse Alsace Agglomération | 49 |
| L'enjeu de la transition des mobilités avant la crise sanitaire..... | 51 |
| Le projet des itinéraires cyclables de déconfinement..... | 52 |
| Mise en espace des actions COVID..... | 53 |
| Synthèse des grands projets structurants établis à Mulhouse avant la crise sanitaire..... | 54 |
| Processus et déploiement des aménagements de déconfinement à Mulhouse..... | 56 |
| Évolution des aménagements sur le terrain..... | 58 |
| Les installations et aménagements de déconfinement à Mulhouse..... | 60 |
| Détails sur les aménagements cyclables de déconfinement..... | 62 |
| Retours des usagers et regards des habitants à Mulhouse..... | 65 |
| Conclusion | 69 |
| Méthodologie..... | 71 |
| Principaux résultats obtenus..... | 72 |
| Liste des fiches-actions | 75 |
| Reims - Coronapistes..... | 75 |
| Reims - Chronopiétonnisation..... | 75 |
| Nancy - Coronapistes..... | 75 |
| Mulhouse - Coronapistes..... | 75 |
| Crédits et sources des illustrations | 77 |

LE PROGRAMME DE RECHERCHE

MUT'ACTION

CONTEXTE, PROBLÉMATIQUE ET OBJECTIFS DU PROJET MUT'ACTION

Dans le contexte d'urgence sanitaire prégnant en 2020, la transition des mobilités comme réponse immédiate à la crise représente un enjeu de résilience important pour les territoires. La crainte est notamment celle d'un renforcement de l'« auto-solisme », les transports en commun pouvant présenter une offre réduite et apparaître moins sûrs en termes de gestes barrières (Boullier, 2020, p. 8-9). Les formes urbaines contemporaines sont interrogées dans leur adéquation aux besoins des habitants (Grant, 2020), alors que la pandémie pose la distanciation sociale comme première mesure sanitaire collective (Jabareen, Eizenberg, 2021, p. 57). Le moment d'urgence particulier de la COVID-19 a conduit l'action publique à se saisir de cet urbanisme tactique, par des interventions rapides, à faibles coûts, sur la voirie. Depuis mars 2020, divers aménagements urbains temporaires sont apparus à travers le monde, modifiant les configurations des espaces publics et les usages de mobilité : *slow streets*, places ouvertes, « coronapistes », etc. (ADEME, 2020). En France, l'engouement médiatique pour le sujet atteste des changements rapides survenus : près de mille kilomètres de pistes cyclables temporaires ont été mises en place pour le déconfinement (La gazette des communes, 20.05.2020), aménagements que l'État souhaite aider à pérenniser (Conférence de presse d'Élisabeth Borne, 29.05.2020). La promotion des mobilités actives apparaît, pour les pouvoirs publics, comme une réponse à la demande de nouveaux modes de déplacement suite à la crise sanitaire tant dis que l'urbanisme tactique a émergé comme un outil adéquat pour répondre à ces impératifs en raison de sa capacité d'agir rapidement.

Dès lors, il convient d'interroger les impacts de la crise en termes de mobilité et sur les changements d'usages et de pratiques qu'elle a pu et pourra provoquer, par rapport à un objectif affirmé de transition vers des mobilités urbaines durables renforçant la résilience territoriale. L'intérêt du projet **MUT'Action – Mobilité et urbanisme tactique en action** est de faire l'analyse de ces expérimentations, 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. Les questions de recherche se déclinent autour de trois dimensions :

- **Gouvernance et jeux d'acteurs** / Quelles sont les spécificités de ce mode projectuel en termes de processus décisionnel, de jeux d'acteurs, de savoirs et savoir-faire mobilisés ? Quelles mises en mots et mises en forme projectuelle de l'enjeu auprès des acteurs, décideurs et professionnels de la ville ? Quelles échelles apparaissent en jeu, tant sur le plan des temporalités que des acteurs en interaction ?
- **Spatialité** / Dans quel mesure le dessin spatial des aménagements de déconfinement (formes, échelles, matérialité, etc.) peut accompagner les changements de pratiques de mobilité ? Quelles caractéristiques présentent in situ les pratiques d'aménagements temporaires observées ?
- **Temporalités** / Comment le caractère transitoire des projets de déconfinement peut être mis à profit du renouveau de la fabrique urbaine pour soutenir une construction urbaine plus durable ?

A ce titre, le projet MUT'Action fait partie des 15 lauréats de l'appel à projets 2020 « Résilience Grand Est »¹, appel lancé par le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, l'ANR et la Région Grand Est, autour des conséquences territoriales de la crise liée au Covid-19. Les ambitions affichées du projet sont d'évaluer l'impact territorial de la pandémie sur les espaces de mobilité, d'accompagner les décideurs pour faire évoluer ces espaces vers plus de soutenabilité, d'accessibilité et de connectivité. L'étude doit ainsi mettre en perspective diverses expérimentations de ces conceptions urbaines en Région Grand Est afin de contribuer à la réflexion et au développement d'approches de planification innovantes qui pourront ensuite être déclinées à d'autres échelles notamment nationale. Le programme a également été labellisé en juin 2020 comme projet d'innovation partenariale par le **Pôle Véhicule du Futur**².

¹ <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2020/07/laureatsresiliencege.pdf> ; voir aussi : <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2020/05/05-06-20-lancement-appel-a-projet-resilience.pdf> ; <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2020/05/aap-resilience-ge-vf.pdf>

² <https://www.vehiculedefutur.com/fr/a-propos-du-pole.html>

L'objectif principal de cette recherche consiste à analyser et à reconsidérer, suite à la crise de la Covid-19, les mobilités, le tout pour analyser la possibilité ou non d'améliorer la capacité de résilience des territoires. **L'équipe de recherche pluridisciplinaire examine particulièrement** les comportements et conditions d'appropriation des modes de mobilité au regard d'une nouvelle tendance dans la manière de concevoir la ville ainsi que les différents dispositifs mis en place par les pouvoirs publics pour accompagner et initier des changements en termes de mobilités (marches exploratoires, piétonisations, voies cyclables, etc.) dans trois villes moyennes de la Région Grand Est : Mulhouse, Nancy et Reims. Cette étude doit permettre de développer à la fois des outils pour une meilleure compréhension des pratiques et des espaces de la mobilité tactique et une aide à la décision flexible face aux enjeux de la crise sanitaire et plus largement de la transition écologique.

Période de financement : oct. 2020 – sept. 2023

Montant du financement : 150 000 €

Membres titulaires de l'équipe projet : Céline Burger, porteuse de projet (MCF, URCA-Habiter), Olivier Dupéron (MCF-HDR, URCA-CRDT), Andreea Grigorovschi (MCF, ENSAS-AMUP-IMM Chair), Philippe Hamman (PU, UNISTRA-SAGE), Sébastien Piantoni (IGE, URCA-Habiter)

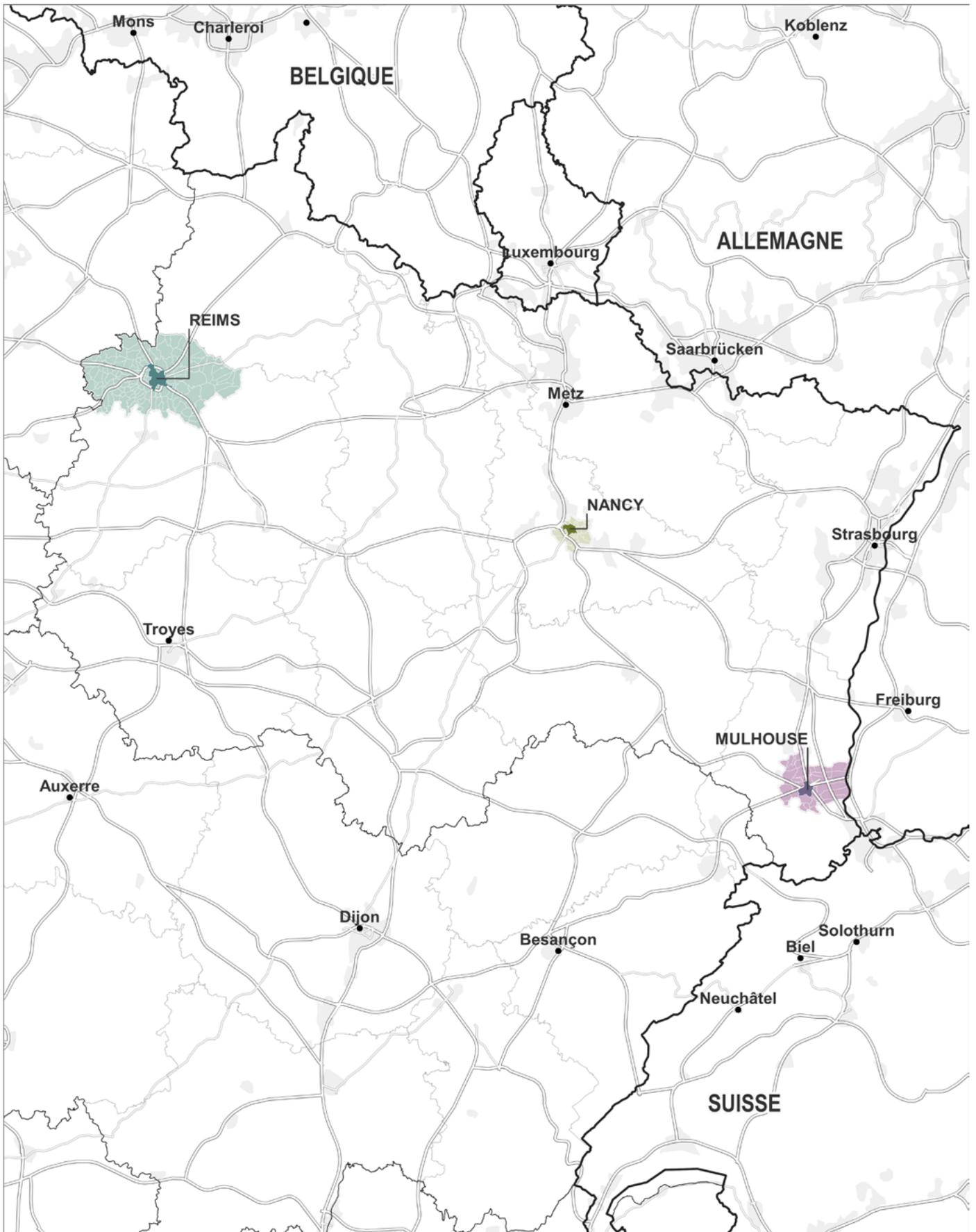
Membres contractuels de l'équipe projet : Marie Fruiquière (IGE, ENSAS-AMUP-IMM Chair), Sophie Henck (IGE, UNISTRA-SAGE), Laure Michaud (IGE, URCA-Habiter), Dorine Patta (IGE, ENSAS-AMUP-IMM Chair) et Luis Antonio Martinez Gonzales (ENSAS - AMUP / IMM Chair)

LES TERRAINS D'ÉTUDES

Le projet MUT'Action porte un regard sur **les villes intermédiaires de la région Grand-Est**, fortement éprouvées par la « première vague » de la pandémie (Hecker *et al.*, 2020). Ces aires urbaines de 200 000 à 500 000 habitants exercent des fonctions proches de celles des métropoles, mais avec un rayonnement régional (Deraëve, 2015) et où la crise sanitaire de la Covid-19 a révélé des défis écologiques notamment concernant la mobilité. Cette entrée est riche de sens pour croiser culture de la fabrique urbaine et expérience de l'urbanisme tactique dans un système de production urbaine davantage associé aux logiques de planification et d'urbanisme opérationnel, plutôt *top-down*, aux temporalités relativement longues et visant une production réussie du premier coup. C'est précisément en réaction à ces modes de faire jugés trop verticaux, lourds ou lents pour changer le cadre urbain (Lecroart, 2020) que des évolutions se repèrent, *via* des trajectoires d'institutionnalisation de pratiques collectives (IAU-IdF, 2018) ou d'« activisme édulcoré » (Douay, Prévot, 2014). Ces dynamiques mixant l'alternatif et le *mainstream* s'opèrent majoritairement dans les métropoles et les grandes villes, où se concentre l'activité des acteurs positionnés sur le segment de l'urbanisme temporaire et de la médiation (Macaire, 2018). Si les villes intermédiaires semblent ainsi moins en prise avec ces idées et à ces pratiques lorsque la pandémie se déclenche, elles s'en sont aussi saisies.

Ainsi, l'étude se focalise sur les actions d'urbanisme temporaire engendrées par la crise sanitaire et leurs impacts sur les espaces, les pratiques et la gouvernance en matière de mobilités, dans les aires urbaines de **Mulhouse, Nancy et Reims**. A la suite des annonces du jeudi 30 avril 2020 par le ministère de la Transition Ecologique quant au lancement d'un plan de 20 millions d'euros pour favoriser la pratique du vélo, on voit dans ces dernières villes du Grand Est la multiplication des actions d'urbanisme « tactique » en lien avec la mobilité. A Reims, les acteurs locaux prévoient la création de 8,5 km de pistes cyclables en collaboration avec l'association Vél'Oxygène (Pardessus et Beaussart, 2020). La mise en place du plan vélo à Nancy est accélérée par la création de 12 km d'aménagements cyclables avant septembre 2020 (Zaugra, 2020). Finalement à Mulhouse, une concertation citoyenne est lancée sur les pratiques de mobilités pendant le confinement et sur les mobilités de demain avec l'association CADRes (Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler en Sécurité) ; la municipalité propose le dessin d'itinéraires « express » en supprimant toutes les 2X2 voies (Vincent Lemiesle, 2020).

In fine, le projet de recherche MUT'Action doit documenter le processus des actions Covid mis en place dans ces trois villes moyennes de la Région Grand Est. A travers ces études de cas, l'équipe de recherche s'interroge plus largement sur le rôle des aménagements Covid au sein de la fabrique urbaine de chacune des villes, par leurs énonciations, leurs spatialités, leurs acteurs et leurs pratiques. Transversalement, il produit ainsi de la connaissance sur le plan théorique et pratique par une approche comparative.



- Frontières internationales
- Limites régionales
- Limites départementales
- Principales villes
- Zones urbanisées

- Espaces étudiés (ville centre / EPCI)**
- Reims / Com. urbaine
 - Nancy / Métropole
 - Mulhouse / Com. d'agglo.

- Principales routes**
- Autoroutes
 - Routes secondaires



Réalisation : S. Piantoni - Reims - 2023
Sources : INSEE, OpenStreetMap

MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE

Veille bibliographique



Publications scientifiques

Ensemble des productions académiques quant à l'urbanisme tactique et l'influence de la crise sanitaire du Covid-19 sur les espaces de la mobilité dans le champ de sciences humaines et sociales



Guides / Recommandations

Livrets de recommandations produits, en France ou à l'étranger, par les différents organismes gouvernementaux (ou non) émettant des suggestions d'aménagements en réponse aux enjeux de la crise sanitaire (e.g. distanciation physique)



Revue de presse

Publications dans la presse locale quant aux actions et aménagements d'urbanisme tactique effectués pendant ou à la sortie du confinement

Enquêtes qualitative et quantitative



Entretiens Acteurs Institutionnels et Associatifs

Comprendre les mécanismes de construction des actions d'urbanisme tactiques menées suite à la crise sanitaire



Enquête Citoyens

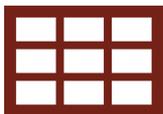
Les actions d'urbanisme tactique ont-elles répondu à des attentes ? Ont-elles impliqué des évolutions de pratiques, d'usages ? Les habitants ont-ils été partis prenantes de ces actions ?



Questionnaire Flash Usagers

Dresser un profil rapide des personnes utilisant les dispositifs d'urbanisme tactique ou situé à proximité, pour comprendre les rapports à la mobilité aux usages avant / après confinement sur différentes temporalités (heures creuses / heures de pointes, semaine / week-end, saisons...)

Travail de terrain



Critères d'observation

Faire l'état des lieux des typomorphologies et des aménagements dans la ville et retracer leur(s) évolution(s) spatiale(s).



Relevé

Travail in situ et retranscription en plans, coupes, croquis, mesures, cartographie grande échelle, axonométrie



Reportage photographique

Relevé des ambiances, et des matérialités

LES PARTENAIRES, UNE ÉQUIPE PLURI-DISCIPLINAIRE

URCA – Université de Reims Champagne-Ardenne

EA 2076 HABITER, Aménagement et géographie politique

Discipline(s) : Aménagement du territoire, géographie

L'équipe d'Accueil Habiter (EA 2076), rattachée à l'Université de Reims Champagne-Ardenne, regroupe plus d'une quarantaine de chercheurs en SHS, principalement en géographie, aménagement du territoire et urbanisme. Les recherches menées au sein de ce laboratoire se positionnent de manière originale autour de trois questionnements principaux : (1) De quelles manières les politiques publiques, les systèmes d'acteurs et les organisations agissent sur les sociétés et les territoires, mais aussi comment en retour ceux-ci sont transformés par les bouleversements contemporains ? (2) Quelles sont les réactions des habitants et acteurs des territoires aux nouvelles manières de faire qui leur sont proposés, notamment en termes d'adaptations ou de résistances ? (3) Sur quelles conceptions idéologiques de l'espace, des échelles et du temps les nouveaux dispositifs publics et les systèmes d'acteurs s'appuient-ils ?

EA 3312 CRDT, Centre de Recherche Droit et Territoire

Discipline(s) : Droit public, science politique

Le Centre de Recherche Droit et Territoire est une unité de recherche (équipe d'accueil EA 3312) composée de chercheurs universitaires et de praticiens spécialisés dans l'analyse des institutions et procédures publiques. Grâce à leur implication dans divers réseaux (GIS GRALE, GIP GRIDAUH, GdR GRAM...) et aux multiples collaborations (FEPL, (AERTE), Faculté d'Economie de l'Université Matej Bel de Banska Bystrica en Slovaquie...), ils assurent des publications régulières d'ouvrages, d'articles et de rapports sur ces questions depuis plus de 40 ans. Le CRDT organise des conférences citoyennes et des manifestations scientifiques avec des chercheurs universitaires, des professionnels et des élus. Il est en lien étroit avec les divers parcours des Masters Droit, mentions Droit public de la Faculté de Droit et de Science Politique, en particulier le Master 2 Droit des Collectivités Territoriales (DCT). Il soutient dans le champ de ses compétences la préparation de thèses de doctorat en lien avec l'école des sciences humaines et sociales de l'URCA.

Unistra – Université de Strasbourg

UMR 7363 SAGE (Sociétés, Acteurs, Gouvernement en Europe) / CNRS

Discipline(s) : Sciences sociales (en particulier sociologie pour le projet MUT'Action)

SAGE est une UMR (unité mixte de recherche) de sciences sociales sous tutelle CNRS et Unistra, en partenariat avec l'Université de Haute-Alsace. Une attention particulière est portée aux jeux des acteurs, aux normes et aux dispositifs publics à l'échelle urbaine, analysés par des enquêtes empiriques. L'attention aux échelles urbaines et de l'action publique constitue un fil directeur de l'équipe. Pour interroger la question des rapports sociaux et des mobilités, les chercheurs examinent dans un premier temps des échelles fines, comme les îlots ou quartiers, et des périmètres de coopération inter-locaux qui se multiplient, à l'échelon des espaces métropolitains, ce qui est au centre de la démarche proposée ici. L'équipe développe couramment des dispositifs de comparaison entre terrains, à l'instar du projet partenarial MUT'Action. Les enjeux de durabilité des territoires, à travers les pratiques quotidiennes et les interactions concrètes de l'environnement avec les activités humaines, sont ainsi questionnés avec une attention à la diversité des acteurs (institutionnels et citoyens) en co-présence pour informer l'enjeu de la résilience au concret, en termes de prospective des mobilités pour demain.

ENSAS – Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg

UR7309 AMUP (Architecture, Morphologie / Morphogénèse Urbaine et Projet) / Chaire des Mobilités Métropolitaines Innovantes

Discipline(s) : Architecture et aménagement du territoire

Le Laboratoire AMUP est une UR (unité de recherche) de l'ENSA Strasbourg et de l'INSA Strasbourg, spécialisée dans la conception et le développement architectural et urbain durable, de l'échelle de l'édifice jusqu'à l'échelle du grand territoire. L'AMUP propose une approche transdisciplinaire (qui regroupe architectes, ingénieurs, paysagistes, sociologues, historiens) pour appréhender la question du projet à travers une multiplicité d'entrées thématiques. En partenariat avec le College of Architecture and Urban Planning (CAUP) de l'Université de Tongji (Shanghai, Chine) et la société ARTELIA, la Chaire des Mobilités Métropolitaines Innovantes – IMM Chair (Innovative Metropolitan Mobility Chair) a été créée en 2015 et labellisée en 2016 par le Ministère de la Culture et de la Communication. Elle est un lieu de recherche, d'expérimentation et de formation sur la mobilité durable dans les métropoles contemporaines regardée dans son rapport à l'architecture de la ville et des territoires. L'élaboration d'outils prospectifs d'aide à la réflexion et à la décision locale et collaborative est au cœur des travaux en cours.

| Communauté Urbaine du Grand Reims

COMMUNE : REIMS

POPULATION MUNICIPALE : 181 194 HAB. (INSEE, 2019)

DENSITÉ : 3 855 HAB./KM2 (INSEE, 2019)

SUPERFICIE : 47 KM2 (INSEE, 2019)

INTERCOMMUNALITÉ : COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND
REIMS

POPULATION AGGLOMÉRATION : 296 154 (INSEE, 2019)

DENSITÉ : 207 HAB./KM2 (INSEE, 2019)

SUPERFICIE : 1 432 KM2 (INSEE, 2019)

NOMBRE DE COMMUNES : 142

Composition communale de la Communauté Urbaine du Grand-Reims



Reims

COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND REIMS
Marne

LES MOBILITÉS AVANT LA CRISE

/ Des projets pour les mobilités carbonnées et aux prémices pour les mobilité actives

Deuxième ville la plus importante de la région Grand Est avec 181 194 habitants en 2019 (INSEE). Elle fait partie de la Communauté Urbaine du Grand Reims créée en 2017 qui compte 143 communes et 296 154 habitants en 2019 (INSEE). 80% des communes de la communauté urbaine ont moins de 1000 habitants, ce qui lui vaut le qualificatif de communauté urbaine « rurale » par les acteurs politiques locaux.

Avant la crise COVID, des documents de planification abordant la question des mobilités existent mais ils sont datés (schéma directeur cyclable de 2012), peu ambitieux et non-chiffrés. Ils sont principalement axés sur des recommandations pour le renforcement des correspondances entre les différents modes de transport et des actions de sensibilisation aux modes actifs pour les déplacements de courte distance. Le PDU de 2016-2026 indique que 67% des déplacements interne à l'agglomération et 95% des déplacements pour les échanges entre l'agglomération et l'aire urbaine sont effectués en voiture. Les déplacements à vélo concernent 2% des déplacements effectués sur le périmètre de l'agglomération pour une distance moyenne de 1,77 km. Le PDU préconise la révision du schéma cyclable de 2012 sans annoncer de date. Ce document de planification est principalement axé sur des recommandations relatives aux transports en commun et à l'automobile. Les mobilités actives sont peu questionnées et les quelques recommandations présentes sont proposées à moyen terme (2020-2026), ces types de mobilités étant présentées comme des modes alternatifs. La révision du PLU et du PADD en 2020 annonce la réactualisation des objectifs, notamment la rédaction d'un nouveau plan de mobilité incluant fortement les mobilités actives. Au moment du premier déconfinement, la stratégie mobilité n'est pas totalement stabilisée, les actions d'aménagement de « crise » vont présenter, pour la collectivité, une opportunité, un outil afin de tester de nouvelles configurations d'aménagements notamment en matière de mobilité active.

MISE EN ESPACE DES ACTIONS COVID

/ Lumière sur les mobilités actives

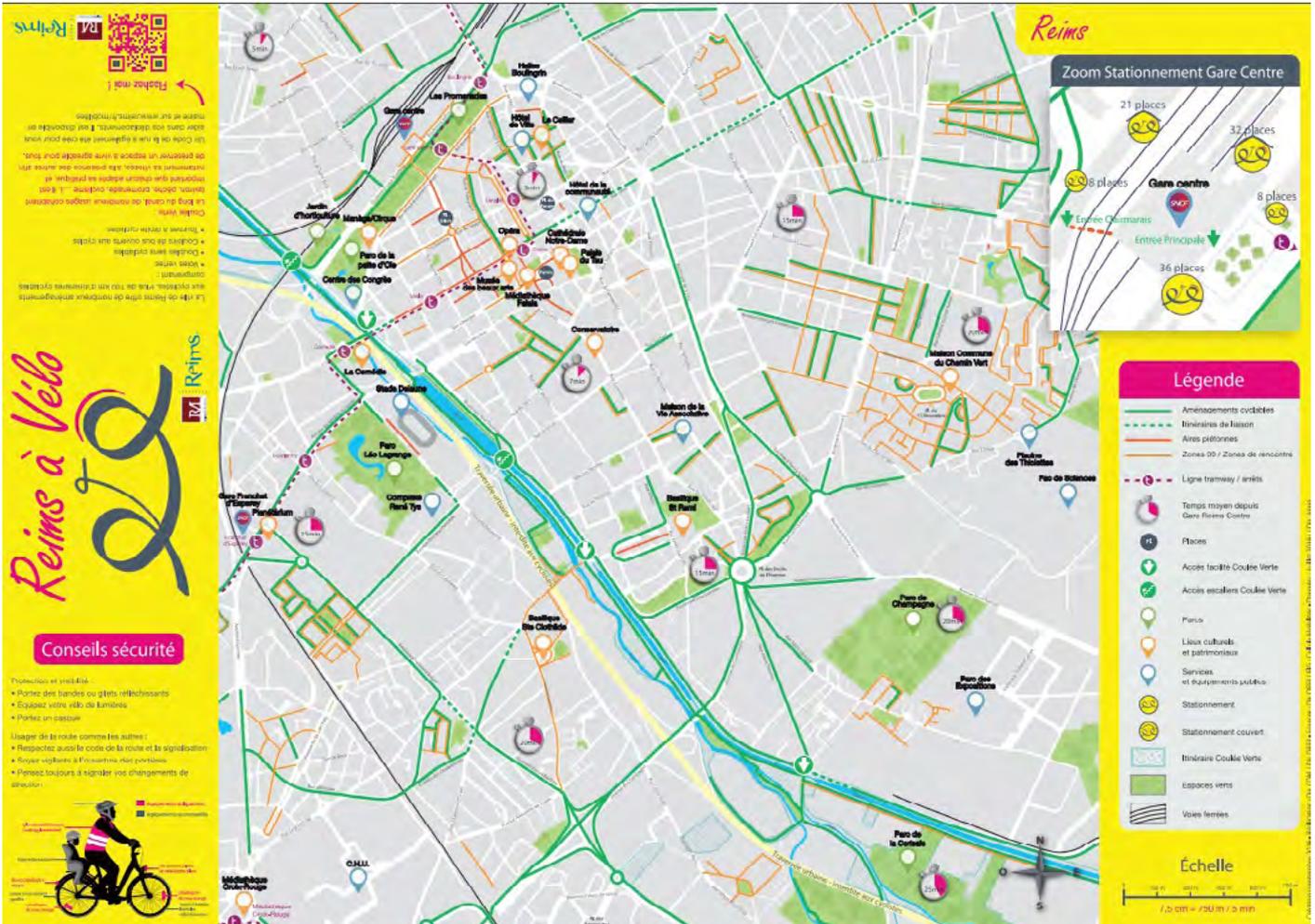
Ce contexte de crise sanitaire se double d'un moment politique particulier, en raison des dates des élections municipales (premier tour des élections le 15 mars 2020, second tour le 28 juin 2020). Ce calendrier a impacté la prise de décision de manière différenciée en fonction des contextes territoriaux. A Reims, l'élection du maire dès le premier tour a été un facteur déterminant pour la prise de décisions et la rapidité de l'action. Une consultation de l'association Vél'Oxygène est menée le 2 mai, le communiqué de presse indiquant la mise en place de 8,5 km de piste cyclables temporaires est publié le 5 mai et les pistes sont opérationnelles dès le 11 mai.

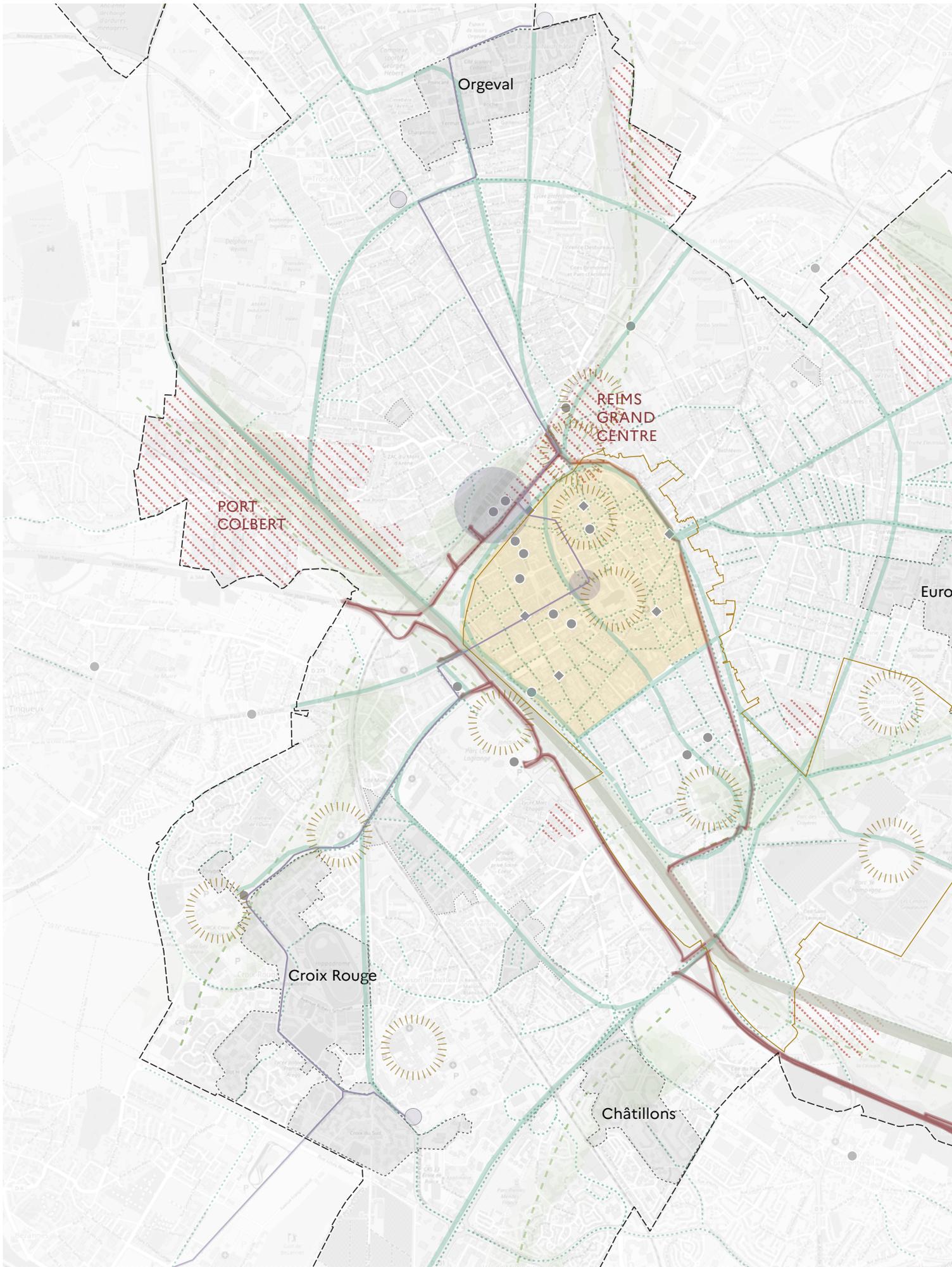
En plus des coronapistes, la ville a travaillé sur les mobilités piétonnes et met en place des mesures de chrono-piétonnisation estivale sur 15 rues de mai à août 2020. Cette action est reconduite l'été suivant de juin à octobre 2021 avec l'ajout d'une nouvelle rue. Ces aménagements sont présentés comme un soutien à la reprise d'activité notamment pour les commerces et les restaurateurs. L'action prévoit la fermeture à la circulation de certaines rues : de 19h le vendredi à 19h le dimanche. Au total, ce sont 1,8 km de rues qui feront l'objet de piétonnalisations temporaires à Reims. Les aménagements temporaires proposés par la municipalité consistent à créer une continuité cyclable Nord-Sud entre la gare centre et la zone d'activité Farman.

Cet axe traversant la ville en bordure du centre à l'Est était déjà partiellement pourvu d'aménagements cyclables (Fiche 2 : boulevard de la Paix ; Fiche 3 : rue Gerbert). L'installation des « coronapistes » permet l'expérimentation d'un premier axe cyclable structurant d'environ 8 km et sans discontinuités (Fiche 1 : boulevard Lundy ; Fiche 4 : boulevard Pasteur). Parallèlement, la chrono-piétonnisation répond au projet de dynamisation de l'hyper-centre de Reims entre les trois pôles de centralité : place d'Erlon (Fiche 7 : Rue Buirette et rue de l'Etape) ; place du Forum (Fiche 8 : rue des Élus) et les Halles du Boulingrin (Fiche 10 : Rue de Mars).

D'un point de vue opérationnel, ce sont quasiment 100% des projets d'aménagement temporaires cyclables qui sont pérennisés en quelques mois. Cette rapidité d'action peut poser question en termes de concertation. En effet, l'association Vél'Oxygène a été consultée mais le temps extrêmement court de l'action n'a pas donné la possibilité d'une réelle consultation citoyenne. Néanmoins, une enquête menée par la ville de Reims « Ensemble, inventons le Reims d'après ! » est lancée fin avril 2020 pendant le confinement. Elle aborde diverses thématiques sur lesquelles les Rémois et rémoises sont invités à proposer des idées pour la ville afin de préparer le déconfinement . Concernant la morphologie des aménagements, les services de la municipalité va s'appuyer sur les recommandations du guide CEREMA d'avril 2020.

EXTRAIT DU PROJET DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT





PÉRIMÈTRES FONCTIONNELS ET ADMINISTRATIFS

- Limites administratives
- Périimètre ZFEm
- Centralité
- ☀ Equip. rayonnements aggro
- ▨ OAP - Orientations d'aménagement et de programmation
- QPV

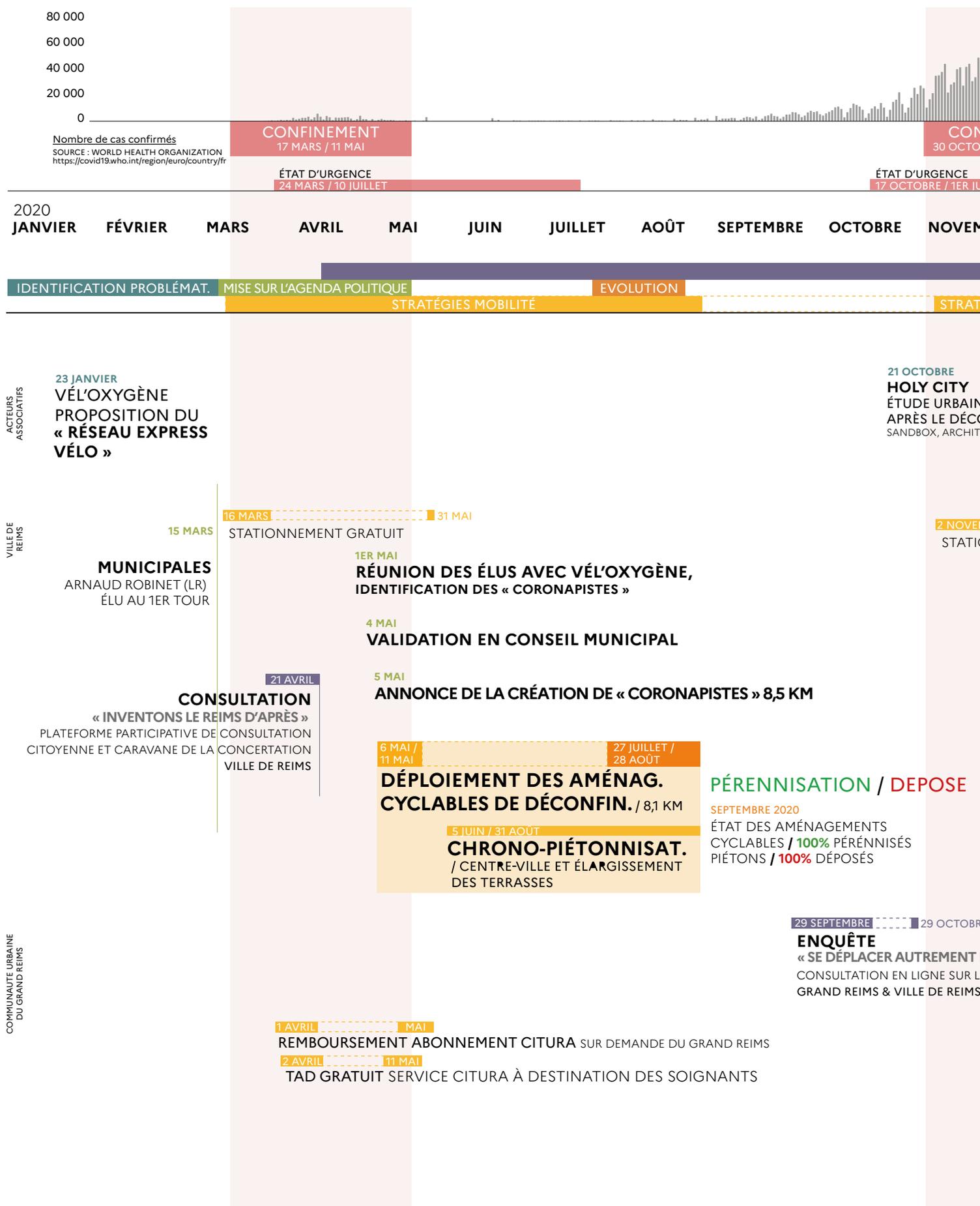
DISPOSITIFS ET AMÉNAGEMENTS DE MOBILITÉ

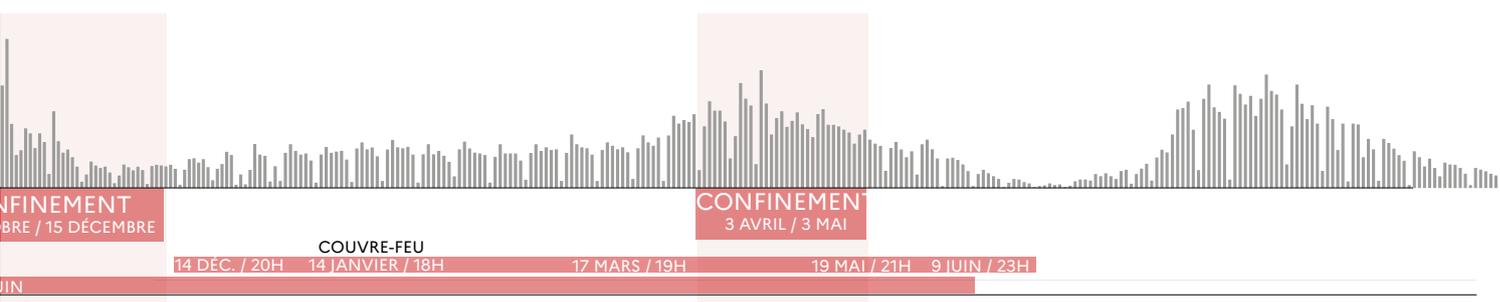
- Pôle multimodal
- Parking relais
- Voie de tramway
- Voie Verte
- ⋯ Am. cyclables existants
- Axe structurant du Plan vélo 2021
- Zebullo - Vélos électriques en libre-service
- ◆ Citiz - Véhicules en auto-partage

SOURCES :

- * Plan Local d'Urbanisme de Reims, 30/09/2021
- * Reims à vélo, Ville de Reims, 07/11/2016
- * « Projet d'Aménagement et de Développement Durable », plan Local d'Urbanisme de Reims. 30/09/2021
- « Orientations d'Aménagement et de Programmation », plan Local d'Urbanisme de Reims. 30/09/2021

PROCESSUS ET DÉPLOIEMENT DES AMÉNAGEMENTS DE DÉCONFINEMENT À REIMS





2021
NOVEMBRE DÉCEMBRE JANVIER FÉVRIER MARS AVRIL MAI JUIN JUILLET AOÛT SEPTEMBRE

CONSULTATION CITOYENNE

STRATÉGIES MOBILITÉ

STRATÉGIES MOBILITÉ

ÉVÉNEMENTS

REIMS
CONFINEMENT
URBANISME

29 AOÛT
VELOTOUR
BALADE INSOLITE
À VÉLO

15 DÉCEMBRE
STATIONNEMENT GRATUIT

6 AVRIL 18 MAI
STATIONNEMENT GRATUIT

1 SEPTEMBRE 15 NOVEMBRE
ZFEM CHÈQUE
MOBILITÉ
AIDE ÉTUDIANT
ABONNEMENT
CITURA

22 AOÛT
REIMS À VÉLO
SCHÉMA STRUCTURANT
DU RÉSEAU CYCLABLE
VILLE DE REIMS

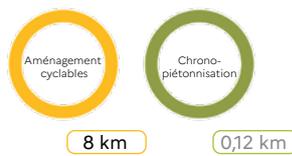
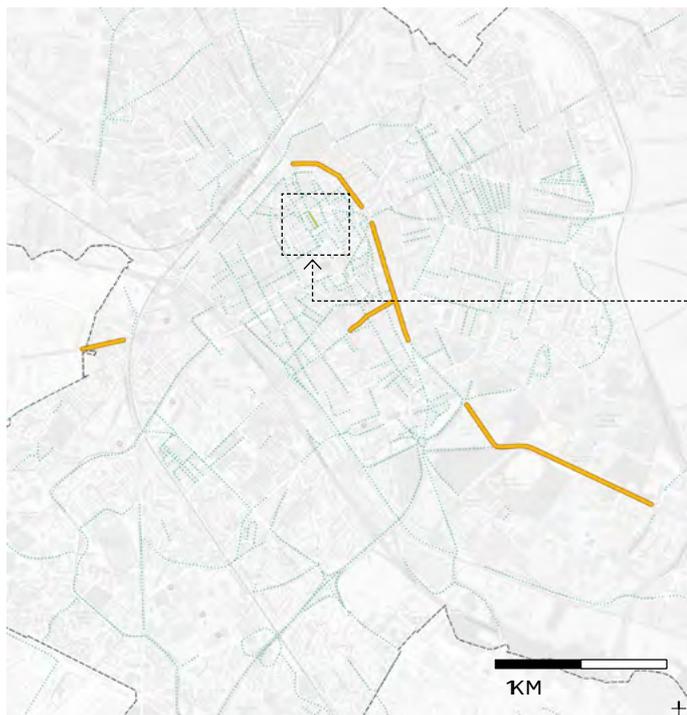
21 MAI / 30 AOÛT (prolongée jusqu'au 31 oct.)
CHRONO-PIÉTONNISAT.
/ CENTRE-VILLE ET ÉLARGISSEMENT
DES TERRASSES

« POUR MIEUX RESPIRER À REIMS »
LA QUALITÉ DE L'AIR, LA CIRCULATION ET LE DISPOSITIF ZFE

19 JANVIER
VACCI'BUS
BUS ITINÉRANT DÉDIÉ À LA VACCINATION
POUR LES PERSONNES DANS L'INCAPACITÉ DE SE DÉPLACER
GRAND REIMS, VILLE DE REIMS, TRANSDEV, CITURA

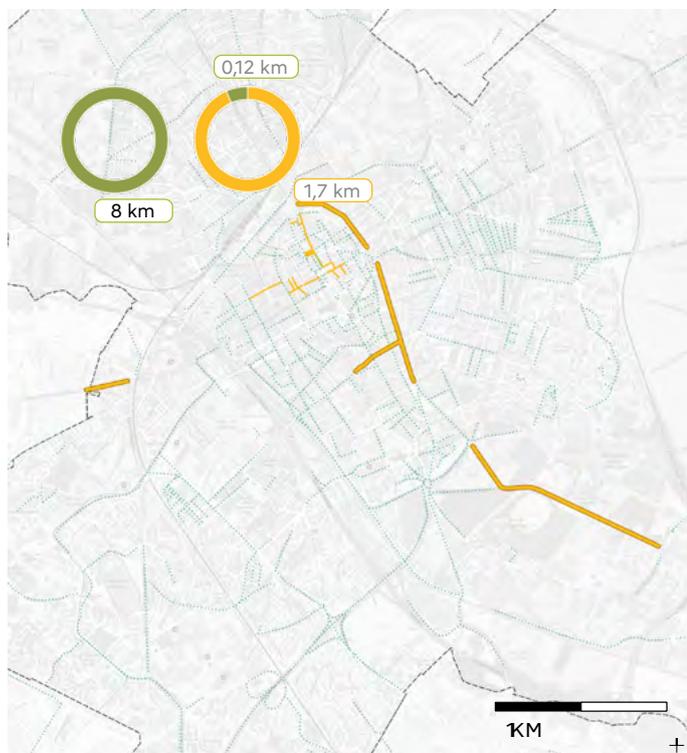
5 AVRIL 31 DÉCEMBRE
AIDE À L'ACHAT D'UN VÉLO
GRAND REIMS & VILLE DE REIMS

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS SUR LE TERRAIN

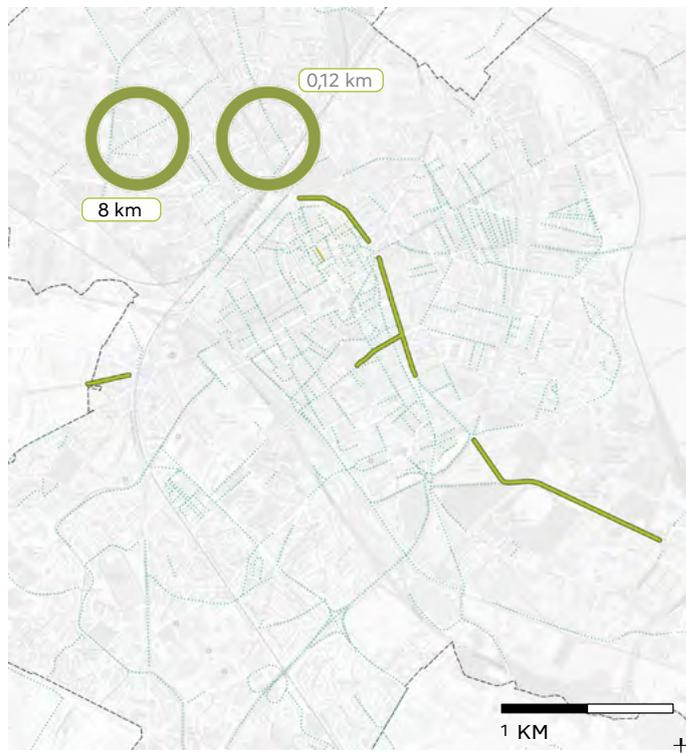


Chrono-piétonnisation pérennisée
Née d'une action d'urbanisme tactique (Rue de Tambour - Mars 2020)

MAI 2020
MISE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS



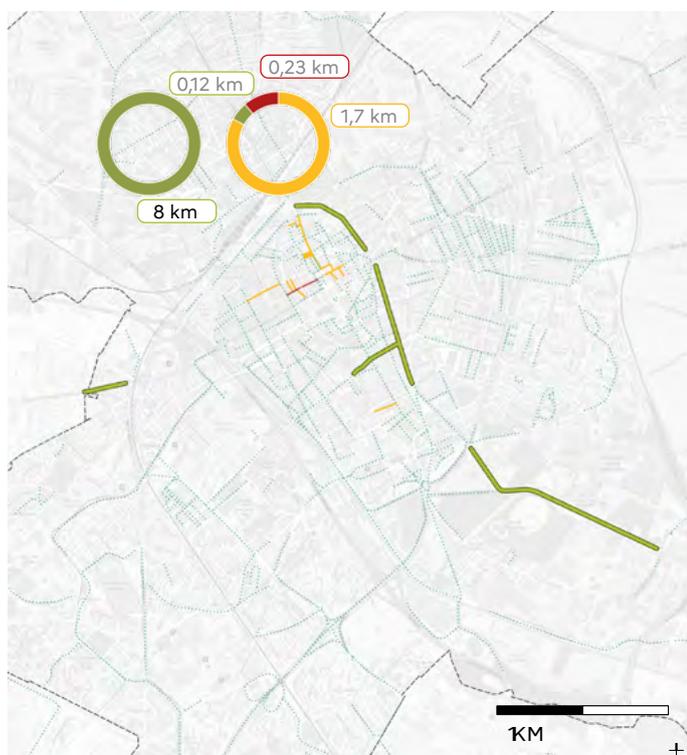
JUN 2020 / AOÛT 2020
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
MISE EN PLACE DE LA CHRONOPIÉTONNISATION



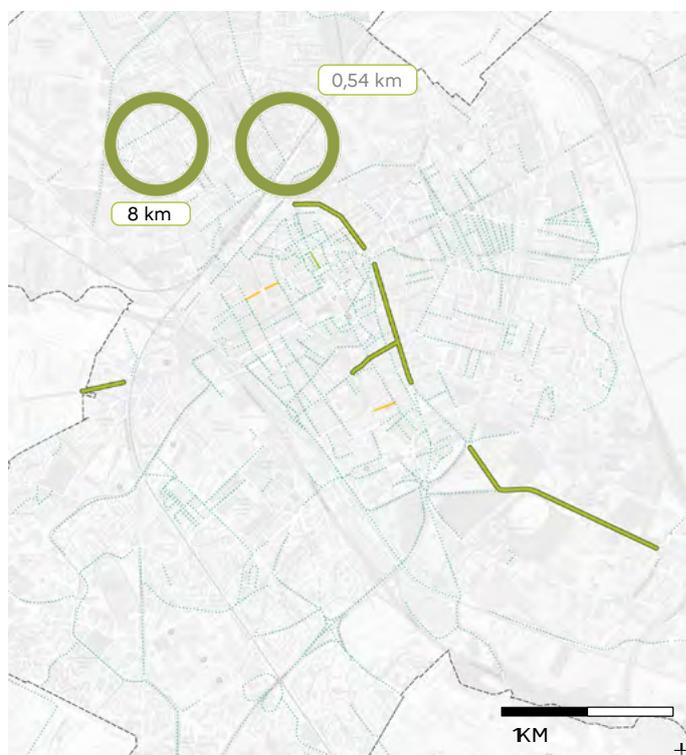
SEPTEMBRE 2020 / AVRIL 2021
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
PÉRENNISATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Aménagements de déconfinement

- Aménagement temporaire Covid
- Aménagement déposé
- Aménagement pérennisé (peintures blanche, panneaux définitifs)
- Limite administrative



MAI 2021 / AOÛT 2021
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
MISE EN PLACE DE LA CHRONOPIÉTONNISATION



SEPTEMBRE 2021
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
PÉRENNISATION DE LA CHRONOPIÉTONNISATION

LES INSTALLATIONS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT À REIMS





Projets et aménagements de déconfinement

- Aménagement cyclable de déconfinement (Mai 2020)
- Chronopiétonnisation et extension des terrasses (2020 & 2021)

Réseaux cyclable existants

- Aménagement cyclable d'avant crise
- Limite administrative

BOULEVARD LUNDY

Fiche n°3, p.56

BOULEVARD DE LA PAIX

Fiche n°3, p.56

BOULEVARD PASTEUR

Fiche n°3, p.56

RUE GERBERT

Fiche n°3, p.56

RUE DU LIEUTENANT HERDUIN

AVENUE DE PARIS

Fiche n°3, p.56

BOULEVARD HENRY VASNIER

AVENUE DU GÉNÉRAL GIRAUD

AVENUE HENRI FARMAN

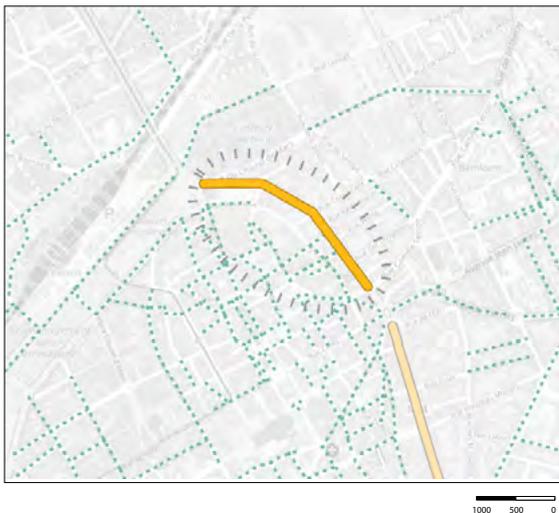
Fiche n°3, p.56

Sources : * Ville de Mulhouse, organisation stratégique après expérimentation (présentation du 14/09/20) - * m2A, Carte des aménagements cyclables de l'agglomération, 2019

DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

BOULEVARD LUNDY

Fiche n°01



TYPOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT PRÉ-EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | deux fois deux voies

Longueur rue : 790 m

Stationnement adjacent : stationnement en épi avant

Aménagement cyclable : aucun aménagement cyclable

Aménagement paysager adjacent : alignement d'arbres et quelques fleurs en bac

Mobilier urbain : quelques bancs sur l'espace piéton

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 1206 m

Etat : pérennisé

Temporalité : 6-11 mai 2020 | 27 juillet - 28 août 2020

Type d'aménagement : bande cyclable | bande cyclable & piste cyclable

Circulation cyclable : unidirectionnel | O

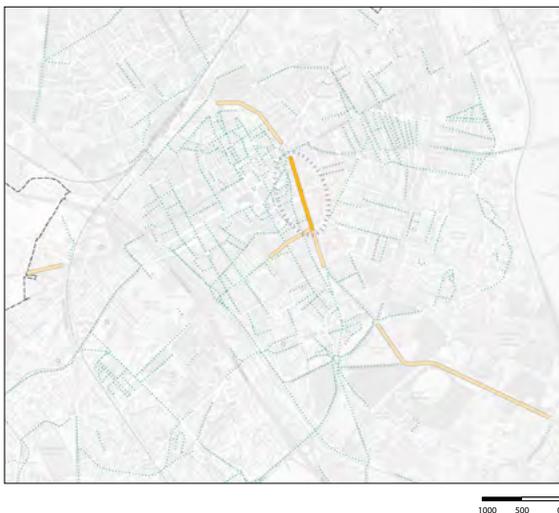
Réalisé sur : des deux côtés de la rue | O

Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée | voie de circulation neutralisée

Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification | réduction de l'espace piéton

BOULEVARD DE LA PAIX

Fiche n°02



TYPOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT PRÉ-EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | trois voies

Longueur rue : 662 m

Stationnement adjacent : stationnement en épi séparé de la chaussée sur contre-allée

Aménagement cyclable : pistes unidirectionnelles sur trottoir entre la chaussée et le stationnement

Aménagement paysager adjacent : alignement d'arbres

Mobilier urbain en lien avec les mobilités cyclables : aucun

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 1278 m

Etat : pérennisé

Temporalité : 6-11 mai 2020 | 27 juillet - 28 août 2020

Type d'aménagement : bande cyclable | piste cyclable

Circulation cyclable : unidirectionnel | O

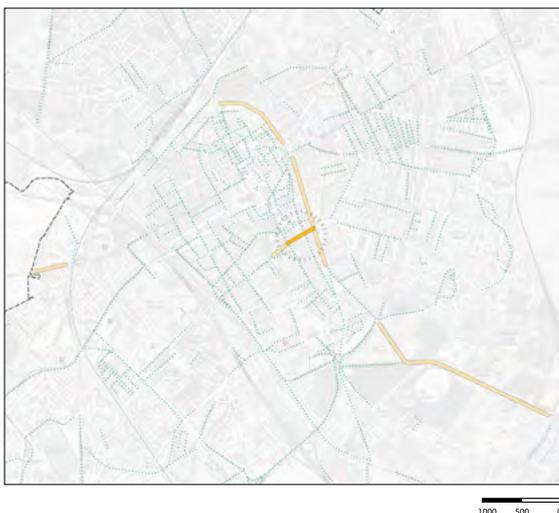
Réalisé sur : des deux côtés de la rue | O

Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée | réduction de l'espace stationnement sur le trottoir

Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification | O

RUE GERBERT

Fiche n°03



TYPOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT PRÉ-EXISTANT

Type de voirie : zone 30 | double-sens | trois voies

Longueur rue : 250 m

Stationnement adjacent : en créneau

Aménagement cyclable : pistes unidirectionnelles sur le trottoir

Aménagement paysager adjacent : alignement d'arbres

Mobilier urbain : arceaux vélo (24)

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 422 m

Etat : pérennisé

Temporalité : 6-11 mai 2020 | 27 juillet - 28 août 2020

Type d'aménagement : bande cyclable | bande cyclable & piste cyclable

Circulation cyclable : unidirectionnel | O

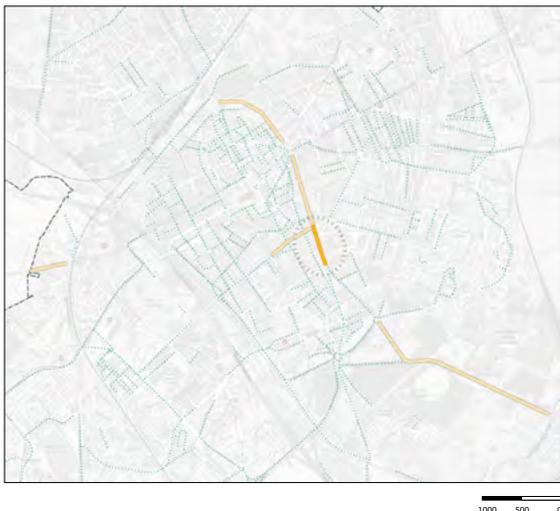
Réalisé sur : des deux côtés de la rue | O

Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée | O

Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification | accroissement de l'espace piéton

BOULEVARD PASTEUR

Fiche n°04



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMENAGEMENT PRÉ-EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | trois voies

Longueur rue : 368 m

Stationnement adjacent : stationnement en épi séparé de la chaussée sur contre-allée

Aménagement cyclable : piste unidirectionnelle sur le trottoir entre la chaussée et le stationnement sur un seul côté de la rue

Aménagement paysager adjacent : alignement d'arbres et massifs

Mobilier urbain : pas de mobilier urbain

AMENAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 727 m

Etat : pérennisé

Temporalité : 6-11 mai 2020 | 27 juillet - 28 août 2020

Type d'aménagement : bande cyclable | bande cyclable & piste cyclable

Circulation cyclable : unidirectionnel | O

Réalisé sur : des deux côtés de la rue | un côté de la rue

Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée & voie de circulation rétrécie | voie de circulation rétrécie

Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification | O

AVENUE HENRI FARMAN

Fiche n°05



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMENAGEMENT PRÉ-EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | deux fois deux voies

Longueur rue : 1183 m

Stationnement adjacent : aucun stationnement

Aménagement cyclable : aucun aménagement cyclable

Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagement paysager spécifique

Mobilier urbain : pas de mobilier urbain

AMENAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 2285 m

Etat : pérennisé

Temporalité : 6-11 mai 2020 | 27 juillet - 28 août 2020 | mai 2022 (plan vélo)

Type d'aménagement : bande cyclable | bande cyclable | piste cyclable (plan vélo)

Circulation cyclable : unidirectionnel | O

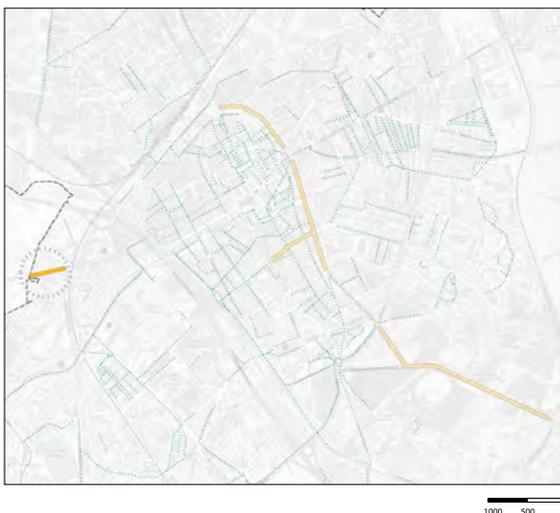
Réalisé sur : des deux côtés de la rue | O

Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée | O

Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification | O

AVENUE DE PARIS

Fiche n°06



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMENAGEMENT PRÉ-EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | deux fois deux voies

Longueur rue : 500 m

Stationnement adjacent : en créneau

Aménagement cyclable : aucun

Aménagement paysager adjacent : aucun

Mobilier urbain en lien avec les mobilités cyclables : aucun

AMENAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 589 m

Etat : pérennisé

Temporalité : 6-11 mai 2020 | 27 juillet - 28 août 2020

Type d'aménagement : bande cyclable

Circulation cyclable : unidirectionnel

Réalisé sur : des deux côtés de la rue

Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée

Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification

- Aménagement temporaire
- Aménagement temporaire déposé

- Aménagement temporaire pérennisé

LA CHRONOPIÉTONNISATION DE DÉCONFINEMENT À REIMS





Projets et aménagements de déconfinement

-  Chronopiétonnisation et extension des terrasses (2020 & 2021)
-  Aménagement cyclable de déconfinement (Mai 2020)

Réseaux piétons existants

-  Rue piétonne
-  Chronopiétonnisation pérennisée / née d'une action d'urbanisme tactique (Rue de Tambour - Mars 2020)

RUE DE MARS

Fiche n°3, p.56

PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE

Fiche n°3, p.56

RUE DE LUXEMBOURG

Fiche n°3, p.56

PLACE DU FORUM

Fiche n°3, p.56

RUE DES ÉLUS | 2020

Fiche n°3, p.56

RUE DU CLOU DANS LE FER

Fiche n°3, p.56

RUE BUIRETTE

Fiche n°3, p.56

RUE DE L'ÉTAPE

Fiche n°3, p.56

RUE SAINT-MAURICE | 2021

Fiche n°3, p.56

Retours des usagers et regards des habitants à Reims

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

6 MAI 2020 / 1 SEPTEMBRE 2020

ELEMENTS CLEFS

ÉLECTIONS MUNICIPALES | 15 MARS 2020

CONFINEMENT | 17 MARS / 11 MAI 2020

CONSULTATION CITOYENNE «INVENTONS LE REIMS D'APRÈS» | 22 AVRIL / AOÛT 2020

ENQUÊTE «SE DÉPLACER AUTREMENT POUR MIEUX RESPIRER À REIMS» | 29 SEPTEMBRE / 29 OCTOBRE 2020

CONFINEMENT | 30 OCTOBRE / 15 DÉCEMBRE 2020

CONFINEMENT | 3 AVRIL / 3 MAI 2021

REIMS À VÉLO | 22 AOÛT 2021

248

NOMBRE DE RÉPONDANTS

47,3% FEMMES
52,7% HOMMES

37,7% MOINS DE 25 ANS
17,8% ENTRE 25 ET 35 ANS
9,7% ENTRE 36 ET 45 ANS
11,3% ENTRE 46 ET 55 ANS
9,7% ENTRE 56 ET 65 ANS
13,8% PLUS DE 65 ANS

37,7% ETUDIANTS
3,7% PROFESSION INTERMÉDIAIRE
13,5% EMPLOYÉS
18,4% RETRAITÉS
2% INACTIF
18,9% CADRE ET PROFESSION INTELLECTUELLE SUPÉRIEURE
4,5% ARTISAN, ...
1,2% OUVRIER

2

LIEU DE PASSATION DU QUESTIONNAIRE



5

HEURE ET JOUR DE PASSATION

SAMEDI 27 MARS 2021
9H - 12H & 15H - 18H
SITE PROMENADE & BRIAND

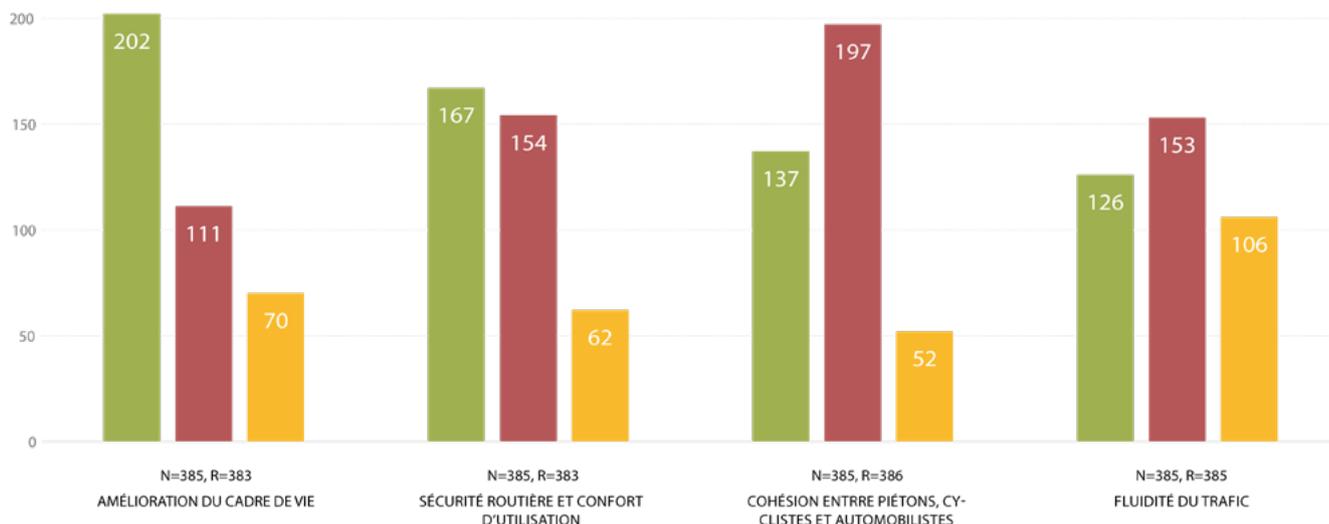
JEUDI 08 AVRIL
9H - 12H & 15H - 18H
SITE PROMENADE & BRIAND

MARDI 20 JUILLET 2021
APRÈS-MIDI | SITE PROMENADE

SAMEDI 28 AOÛT 2021
MATINÉE | SITE PROMENADE

MARDI 21 SEPTEMBRE 2021
MATINÉE | SITE BRIAND
APRÈS-MIDI | SITE PROMENADE

IMPACT DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES SUR | EN NOMBRE DE RÉPONDANTS



REGARDS HABITANTS / RETOURS D'USAGERS SUR LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES À REIMS

« Les aménagements permettent aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans de meilleures conditions. »

Femme, moins de 25 ans, étudiante

« C'est dangereux, discontinu et les voitures roulent sur les pistes. »

Homme, entre 56 et 65 ans, employé

« C'est dangereux, les pistes à contre sens dans les rues à sens unique sont dangereuses avec les voitures, il n'y a pas de vraies pistes cyclables. »

Femme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« C'est trompeur, il faudrait quelque chose de permanent pour pas se tromper. »

Homme, entre 25 et 35 ans, employé

« Les aménagements permettent d'avoir plus de vélo en ville. »

Homme, entre 46 et 55 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Il n'y a pas beaucoup de vélos qui les utilisent, il y a des tensions, les piétons ne respectent pas, la cohabitation n'est pas simple. Ça bloque la circulation, les cyclistes n'en profitent pas. »

Homme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Ce n'est pas forcément bien pensé, ce n'est pas pensé dans le sens des usagers. »

Homme, entre 46 et 55 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Oui, c'est mieux que rien ce n'est pas esthétique mais c'est utile. »

Homme, entre 25 et 35 ans, profession intermédiaire

« Les aménagements permettent d'enlever de la place à la voiture. »

Homme, entre 46 et 55 ans, profession intermédiaire

« Oui c'est bien pour mieux se déplacer dans la ville et répondre à une situation écologique. »

Femme, entre 36 et 45 ans, e employé e

« Je n'utilise pas de vélo, je peux tout faire à pied, s'il y avait plus d'équipements sécurisés peut être que ça m'aiderait dans ma réflexion. »

Homme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« C'est devenu dangereux de circuler pour les cyclistes et les automobilistes. »

Homme, entre 46 et 55 ans, e employé

« Ça ne sert à rien d'en ajouter plus car c'est déjà compliqué. »

Femme de moins de 25 ans, inactive

« Je ne les utilise pas, c'est pratique mais ce n'est pas assez travaillé et ça prend de l'espace sur la route. »

Homme, entre 25 et 35 ans, ouvrier

« Ça apporte un peu plus de continuité, ce n'est pas encore parfait. »

Homme, entre 56 et 65 ans, employé

« J' utilise plus le vélo en libre service depuis la crise [sanitaire] »

Homme, entre 25 et 35 ans, étudiant

« Les aménagements permettent une meilleure fluidité. »

Femme, entre 25 ans et 35 ans, employée

« Les aménagements ne sont pas dans ma trajectoire et les pistes en jaune ne poussent pas à être empruntées, elles sont dangereuses car elles ne sont pas respectées par les voitures ou les scooters »

Femme, entre 36 et 45 ans, employée

*Ecriture en italique : discours personifié

| Métropole du Grand Nancy

COMMUNE : NANCY

POPULATION : 105 058 HAB. (INSEE, 2019)

DENSITÉ : 6 999,2 HAB./KM2 (INSEE, 2019)

SUPERFICIE : 15 KM2 (INSEE, 2019)

INTERCOMMUNALITÉ : MÉTROPOLE DU GRAND NANCY

POPULATION : 257 915 HAB. (INSEE, 2019)

DENSITÉ : 1 812,5 HAB./KM2 (INSEE, 2019)

SUPERFICIE : 142,30 KM2 (INSEE, 2019)

Composition communale de la Métropole du Grand-Nancy



Nancy

MÉTROPOLE DU GRAND NANCY
Lorraine

L'ENJEU DE LA TRANSITION DES MOBILITÉS

/ Des projets pour la mobilité active en arrière-plan dans la fabrique urbaine mulhousienne

A Nancy, 4,5 km d'aménagements cyclables sont installés sur une période s'étendant de mi-mai à septembre 2020. Certains de ces aménagements font encore l'objet de discussions concernant la typologie leur pérennisation à long terme. Les actions menées à Nancy se caractérisent par des temps d'instruction plus étendus dans le temps, notamment en comparaison de Reims.

MISE EN ESPACE DES ACTIONS COVID

/ Un coup d'accélérateur pour les projets de mobilité active en cours

Dans le cas de Nancy, des objectifs en termes de mobilités étaient en discussions depuis longtemps. Cependant, sur le terrain, les aménagements cyclables avaient très peu évolué lors des dix dernières années avec un réseau de 135 km en 2020, des chiffres équivalents aux villes intermédiaires tel que Reims avec 120 km d'aménagements cyclables en 2020. Les aménagements « tactiques » deviennent à Nancy une opportunité pour concrétiser des engagements à atteindre en termes de mobilité, notamment renforcer la part modale du vélo en passant de 1% en 2013 à environ 3% en 2020 avant le premier confinement, avec un objectif de 12 à 14% pour 2026 (P2M, Plan Métropolitain des mobilités, 2021).

A Nancy, la municipalité en place pendant l'entre-deux tours entreprend quelques aménagements symboliques qui seront par la suite renforcés avec l'arrivée de la nouvelle municipalité en juin 2020, les projets qui suivent l'élection municipale feront l'objet de réflexion à l'échelle de l'intercommunalité.

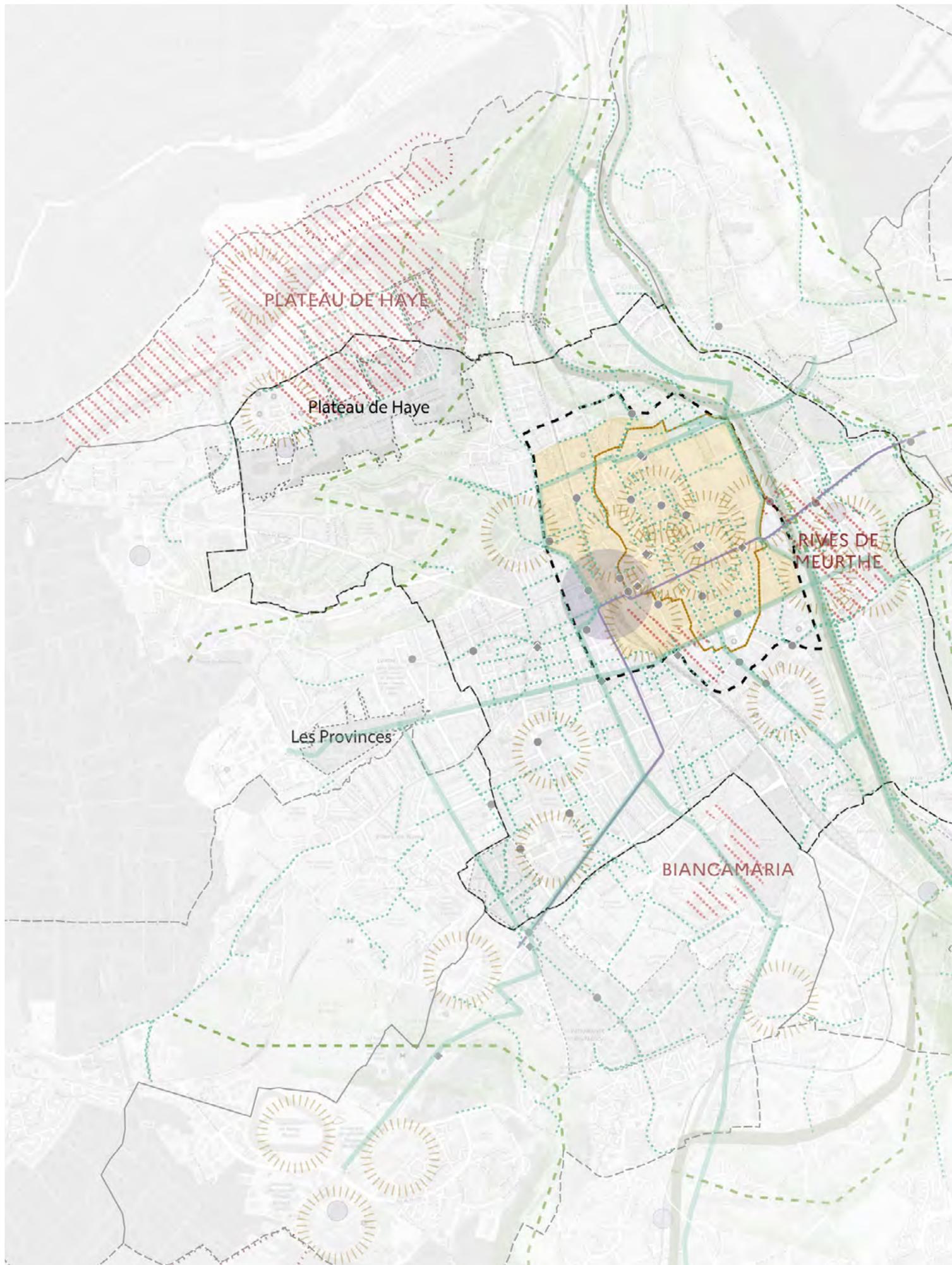
LE PROJET DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

/// PAR L'ANCIENNE MUNICIPALITÉ



SOURCES : * Métropole du Grand Nancy, Newsletter spéciale Covid-19 : accélération du Plan Vélo du Grand Nancy, 29/05/2020

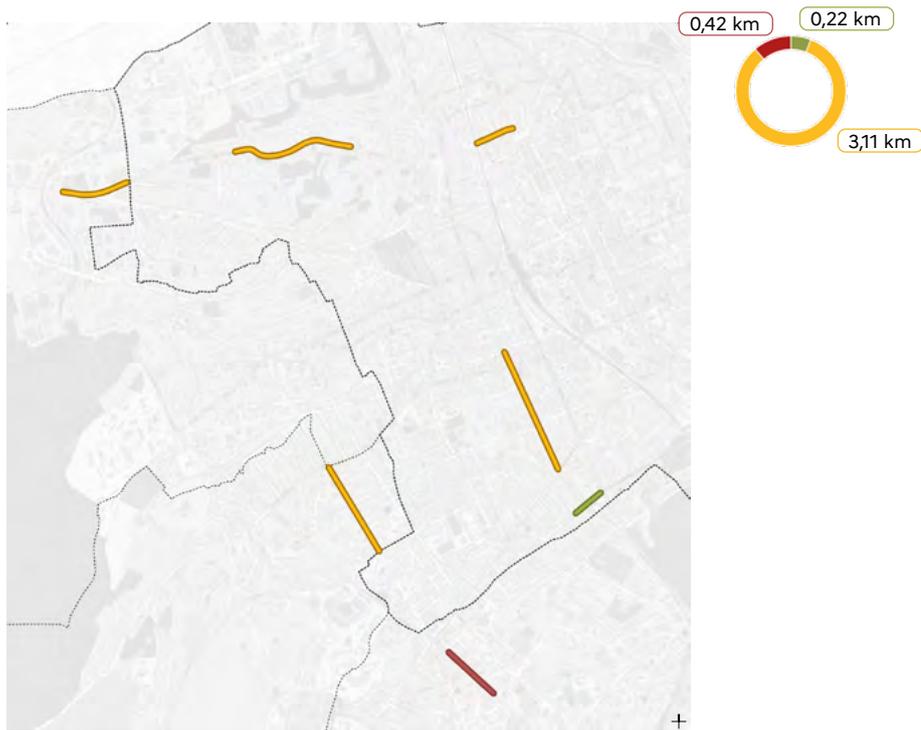
SYNTHÈSE DES GRANDS PROJETS STRUCTURANTS ÉTABLIS À NANCY





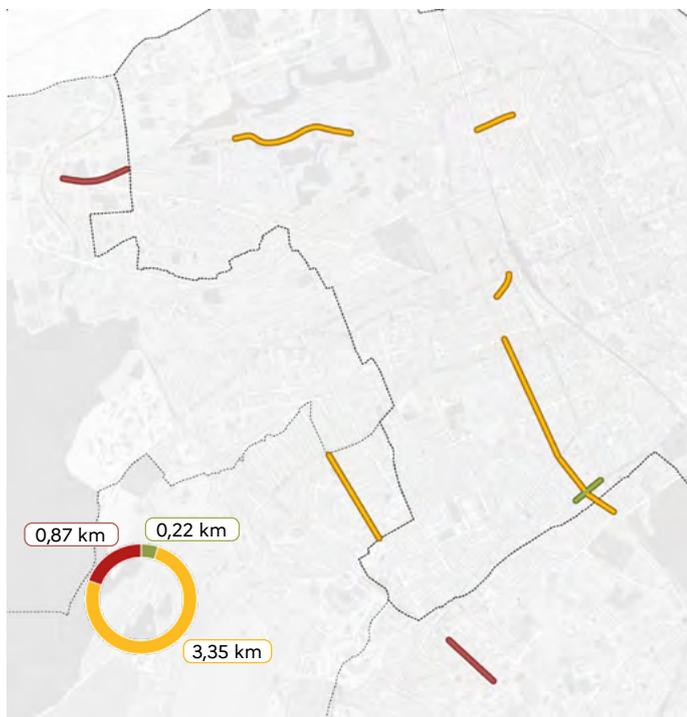
-  Trame verte
-  Voie Verte
-  Am. cyclables existants
-  Axe structurants plan vélo
-  VeloStan'Lib
-  Citiz
-  Pôle multimodal
-  Parking relais
-  Voie de trolleybus
-  Anneau de desserte
-  Secteur sauvegardé
-  Centralité
-  Grands équipements métropole
-  Zone de projets
-  ZAC
-  Renouvellement urbain
-  NPNRU

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS SUR LE TERRAIN



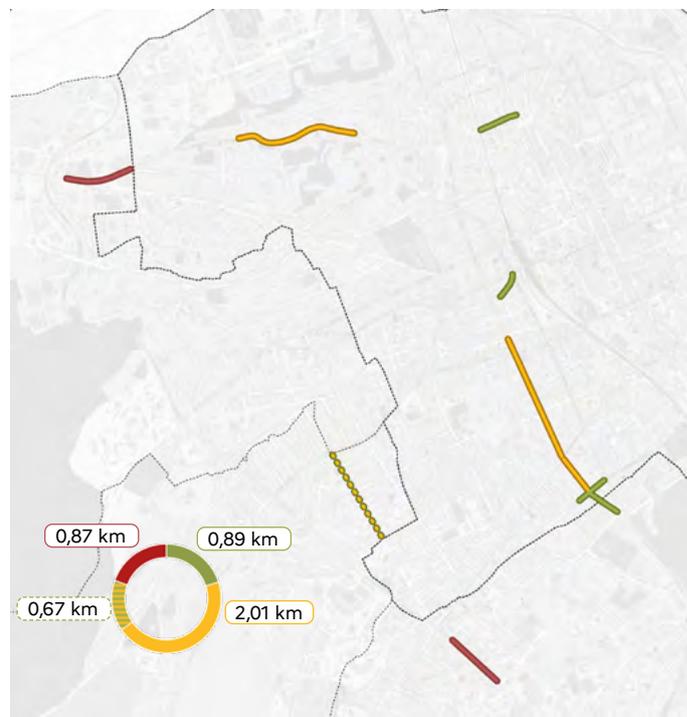
MI-MAI / AOÛT 2020

MISE EN PLACE DES PREMIERS AMÉNAGEMENTS ET DÉPÔSE D'UN PREMIER AMÉNAGEMENT



SEPTEMBRE 2020 / FÉVRIER 2021

MISE EN PLACE DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS AMÉNAGEMENTS ET DÉPÔSE D'UN SECOND AMÉNAGEMENT

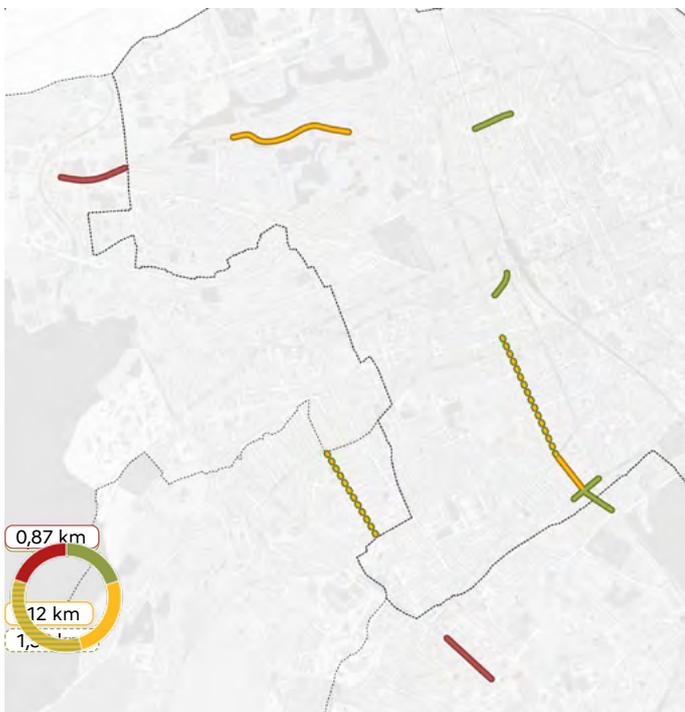


MARS / JUIN 2021

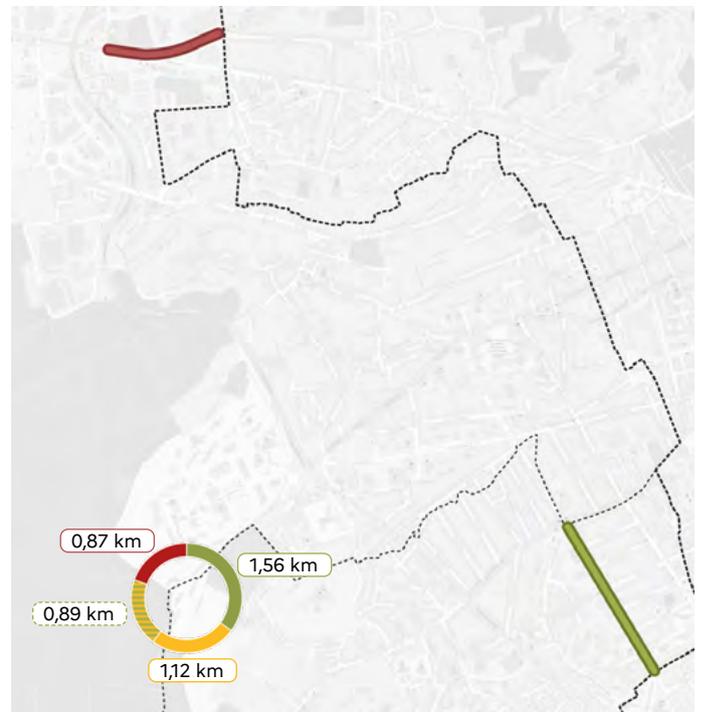
PÉRENNISATION DE 3 AMÉNAGEMENTS ET TRAVAUX DE PÉRENNISATION POUR 1 AMÉNAGEMENT

Aménagements de déconfinement

- Aménagement temporaire Covid
- Aménagement déposé (peinture grattée, plots et panneaux retirés)
- Aménagement pérennisé (peintures blanche, panneaux définitifs)
- - - Aménagement en cours de pérennisation
- - - - Limite administrative

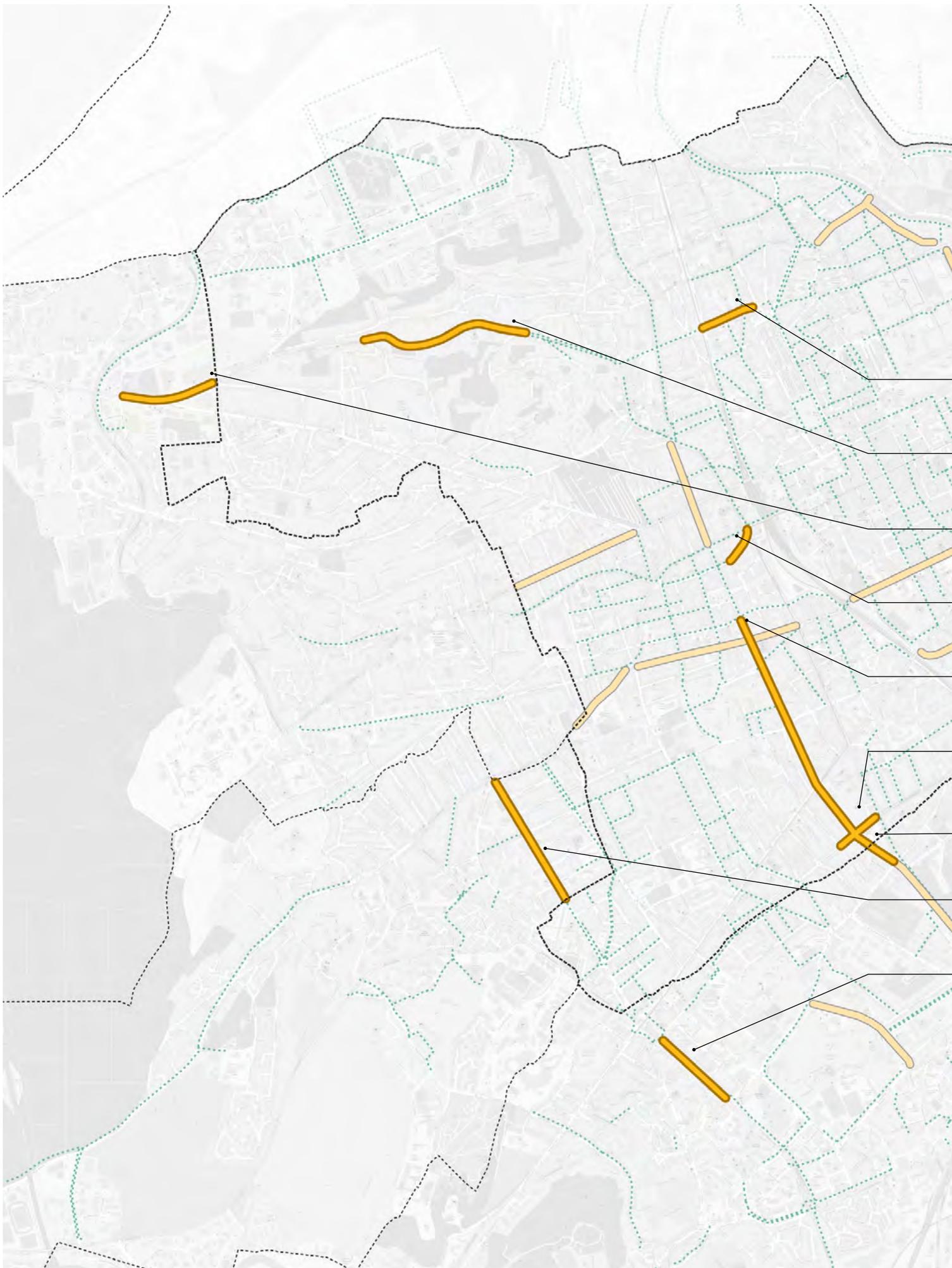


JUILLET / AOÛT 2021
 NOUVEAUX TRAVAUX DE PÉRENNISATION SUR UN DEUXIÈME AMÉNAGEMENT



SEPTEMBRE 2021
 PÉRENNISATION DU PREMIER AMÉNAGEMENT RÉALISÉE, TRAVAUX TOUJOURS EN COURS POUR LE SECOND

LES INSTALLATIONS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT À NANCY





Projets et aménagements de déconfinement

-  Aménagement cyclable de déconfinement (Mai 2020)
- près de 4,5 km
-  Itinéraire cyclable projeté - près de 18 km

Réseaux cyclables existants

-  Aménagement cyclable d'avant crise
-  Limite administrative

RUE DÉSILLES

Fiche n°3, p.56

AVENUE DE LA LIBÉRATION

Fiche n°3, p.56

AVENUE DE LA RÉSISTANCE

Fiche n°3, p.56

RUE DE LA COMMANDERIE

Fiche n°3, p.56

RUE JEANNE D'ARC

Fiche n°3, p.56

RUE DU MARÉCHAL OUDINOT

Fiche n°3, p.56

RUE DE VAUCOULEURS

Fiche n°3, p.56

BOULEVARD CATTENOZ

Fiche n°3, p.56

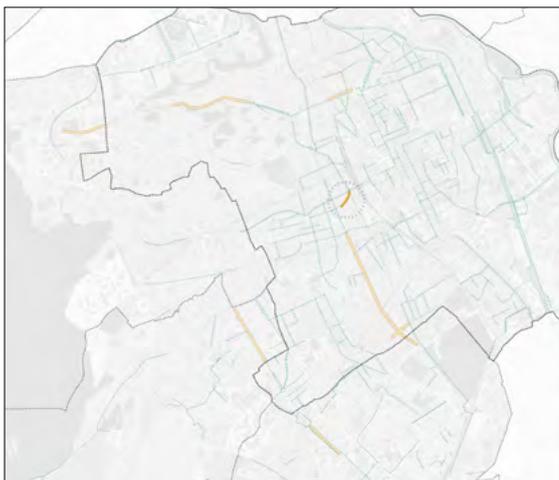
BOULEVARD DE L'EUROPE

Fiche n°3, p.56

DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

RUE DE LA COMMANDERIE

Fiche n°14



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 30 | sens unique | une voie
 Longueur rue : 250 m (sur 540 m)
 Stationnement adjacent : créneau
 Aménagement cyclable : bande cyclable d'un côté de la rue
 Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagements paysagers spécifique
 Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

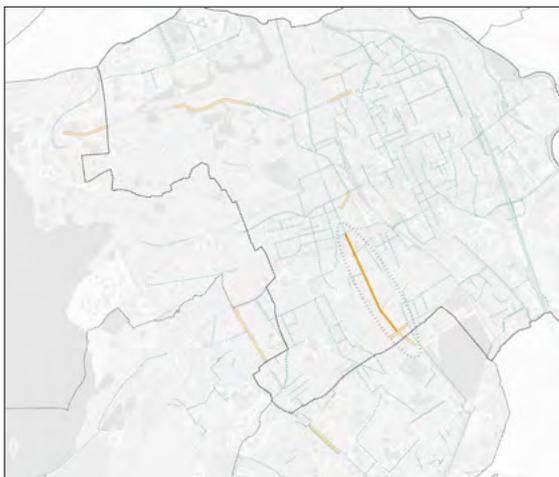
AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 179 m
 Etat : pérennisé
 Temporalité : début septembre 2020 | avril 2022
 Type d'aménagement : bande cyclable |
 Circulation cyclable : unidirectionnel |
 Réalisé sur : un seul côté de la rue |
 Aménagement cyclable réalisé à partir de : bande de stationnement neutralisée |
 Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification |

1000 500 0

RUE JEANNE D'ARC

Fiche n°15



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | sens unique | deux voies
 Longueur rue : 2130 m
 Stationnement adjacent : créneau
 Aménagement cyclable : aménagements cyclables existants sur d'autres portions de la rue
 Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagements paysagers spécifique
 Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

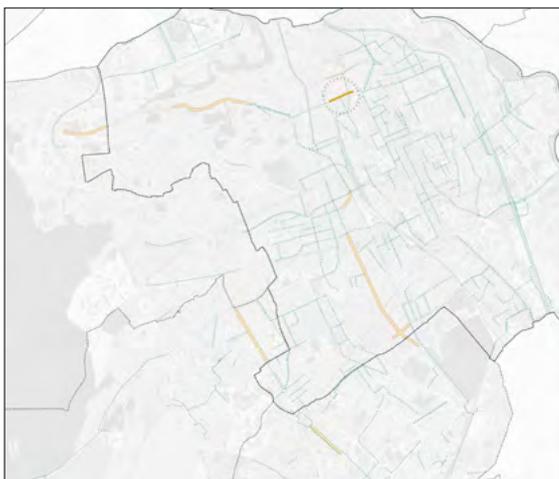
AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 1437 m
 Etat : temporaire & pérennisé
 Temporalité : début juin 2020 & été 2020 | septembre 2021 - printemps 2022
 Type d'aménagement : bande cyclable & piste cyclable | piste cyclable
 Circulation cyclable : bidirectionnel |
 Réalisé sur : un seul côté de la rue |
 Aménagement cyclable réalisé à partir de : bande de stationnement neutralisée & voie de circulation neutralisée |
 Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification |

1000 500 0

RUE DÉSILLES

Fiche n°16



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 30 | sens unique | deux voies
 Longueur rue : 260 m
 Stationnement adjacent : créneau
 Aménagement cyclable : pas d'aménagements cyclables
 Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagements paysagers
 Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

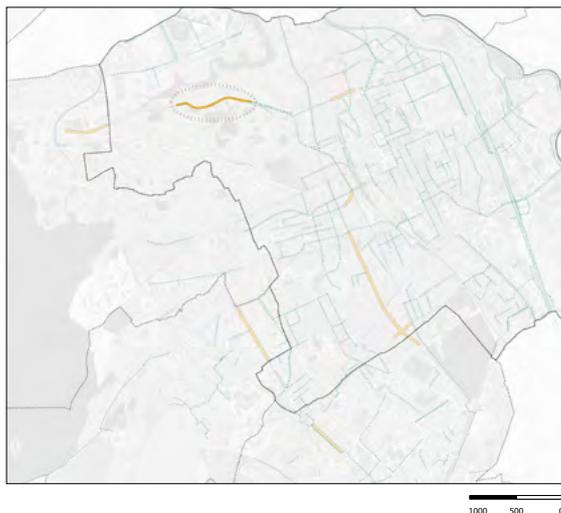
AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 266 m
 Etat : pérennisé
 Temporalité : 15 mai 2020 | hiver 2020-2021
 Type d'aménagement : bande cyclable |
 Circulation cyclable : unidirectionnel |
 Réalisé sur : un seul côté de la rue |
 Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée |
 Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification |

1000 500 0

AVENUE DE LA LIBÉRATION

Fiche n°17



TYPOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | deux fois une voie

Longueur rue : 1 490 m (sur 2 400 m)

Stationnement adjacent : créneau | ○

Aménagement cyclable : aménagements cyclables existants sur d'autres portions de la rue

Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagements paysagers

Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique | **arceaux vélos sur des places de stationnement**

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : **830 m**

Etat : **temporaire**

Temporalité : **avril - mai 2020**

Type d'aménagement : **piste cyclable**

Circulation cyclable : **unidirectionnel**

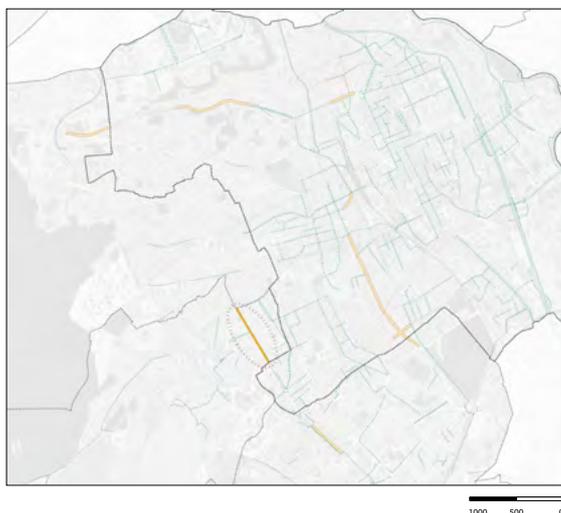
Réalisé sur : **un seul côté de la rue**

Aménagement cyclable réalisé à partir de : **voie de circulation neutralisée & voie de circulation rétrécie & bande de stationnement déplacée**

Conséquence sur l'espace piéton : **aucune modification**

BOULEVARD CATTENOZ

Fiche n°18



TYPOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | deux fois une voie, intersection | **giratoire**

Longueur rue : 690 m

Stationnement adjacent : épi avant | **créneau**

Aménagement cyclable : bande cyclable d'un côté de la rue

Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagements paysagers spécifique

Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : **669 m**

Etat : **pérennisé**

Temporalité : **20-25 juillet 2020 | été 2021**

Type d'aménagement : **bande cyclable & giratoire & stationnement** | ○

Circulation cyclable : **unidirectionnel** | ○

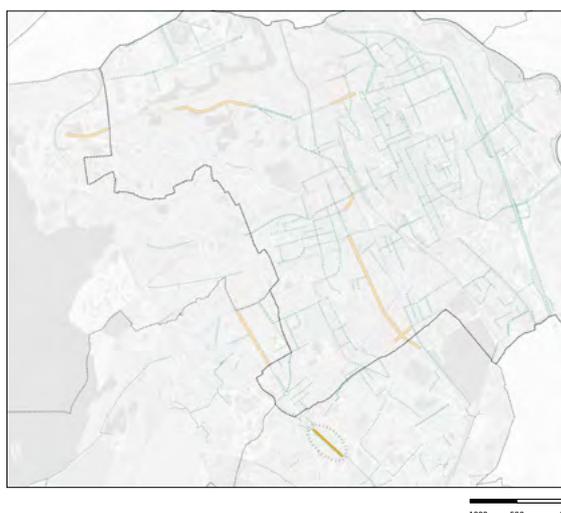
Réalisé sur : **un seul côté de la rue** | ○

Aménagement cyclable réalisé à partir de : **voie de circulation rétrécie** | ○

Conséquence sur l'espace piéton : **accroissement de l'espace piéton** | ○

BOULEVARD DE L'EUROPE

Fiche n°19



TYPOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | sens unique | deux voies

Longueur rue : 455 m (sur 1 860 m)

Stationnement adjacent : aucun stationnement, stationnement sur contre-allée

Aménagement cyclable : en contre-sens pour les cyclistes sur les contre-allées

Aménagement paysager adjacent : terre-plein d'herbe et massifs

Mobilier urbain : pas de mobilier urbain

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : **416 m**

Etat : **déposé**

Temporalité : **20-25 juin 2020 | 7 juillet 2020**

Type d'aménagement : **bande cyclable** | X

Circulation cyclable : **bidirectionnel** | X

Réalisé sur : **un seul côté de la rue** | X

Aménagement cyclable réalisé à partir de : **voie de circulation neutralisée** | X

Conséquence sur l'espace piéton : **aucune modification** | X

■ Aménagement temporaire
■ Aménagement temporaire déposé

■ Aménagement temporaire pérennisé

Retours des usagers et regards des habitants à Nancy

ELEMENTS CLEFS

CONFINEMENT | 17 MARS / 11 MAI 2020

ÉLECTIONS MUNICIPALES | 28 JUIN 2020

LANCEMENT P2M | 8 OCTOBRE 2020

CONFINEMENT | 30 OCTOBRE / 15 DÉCEMBRE 2020

CONFINEMENT | 3 AVRIL / 3 MAI 2021

PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS ADOPTÉ | 25 NOVEMBRE 2021

227

NOMBRE DE RÉPONDANTS

51,6% FEMMES
48,4% HOMMES

46,7% MOINS DE 25 ANS
18,9% ENTRE 25 ET 35 ANS
10,6% ENTRE 36 ET 45 ANS
7% ENTRE 46 ET 55 ANS
9,7% ENTRE 56 ET 65 ANS
7% PLUS DE 65 ANS

46,4% ETUDIANTS
4% PROFESSION INTERMÉDIAIRE
18,8% EMPLOYÉS
9,8% RETRAITÉS
3,6% INACTIF
11,6% CADRE ET PROFESSION INTELLECTUELLE SUPÉRIEURE
4,9% ARTISAN, ...
0,9% OUVRIER

2

LIEU DE PASSATION DU QUESTIONNAIRE



3

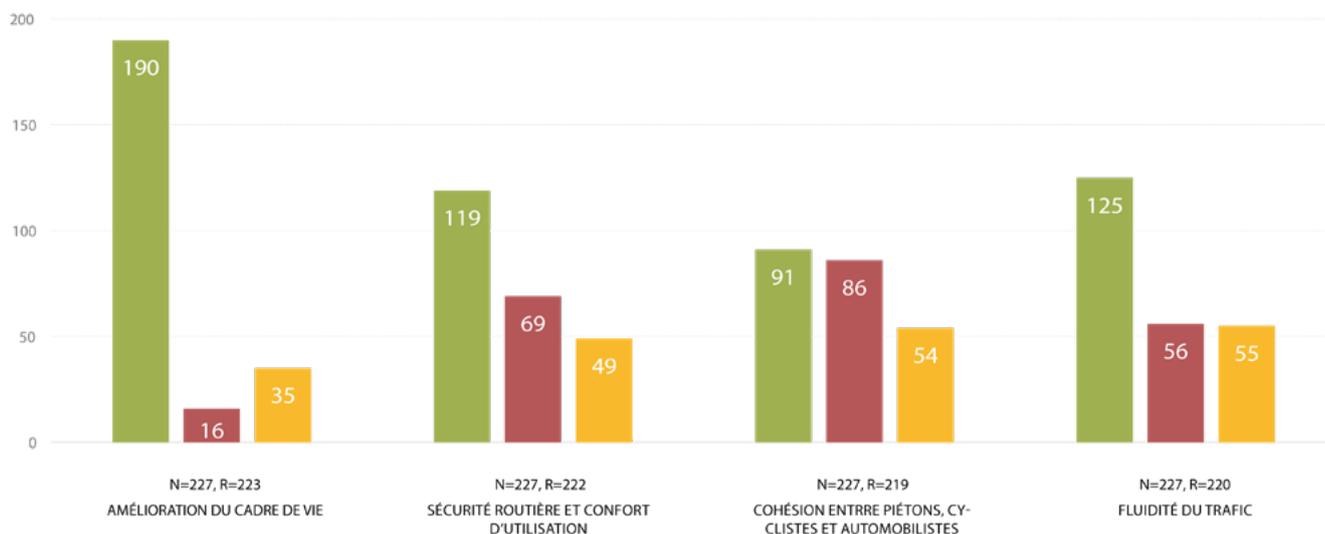
HEURE ET JOUR DE PASSATION

JEUDI 1ER AVRIL 2021
10H - 11H30 & 15H - 17H
SITE DÉSILLES & ARC

SAMEDI 3 AVRIL
11H - 15H
SITE DÉSILLES & ARC

MARDI 24 AOÛT 2021
MATINÉE | SITE DÉSILLES
APRÈS-MIDI | SITE ARC

IMPACT DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES SUR | EN NOMBRE DE RÉPONDANTS



REGARDS HABITANTS / RETOURS D'USAGERS SUR LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES À NANCY

« Les aménagements ne sont pas dans ma trajectoire et les pistes en jaune ne poussent pas à être empruntées, elles sont dangereuses car elles ne sont pas respectées par les voitures ou les scooters. »

Femme, entre 36 et 45 ans, employée

« J'utilise plus le vélo en libre service depuis la crise (sanitaire). »

Homme, entre 25 et 35 ans, étudiant

« Les aménagements permettent d'avoir plus de vélo en ville. »

Homme, entre 46 et 55 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Ce n'est pas forcément bien pensé, ce n'est pas pensé dans le sens des usagers. »

Homme, entre 46 et 55 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Je n'utilise pas de vélo, je peux tout faire à pied, s'il y avait plus d'équipements sécurisés peut-être que ça m'aiderait dans ma réflexion. »

Homme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« C'est dangereux, discontinu et les voitures roulent sur les pistes. »

Homme, entre 56 et 65 ans, employé

« Oui c'est bien pour mieux se déplacer dans la ville et répondre à une situation écologique. »

Femme, entre 36 et 45 ans, employée

« Ca apporte un peu plus de continuité, ce n'est pas encore parfait. »

Homme, entre 56 et 65 ans, employé

« C'est devenu dangereux de circuler pour les cyclistes et les automobilistes. »

Homme, entre 46 et 55 ans, employé

« Les aménagements permettent d'enlever de la place à la voiture. »

Homme, entre 46 et 55 ans, profession intermédiaire

« C'est trompeur, il faudrait quelque chose de permanent pour pas se tromper. »

Homme, entre 25 et 35 ans, employé

« Ca ne sert à rien d'en ajouter plus car c'est déjà compliqué. »

Femme, moins de 25 ans, inactive

« Les aménagements permettent aux piétons et aux cyclistes de se déplacer dans de meilleures conditions. »

Femme, moins de 25 ans, étudiante

« On circule plus facilement. »

Femme, moins de 25 ans, étudiante

« C'est dangereux, les pistes à contre sens dans les rues à sens unique sont dangereuses avec les voitures, il n'y a pas de vraies pistes cyclables. »

Femme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Je ne les utilise pas, c'est pratique mais ce n'est pas assez travaillé et ça prend de l'espace sur la route. »

Homme, entre 25 et 35 ans, ouvrier

« Les aménagements permettent une meilleure fluidité. »

Femme, entre 25 et 35 ans, employée

| Mulhouse Alsace Agglomération

COMMUNE : MULHOUSE

POPULATION MUNICIPALE : 108 312 (INSEE, 2019)

DENSITÉ : 4 883,3 HAB./KM² (INSEE, 2019)

SUPERFICIE : 22,2 KM² (INSEE, 2019)

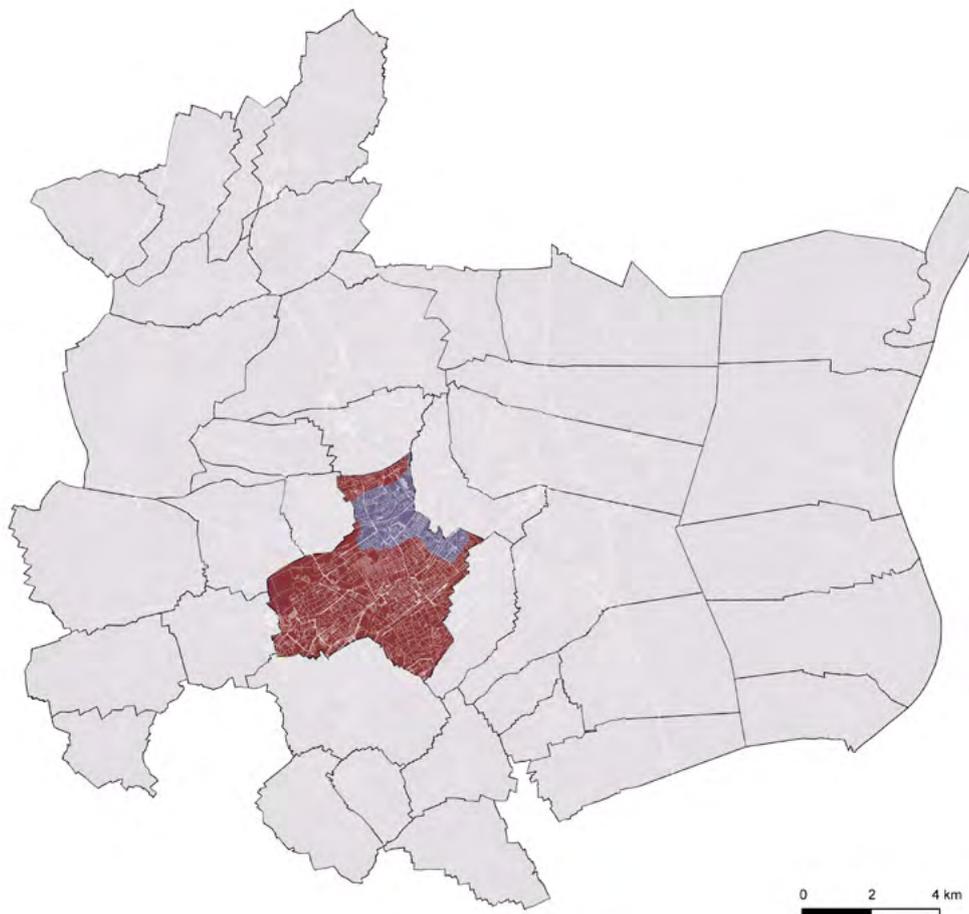
INTERCOMMUNALITÉ : MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

POPULATION AGGLOMÉRATION : 274 133 (INSEE, 2019)

DENSITÉ : 624,2 HAB./KM² (INSEE, 2019)

SUPERFICIE : 439,2 KM² (INSEE, 2019)

Composition communale de la communauté d'agglomération Mulhouse Alsace Agglomération



302 km d'aménagements cyclables dans l'agglomération avant la crise (AURM, 2019)

66 km d'aménagements cyclables dans la ville de Mulhouse avant la crise (AURM, 2019)

6 km d'infrastructures cyclables réalisées en moyenne par an sur l'agglomération (AURM, 2019)

21% de la voirie en zone apaisée dans l'agglomération avant la crise (AURM, 2019)

38% de la voirie en zone apaisée dans la ville de Mulhouse avant la crise (AURM, 2019)

76% de la voirie en zone apaisée dans la ville de Mulhouse en 2021 (entretien, directeur du pôle voirie, 05/10/2021)

13,5 km d'itinéraires cyclables de déconfinement projetés

8,5 km d'aménagements cyclables de déconfinement réalisés

100 m de chronopiétonnisation

25 places de stationnement neutralisées pour l'extension des terrasses

Mulhouse

MULHOUSE ALSACE AGGLOMERATION
Haut-Rhin

L'ENJEU DE LA TRANSITION DES MOBILITÉS AVANT LA CRISE SANITAIRE

/ Des projets pour la mobilité active en arrière-plan dans la fabrique urbaine mulhousienne

Quatrième plus grande agglomération de la Région Grand Est, Mulhouse fait partie de l'intercommunalité Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) qui rassemble 39 communes. L'agglomération compte 274 066 habitants (Densité : 624,1 hab./km²)¹ dont 56 % résident dans sa banlieue, provoquant une importante et croissante migration pendulaire. La voiture y est majoritaire avec une augmentation du trafic routier de 18% au cours des deux dernières décennies allant de pair avec un accroissement du parc automobile de 15% (AURM, Septembre 2020). Faute d'un mode de transport concurrentiel à la voiture individuelle, seulement 11,5% des trajets domicile-travail sont effectués en transports en commun, 2,7% à pied et 0,9% en deux-roues sur l'ensemble des flux intra-agglomération (AURM, Octobre 2020). A l'échelle de la ville centre, les mobilités actives gagnent toutefois du terrain avec 6% et 18% des déplacements liés au travail qui se font respectivement à vélo et à pied (AURM, Octobre 2020). Entre 2014 et 2019, le taux moyen d'occupation des arceaux à vélos est passé de 21% à 33%, et la capacité de stationnement a été multipliée par 4 (AURM, Novembre 2019). Parmi les premières villes en France à avoir mis en place un service de Vélo en Libre-Service (VLS) en 2007 (AURM, Novembre 2019), l'étendue et la fréquentation du réseau Vélocité n'a cessé de croître (+ 79% d'utilisateurs entre 2010 et 2019).

Conscientes des enjeux que posent aujourd'hui la mobilité en termes de durabilité, la ville et l'agglomération de Mulhouse se sont dotées de différents outils de planification et d'études pour encourager les reports modaux vers le vélo tel que le SCOT ou, plus récemment, le Plan climat. Ils prévoient des objectifs quantifiés pour réduire les émissions du secteur des transports de plus de 20% entre 2002 et 2025. Il est alors attendu une progression de la part modale des modes actifs (marche et vélo) pour viser 35% en 2033, soit environ + 10% (SCOT, Novembre 2019). Au global, la part modale de la voiture doit passer 63 % en 2020 à 40 % en 2030 dans l'agglomération (AURM, Septembre 2020). Suite au Baromètre des villes cyclables de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) réalisé en 2017, l'AURM a identifié les leviers d'actions pour encourager la pratique du vélo en commençant par des chantiers directement liés à la création d'un réseau cyclable complet, d'itinéraires directs et sécurisés.

A l'échelle de l'agglomération, la m2A a publié en 2019 une actualisation du Schéma Directeur cyclable de l'agglomération mulhousienne (première publication en 2012). Il prévoit le déploiement d'un maillage cyclable hiérarchisé sur 504 kilomètres d'axes structurants et 188 kilomètres d'itinéraires de proximité (Schéma directeur cyclable, 2019). Avec en moyenne 6 km d'aménagements cyclables réalisés chaque année sur l'agglomération, l'AURM note toutefois qu'il faudrait encore 60 ans pour réaliser les 400 km d'infrastructures à créer (AURM, Janvier 2020). En arrière-plan, un nouveau Plan Mobilité est en cours d'élaboration sur l'ensemble des communes.

En parallèle sur la ville de Mulhouse, d'autres projets structurants s'entrecroisent tels que *Mulhouse Diagonale* ou *Ville de Bien-être et de Nature* (inscrits dans le PADD du PLU). Ils impliquent, entre autres, l'agrandissement et le réaménagement du centre-ville avec la participation d'un AMO². En 2016, la ville de Mulhouse dévoile un Plan Action Vélo prévu jusqu'à 2020 (Ville de Mulhouse, 2016), projet qui restera néanmoins majoritairement sur papier faute de budget pour le mener à bien³. Si le chantier des aménagements cyclables semble au ralenti sur la ville de Mulhouse, la crise sanitaire du Covid-19 va pourtant replacer le vélo sur le devant de la scène.

1 INSEE, RP 2018

2 Entretien, directeur du service voirie, Ville de Mulhouse, 20/04/21

3 Entretien, directeur du service voirie, Ville de Mulhouse, 20/04/21

LE PROJET DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

Itinéraires cyclables de déconfinement



- Axe Nord-Sud
- Axe Est-Ouest
- Limitation de la vitesse à 20 km/h

SOURCES :

* Ville de Mulhouse, organisation stratégique après expérimentation (présentation), 14/09/2020

* Ville de Mulhouse, « Parcourez le centre-ville autrement », dossier de presse pour l'évènement du 20/09/2020

MISE EN ESPACE DES ACTIONS COVID

/ Un coup d'accélérateur pour les projets de mobilité active en cours

Mulhouse a été particulièrement frappée par la Covid-19, avec une augmentation de 117,1 % des décès entre 2019 et 2020 sur la période mars-avril. Dans le contexte de la crise sanitaire, la municipalité a saisi l'opportunité pour donner un coup d'accélérateur aux projets d'infrastructures cyclables de la municipalité. Sous l'impulsion de l'ancien élu délégué à la voirie et au stationnement à la ville de Mulhouse, le vélo devient une thématique centrale des élections municipales¹ notamment grâce au projet d'aménagements cyclables de déconfinement pour réaffirmer la place des mobilités actives. Concrètement, il en va de 13,5 km d'itinéraires cyclables de déconfinement pour un coût de 110 000 €. Le projet des « coronapistes » mulhousiennes se dessine à travers la figure d'une croix qui s'installe sur deux axes urbains majeurs, avec l'objectif affiché de « relier tous les quartiers »² du Nord au Sud (Bourzwiller – Hôpital / Rebberg) et d'Est en Ouest (Côteaux – Drouot). Si les itinéraires concordent de manière générale avec les axes structurants du Schéma directeur de la m2A, ils se différencient de la logique de *ring* prévues dans le Plan d'Action Vélo 2016-2020.

Lorsqu'on regarde les modalités de traduction opérationnelle des « coronapistes » de 2020, les aménagements sur le terrain quant à eux se déploient finalement sur 8,5 kilomètres. Tout en s'appuyant sur le réseau cyclable existant, les deux objectifs poursuivis étaient à la fois la réalisation d'un réseau continu (5 km (nouveaux) ; eg. Avenue de Colmar-Boulevard de l'Europe / Fiche n°5) et la sécurisation d'infrastructures antérieures à la crise (3,5 km ; eg. Boulevard des Nations / Fiche n°1). La municipalité profite également de ces aménagements pour introduire de nouvelles typologies (vélorue, voie partagée avec les transports en commun). D'un point de vue méthodologique, elle s'appuie sur les préconisations du guide Cerema paru en Avril 2020 (CEREMA, Avril 2020) dont elle généralise certains principes tels que la neutralisation d'une voie voiture sur les artères urbaines (2x2 voies) (eg. Boulevard des Nations / Fiche n°1 ; Boulevard du président Roosevelt / Fiche n°6).

Dans un second temps, la ville de Mulhouse a déployé en mai 2021 plusieurs mesures de chrono-piétonnisation en soutien à la reprise d'activité des commerçants et les restaurateurs du centre-ville. Comme depuis plusieurs étés, la rue de l'Arsenal (Fiche n°7) est fermée à la circulation du mardi au dimanche. L'accès aux véhicules est uniquement possible de 0h30 à 10h et les places de stationnement dans le secteur sont neutralisées en faveur de l'extension ou de la création de terrasses du 19 mai au 30 septembre 2021.

Sur l'agglomération mulhousienne, aucune autre action similaire relative au vélo ne sera mise en place à l'initiative des services municipaux. La m2A a néanmoins participé au déploiement d'arceaux à vélo provisoires dans le cadre du plan Coup de Pouce Vélo, accompagnant le réseau cyclable de déconfinement de la ville de Mulhouse³ (voir Porte de Bâle / Fiche n°4). L'agglomération proposera également une adaptation des niveaux de service des transports en commun pendant les périodes de confinement et de couvre-feu, notamment pour le personnel soignant et hospitalier.

Initié pendant le premier confinement au printemps 2020, le projet des actions Covid vient se heurter aux méthodes de travail traditionnelles ancrées (e.g. structuration des équipes, budgets prévisionnels et appels d'offre, méthodes, calendrier...). L'opération se réalise en un temps record⁴ malgré les contraintes (liées au télétravail, à l'urgence, ou encore au manque de planning préétabli), avec des études qui se chevauchent parfois avec la mise en œuvre opérationnelle - de mai à août 2020 pour les aménagements cyclables. Limités dans le temps, dans l'espace et par leurs coûts, l'ensemble de ces aménagements à Mulhouse fut matérialisé dans l'espace public grâce à l'équipement habituellement dédié aux chantiers. Qu'il s'agisse d'une signalisation horizontale (e.g. marquage au sol (peinture ou bande de signalisation adhésive jaunes)), combinée ou non à une séparation verticale des flux motorisés et cyclistes (e.g. balises d'alignements (K5C, K5D), panneaux de signalisation routière amovibles), ces aménagements temporaires offrent la possibilité d'être modifiés ou réversibles dans le temps.

Depuis la mise en place de ces aménagements cyclables de déconfinement en mai – juin 2020 à Mulhouse, plusieurs vagues successives ont permis de déposer, améliorer ou de pérenniser ces actions grâce aux retours émis par les mulhousiens (via la concertation publique menée sur le site de l'agence de participation citoyenne Mulhouse C'est Vous⁵) mais aussi grâce aux retours critiques effectués par les agents de la m2A. Finalement, un an après la mise en place des aménagements cyclables de déconfinement, seulement 15% des actions ont été pérennisées, 73% sont déposés ou obsolètes (soit 6,2 km) tant dis que 12% sont encore dans un état temporaire. Au global, les aménagements dans un état provisoire ou obsolète semblent en attente d'un projet futur, qui nécessitera des travaux plus conséquents de génie civil dans le cadre du nouveau Plan Vélo de la Ville de Mulhouse⁶. Au cœur du projet de mandat, l'équipe municipale plébiscite la mise en place de services pour les cyclistes et prévoit l'organisation de Journées sans voitures tout au long de l'année 2021.

1 Entretien, directeur du service voirie et élue déléguée au stationnement et à la voirie, Ville de Mulhouse, 01/02/21

2 *Ibid.*

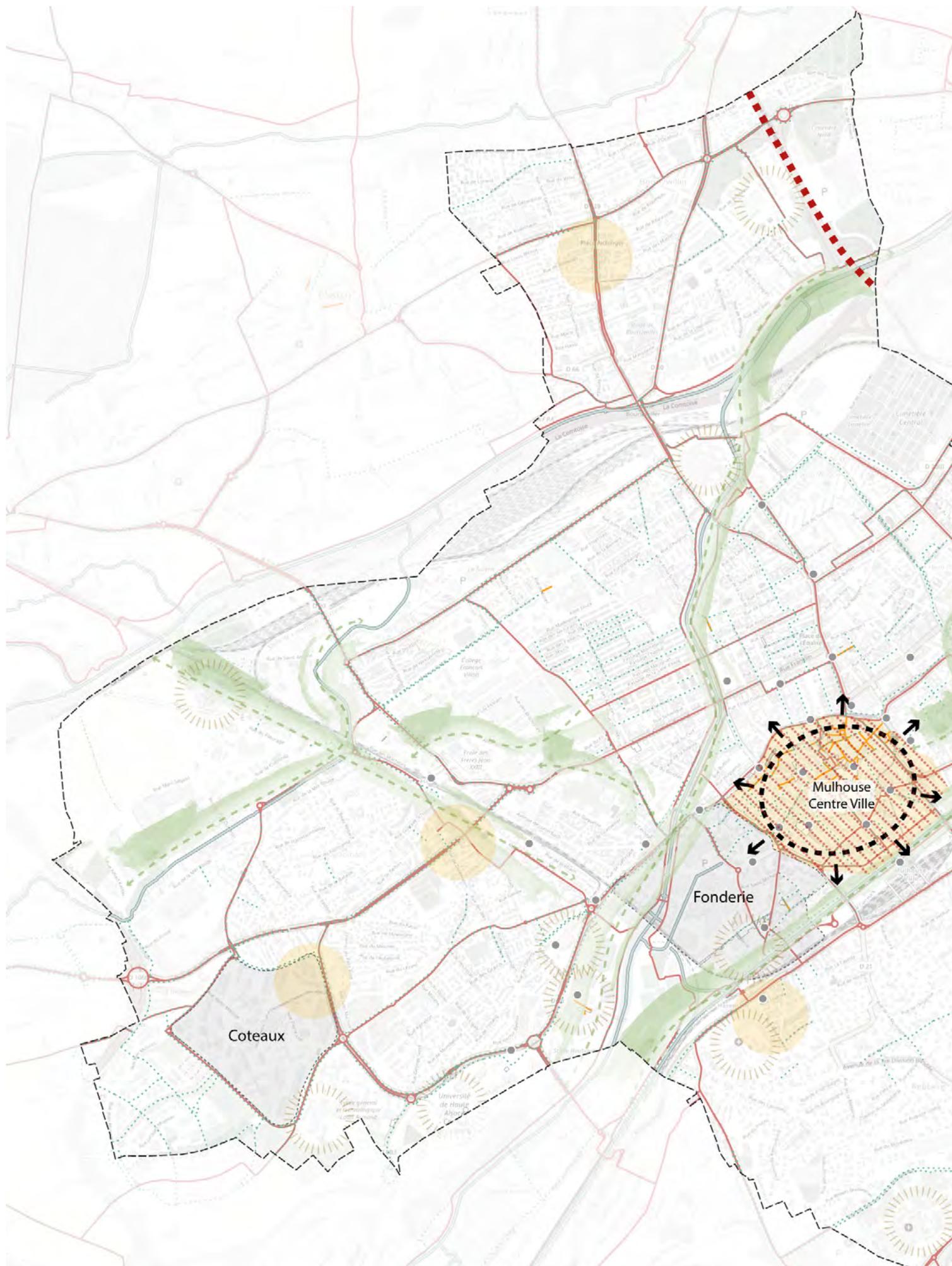
3 Entretien, directeur mobilités transports et responsable mobilités urbaines, m2A, 16/02/21

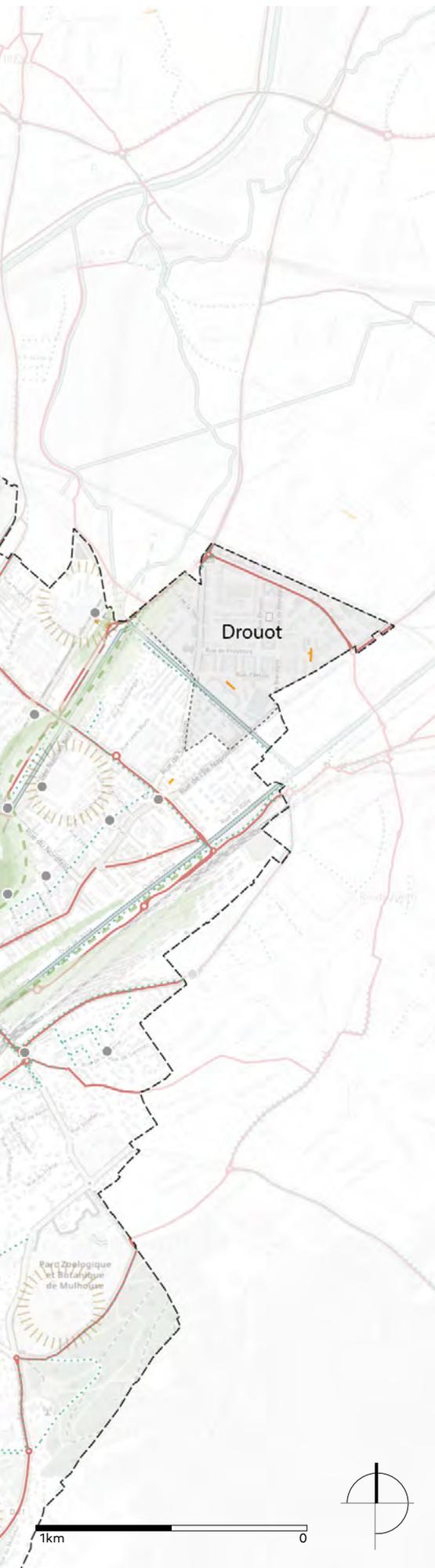
4 D'après le directeur du service voirie de la Ville de Mulhouse, « le chantier qui aurait pu durer jusqu'à 10 ans en suivant les processus décisionnels conventionnels ». Entretien, directeur du service voirie, Ville de Mulhouse, 14/09/20

5 <https://mulhousecestvous.fr/project/concertation-sur-la-mobilite-transport/questionnaire/questionnaire>

6 Entretien, directeur du service voirie, Ville de Mulhouse, 20/04/21

SYNTHÈSE DES GRANDS PROJETS STRUCTURANTS ÉTABLIS À MULHOUSE AVANT LA CRISE SANITAIRE





Réseau existant

- Station de Vélocité
- Aménagements cyclables existants avant la crise sanitaire
- Réseau viaire
- Limite administrative
- Aire piétonne

Schéma Directeur Cyclable (m2A - 2019)

- Axes structurants

Mulhouse Diagonale - Ville de Nature et de Bien-être (Ville de Mulhouse - PLU 2019)

- ▨ Secteurs d'études approfondies - Quartier NPNRU
- ←--→ Trame verte
- Axe structurant à apaiser
- Centralités

Mulhouse Coeur d'Agglomération (Ville de Mulhouse - PLU 2019)

- ▨ Mulhouse Grand Centre
- ▨ Secteurs d'études approfondies - Quartier NPNRU
- ☀ Equipement de rayonnement d'agglomération
- Elargissement du centre ville

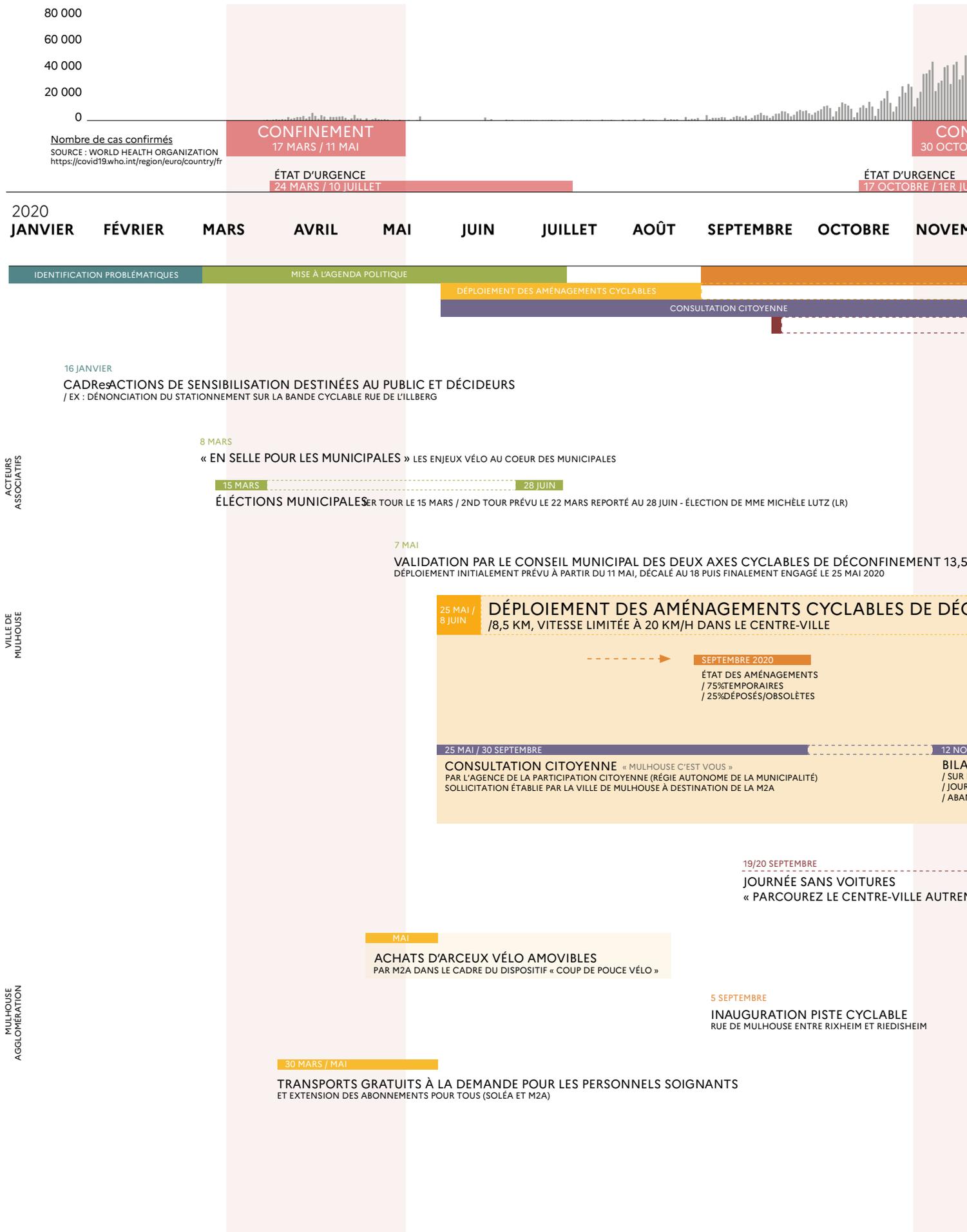
SOURCES :

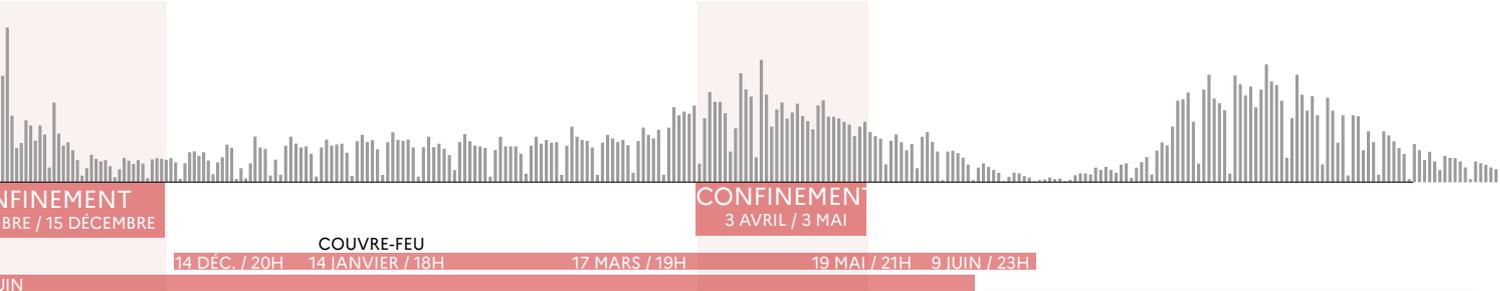
- * Ville de Mulhouse, organisation stratégique après expérimentation (présentation), 14/09/2020
- * « Donner un nouvel élan au vélo à Mulhouse : plan d'action 2016/2020 », document d'orientation stratégique / Mulhouse : Ville de Mulhouse, 13/10/2016
- * « Projet d'Aménagement et de Développement Durable », Document d'orientation stratégique. Plan Local d'Urbanisme de Mulhouse. Mulhouse : Ville de Mulhouse, 25/09/2019



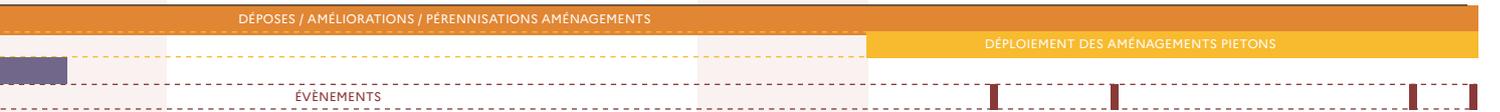
1km 0

PROCESSUS ET DÉPLOIEMENT DES AMÉNAGEMENTS DE DÉCONFINEMENT À MULHOUSE





2021
JANVIER **FÉVRIER** **MARS** **AVRIL** **MAI** **JUIN** **JUILLET** **AOÛT** **SEPTEMBRE**



11,5 KM BUDGET 110 000€

CONFINEMENT 19 MAI / 30 SEPTEMBRE **CHRONO-PIÉTONNISATION**
 / RUE DE L'ARSENAL & RUE ADJACENTES

→ **FÉVRIER 2021** → **MAI 2021** → **AOÛT 2021**

ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
 / 33% TEMPORAIRES
 / 2% PÉRENNISÉS
 / 65% DÉPOSÉS/OBSOLÈTES

ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
 / 12% TEMPORAIRES
 / 15% PÉRENNISÉS
 / 73% DÉPOSÉS/OBSOLÈTES

ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
 / 12% TEMPORAIRES
 / 15% PÉRENNISÉS
 / 73% DÉPOSÉS/OBSOLÈTES

ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS
 / 100% TEMPORAIRES

FIN DE LA CONSULTATION CITOYENNE
 LES 8,5KM AMÉNAGÉS, 6,2KM SONT DÉPOSÉS ET 2,3KM MAINTENUS ET/OU AMÉLIORÉS (6KM À VENIR D'ICI LA FIN DU MANDAT (2026)
 ORGANISÉES SANS VOITURES ORGANISÉES 1 FOIS/MOIS
 L'ABANDON DE L'ABAISSEMENT DE LA VITESSE AU CENTRE-VILLE, JUGÉ INEFFICACE

14 DÉCEMBRE
PROJET DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS
POUR LES +65ANS PAR VILLE DE MULHOUSE ET M2A

11 JANVIER
GRATUITÉ DES TRANSPORTS
POUR LES +65ANS

6 JUIN 11 JUILLET 19 SEPTEMBRE

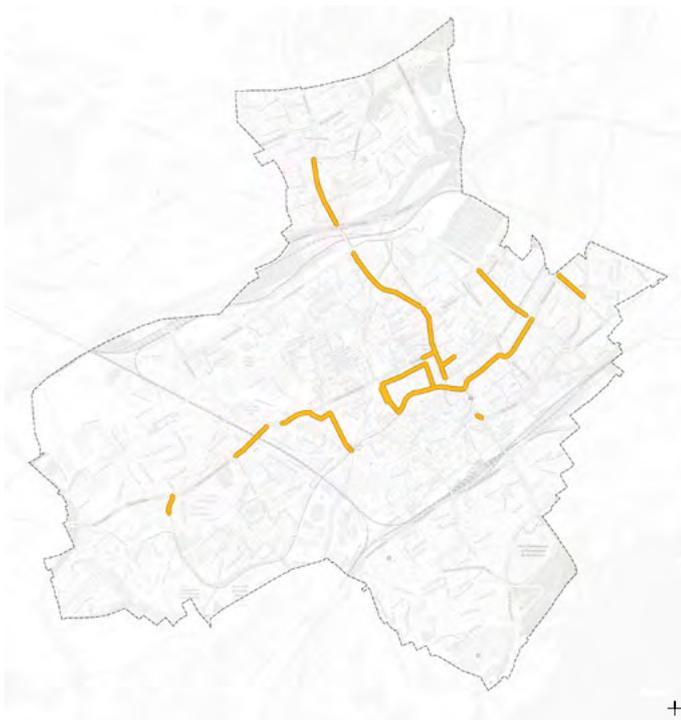
JOURNÉE SANS VOITURES
 « PARCOUREZ LE QUARTIER DE LA FONDERIE AUTREMENT »

JOURNÉE SANS VOITURES
 « PARCOUREZ LE QUARTIER GARE AUTREMENT »

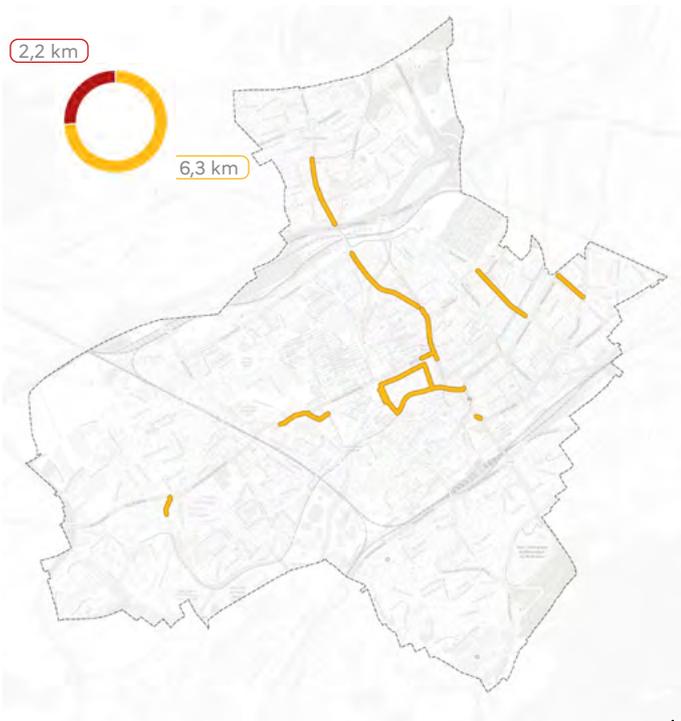
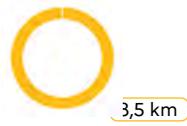
JOURNÉE SANS VOITURES
 « PARCOUREZ LE BOULEVARD ROOSEVELT AUTREMENT »
 ET FÊTE DE QUARTIER BRIAND

Le processus de décision et d'installation des aménagements temporaires peut se découper en 5 périodes. La première est l'identification d'un problème de sécurité routière par les cyclistes constitués en association. Dès le début du mois de mars 2020, ces enjeux sont placés au cœur de la campagne municipale et mis sur l'agenda politique. Le premier confinement annoncé, la municipalité valide l'aménagement de deux axes cyclables structurants. La levée du confinement en mai 2020 amène à la troisième période qui est le déploiement des aménagements cyclables temporaires, et s'en suit la période de consultation citoyenne qui donne la parole aux acteurs associatifs sur la plateforme «Mulhouse C'est Vous». Suite au bilan, c'est le temps de l'évolution de l'état des aménagements sur l'espace public.

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS SUR LE TERRAIN



MAI 2020 - AOÛT 2020
MISE EN PLACE DES AMÉNAGEMENTS 1KM 0



SEPTEMBRE 2020
PREMIER RETOURS SUR
EXPÉRIMENTATION 1KM 0



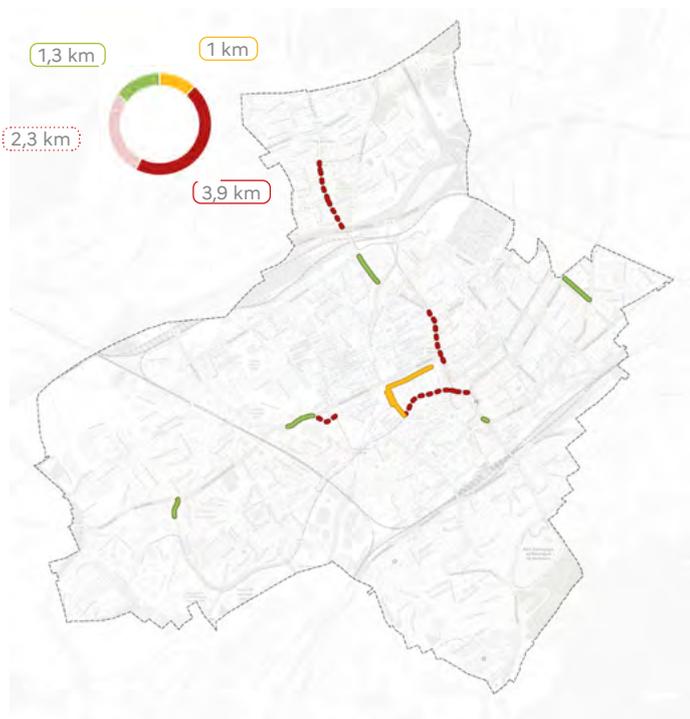
FÉVRIER 2021
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
JOURNÉE D'OBSERVATION MUT'ACTION 1KM 0

Aménagements de déconfinement

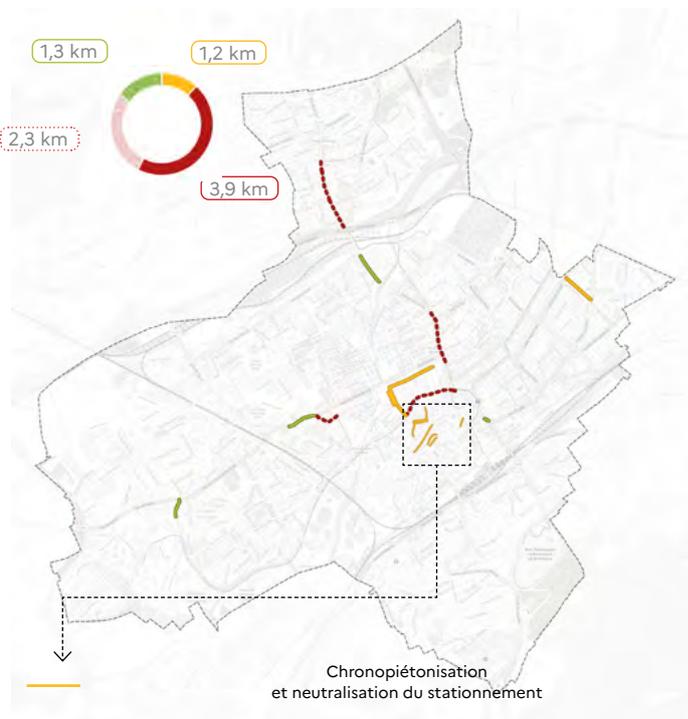
- Aménagement temporaire Covid
- Aménagement déposé (peinture grattée, plots et panneaux retirés)
- - Aménagement transitoire / obsolète, (aménagement encore lisible sur la voirie mais absence de signalétique)
- Aménagement pérennisé (peintures blanche, panneaux définitifs)
- - - - Limite administrative

SOURCES :

- * Ville de Mulhouse, organisation stratégique après expérimentation (présentation), 14/09/2020
- * Ville de Mulhouse, «Mulhouse C'est Vous», Bilan de la concertation Mobilités Expérimentation Vélo, 12/11/2020
- * Journées d'observation sur site dans le cadre du projet MUT'Action



MAI 2021
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
JOURNÉE D'OBSERVATION MUT'ACTION



AOÛT 2021
ÉTAT DES AMÉNAGEMENTS /
JOURNÉE D'OBSERVATION MUT'ACTION

Projets et aménagements de déconfinement

-  Aménagement cyclable de déconfinement (Mai 2020)
-  Chronopiétonnisation et extension des terrasses (Mai 2021)
-  Itinéraire cyclable projeté
-  Limitation de la vitesse à 20 km/h

Réseaux piéton et cyclable existants

-  Aménagement cyclable d'avant crise
-  Zone piétonne
-  Limite administrative

RUE ENGEL DOLLFUS

Fiche n°3, p.56

AVENUE DE COLMAR / BOULEVARD DE L'EUROPE

Fiche n°5, p.74

PORTE DE BÂLE

Fiche n°4, p.64

RUE DE L'ARSENAL & RUES ADJACENTES

Fiche n°7, p.92

BOULEVARD DU PRESIDENT ROOSEVELT

Fiche n°6, p.82

BOULEVARD DE LA MARNE

Fiche n°2, p.46

BOULEVARD DES NATIONS

Fiche n°1, p.38

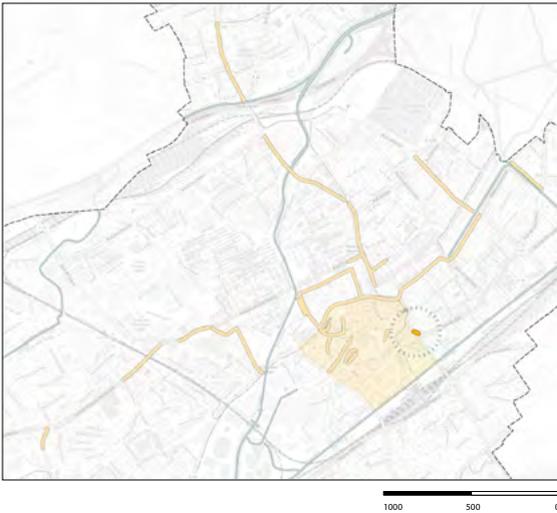
1km 0



DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

PORTE DE BÂLE

Fiche n°20



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

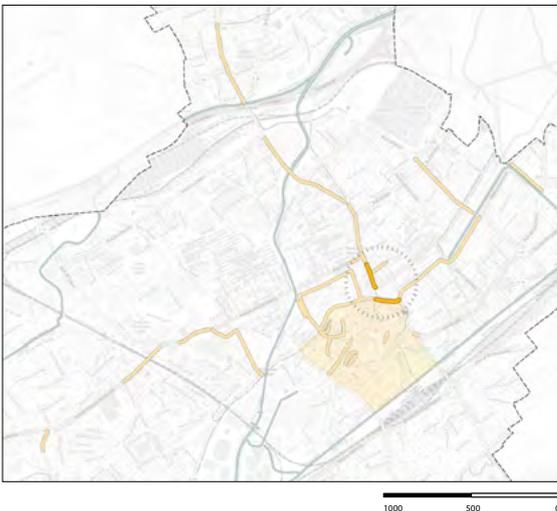
Type de voirie : zone 50 | double-sens | double voies côté impair et triple voies côté pair
 Longueur rue : 60 m dont 90 m d'aménagement
 Stationnement adjacent : créneau sur chaussé et trottoir
 Aménagement cyclable : bandes cyclables entre les voies de circulation automobile
 Aménagement paysager adjacent : terre-plein d'herbe, buissons, fleurs et arbres plantés
 Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 90m (aménagement à cheval sur la rue et une rue adjacente)
 Etat : pérennisé
 Temporalité : 15 juillet 2020 | automne 2020
 Type d'aménagement : bande cyclable | piste cyclable sur trottoir
 Circulation cyclable : bidirectionnel | bidirectionnel
 Réalisé sur : un seul côté de la rue | O
 Aménagement cyclable réalisé à partir de : bande de stationnement automobile déplacée sur le trottoir | X
 Conséquence sur l'espace piéton : décalage et/ou rétrécissement à certains endroits | O

PLACE DE L'EUROPE

Fiche n°21



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

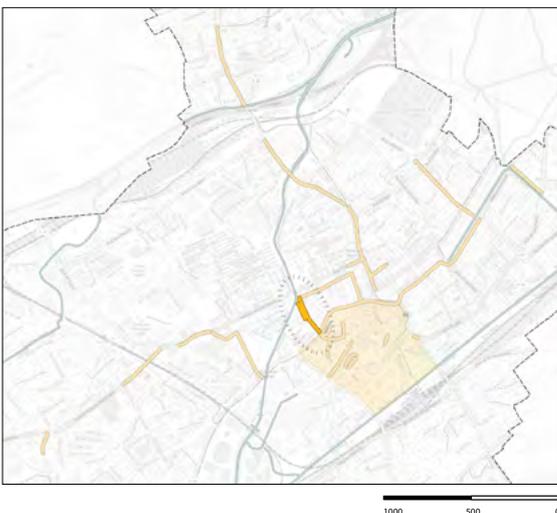
Type de voirie : zone 50 | sens unique | double voies ou voie unique
 Longueur rue : Avenue Kennedy : 590 m / Avenue de Colmar 270m (sur 730 m) / Boulevard de l'Europe 180m (sur 650m)
 Stationnement adjacent : Avenues Kennedy et Boulevard de l'Europe aucun stationnement / Avenue de Colmar créneau
 Aménagement cyclable : Aucun aménagement cyclable
 Aménagement paysager adjacent : pas d'aménagements paysagers spécifique
 Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : Avenue Kennedy : 590 m / Avenue de Colmar 730 m / Boulevard de l'Europe 180m (sur 650m)
 Etat : déposé
 Temporalité : 15 juillet 2020 | automne 2020
 Type d'aménagement : vélorues | X
 Circulation cyclable : unidirectionnel | X
 Réalisé sur : un seul côté de la rue | X
 Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée | X
 Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification

BOULEVARD DU PRÉSIDENT ROOSEVELT

Fiche n°22



TYPLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

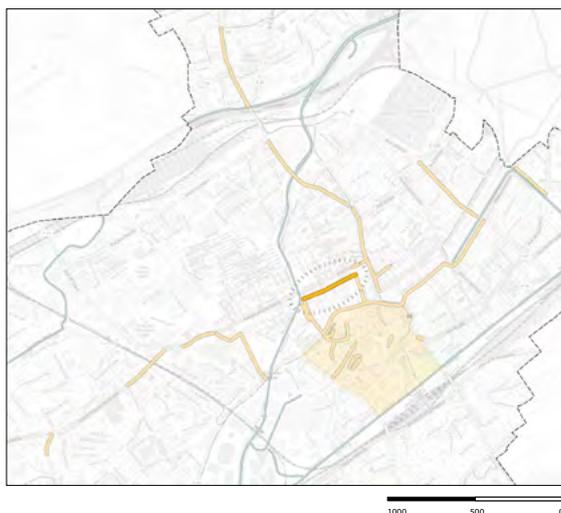
Type de voirie : zone 50 et zone 30 sur une partie | double-sens | deux voies
 Longueur rue : 360 m (sur 1 350 m)
 Stationnement adjacent : créneau
 Aménagement cyclable : Bandes cyclables à certains endroits
 Aménagement paysager adjacent : terre-plein d'herbe et massifs, un petit parc
 Mobilier urbain : pas de mobilier urbain

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 360 m
 Etat : temporaire
 Temporalité : 15 juillet-30 septembre 2020 | depuis le 30 septembre 2020
 Type d'aménagement : piste cyclable / bande cyclable / voie partagée avec les transports en commun & vélorue
 Circulation cyclable : bidirectionnel
 Réalisé sur : les deux côtés de la rue
 Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation neutralisée
 Conséquence sur l'espace piéton : décalage et/ou rétrécissement à certains endroits

RUE ENGEL DOLLFUS

Fiche n°23



TYOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

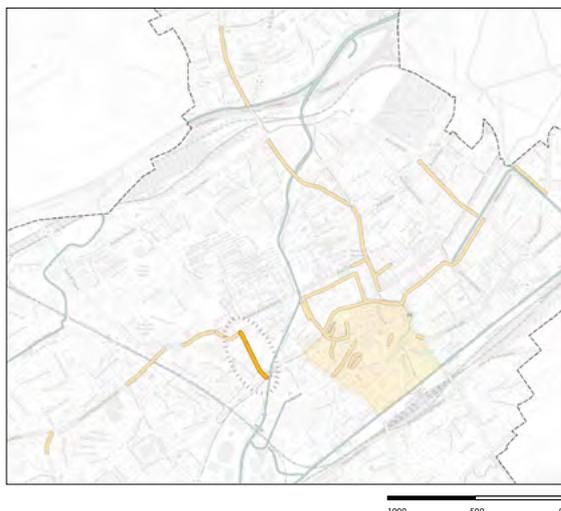
Type de voirie : zone 50 | sens unique | deux voies
Longueur rue : 380 m (sur 590m)
Stationnement adjacent : créneau sur une partie de la rue
Aménagement cyclable : Espace partagée avec les piétons
Aménagement paysager adjacent : arbres plantés
Mobilier urbain : des bancs entre les arbres le long du parking

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 380 m
Etat : temporaire
Temporalité : 15 juillet-30 septembre 2020 | depuis le 30 septembre 2020
Type d'aménagement : bande cyclable & piste cyclable
Circulation cyclable : bidirectionnel
Réalisé sur : un seul côté de la rue
Aménagement cyclable réalisé à partir de : une voie de circulation neutralisée
Conséquence sur l'espace piéton : rétrécissement de l'espace piéton sur trottoir sur une partie de la rue.

BOULEVARD DE LA MARNE

Fiche n°24



TYOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

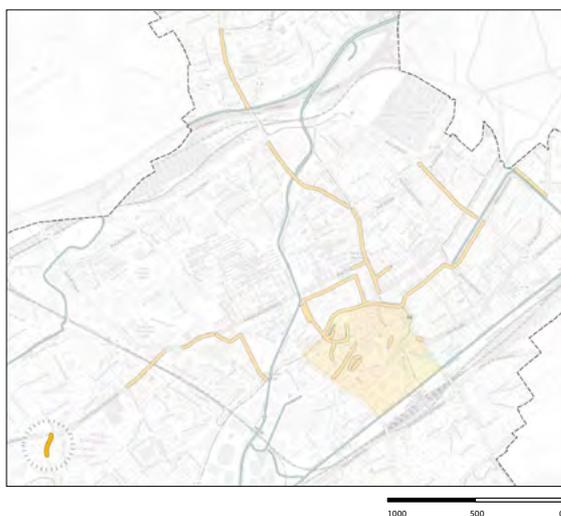
Type de voirie : zone 50 | double-sens | deux voies uniques
Longueur rue : 360 m (sur 440 m).
Stationnement adjacent : créneau
Aménagement cyclable : bande cyclable côté impaire du boulevard et piste cyclable sur trottoir côté pair du boulevard
Aménagement paysager adjacent : arbres plantés
Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 416 m
Etat : déposé
Temporalité : 15 juillet 2020 | 30 septembre 2020
Type d'aménagement : piste cyclable | X
Circulation cyclable : bidirectionnel | X
Réalisé sur : un seul côté de la rue | X
Aménagement cyclable réalisé à partir de : voie de circulation et bande de stationnement neutralisés | X
Conséquence sur l'espace piéton : élargissement de l'espace piéton côté pair de la rue | X

BOULEVARD DES NATIONS

Fiche n°25



TYOLOGIE DE L'AMÉNAGEMENT

AMÉNAGEMENT EXISTANT

Type de voirie : zone 50 | double-sens | 1x2 voies et un voie sens unique, intersection
Longueur rue : 230m (sur 1 080 m)
Stationnement adjacent : aucun stationnement
Aménagement cyclable : bandes cyclables des deux côtés de la rue
Aménagement paysager adjacent : terre-plein d'herbe, buissons et arbres plantés
Mobilier urbain : pas de mobilier urbain spécifique

AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Longueur de l'aménagement : 230 m
Etat : pérennisé
Temporalité : 15 juillet 2020 | automne 2020
Type d'aménagement : bandes cyclables | O
Circulation cyclable : bidirectionnel | O
Réalisé sur : les deux côtés de la rue | O
Aménagement cyclable réalisé à partir de : une voie de circulation neutralisée | O
Conséquence sur l'espace piéton : aucune modification | O

Aménagement temporaire
Aménagement temporaire déposé

Aménagement temporaire pérennisé

Retours des usagers et regards des habitants à Mulhouse

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE DÉCONFINEMENT

25 MAI 2020

ELEMENTS CLEFS

CONFINEMENT | 17 MARS / 11 MAI 2020

ÉLECTIONS MUNICIPALES | 28 JUIN 2020

CONCERTATION CITOYENNE «MULHOUSE C'EST VOUS» | 25 MAI / 30 SEPTEMBRE 2020

CONFINEMENT | 30 OCTOBRE / 15 DÉCEMBRE 2020

CONFINEMENT | 3 AVRIL / 3 MAI 2021

PLAN PETER VITRINE VELO | AUTOMNE 2021

385

NOMBRE DE RÉPONDANTS

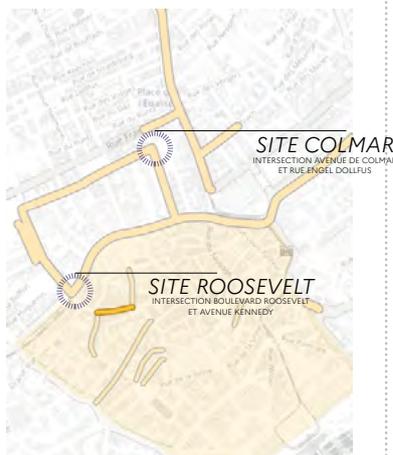
49,9% FEMMES
50,1% HOMMES

3,9% MOINS DE 25 ANS
11,8% ENTRE 25 ET 35 ANS
16,5% ENTRE 36 ET 45 ANS
23,6% ENTRE 46 ET 55 ANS
22,6% ENTRE 56 ET 65 ANS
21,5% PLUS DE 65 ANS

4% ETUDIANTS
8,8% PROFESSION INTERMÉDIAIRE
26% EMPLOYÉS
27,1% RETRAITÉS
13,8% INACTIF
10,3% CADRE ET PROFESSION INTEL-
LECTUELLE SUPÉRIEURE
4% ARTISAN, ...
6,1% OUVRIER

2

LIEU DE PASSATION DU
QUESTIONNAIRE



10

HEURE ET JOUR DE PASSATION

MARDI 23 & SAMEDI 27 MARS 2021
9H - 12H & 15H - 18H
SITE ROOSEVELT / KENNEDY

MARDI 30 MARS & SAMEDI 03 AVRIL 2021
9H - 12H & 15H - 18H
SITE COLMAR / DOLLFUS

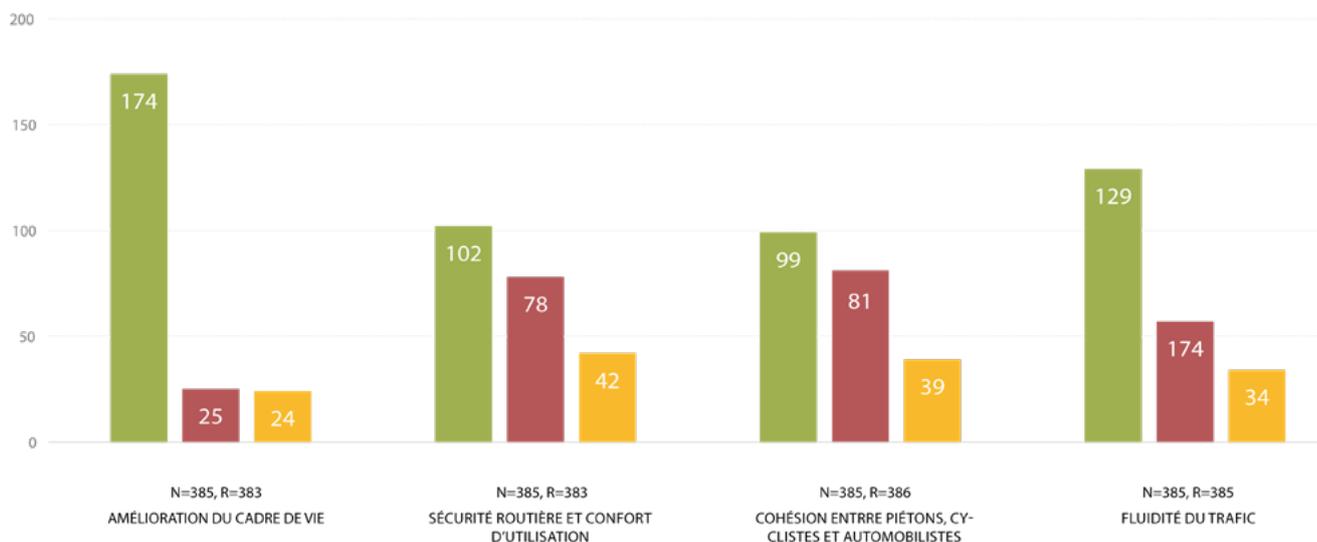
MARDI 25 & SAMEDI 29 MAI 2021
9H - 12H & 15H - 18H
SITE ROOSEVELT / KENNEDY

MARDI 01 & SAMEDI 05 JUIN 2021
9H - 12H & 15H - 18H
SITE COLMAR / DOLLFUS

MARDI 08 JUIN 2021
MATINÉE | SITE ROOSEVELT / KENNEDY
APRÈS-MIDI | SITE COLMAR / DOLLFUS

SAMEDI 12 JUIN 2021
MATINÉE | SITE COLMAR / DOLLFUS
APRÈS-MIDI | SITE ROOSEVELT / KENNEDY

IMPACT DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES SUR | EN NOMBRE DE RÉPONDANTS



REGARDS HABITANTS / RETOURS D'USAGERS SUR LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES À MULHOUSE

« Les plots jaunes sont pertinents, ça permet des espaces vraiment dédiés et réservés aux cyclistes. »

Femme, entre 46 et 55 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Les vélorues ne sont pas pertinentes car les voitures attendent derrière, ça met une pression en tant que cycliste. »

Femme, entre 46 et 55 ans, employée

« Il n'y a pas de concertation avec les cyclistes, pas de réflexion sur les zones et les besoins en aménagement, il y a des doublons à certains endroits. »

Homme, entre 36 et 45 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Non, mais positif d'avoir essayé car montre une prise de conscience. Mais rien n'est fait pour les cyclistes à Mulhouse. »

Femme entre 56 et 65 ans, retraitée

« On est parti de rien à certains endroits, donc ça a été des grands efforts pour aménager. »

Homme, entre 36 et 45 ans, profession intermédiaire

« Il n'y a pas beaucoup de vélos qui les utilisent, il y a des tensions, les piétons ne respectent pas, la cohabitation n'est pas simple. Ça bloque la circulation, les cyclistes n'en profitent pas. »

Homme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Je n'avais pas d'attentes mais une appréhension, ça a provoqué des conflits et la cohésion entre tous les modes est une catastrophe »

Femme, entre 56 et 65 ans, retraitée

« Oui, c'est mieux que rien ce n'est pas esthétique mais c'est utile. »

Homme, entre 25 et 35 ans, profession intermédiaire

« Ça participe à l'effort global de protection de l'environnement, car ça crée moins de pollution et j'apprécie l'effort. »

Homme, entre 25 et 35 ans, employé

« Avant on roulait sur les trottoirs, maintenant il y a plus de sécurité, c'est mieux pour les enfants aussi »

Homme, entre 46 et 55 ans, profession intermédiaire

« Les endroits de parties séparées sont sécurisantes. Mais les zones de transition sont pas bonnes et pas respectées. »

Femme, entre 46 et 55 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« Il n'y a pas beaucoup de vélos qui les utilisent, il y a des tensions »

Homme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« C'est fait avec précipitation, pas de concertation avec les habitants »

Femme, entre 56 et 65 ans, retraitée

« Oui, mais il y a des endroits où il n'y a pas assez d'espaces. »

Femme, entre 56 et 65 ans, cadre et profession intellectuelle supérieure

« C'est plus de sécurité entre les rues piétonnes et les vélos. C'est bien que ça soit de plus en plus développé, ça m'a permis de prendre le vélo dans le cadre du travail. »

Femme, entre 56 et 65 ans, retraitée

« Avant on roulait sur les trottoirs, maintenant il y a plus de sécurité, c'est mieux pour les enfants aussi »

Homme, entre 46 et 55 ans, inactif

« C'est bien parce ça va vers une ville verte, ça avance, mais il y a toujours beaucoup de circulation. »

Femme, entre 56 et 65 ans, retraitée

« Ça a créé des bouchons et du retard sur les trajets des transports en commun. J'aurais aimé que ça soit mieux organisé et pas installé sur les axes les plus empruntés par les véhicules, car ça bouche de réduire les voies »

Homme, entre 46 et 55 ans, employé

*Ecriture en italique : discours personifié

| Conclusion

Avec la pandémie de la Covid-19, des aménagements urbains sont apparus en France de manière rapide et parfois « bricolée » à partir du premier confinement national qui s'est étalé du 17 mars au 10 mai 2020. Ils ont modifié l'espace et le partage de la voirie au profit de modes de déplacements « doux ». Cet « urbanisme de crise » a été principalement étudié au niveau des métropoles françaises et internationales (Martínez, Short, 2021; Mouratidis, 2021). Pourtant, la problématique a également émergé au sein de villes intermédiaires aux dynamiques territoriales spécifiques, aux jeux d'acteurs et usages différenciés des contextes métropolitains.

Cette présentation interroge les impacts de la crise de la Covid-19 en 2020 en matière de mobilité, et particulièrement les changements d'usages et de pratiques qu'elle a pu provoquer. Elle s'appuie sur le projet de recherche Mut'Action (2020-2022), soutenu par l'ANR et la région Grand Est. Il a croisé deux entrées : par les villes intermédiaires et par l'urbanisme dit tactique, sur trois terrains : Reims, Mulhouse et Nancy. Dans un contexte de bouleversements, l'urbanisme dit tactique consiste, par des actions rapides sur l'espace, à réappréhender la ville afin de rendre le territoire plus résilient et plus adapté aux besoins des habitants (Chassignet, Vidalenc, 2020).

Notre questionnaire était le suivant : en regard de la construction politique des dispositifs de mobilité urbaine liés au premier confinement, ces formes de mobilités ont-elles une accessibilité renouvelée ? Quelles ont été les conséquences sur les usages ?

Nous l'avons développé selon deux hypothèses :

1. Les habitants des villes intermédiaires ont été plus ou moins sensibles aux actions temporaires menées par les collectivités, en termes de perceptions sociales des mobilités urbaines au quotidien ;
2. Les aménagements proposés par l'action publique dans les villes intermédiaires répondent principalement à des pratiques de mobilité d'avant crise.

Pour le montrer, nous avons mobilisé un dispositif pluridisciplinaire associant des chercheurs en urbanisme, sociologie et géographie.

MÉTHODOLOGIE

Les trois villes intermédiaires étudiées ont initié lors du premier confinement un ensemble d'actions en faveur des mobilités actives, à commencer par les pistes cyclables et la piétonnisation. De plus, les villes intermédiaires constituent un cadre suggestif car elles représentent des lieux de connexion et de maillage central dans l'organisation spatiale, parfois oubliées au profit d'expérimentations dans les plus grandes villes (Servillo, Atkinson, Hamdouch, 2017 ; Hamdouch, Demaziere, Banovac, 2017). Comprises dans des aires urbaines de 200 000 à 500 000 habitants, les trois villes étudiées sont de taille similaire : Mulhouse, 108 942 habitants ; Nancy, 104 885 habitants ; et Reims, 182 211 habitants (INSEE, 2018). Elles exercent des fonctions de centralité proches de celles des métropoles, mais avec un rayonnement régional. La voiture y représente un mode de déplacement dominant aux différentes échelles, avec des parts modales respectivement entre

40,3% et 55,8% en centre-ville ; entre 62,1% et 76,7% en périphérie ; et entre 58,1% et 66,2% pour les trois aires urbaines dans leur totalité.

Nous avons construit une méthodologie commune aux trois villes, à travers un questionnaire administré en face à face par des enquêteurs sur des sites sélectionnés. Quatre séries d'items interrogent (1) le ressenti et la perception des aménagements de mobilités liés à la Covid ; (2) le trajet emprunté par la personne au moment de l'enquête ; (3) les pratiques de mobilité et leurs évolutions et motifs ; (4) le profil socio-économique de l'enquêté. Nous disposons ainsi de 860 questionnaires et les verbatim associés, que nous exploitons dans leur globalité comme un corpus significatif de la catégorie des villes intermédiaires, et non pas en le fractionnant ville par ville.

PRINCIPAUX RÉSULTATS OBTENUS

L'étude révèle, à un premier niveau, que les perceptions sociales de la mobilité urbaine quotidienne n'ont pas été fondamentalement impactées par les installations temporaires liées à la Covid-19. En termes d'attentes et de perceptions sociales, les motifs invoqués par les non-utilisateurs des nouvelles installations qui sont par ailleurs des utilisateurs de vélos, tiennent au sentiment de ne pas être concernés par les aménagements, ce qui montre la forte influence des habitudes de déplacement passées ; puis est avancé un manque de sécurité des aménagements : en résumé, « ce n'est pas sur mon parcours personnel et surtout c'est dangereux ».

Nous avons également questionné les habitants sur les Coronapistes ». La plupart des répondants ont émis des commentaires plutôt positifs sur la sécurité, la fluidité du trafic et le cadre de vie alors que la cohabitation entre les usagers des différents modes de déplacement a été principalement perçue de manière négative. Les utilisateurs réguliers des installations ont exprimé des avis tempérés sur la coexistence de différents modes de déplacement dans un même espace, alors que les non-utilisateurs ont été plus négatifs sur cette cohésion. Deux constats ressortent si l'on considère les réponses portant sur l'adéquation entre les installations et les attentes : 1/ deux catégories ont fait l'objet du plus grand nombre de commentaires, qu'ils soient positifs ou négatifs : les caractéristiques matérielles des installations et la coexistence concrète entre les usagers de différents modes de déplacement ; 2/ trois catégories se dégagent positivement, mais seulement pour un nombre limité de répondants : la praticité, l'environnement et le bien-être.

Enfin, les attentes des résidents varient avec la tranche d'âge : la commodité des « coronapistes » est plus souvent mentionnée par les moins de 25 ans, tandis que les plus de 56 ans expriment davantage une insatisfaction.

In fine, les perceptions sociales ne semblent pas avoir changé de manière significative, que ce soit par rapport au contenu ou au processus de mise en œuvre.

La deuxième hypothèse, selon laquelle les aménagements proposés par l'action publique dans les villes intermédiaires répondent principalement à des pratiques de mobilité d'avant crise, est adressée dans notre étude par l'étude des modes de déplacement avant/après premier déconfinement. Cette analyse relativise l'idée, véhiculée pour partie par des médias, d'un report modal conséquent des transports collectifs vers d'autres modes, en particulier l'automobile, en raison d'inquiétudes des usagers à maintenir une distanciation physique. La crainte du renforcement de l'autosolisme avait du reste été l'un des arguments avancés par les pouvoirs publics nationaux pour inciter au développement des « coronapistes ».

Par ailleurs, il ressort de notre enquête que les aménagements temporaires sont principalement pratiqués par des personnes déjà adeptes du vélo avant la mise en place des aménagements. En ce sens, les questionnaires diffusés auprès des habitants corrobore les entretiens auprès des élus et des techniciens des collectivités : les aménagements ont été réalisés principalement pour répondre à un développement de la pratique du cycle sur des trajets qui avaient été en partie pré-identifiés comme déjà pratiqués avant le premier confinement.

Concrètement, sur nos terrains d'étude, l'évolution des pratiques de mobilité urbaine après le premier confinement de 2020 reste relative : seuls 26,6% des interrogés affirment avoir changé de mode de déplacement. Lorsque c'est le cas, les motifs de changement de pratique sont pluriels, mais d'abord liés directement à la situation de crise sanitaire pour 36,7% des répondants. La pérennité de ces choix sur le long terme pose dès lors question.

Le retour à des modes d'habiter plus proches de la période d'avant confinement peut laisser supposer un retour à des pratiques de mobilité également plus proches de celles précédant la pandémie. Cette première observation tend toutefois à être relativisée par une lecture plus fine des verbatim, qui met en lumière des changements qui semblent ancrés chez les enquêtés. L'analyse des projections futures exprimées par les répondants tend également à confirmer l'installation de ces évolutions de pratiques sur la durée. Cependant, un retour de terrain sur une période plus étendue serait nécessaire pour abonder davantage en ce sens.

À ce stade, c'est surtout à une reconnaissance accrue d'une plurimodalité de fait des trajets urbains – fût-elle asymétrique et en partie motorisée ! – corrélée à la diversité du social et des expériences dans les villes intermédiaires françaises que plaide cette enquête, plutôt qu'un « nouveau » scénario d'urbanisme tactique faussement évident et monocausal.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES CITEES

- Carpentier, Luc. « Les trajets domicile-travail de l'agglomération mulhousienne ». On décrypte pour vous. Mulhouse: Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 1 octobre 2020. <https://www.aurm.org/uploads/media/5f89ba8356b7f.pdf>.
- Cerema, éd. « Aménagements cyclables provisoires : Tester pour aménager durablement ». Cerema, 28 mai 2020. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-provisoires-pietons-tester-amenager-durablement>.
- « Diagnostic territorial ». Rapport de présentation. Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne. Mulhouse: m2A, 25 mars 2019. https://www.dropbox.com/sh/esw1fqmbmie69h9/AAB5Zz_QqtMbSleYv9Bq0caa/2.Diagnostic%20territorial_SCOT%20RM.pdf?dl=0.
- « Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) ». Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne. Mulhouse: m2A, 25 mars 2019. https://www.dropbox.com/sh/esw1fqmbmie69h9/AABkFSr48zKrMpNddibXHXHxa/10.%20Doc%20Orientation%20Objectifs%20DOO_SCOT%20RM.pdf?dl=0.
- « Donner un nouvel élan au vélo à Mulhouse : Plan d'action 2016/2020 ». Document d'orientation stratégique. Mulhouse: Ville de Mulhouse, 13 octobre 2016. https://www.mulhouse.fr/medias/transport-deplacement/velo/pdf/Plan_velo_mulhouse.pdf.
- Dreyer, Stéphane. « Connaître et faire progresser la pratique du vélo : quels leviers d'action possibles pour m2A et le Sud Alsace ? » Mulhouse: Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 1 novembre 2019. <https://www.aurm.org/uploads/media/5dd80703243ff.pdf>.
- . « La mobilité en 2030 dans la région mulhousienne. Des objectifs à atteindre pour m2A ! Pourquoi ? Comment ? » Mulhouse: Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 1 septembre 2020. <https://www.aurm.org/uploads/media/5f7c3d5ca8e44.pdf>.
- . « Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace : quelles évolutions 2000-2019 ? » Mulhouse: Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 1 janvier 2020. <https://www.aurm.org/uploads/media/5e676a24925fa.pdf>.
- « Le Plan Climat Territorial de Mulhouse Alsace Agglomération ». Document d'orientation stratégique. Mulhouse: m2A, 10-10. https://mycovenant.eumayors.eu/docs/seap/217_1323270619.pdf.
- « Orientations d'Aménagement et de Programmation ». Document d'orientation stratégique. Plan Local d'Urbanisme de Mulhouse. Mulhouse: Ville de Mulhouse, 25 septembre 2019. <https://www.mulhouse.fr/wp-content/uploads/2019/10/OAP.pdf>.
- « Projet d'Aménagement et de Développement Durable ». Document d'orientation stratégique. Plan Local d'Urbanisme de Mulhouse. Mulhouse: Ville de Mulhouse, 25 septembre 2019. <https://www.mulhouse.fr/wp-content/uploads/2019/10/PADD.pdf>.
- « Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ». Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne. Mulhouse: m2A, 25 mars 2019. https://www.dropbox.com/sh/esw1fqmbmie69h9/AAC0N2Rn9Vq5EmLU6067DJAXa/9.PADD_SCOT%20RM.pdf?dl=0.
- « Rapport de présentation ». Rapport de présentation. Plan Local d'Urbanisme de Mulhouse. Mulhouse: Ville de Mulhouse, 25 septembre 2019. https://www.mulhouse.fr/wp-content/uploads/2019/10/rapport_presentation-PLU-Mulhouse.pdf.
- Saby, Nathalie. « L'utilisation des "Vélocités" ». On décrypte pour vous. Mulhouse: Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, 1 décembre 2018. <https://www.aurm.org/uploads/media/5c2a3951d10f8.pdf>.
- « Schéma Directeur Cyclable de m2A ». Document d'orientation stratégique. Mulhouse: m2A, 05-19. https://www.mulhouse-alsace.fr/wp-content/uploads/2019/06/2019_Schema_Directeur_cyclable-rapport-de-pr%C3%A9sentation.pdf.

LISTE DES FICHES-ACTIONS

à télécharger sur le carnet de recherche
<https://mutation.hypotheses.org>

Reims - Coronapistes

- Fiche n°1 - Boulevard Lundy - Reims
- Fiche n°2 - Boulevard de la Paix - Reims
- Fiche n°3 - Rue Gerbert - Reims
- Fiche n°4 - Boulevard Pasteur - Reims
- Fiche n°5 - Avenue Henri Farman - Reims
- Fiche n°6 - Avenue de Paris - Reims

Reims - Chronopiétonnisation

- Fiche n°7 - Rue Buirette & rue de l'Étape - Reims
- Fiche n°8 - Rue des Élus - Reims
- Fiche n°9 - Place d'Erlon - Reims
- Fiche n°10 - Rue de Mars - Reims
- Fiche n°11 - Rue du Clou dans le Fer - Reims
- Fiche n°12 - Rue du Luxembourg - Reims
- Fiche n°13 - Rue Saint-Maurice - Reims

Nancy - Coronapistes

- Fiche n°14 - Rue de la Commanderie - Nancy
- Fiche n°15 - Rue Jeanne d'Arc - Nancy
- Fiche n°16 - Rue Désilles - Nancy
- Fiche n°17 - Avenue de la Libération - Nancy
- Fiche n°18 - Boulevard Cattenoz - Nancy
- Fiche n°19 - Boulevard de l'Europe - Nancy

Mulhouse - Coronapistes

- Fiche n°20 - Porte de Bâle - Mulhouse
- Fiche n°21 - Place de l'Europe - Mulhouse
- Fiche n°22 - Boulevard du Président Roosevelt - Mulhouse
- Fiche n°23 - Rue Engel Dollfus - Mulhouse
- Fiche n°24 - Boulevard de la Marne - Mulhouse
- Fiche n°25 - Boulevard des Nations - Mulhouse
- Fiche n°26 - Rue de l'Arsenal - Mulhouse

CRÉDITS ET SOURCES DES ILLUSTRATIONS

PRODUCTIONS GRAPHIQUES

Marie Fruiquière (ENSAS - AMUP / IMM Chair), Chorouk Marouani (URCA - HABITER EA 2076), Luis Antonio Martinez Gonzales (ENSAS - AMUP / IMM Chair), Laure Michaud (URCA - HABITER EA 2076), Dorine Patta (ENSAS - AMUP / IMM Chair), Sébastien Piantoni (URCA - HABITER EA 2076) et Marie Stémart (ENSAS - AMUP / IMM Chair)

PHOTOS & ILLUSTRATIONS

Les photos sont prises par les membres de l'équipe MUT'Action sauf mention contraire

