



HAL
open science

Quels regards des habitants sur les aménagements d'urbanisme “ tactique ” liés à la pandémie de Covid-19 dans les villes intermédiaires françaises ? Une mise en parallèle entre Mulhouse, Nancy et Reims

Philippe Hamman, Céline Burger, Sébastien Piantoni, Sophie Henck

► To cite this version:

Philippe Hamman, Céline Burger, Sébastien Piantoni, Sophie Henck. Quels regards des habitants sur les aménagements d'urbanisme “ tactique ” liés à la pandémie de Covid-19 dans les villes intermédiaires françaises ? Une mise en parallèle entre Mulhouse, Nancy et Reims. Espace Populations Sociétés, 2023, Nouvelles formes de mobilités et populations, 2, 10.4000/eps.14099 . hal-04737906

HAL Id: hal-04737906

<https://hal.science/hal-04737906v1>

Submitted on 10 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Quels regards des habitants sur les aménagements d'urbanisme « tactique » liés à la pandémie de Covid-19 dans les villes intermédiaires françaises ? Une mise en parallèle entre Mulhouse, Nancy et Reims

What are Residents' Perceptions of the "Tactical" Urban Installations Initiated in Response to the Covid-19 Pandemic in French Intermediary Cities? A comparison of Mulhouse, Nancy and Reims

Philippe Hamman, Céline Burger, Sébastien Piantoni et Sophie Henck



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/eps/14099>

DOI : 10.4000/eps.14099

ISSN : 2104-3752

Éditeur

Université de Lille

Ce document vous est fourni par Université de Reims Champagne-Ardenne



Référence électronique

Philippe Hamman, Céline Burger, Sébastien Piantoni et Sophie Henck, « Quels regards des habitants sur les aménagements d'urbanisme « tactique » liés à la pandémie de Covid-19 dans les villes intermédiaires françaises ? Une mise en parallèle entre Mulhouse, Nancy et Reims », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2023/2 | 2023, mis en ligne le 20 mars 2024, consulté le 10 décembre 2024. URL : <http://journals.openedition.org/eps/14099> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/eps.14099>

Ce document a été généré automatiquement le 27 mars 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Quels regards des habitants sur les aménagements d'urbanisme « tactique » liés à la pandémie de Covid-19 dans les villes intermédiaires françaises ? Une mise en parallèle entre Mulhouse, Nancy et Reims

What are Residents' Perceptions of the "Tactical" Urban Installations Initiated in Response to the Covid-19 Pandemic in French Intermediary Cities? A comparison of Mulhouse, Nancy and Reims

Philippe Hamman, Céline Burger, Sébastien Piantoni et Sophie Henck

Contexte et positionnement de la recherche

- 1 La transition des mobilités représente un enjeu important, sur lequel se centre cet article. Dans le contexte de bouleversements inédits induits par la Covid-19, l'urbanisme dit tactique a consisté, par des actions rapides sur l'espace, à réappréhender la ville afin de rendre le territoire plus résilient [Chassignet, Vidalenc, 2020]. Pour preuve, en France, près de 1 000 km de pistes cyclables temporaires ont été mises en place par les collectivités locales lors du déconfinement en mai 2020, aménagements soutenus financièrement par l'État¹.
- 2 Plusieurs études ont ainsi interrogé l'évolution des perceptions de la qualité de vie et de la santé sur les environnements urbains avant et pendant la pandémie [Mouratidis, Yiannakou, 2022]. Cet « urbanisme de crise » a été principalement étudié au niveau de

grandes métropoles [pour un point de littérature : Martinez, Short, 2021; Mouratidis, 2021], en associant la Covid-19 à une « pathologie urbaine » liée notamment à l'habitat dense et au trafic intense² et en donnant à penser un répertoire de solutionnement qui serait lui-aussi internationalisé, y compris dans les Suds globalisés [sur l'exemple du Caire : Abdelkader, Khalifa, Elshater, 2023]. « Jusqu'où ce nouveau référentiel est-il commun : assiste-t-on à une uniformisation des politiques urbaines d'une ville à l'autre ou, au contraire, à une reformulation par les cultures locales ? », s'interrogent à bon droit Patricia Lejoux et Florence Paulhiac Scherrer [2023 : 24], mais en s'en tenant seulement à des aires métropolitaines, à savoir Lyon et Montréal.

- 3 Or là n'est pas tout : les villes intermédiaires constituent également un cadre suggestif car elles représentent des lieux de connexion et de maillage, parfois oubliées au profit des plus grandes villes [Servillo, Atkinson, Hamdouch, 2017 ; Hamdouch, Demaziere, Banovac, 2017]. Comprises dans des aires urbaines de 200 000 à 500 000 habitants, elles exercent des fonctions de centralité proches de celles des métropoles, mais avec un rayonnement régional. Nous avons retenu trois villes intermédiaires de taille similaire dans le Grand Est : Mulhouse, 108 312 habitants ; Nancy, 105 058 habitants ; et Reims, 181 194 habitants (statistiques 2019, INSEE, publiées en 2023). Mulhouse a été touchée la plus nettement par la Covid-19, comptant 761 décès en mars-avril 2020, contre 377 sur la même période un an plus tôt. À Reims, on dénombre 584 décès en mars-avril 2020, contre 472 sur les mêmes mois en 2019, et à Nancy, le nombre de décès s'élève à 359 en mars-avril 2020 contre 313 en mars-avril 2019³.
- 4 Le moment d'urgence du confinement de mars-mai 2020 en France a conduit l'action publique à se saisir de certaines références d'urbanisme tactique, pouvant permettre, par « petites touches », de repenser le rapport aux espaces publics et les mobilités [Lydon, Garcia, Duany, 2015 ; Mould, 2014]. Il s'agit d'interventions pensées comme rapides et à faibles coûts, à l'instar des « coronapistes ». Matérialisées par des marquages au sol, des plots et/ou des panneaux de couleur jaune qui renvoient directement à l'imaginaire des chantiers (Photographies 1 et 2), ces dernières sont destinées à tester des usages alternatifs aux modes de déplacements classiques, à la faveur du vélo, voire d'expérimenter de nouveaux partages de la voirie.

Photographies 1 et 2 : Exemples de « coronapistes » installées à Mulhouse lors du déconfinement en 2020, avec une redistribution des usages de la voirie : Boulevard Roosevelt et rue Engel Dollfus, où ont eu lieu les passations de questionnaires



Source : photographies Sophie Henck, 27/03/2021 et 07/05/2021

- 5 Ces aménagements ont-ils eu une influence sur les *perceptions* sociales et les *pratiques* quotidiennes de mobilité ? Cette double question a conduit à mobiliser un dispositif pluridisciplinaire ancré en urbanisme, sociologie et géographie. Nous le restituons en

quatre temps : à un état de l'art positionnant la notion d'urbanisme tactique succède une présentation des méthodes empiriques mobilisées, puis les résultats obtenus sur le double plan des perceptions et des pratiques de ces installations temporaires, avant de dégager des éléments conclusifs.

L'urbanisme tactique : de quoi parle-t-on ?

- 6 La pandémie a réinterrogé les formes urbaines dans leurs relations aux besoins des habitants [Grant, 2020 ; Lissandrello *et al.*, 2023] en faisant de la distanciation sociale un enjeu sanitaire collectif [Jabareen, Eizenberg 2021: 57], sachant que le télétravail ne peut pas être la panacée, tant sur un plan professionnel que personnel [Pigalle, Atkinson-Clement, 2022 ; Lissandrello *et al.*, 2023]. Dans ce contexte, de quoi parle-t-on plus précisément derrière le terme d'urbanisme tactique ?
- 7 La diffusion de la notion se repère à la fois sur la voie publique et sur des scènes praticiennes, d'où une force du flou qui désigne des « modalités de fabrique de la ville considérées comme originales et novatrices, ce qui justifierait la création d'un nouveau lexique destiné à faire date dans la recherche urbaine » [Nédélec, 2017 : 94]. De là s'ensuit une porosité relative des usages entre, *stricto sensu*, un triple registre : l'urbanisme *tactique*, qui peut être rattaché à la tradition des mouvements sociaux urbains des années 1960-1970, soit la revendication de nouveaux partages de la voirie par des habitants mobilisés dans des actions initialement simples et concrètes (bacs à fleurs, bancs, etc.) ; l'urbanisme *temporaire*, qui relève davantage de professionnels de la ville et de collectivités qui lancent des aménagements emblématiques pour un temps limité (journées sans voiture, Paris Plage, etc.) ; et l'urbanisme *transitoire*, qui prend place dans un moment transformatif entre une situation A et une situation B (une installation dans une friche en requalification, etc.) [Lejoux, Paulhiac Scherrer, 2023 : 25-26].
- 8 C'est de cette polysémie de l'urbanisme tactique – l'OCDE n'a-t-elle pas utilisé les trois qualificatifs dans sa note publiée le 23 juillet 2020⁴ – que nous souhaitons précisément partir. D'une part, matériellement, des initiatives sont d'abord apparues « d'en bas », à l'instar des pistes cyclables temporaires à Bogotá, portées par des habitants puis par la ville : de 22 à 117 km du 16 au 17 mars 2020, avant de revenir à 76 puis 35 km le 18 puis le 20 mars, date de début du confinement sur place, en s'adaptant ainsi au quotidien *via* des dispositifs modifiables ou démontables [Chassignet, Vidalenc, 2020]. En France, la plupart des métropoles annoncent en avril 2020 des aménagements temporaires, de même que des communes de plus petite taille [*ibid.*] ; le pays se situe alors au premier rang européen en matière d'infrastructures cyclables Covid⁵. Dans le même temps, l'énoncé d'urbanisme tactique est débattu conceptuellement parmi les professionnels de la ville autour de quatre piliers : une mise en place et une dépose toutes deux rapides, des coûts limités, une logique en termes d'usages (tester/évaluer) et une implication citoyenne, pour une redistribution de l'espace public [Cha, 2020]. Une première question ouverte est celle d'un espace des possibles renouvelé pour un certain nombre d'acteurs de la ville dans leurs pratiques professionnelles [Hamman *et al.*, 2023]. Une seconde tient aux appropriations ou non de ces dispositifs par les habitants. C'est cette entrée que nous retenons.
- 9 Cependant, là où l'on distingue usuellement entre la planification stratégique et le projet opérationnel, l'urbanisme tactique propose une autre grille de lecture, d'abord

expérientielle et pensée en situation [Andres, 2013]. De ces deux aspects ressort toute l'importance de se saisir de l'épaisseur temporelle dans la production de la ville [Chabot, 2014 ; Tonkiss, 2013], laquelle se déplit dans des transactions permanentes entre temps du projet (plus ou moins long), temps politique (scandé par les mandats, notamment les élections municipales de 2020) et temps social (non-linéaire dans les appropriations habitantes) [Hamman, 2019]. La pandémie a interrogé les modes de gouvernance technico-managériaux quant à la prise de décision et l'association du citoyen en situation de déficit de connaissances avérées [Peters *et al.*, 2022] : comment sont alors perçues à la fois l'urgence et la légitimité de l'action, dans ce domaine essentiel des interactions sociales que sont les espaces publics sous contrainte de la Covid-19 ? C'est pourquoi, dans cet article, nous cherchons à appréhender les perceptions des mobilités par les habitants face aux aménagements temporaires, avant de cibler les pratiques sous l'angle des temporalités.

Méthodologie de l'enquête et de son traitement

- 10 La recherche prend place au sein du projet Mut'Action étudiant la transition des mobilités par l'urbanisme tactique comme enjeu de résilience pour les villes intermédiaires du Nord-Est⁶. Cofinancé par la Région Grand Est et l'Agence nationale de la recherche (ANR) au titre d'un appel post-Covid *ad hoc* lancé en 2020 autour des conséquences territoriales de la pandémie de Covid-19, il s'est focalisé sur cet espace particulièrement touché par la crise sanitaire.
- 11 Empiriquement, une première originalité de l'étude a consisté à privilégier une méthode mixte d'enquête. Elle a consisté à rassembler des données de terrain exploitables à la fois quantitativement et qualitativement, et recueillies auprès des mêmes personnes. S'il est plus usuel de séparer un volet d'enquête par questionnaire auprès d'un échantillon large construit dans le souci de sa représentativité statistique, et un volet qualitatif d'approfondissement par entretiens auprès d'un certain nombre d'interrogés aux profils jugés saillants, nous avons fait un choix différent. Nous avons couplé les deux dimensions en un même dispositif déployé sur les mêmes sites et auprès des mêmes habitants, sollicités à la fois pour le questionnaire et le recueil de propos libres. Ceci permet d'associer les deux types de matériaux – les représentations graphiques et les verbatims –, puisque ce sont bien les mêmes personnes et en même nombre qui se sont exprimées, dans les mêmes conditions de passation. En termes de contraintes, cela a supposé d'approcher suffisamment d'habitants sur place et de construire une grille qui ne soit pas trop longue à faire passer *in situ*, tout en tenant compte des moments de l'interaction, qui ne sont pas neutres pour la pratique du vélo en ville.
- 12 Deuxième aspect distinctif, nous avons souhaité questionner la catégorie de ville intermédiaire et non pas nous limiter à une lecture monographique de tel ou tel terrain. Ceci a demandé de privilégier la mise en parallèle des trois villes étudiées, et partant de construire une méthodologie commune afin d'administrer les questionnaires en face à face⁷ et pouvoir ensuite les analyser comme un corpus cohérent.
- 13 Les deux choix précédents se prolongent par un troisième : diffuser le questionnaire sur les sites sélectionnés auprès d'un public varié ne se composant pas uniquement d'utilisateurs du vélo. Si la focale est bien celle des « coronapistes », elle ne peut

s'appréhender pleinement hors d'une approche relationnelle : différents modes de déplacements peuvent être impactés par les aménagements liés à la mobilité, et tout un chacun peut recourir à plusieurs modes en fonction des trajets dans une même journée.

- 14 Pour ces raisons, il était difficile de cibler une population en particulier, et donc de nous appuyer sur des données statistiques pour mener un échantillonnage par quotas. Les enquêtes ont donc été administrées selon une méthode d'échantillonnage non-probabiliste sur deux sites par ville à proximité de dispositifs provisoires installés après le premier confinement et localisables sur les cartes ci-dessous (Figures 1, 2 et 3). Dans ce cadre, nous avons veillé à une répartition équitable des personnes enquêtées par sexe (412 hommes et 401 femmes). En effet, l'on sait que les socialisations au et par le vélo peuvent s'avérer genrées, notamment en milieu urbain et en quartiers populaires, sans qu'il s'agisse toutefois d'un clivage unique [Sayagh, 2022] ; du moins s'agit-il de neutraliser un biais possible.
- 15 Concrètement, le questionnaire a été structuré autour de quatre séries d'items interrogeant (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, et (4) le profil socio-économique des personnes enquêtées. Nous avons limité le nombre de questions afin de ne pas dépasser une interaction d'environ 10 minutes. Les personnes sont en effet sollicitées *au cours de leur déplacement* afin que l'enquête fasse directement sens (à la différence de questionnaires en ligne ou de techniques sondagières par téléphone, etc.).
- 16 La passation a intégré différentes variables dans le but de maîtriser certains biais : la saisonnalité, en regard de la météo pour l'usage du vélo ou de la marche à pied ; les temporalités hebdomadaires et quotidiennes : les enquêtes ont été menées différents jours de la semaine et du week-end, ainsi qu'à différentes heures de la journée (heures de pointe ou heures creuses sur une même journée) afin d'intégrer des personnes se déplaçant pour diverses raisons (trajets domicile-travail, pour les courses, flâneries, etc.) ; et ceci sur deux sites différents pour chacune des trois villes (Tableau 1). Les six sites choisis remplissent à chaque fois trois critères : des dispositifs provisoires Covid y ont été effectivement installés (pérennisés ou non par la suite : voir Encadrés 1, 2 et 3) ; les flux routiers, piétons, cyclistes et/ou de transports en commun sont conséquents au quotidien ; et les espaces sont suffisamment larges (trottoirs élargis, place, promenade, intersections où les cyclistes mettent pied à terre, etc.) pour pouvoir aborder les personnes qui se déplacent.

Tableau 1 : Dispositif de passation des questionnaires dans les trois villes enquêtées

Ville	Site d'enquête	1 ^{ère} vague	2 ^e vague	Total
Mulhouse	Intersection bd Roosevelt et avenue Kennedy	Mardi 23/03/2021: 9-12h/15-18h Samedi 27/03/2021: <i>idem</i>	Mardi 25/05/2021: 9-12h/15-18h Samedi 29/03/2021: id. Mardi 8/06/2021: 9-12h Samedi 12/06/2021: 15-18h	385 réponses complètes

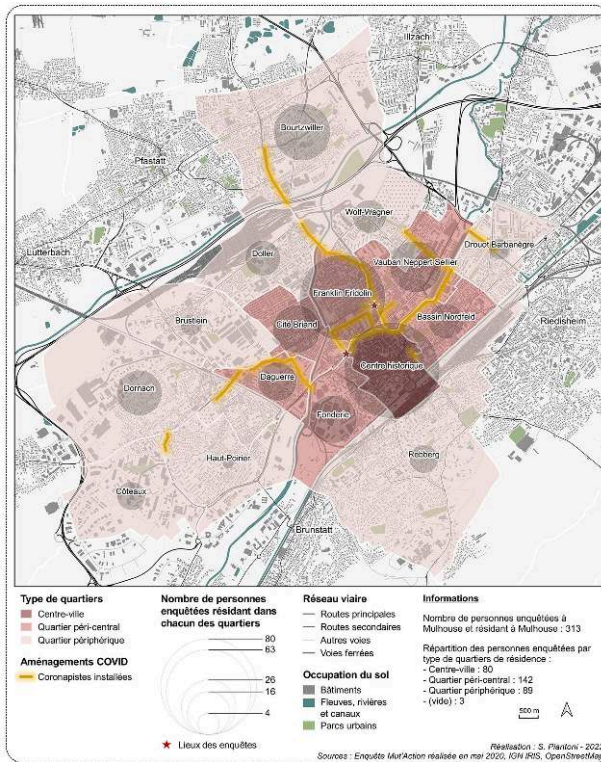
	Intersection avenue de Colmar & rue Engel Dollfus	Mardi 30/03/2021: 9-12h/15-18h Samedi 3/04/2021: <i>idem</i>	Mardi 1/06/2021: 9-12h/15-18h Samedi 5/06/2021: id. Mardi 8/06/2021: 15-18h Samedi 12/6/2021: 9-12h	
Reims	Promenade	Samedi 27/03/2021 Jeudi 8/04/2021	Mardi 20/07/2021 : après-midi Mercredi 28/08/2021 : matin Mardi 21/09/2021 : après-midi	248 réponses complètes
	Paix		Mardi 21/09/2021 : matin	
Nancy	Arc	Jeudi 1/04/2021: 10-11h30 & 15-17h Samedi 3/04/2021: 11-15h	Mardi 24/08/2021 : matin	227 réponses complètes
	Desilles		Mardi 24/08/2021 : après-midi	
Total				860

Source : enquêtes conduites par les auteurs

- 17 Nous disposons ainsi de 860 questionnaires complets, exploités comme un corpus significatif de la catégorie des villes intermédiaires, et non pas en le fractionnant ville par ville. L'ensemble des réponses a été traité sous Excel, aussi bien les questions fermées qu'ouvertes. Ces dernières ont donné lieu à des verbatim, recodés en catégories en fonction des occurrences et positionnés sur un spectre allant du positif au négatif, ce qui a permis de dégager les principales structures argumentatives parmi les réponses obtenues. Ce travail a fait ressortir 6 thématiques principales qui sont : cohabitation, aménagement, facteurs externes/leviers déterminants, écologie, cadre de vie/bien-être et autres motifs. Chacune d'entre elles se déploie en 3 à 4 sous-catégories. Par exemple, dans la thématique aménagement, la sous-catégorie sécurité est le fruit du recodage des verbatim relatifs à la mise en danger, à la création ou disparition d'un risque lié à la circulation ou encore à des problèmes ou une amélioration de la sécurité. Ainsi, le verbatim « *Ça demande de faire attention à sa sécurité, c'est décourageant et stressant* » (Femme, entre 46 et 55 ans, cadre, Mulhouse) est-il rattaché à la thématique aménagement, sous-catégorie sécurité, impact négatif. Cette méthode de codage appliquée aussi bien au traitement statistique des questions fermées qu'aux propos que nous avons recueillis auprès des mêmes habitants permet de mobiliser en miroir les deux types de matériaux au fil de la démonstration.

- 18 Enfin, l'analyse a également été enrichie par une série de 48 entretiens conduits entre février 2021 et mai 2022 auprès d'élus, d'administratifs et de techniciens des appareils municipaux et d'agences d'urbanisme à Mulhouse (25 interviews), Nancy (13) et Reims (10). Si nous les mobilisons davantage dans d'autres publications [Burger, 2020 ; Hamman *et al.*, 2023], nous y ferons écho afin de saisir les motifs locaux à agir pour les décideurs, au-delà des seuls mantras nationaux liés à la Covid-19.

Figure 1 : Carte des aménagements temporaires, du nombre de personnes enquêtées à Mulhouse par grands quartiers et des lieux d'administration des enquêtes



Source : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sébastien Piantoni, 2022

Encadré 1 : Exemple d'aménagement à Mulhouse

Rue Engel Dollfus, section Orphelins-Roosevelt (à proximité des lieux de passation des enquêtes)

Depuis la Rue des Orphelins, la voie de circulation en direction du Boulevard du Président Roosevelt est neutralisée pour la création d'une piste cyclable bi-directionnelle. Au niveau de la Place Franklin, la piste cyclable est divisée en deux branches : l'une sur la chaussée, l'autre sur l'espace piéton où des balises marquent dans un premier temps la séparation entre les cyclistes et les piétons.

Suite aux retours de la concertation publique, ces balises sont retirées pour ne plus emprisonner le flux piéton entre les deux aménagements cyclables sur la place. Le tracé de la piste cyclable perd alors son statut défini, effaçant la distinction entre les flux de mobilité active. Un an après son installation, l'aménagement apparaît

encore comme une action temporaire dans l'espace urbain, laissant la porte ouverte à de nouvelles transformations.

E1.1 - Plan de localisation de l'aménagement rue Engel Dollfus (Mulhouse)



E1.2 - Croquis de l'état antérieur (oct. 2018)



E1.3 - Aménagement temporaire installé en août 2020

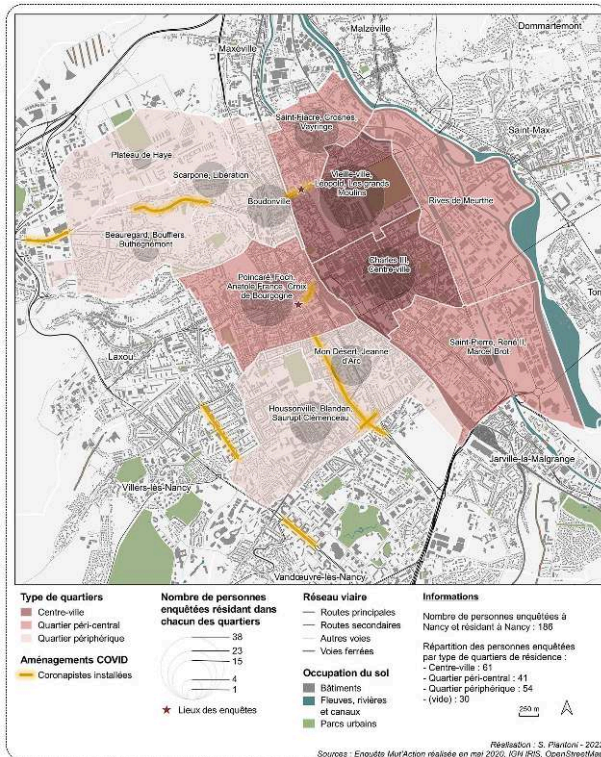


E1.4 - Aménagement temporaire installé en mai 2021



Crédits illustrations et photos : projet Mut'Action, 2022

Figure 2 : Carte des aménagements temporaires, du nombre de personnes enquêtées à Nancy par grands quartiers et des lieux d'administration des enquêtes



Source : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sébastien Piantoni, 2022

Encadré 2 : Exemple d'aménagement à Nancy

Rue Jeanne d'Arc (à proximité de l'un des deux lieux de passation des enquêtes)

Axe structurant d'1km au centre-ville de Nancy, la rue Jeanne d'Arc est très empruntée par tous les types de transport. La pérennisation de l'axe s'effectue sur plusieurs années, par sections en raison de travaux importants pour viabiliser la voirie.

Cet axe est identifié par la municipalité comme devant indéniablement être adapté pour les mobilités actives. Les aménagements temporaires permettent d'inscrire matériellement cette stratégie dans l'espace, mais ils sont amenés à évoluer dans le temps long en raison des contraintes de structuration de la voirie.

E2.1 - Plan de localisation de l'aménagement rue Jeanne d'Arc (Nancy)



E2.2 - État antérieur (oct. 2018)



E2.3 - Aménagement temporaire installé en juillet 2021

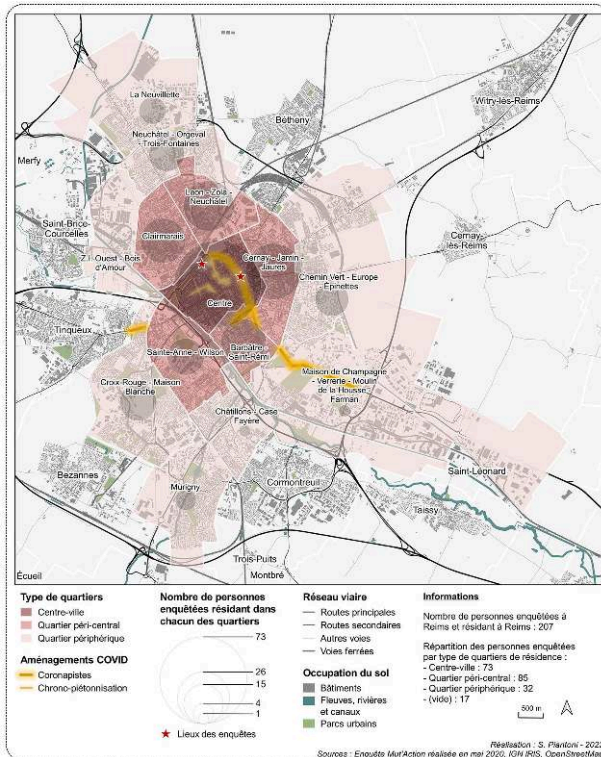


E2.4 - Aménagement temporaire installé en septembre 2022



Crédits illustrations et photos : projet Mut'Action, 2022

Figure 3 : Carte des aménagements temporaires, du nombre de personnes enquêtées à Reims par grands quartiers et des lieux d'administration des enquêtes



Source : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sébastien Piantoni, 2022

Encadré 3 : Exemple d'aménagement à Reims

Boulevard Lundy (à proximité des lieux de passation des enquêtes)

Le boulevard Lundy est un axe majeur 2x2 voies permettant de rejoindre le quartier gare en contournant le centre-ville. Préalablement au confinement, les cyclistes circulaient sur la voirie sans aménagements dédiés.

Les bandes cyclables temporaires installées en mai 2020 sont matérialisées par un marquage au sol. Le tracé est révisé lors de la pérennisation en juillet-août 2020 : une partie de la bande temporaire est déplacée sur le trottoir pour être adaptée en piste cyclable sur l'espace piéton au nord de l'axe, et les intersections sont sécurisées. L'aménagement temporaire a permis une période de réflexion pour un réajustement. L'accès au carrefour à sens giratoire Aristide Briand est réorganisé pour créer une continuité cyclable avec le boulevard de la Paix. Cet axe fait partie de la ligne « Rode centrale » du plan vélo présenté en fin d'année 2021.

E3.1 - Plan de localisation de l'aménagement Boulevard Lundy (Reims)



E3.2 - État antérieur (juin. 2019)



E3.3 - Aménagement temporaire installé en août 2020



E3.4 - Aménagement temporaire installé en sept. 2022



Crédits illustrations et photos : projet Mut'Action, 2022

Des perceptions habitantes marquées par la matérialité des aménagements

- 19 Afin de rendre raison de l'épaisseur du social en regard de la construction politique des dispositifs de mobilité urbaine liés au confinement du printemps 2020, il s'agit de vérifier à l'aune de nos terrains si l'on peut déterminer une perception habitante constituée de ces aménagements dits tactiques. De là se déplit un double niveau de questionnement : ces installations ont-elles eu une influence sur les *perceptions* sociales et sur les *pratiques* quotidiennes de mobilités, le cas échéant pour qui et suivant quels motifs ? Nous pouvons ainsi mieux comprendre si et comment des évolutions de pratiques liées à la pandémie se repèrent et suivant quelles dynamiques.
- 20 Sur le premier volet, celui des représentations, afin d'établir si l'offre d'aménagements de mobilité urbaine Covid a effectivement « rencontré » les habitants de Mulhouse, Nancy et Reims, une première entrée analytique a interrogé les perceptions sociales à trois niveaux : l'utilisation ou non des dispositifs installés ; les attentes qui existaient ou pas à leur égard ; et la perception de leur pertinence ou non.

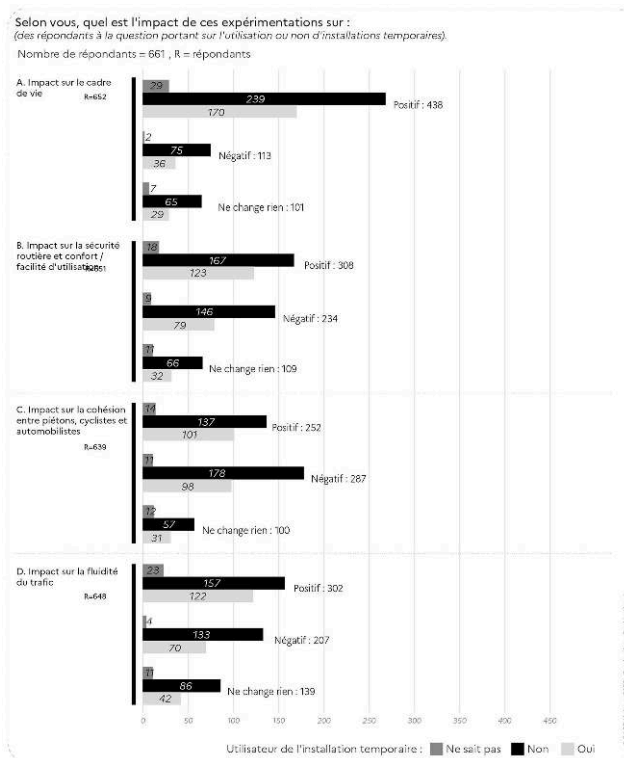
Les « coronapistes » d'abord, si elles sont situées sur le trajet courant

- 21 La part des utilisateurs des aménagements temporaires sur l'ensemble de l'échantillon est de 35%. Cette proportion reste relativement modérée sachant que la passation a retenu six sites à proximité directe de tels dispositifs. Il ne faut donc pas surestimer l'impact pratique de la réception locale de l'urbanisme tactique. C'est vrai tant du point de vue de l'offre politique que de la perception habitante. Sur le premier plan, une enquête par entretiens conduite à Mulhouse auprès de 25 décideurs et techniciens le confirme : nos interlocuteurs endossent peu le terme – il est plutôt question d'être « *en mode agile* » (entretien, directeur de pôle, ville de Mulhouse, 01/02/2021) – et y voient plus une parenthèse du « moment » du confinement qu'une politique urbaine appelée à devenir structurante [Hamman *et al.*, 2023]. Sur le second aspect, cela rappelle également que les déplacements du quotidien sont scandés par toute une diversité de facteurs : domicile-travail [Aguilera, Massot, Proulhac, 2010], établissements scolaires, courses alimentaires, etc. Hors confinement, il y a là un caractère routinier qui joue sur les distances et les parcours, c'est-à-dire une structuration instituée du temps, rythmée par la vie de tous les jours et qui se manifeste en trajets socialement et spatialement bornés [Juan, 2015].
- 22 En même temps, si l'on croise cette dimension avec la part de répondants adeptes du vélo, la proportion s'inverse clairement : 88% des utilisateurs déclarés des aménagements sont des cyclistes actifs (28% parmi les non-utilisateurs). Cela conforte le fait que les dispositifs Covid se sont d'abord concrétisés dans les villes françaises à travers la mise en place de « coronapistes » : si l'on peut évoquer certains succès en termes d'appropriations, comme à Paris, c'est notamment à ce niveau, en améliorant le côtoiement entre usagers de la voirie, et cela passe par une prise en compte fine des situations viaires locales, plus qu'un souci de répliquabilité [Denis, Garnier, 2022].
- 23 Plus précisément, les motifs exprimés par les cyclistes pratiquants qui déclarent ne pas utiliser les aménagements Covid à Mulhouse, Nancy et Reims, soit 85 répondants,

mettent certes en avant la sécurité des aménagements vue comme insuffisante : « *Je reste sur la piste initialement prévue, les pistes temporaires qui étaient sur la route sont un danger* » (Femme, entre 46 et 55 ans, employée⁸, Mulhouse). Mais c'est plus encore le poids de la structure des déplacements (par exemple : « *Ce n'est pas sur mon trajet quotidien* » : Homme, moins de 25 ans, étudiant, Reims) qui ressort (53 sur 85 répondants), matérialisant les processus de routinisation avérés [Pradel *et al.*, 2015] et les chemins de dépendance des parcours au sein d'une aire urbaine.

- 24 La Figure 4 exprime l'impact des dispositifs expérimentaux selon les interrogés, afin de faire le lien entre l'usage (effectif ou non) et la perception matérielle des aménagements. Ressortent des effets considérés en tendance comme positifs sur la sécurité, le cadre de vie et la fluidité du trafic (Figures 4A, 4B et 4D), tandis que la cohabitation entre divers modes de déplacements reste majoritairement exprimée de façon négative (Figure 4C). Sur ces questions fermées, les résultats varient peu entre la fraction des utilisateurs et des non-utilisateurs des aménagements, c'est-à-dire *a priori* entre la représentation dans un espace de proximité et la pratique effective. Plus finement, la Figure 4C montre néanmoins que dans le cas des usagers réguliers (et contrairement à l'échantillon général), ceux-ci expriment un regard davantage équilibré sur les aménagements Covid par rapport à la coexistence des usages de la voirie. Si l'expérimentation est validée, c'est donc d'abord individu par individu et parcours par parcours, à des micro-échelles à la fois localisées et incarnées. Trois dimensions interagissent, si l'on s'inspire des formulations d'Andrew Barry : celle du lieu d'installation et de son existence matérielle (là où prennent place les processus : *site*), celle de la façon dont ce lieu est vu et perçu par rapport aux représentations et aux trajets quotidiens (*sight*), et c'est uniquement la combinaison de ces deux niveaux qui permet l'intégration de la situation (*insight*) [Barry, 1999].

Figure 4 : Perceptions des impacts des installations temporaires selon différentes modalités



Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sophie Henck, 2022

Des dispositifs attendus ? Une matérialisation actée, d'abord rapportée à une amélioration de l'environnement de vie et davantage appréciée par les plus jeunes

- 25 En France, les « coronapistes » ont d'abord constitué une offre politique de l'État et des municipalités [Chassignet, Vidalenc, 2020 ; Burger, 2020] en vue de la sortie du premier confinement, et non l'institutionnalisation, même temporaire, d'une pratique citoyenne préalable. Il n'est donc pas surprenant que 51% des répondants déclarent ne pas avoir eu d'attente à ce sujet. Pour celles et ceux qui avaient des attentes constituées, trois registres sont exprimés en positif, mais avec des effectifs de répondants demeurant réduits : la praticité, la sensibilité écologique et le cadre de vie ; par exemple :

[Praticité:] « C'est plus pratique et sécurisé » (Femme, entre 25 et 35 ans, inactive, Reims).

[Écologie:] « Ça participe à l'effort global de protection de l'environnement et la réduction de la pollution, et j'apprécie l'effort » (Homme, entre 25 et 35 ans, employé, Mulhouse).

[Cadre de vie:] « Je trouve que la vie à Reims est agréable car les aménagements permettent de faire beaucoup d'activités intéressantes » (Femme, moins de 25 ans, étudiante, Reims).

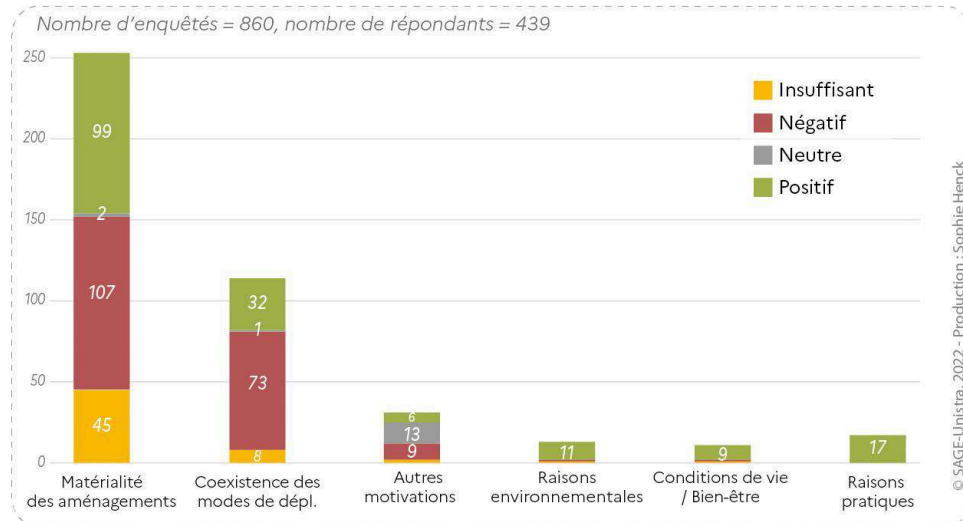
- 26 Ces motifs restent en retrait par rapport aux deux enjeux principaux, apparus précédemment sous l'angle des trajets (Figure 4, supra) et ici confirmés, que sont la matérialité des aménagements et la coexistence concrète des modes de déplacements

en ville. Ces deux registres sont les plus constitués socialement au sens où ils suscitent le plus de commentaires, que ce soit en positif comme en négatif (Figure 5).

- 27 Plus précisément, les dispositifs entrent positivement en congruence avec les attentes en matière d'amélioration de l'environnement de vie :
- « C'est plus prudent, il y a moins de circulation en centre-ville, moins de bruit, moins de pollution, c'est plus safe » (Femme, entre 25 et 35 ans, cadre, Mulhouse).
 - « La ville est de plus en plus belle » (Homme, entre 36 et 45 ans, employé, Reims).
- 28 La question de la sécurité apparaît partagée entre positif et négatif, au fil des propos recueillis :
- « Il y a 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, Mulhouse).
 - « C'est pas sécurisé, c'est insuffisant et ça s'arrête brutalement » (Femme, entre 56 et 65 ans, retraitée, Nancy).
- 29 L'on trouve également des réserves en matière de mise en place concrète des dispositifs et de concertation, ou encore de marquage au sol et de signalisation :
- « Il n'y avait pas de concertation avec les cyclistes, pas de réflexion sur les zones et besoins en aménagements, il y avait des doublons à certains endroits » (Homme, entre 36 et 45 ans, cadre, Mulhouse).
 - « Ça ne sert à rien d'en ajouter plus car c'est déjà compliqué » (Femme, moins de 25 ans, inactive, Nancy).
 - « Ça ne suit pas les trajets et c'est mal indiqué, ce n'est pas bien séparé de la voie » (Femme, moins de 25 ans, employée, Nancy).
- 30 La coexistence de différents modes de déplacements est l'aspect le plus critique en regard des attentes ; il positionne le vélo non seulement par rapport à la voiture, et le partage de la voirie à travers les « coronapistes », mais aussi par rapport au piéton et aux usages des trottoirs. Là également, passé le confinement, le contexte Covid doit être réenchâssé par rapport aux pratiques du vélo en ville, dont on sait qu'elles « s'organisent et sont réalisées sur deux plans qui interagissent constamment, celui du mode de vie et de la répartition des activités dans l'espace et la vie quotidienne, et celui de la rue, de son aménagement et du déplacement. Dans ces deux plans, les usagers s'approprient, détournent et font des mésusages de ce qui est produit par la puissance publique pour maintenir les pratiques du vélo et leur mode de vie » [Eskenazi, 2022 : 3]. Précisément, un non-respect des règles énoncées autour des installations Covid est clairement pointé parmi les récriminations :
- « Ce n'est pas respecté, les gens roulent comme des fous. Il y a trop de trottinettes sur les trottoirs, c'est trop dangereux » (Femme, entre 56 et 65 ans, retraitée, Mulhouse).
 - « Les cyclistes ne respectent pas les piétons » (Homme, plus de 65 ans, retraité, Nancy).
- 31 Quant aux expressions relatives aux effets sur la circulation et le trafic, elles confirment un clivage. Les automobilistes et les usagers des transports en commun regrettent des embarras plus importants, là où les cyclistes et les piétons se félicitent d'une circulation facilitée – par exemple : « Il y a moins de voitures dans le centre-ville, plus de fluidité » (Femme, entre 46 et 55 ans, cadre, Reims). Il y a là une leçon d'importance pour les politiques souhaitant réduire la place de la voiture en ville au profit d'autres modes de déplacements. S'il a pu être montré dans la littérature, à partir du cas de Barcelone et des interventions en urbanisme tactique qui y ont été réalisées sur 11 rues au cours de la pandémie de Covid-19, que la réduction de l'espace viaire peut sensiblement abaisser le trafic routier (-14,8% à Barcelone) sans report massif sur les

rues adjacentes (+0,7%) [Nello-Deakin, 2022], l'on comprend que conclure à l'absence d'automatisme entre réduction des voies de circulation motorisée et congestion ou au contraire réduction du trafic n'est pas qu'une affaire de mesure objectivée et matérielle, mais aussi de perceptions en fonction de ses propres attentes et pratiques.

Figure 5 : Types de motifs invoqués dans les attentes à l'égard des installations temporaires, en nombre de répondants



Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sophie Henck, 2022

- 32 Enfin, les registres d'attentes présentent trois aspects distinctifs si on les croise avec les classes d'âge des répondants, variable distinctive lorsqu'il est question de mobilité (Figure 6). Premièrement, les dispositifs temporaires rencontrent favorablement des attentes en termes d'amélioration de l'environnement de vie (Figure 6A), et ce quelles que soient les tranches d'âge des habitants : « *J'attendais que ça* » (Femme, plus de 65 ans, retraitée, Mulhouse) ; « *Oui, beaucoup de vélos étaient sur les trottoirs, maintenant ils sont sur les bandes* » (Homme, entre 25 et 35 ans, employé, Reims).
- 33 Deuxièmement, le répertoire de la praticité (Figure 6D) apparaît, au contraire, corrélé avec la tranche d'âge des moins de 25 ans, à l'instar de cet étudiant : « *C'est pratique, je n'ai pas à éviter les piétons et à vérifier les voitures* » (Homme, Nancy).
- 34 Troisièmement, les attentes non comblées, quel que soit le motif avancé, se concentrent d'abord parmi les classes d'âge les plus élevées (56-65 ans et plus de 65 ans), pour lesquelles, de façon cumulative, le contexte Covid et les conflits d'usage de la voirie en ville peuvent être vécus de la façon la plus marquante, ce que les « coronapistes » ne parviennent que partiellement à contrebalancer :

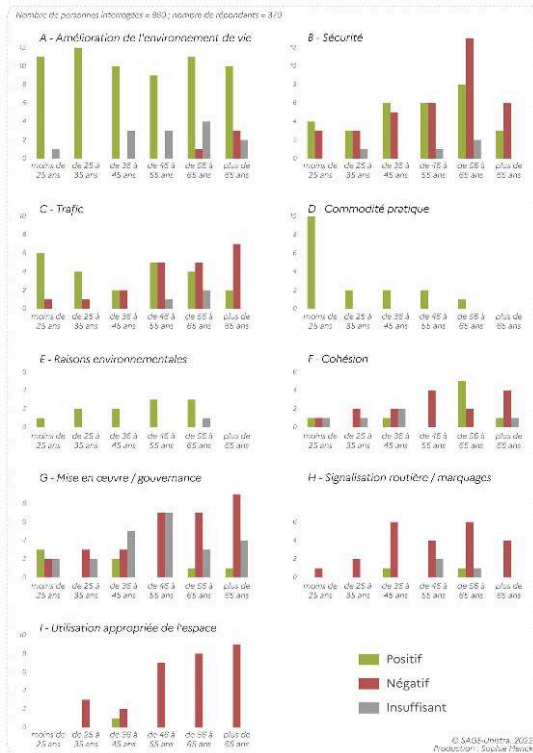
[Sécurité (Figure 6B) :] « *C'est dangereux, discontinu, les voitures roulent sur les pistes* » (Homme, entre 56 et 65 ans, employé, Nancy).

[Mise en place/gouvernance/concertation (Figure 6G) :] « *Il n'y a pas de concertation avec les habitants* » (Femme, entre 56 et 65 ans, cadre, Mulhouse).

[Utilisation/respect des aménagements (Figure 6I) :] « *Il n'y a plus de place pour les piétons, les cyclistes pensent avoir tous les droits* » (Femme, plus de 65 ans, retraitée, Mulhouse).

[Circulation (Figure 6C) :] « *Il y a trop de bouchons, faire du vélo en ville est trop risqué* » (Homme, plus de 65 ans, retraité, Mulhouse).

Figure 6 : Détail des motifs invoqués dans les attentes à l'égard des installations temporaires par groupe d'âge, en nombre de répondants



Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sophie Henck, 2022

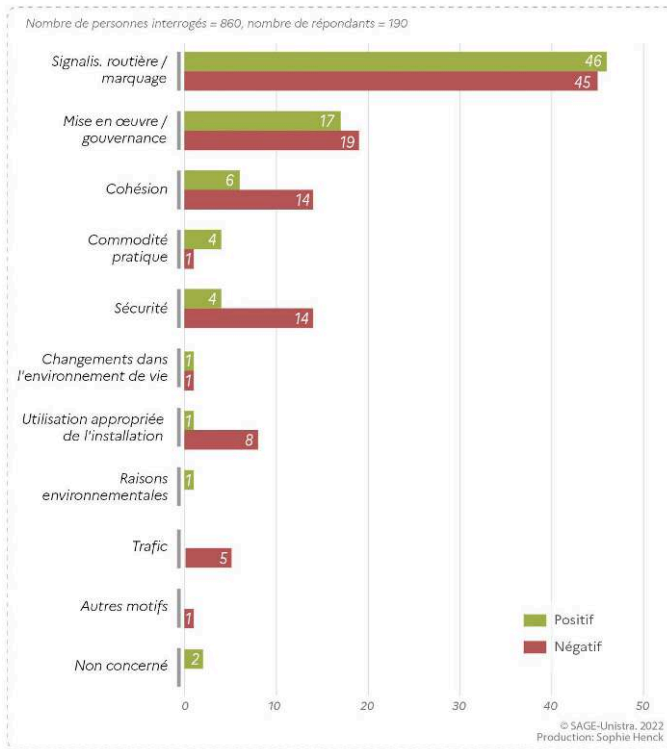
Des aménagements sujets à débats quant à leur pertinence matérielle et au processus de leur mise en œuvre

- 35 Les dispositifs de mobilité Covid sont-ils reconnus comme pertinents au moment de l'enquête, soit environ un an après le premier confinement ? 55% des réponses exprimées sont positives *versus* 26% négatives (et 19% de compositions intermédiaires). Le fait qu'une municipalité a agi est donc, sur le principe, plutôt crédité par les habitants.
- 36 La structuration plus fine des motifs avancés (Figure 7) donne à saisir non pas un quitus, mais plutôt les marqueurs d'une mise en débat. Celle-ci apparaît d'abord autour des dimensions les plus matérielles des installations réalisées (signalisation, marquage...). Elle se retrouve aussi autour des choix concrets de mises en place, avec une gouvernance plus politique et technique que participative, alors même que les élaborations théoriques de l'urbanisme tactique prônent une concertation citoyenne [Cha, 2020 : 31 ; Lissandrello *et al.*, 2023]. Une certaine politisation, au sens de l'imputation aux élus locaux, se constate également parmi les verbatim. Tout centré qu'il se veut être sur l'urgence et le réversible, l'urbanisme tactique n'apparaît pas, de ce point de vue, faire exception à l'imputation courante des politiques urbaines à l'endroit des élus locaux et des municipalités ; les « coronapistes » sont réencastrées dans ces perceptions locales du politique :

« Les plots jaunes sont pertinents, ça permet des espaces vraiment dédiés et réservés aux cyclistes » (Femme, entre 46 et 55 ans, cadre, Mulhouse).

« C'est trompeur, il faudrait quelque chose de permanent pour pas se tromper »
 (Homme, entre 25 et 35 ans, employé, Nancy).

Figure 7 : Catégories détaillées des motifs invoqués dans les attentes à l'égard des installations temporaires, en nombre de répondants



Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Sophie Henck, 2022

- 37 On peut considérer que les actions temporaires menées par les collectivités ont pris une place sur l'agenda local au sens où elles suscitent des réactions de la part d'habitants et d'utilisateurs. Pour autant, cela ne permet pas de dégager des perceptions sociales renouvelées ou des ruptures dans la lecture des mobilités urbaines au quotidien. Cette conclusion est d'autant plus nette qu'elle apparaît aussi bien au niveau des contenus (la sécurité, le partage de la voirie et la plurimodalité, le choix des sites, etc.) que des procédures en jeu (gouvernance et participation citoyenne).
- 38 Par ailleurs, un autre résultat notable s'impose : la triple entrée en matière d'utilisation, d'attentes et de pertinence vis-à-vis des aménagements Covid relativise la part du registre environnemental, souvent rapporté à l'usage du vélo en ville face à l'automobile et que l'on pouvait ici penser imbriqué. En effet, la transition écologique a été largement mobilisée dans l'offre politique des élections municipales de 2020 en France, dont le 1^{er} tour s'est déroulé le 15 mars et le 2^e a été reporté au 28 juin, soit un calendrier *de facto* parallèle au déconfinement. La presse régionale a du reste relevé la place acquise par ce répertoire dans l'offre politique des trois villes considérées⁹. Plus largement, la littérature en sciences sociales s'est régulièrement interrogée sur le fait de savoir si « la pandémie [représente] un moment décisif qui va nous faire basculer vers une société plus responsable sur les plans sociaux et environnementaux ? », en matière de changements de comportements [Trespeuch *et al.*, 2021]. Notre étude (Figures 5 à 7) montre que cette effervescence est sensiblement déconnectée des perceptions, contraintes ou arbitrages des déplacements quotidiens : crise sanitaire et

crise écologique ne semblent pas se renforcer à la faveur de mobilités alternatives dans les villes intermédiaires, alors même que les « coronapistes » pouvaient apparaître comme une connexion. Ce constat laisse d'autant plus ouverte la question des temporalités court/long terme pour le devenir de ces aménagements.

Une évolution des pratiques de mobilité ?

- 39 Afin d'interroger les possibles changements de mobilité dans les villes intermédiaires de Mulhouse, Nancy et Reims, une analyse dynamique est conduite en interrogeant les pratiques avant la pandémie puis suite au premier confinement de 2020 et les possibles évolutions. On est ici au centre de la problématique d'un urbanisme tactique Covid, au sens d'une période critique pouvant ouvrir ou non sur des évolutions systémiques. Ceci demande à s'attacher à la fois à un balancement continuité/rupture qui passe toujours par des accommodements transactionnels [Hamman, 2019] et aux produits transformatifs qui peuvent en ressortir [Ghosh *et al.*, 2021], c'est-à-dire pas ne seulement considérer les niches d'innovation mais aussi les réalignements, à savoir y a-t-il un *New normal* ?

Les pratiques avant la Covid-19 : une part déjà significative des modes actifs dans les déplacements

- 40 D'emblée, 73% des enquêtés répondent ne pas avoir changé de pratiques suite à la pandémie, alors que c'est une crainte du renforcement de l'auto-solisme qui a amené les pouvoirs publics nationaux à inciter au développement des « coronapistes » [Boullier, 2020 : 8-9] et à présenter le vélo comme un transport barrière¹⁰. *In concreto*, à Reims, Nancy comme Mulhouse, le développement des aménagements cyclables temporaires apparaît motivé au sein des municipalités par des éléments largement autres que la distanciation physique :

« Ce n'est pas un sujet [la distanciation physique] dont j'ai beaucoup entendu parler en fait » (*entretien, agence d'urbanisme de Nancy, 22/03/2021*).

« On a utilisé comme argument la distanciation aussi mais ça nous permettait surtout de développer le vélo, clairement » (*entretien, élue locale, ville de Reims, 28/04/2021*).

« Le coronavirus, c'était comme un cadeau, [...] pour mettre en place ces aménagements. Nous on avait, je veux pas dire une épée au-dessus de la tête, mais [l'association] Vél'Oxygène qui nous poussait quand même depuis longtemps » (*entretien, service mobilité Grand Reims, 31/03/2021*).

« On a pu les tester comme ça grandeur nature, d'un coup, et ça nous a fait quand même pas mal avancer [...] On n'aurait pas pu faire ça en temps normal » (*entretien, élu local chargé de la voirie jusqu'aux municipales de 2020, ville de Mulhouse, 07/03/2022*).

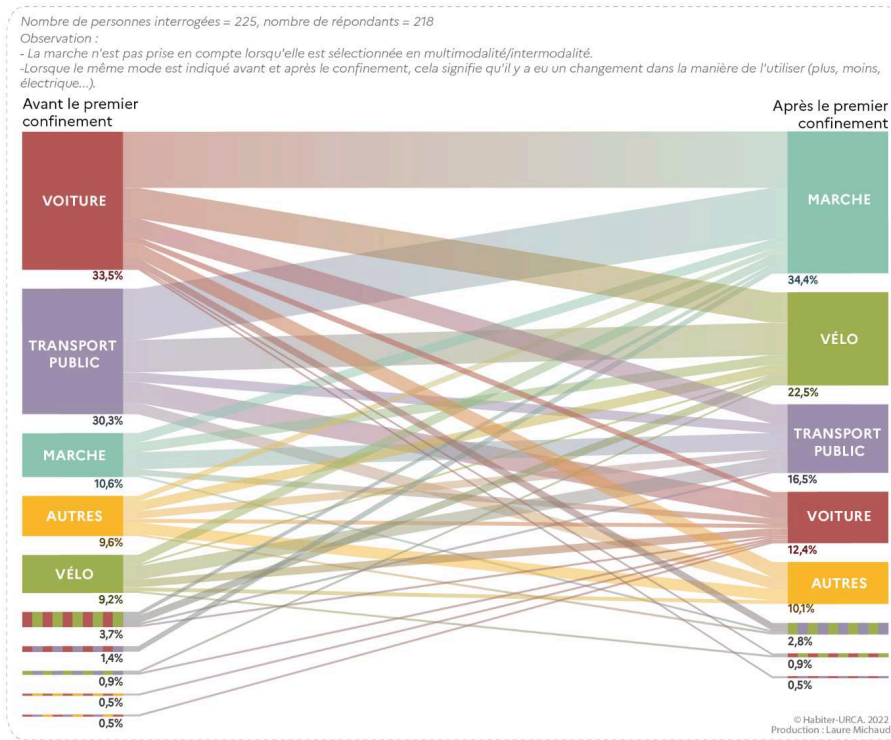
- 41 La crise sanitaire a présenté pour les acteurs publics une opportunité afin de développer des aménagements cyclables temporaires [Burger, 2020]. Plus qu'un levier de bascules, les « coronapistes » ont été envisagées par les pouvoirs publics locaux comme des outils venant accompagner des pratiques déjà existantes et en progression. Ces aménagements ont été pensés pour les usagers du cycle, en fonction d'itinéraires plus ou moins pré-identifiés avant la crise de la Covid. L'enquête le corrobore sous l'angle des pratiques : de fait, 61% des personnes interrogées adeptes du cycle n'ont pas changé leurs habitudes, et sont des utilisateurs des aménagements temporaires.

- 42 À l'échelle nationale, la part du vélo dans les déplacements domicile-travail a triplé en France de 2% en 2017 à 6% en 2020¹¹. L'effet de la crise sanitaire sur ce développement du cycle a été avancé [Morio, Raimbault, 2021], notamment à la faveur des modes individuels doux basés sur l'électrique [Pagès, Lammoglia, Josselin, 2021; Klein *et al.*, 2020]. L'exploitation du questionnaire diffusé à Mulhouse, Reims et Nancy permet de reconsidérer ces évolutions de pratiques post-Covid-19 sous un angle territorialisé : les villes intermédiaires apparaissent moins concernées que les métropoles.

Des évolutions relatives dans les villes intermédiaires, sans rupture majeure des comportements et des usages

- 43 Sur nos terrains d'étude, l'évolution des pratiques après le premier confinement de 2020 est perceptible mais reste relative : 27% des interrogés affirment avoir changé de mode de déplacement. Si l'on considère les aménagements temporaires comme des dispositifs incitatifs à la pratique du cycle, ce chiffre est relativement proche des résultats obtenus pour d'autres modes ; ainsi, dans le cas de la gratuité des transports en commun, l'exemple dunkerquois révèle un report modal d'environ 25% [Huré, 2020]. Concrètement, les reports modaux des enquêtés (Figure 8) ne sont jamais unitaires et se sont effectués principalement de la voiture vers la marche (14%), de la voiture vers le vélo (7%) et des transports en commun vers la marche (12%), ou des transports en commun vers le vélo (8%). « Les changements de pratiques de mobilité sur le temps court du test d'un nouveau mode de déplacement » ne s'abstraient pas de « l'échelle de la trajectoire biographique des individus », ce qui demande à insérer les aménagements Covid au sein de trajectoires mobilitaires [CAILLY, HUYGHE, OPPENCHAIM, 2020 : 52].

Figure 8 : Changements dans les comportements de mobilité après le premier confinement, par mode de déplacement, en % des personnes interrogées



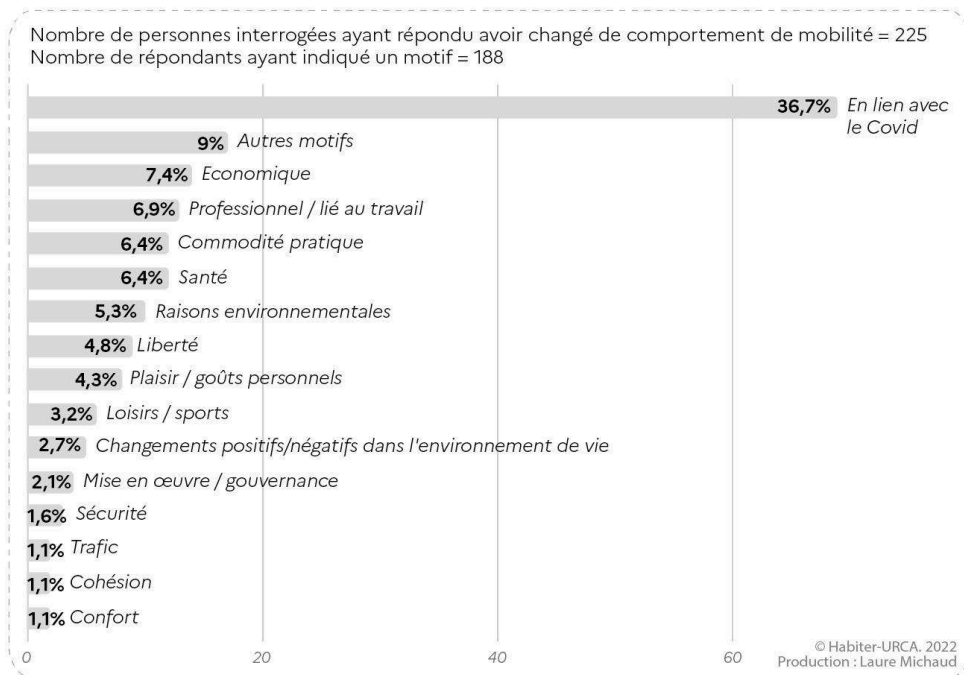
Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Laure Michaud, 2022

44 Les motifs de changements de pratiques sont liés directement à la crise sanitaire pour 36,7% des répondants (Figure 9), ainsi que l'illustrent les prises de parole :

« Maintenant, je prends moins le tram, à cause de la Covid, je préfère partir plus tôt à pied ou prendre la voiture si je n'ai pas le choix, pour les grandes distances » (Femme, entre 56 et 65 ans, employée, Mulhouse).

« Le vélo et la marche maintenant car il y a une nouvelle organisation de travail avec la Covid » (Femme, employée, entre 36 et 45 ans, Nancy).

Figure 9 : Motifs invoqués aux changements de comportement de mobilité après le premier confinement, en nombre de personnes interrogées



Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Laure Michaud, 2022

- 45 Ceci interroge la pérennité des choix exprimés sur le long terme. Le temps libéré par le télétravail, l'appréhension de la proximité des usagers, etc., sont autant de déterminants en lien direct avec la Covid-19 qui ont conduit à une part des évolutions de pratiques déclarées. Le retour à des modes d'habiter plus proches de la période d'avant confinement laisse de ce fait supposer un retour à des pratiques de mobilité également plus proches de celles précédant la pandémie. Cette observation peut cependant être relativisée. D'abord, la littérature a montré que des éléments fortuits ou contraignants engendrant l'expérience de nouveaux modes de déplacement s'avèrent parfois des leviers de changements de pratique importants [Cailly, Huyghe, Oppenchain, 2020 ; Burger, 2021]. Ensuite, les pratiques de déplacement ont évolué vers des utilisations différenciées des modes de transport au cours d'une même semaine-type. Le travail à distance, la multiplicité des lieux d'activité et les horaires atypiques en sont des marqueurs [Lejoux, Pochet, 2019] et font que l'utilisation d'un mode quasi-unique de déplacement pour effectuer les trajets du quotidien est de moins en moins un fait majoritaire. Ceci ouvre un espace d'opportunité étendu pour le vélo et les modes dits doux, une fois expérimentés, à condition de les penser en relation, comme il est ressorti du *sankey* à la Figure 8. Enfin, une lecture affinée des verbatim met en lumière des changements qui semblent s'ancrer auprès des enquêtés :

« Je ne veux pas arrêter ce que j'ai commencé pendant le confinement : marcher c'est plus pratique » (*Femme, employée, entre 46 et 55 ans, Mulhouse*).

« Avant, plus de transports en commun, mais maintenant j'évite les transports. La crise entraînant un changement d'habitude » (*Homme, entre 25 et 35 ans, cadre/profession intellectuelle supérieure, Nancy*).

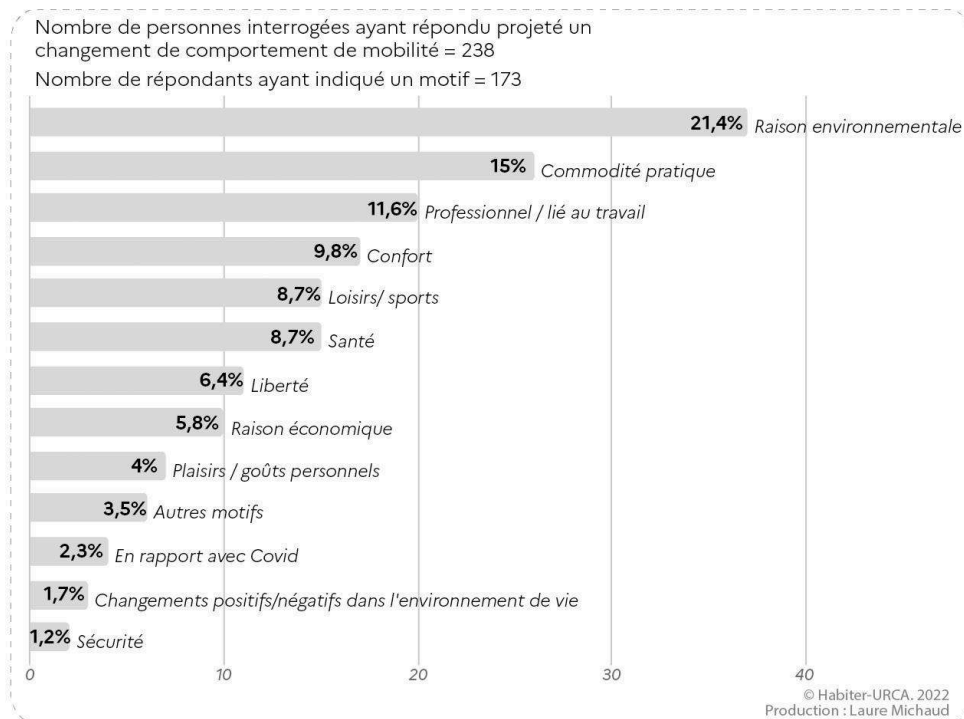
- 46 Corrélativement, nous avons aussi interrogé les habitants sur leur mobilité projetée. Parmi les répondants, 30% envisagent des changements de pratiques, parmi lesquels 56% se tourneraient majoritairement vers le vélo ou plus de vélo. Cette fois, la

conviction écologique – jusque-là peu visible, on l'a dit – apparaît pour 21% de ceux qui déclarent une évolution favorable à la pratique cyclable (Figure 10). Un répertoire de la transition écologique semble ainsi infuser, du moins dans les représentations jugées souhaitables pour l'avenir ; par exemple :

« Pour moins de pollution, je veux une autre vie, je veux avancer » (*Homme, retraité, entre 56 et 65 ans, Mulhouse*).

« Pour l'environnement et pour plus de flexibilité » (*Homme, entre 25 et 35 ans, cadre/profession intellectuelle supérieure, Reims*).

Figure 10 : Motifs déclarés aux changements de pratiques de mobilité projetés, en nombre de personnes interrogées



Sources : enquêtes conduites par les auteurs - Réalisation : Laure Michaud, 2022

- 47 Au contraire, des raisons de praticité sont avancées pour les 15% des enquêtés qui s'orientent eux vers une utilisation accrue de la voiture. Ce contre-point écarte toute vision monolithique, notamment quant aux filtres concrets à ne pas négliger entre sensibilisation à l'environnement et pratiques effectives :

« C'est plus pratique et plus rapide. Mais pour l'écologie, c'est moins bon » (*Homme, étudiant, moins de 25 ans, Mulhouse*).

« Pratique pour les courses et pour les longs trajets hors ville » (*Homme, étudiant, moins de 25 ans, Nancy*).

- 48 Si, dans les trois villes intermédiaires étudiées, les pratiques ont évolué suite au premier confinement vers plus de modes actifs, c'est là le signe de processus toujours partiels et *en train de se faire*, avec des disparités qui se retrouvent quant au maintien ou non des installations cyclables de déconfinement : ainsi, en août 2021, Reims compte 100% d'aménagements pérennisés, tandis qu'à Nancy, 41% ont été pérennisés, 39% conservés en état temporaire et 20% déposés, et le ratio est de 15% pérennisés, 39% en état temporaire et 46 % déposés à Mulhouse. Face à des formes de mobilité en

renouveau, c'est en permanence le lien entre des alternatives de déplacement et le rapport à l'espace qui se joue, se dénoue et se transforme.

Conclusion

- 49 La pandémie de la Covid-19 a marqué l'année 2020 à l'échelle de la planète [Horton, 2020]. Les déplacements s'en sont trouvés particulièrement impactés tout comme le lien social, autrement dit ce qui fait société par l'habiter, le travail, les loisirs et les mobilités. À la fois l'urbanisme (et les choix morphologiques, la densité urbaine, l'extension périurbaine et ses distances, etc.) et l'urbanité (vivre la ville, l'accès aux aménités, etc.) ont été éprouvés. De là s'est notamment diffusée la notion de *New normal*, revendiquant le fait que la crise ne produit pas seulement une rupture mais aussi l'émergence d'un mode de vie renouvelé [Lissandrello *et al.*, 2023], plus centré sur des lieux à vivre (et critiquant la « norme » précédente, à commencer par la globalisation), quitte à « vivre avec » une part d'incertitude [*ibid.* : 316]. Un tel raisonnement suppose toutefois de suivre une vision dynamique [Mouratidis, Yiannakou, 2022] entre ce que seraient l'« ancien » et le « nouveau » paradigme urbain, et de prêter garde aux vécus concrets, sans en rester aux principes aménagistes [Alraouf, 2021].
- 50 C'est pourquoi, à travers un questionnaire et le recueil de verbatim auprès d'habitants de trois villes intermédiaires du Grand Est, nous avons interrogé le sens et la portée des aménagements de mobilité urbaine lancés en 2020, incarnés à travers les « coronapistes ». Il s'est agi ainsi d'éviter les réponses trop uniques ou de penser « en bloc » les bouleversements numériques et les crises écologique et sanitaire, qui certes interrogent les capacités d'adaptation des villes [Chardonnet *et al.*, 2020] et ont marqué l'agenda politique des élections municipales françaises de 2020, mais ne renvoient pas mécaniquement à un même vécu de quotidienneté.
- 51 Un fil rouge a porté sur la mise en place d'installations d'urbanisme dit tactique, que la littérature a rapportées aux protocoles sanitaires, en tant qu'outils d'intervention sur l'espace public [Pradifta *et al.*, 2021]. Nous les avons questionnées du point de vue de la réception par les habitants et usagers, plutôt que comme un répertoire alternatif de la fabrique urbaine théorisé par des urbanistes et des professionnels de la ville. Là encore, il s'agit de ne pas avaliser trop vite un corpus de références – faire vite et peu cher, à petite échelle, etc. – et au contraire partir des représentations et des pratiques *in situ* pour faire éclater toute catégorie unifiante au profit d'une réflexion sur la durabilité ou non des expérimentations Covid dans le quotidien des habitants.
- 52 Ceci permet de ne pas s'enfermer dans un débat, devenu courant, sur l'urbanisme tactique ou temporaire comme antithèse, complément ou antidote à la planification stratégique [Vallance, Edwards, 2021] ou aux « régimes urbains néolibéraux » [Stevens, Awepuga, Dovey, 2021]. Les parcours du quotidien sont en effet marqués par une structure sociale de contraintes – notamment domicile-travail, école, commerce, etc., c'est-à-dire aussi ce qui fait la vie en ville [Mouratidis, 2021] – qui joue sur les modes de déplacements retenus et les éventuels changements, comme le traduit l'entrée par les perceptions des citoyens.
- 53 La matérialité des installations Covid apparaît au cœur du système de représentations et de pratiques, qu'elles soient appréhendées positivement ou non. On rejoint ainsi

certaines analyses mettant l'accent sur l'accessibilité de la « ville post-pandémique », notamment le modèle de la « ville du quart d'heure » où les services urbains seraient présents dans la proximité [Pinto, Akhavan, 2021], et ce d'autant plus que la perception du proche et du plus lointain est relative : par exemple, on a vu les réserves exprimées à l'endroit des « coronapistes » croître à mesure des classes d'âge enquêtées, à l'inverse des plus jeunes (Figure 3, supra).

- 54 Il ne faut donc pas surinterpréter une portée disruptive de la pandémie sur les déplacements du quotidien pour tout un chacun dans les villes intermédiaires : 35% des répondants ont déclaré effectivement utiliser les aménagements temporaires étudiés, et 51% ont affirmé ne pas avoir eu d'attente préalable en la matière. En somme, l'on ne saurait présumer l'ouverture mécanique, en lien à la Covid-19, de « fenêtres d'opportunité » vers des mobilités plus actives ou cyclistes, comme cela a pu être avancé par certaines études à l'échelle de grandes aires urbaines [dans le cas de la métropole de Manille, voir Sunio, Mateo-Babiano, 2022]. C'est 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 urbaines que plaide cette enquête, plutôt qu'un « nouveau » scénario faussement évident et monocausal.

BIBLIOGRAPHIE

- ABDELKADER Mai M., KHALIFA Marwa, ELSHATER Abeer, 2023, Lessons From COVID-19 Outbreaks for Spaces Between Buildings Using Tactical Urbanism. *Journal of Engineering and Applied Science*, 70, 5, [En ligne] Disponible sur : <https://doi.org/10.1186/s44147-023-00173-0> (consulté le 21/02/2024).
- AGUILERA Anne, MASSOT Marie-Hélène, PROULHAC Laurent, 2010, Travailler et se déplacer au quotidien dans une métropole. Contraintes, ressources et arbitrages des actifs franciliens. *Sociétés contemporaines*, 80, 4, pp. 29-45.
- ALRAOUF Ali A., 2021, The New Normal or the Forgotten Normal: Contesting Covid-19 Impact on Contemporary Architecture and Urbanism. *Archnet-IJAR*, 15, 1, pp. 167-188.
- ANDRES Lauren, 2013, Differential Spaces, Power Hierarchy and Collaborative Planning: A Critique of the Role of Temporary Uses in Shaping and Making Places. *Urban Studies*, 50, 4, pp. 759-775.
- BARRY Andrew, 1999, Demonstrations: Sites and Sights of Direct Action. *Economy and Society*, 28, 1, pp. 75-94.
- BOULLIER Dominique, 2020, Quand la pandémie révèle la médiocrité de nos enveloppes d'urbanité : habit, habitat, habitacle, habitèle. *RIURBA – Revue internationale d'urbanisme*, 9, [En ligne] Disponible sur : <https://www.riurba.review/article/09-objets/pandemie/> (consulté le 21/02/2024).
- BRUTEL Chantal, PAGES Jeanne, 2021, La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances. *Insee Première*, 1835, [En ligne] Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868> (consulté le 21/02/2024).

- BURGER Céline, 2020, La Covid-19 : Une opportunité pour transformer les mobilités par l'urbanisme tactique. *The Conversation*, 20 octobre, [En ligne] Disponible sur : <http://theconversation.com/la-covid-19-une-opportunite-pour-transformer-les-mobilites-par-lurbanisme-tactique-148035> (consulté le 21/02/2024).
- BURGER Céline, 2021, Quelle transition dans une commune peu dense ? *Urbanisme*, 419, pp. 46-47, [En ligne] Disponible sur : <https://www.urbanisme.fr/dossier/se-deplacer-decarboner-ralentir/> (consulté le 21/02/2024).
- CAILLY Laurent, HUYGHE Marie, OPPENCHAIM Nicolas, 2020, Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? *Flux*, 121, pp. 52-66.
- CHA Jonathan, 2020, Repenser la fabrique des espaces publics de la ville contemporaine : l'exemple du prototype du Virage à Montréal. *Journal of the Society for the Study of Architecture in Canada*, 45, 1, pp. 23-41.
- CHABOT Lionel, 2014, Friches temporelles et aménagements urbains temporaires. *Urbia. Les cahiers du développement urbain durable*, 16, pp. 67-84.
- CHARDONNET DARMAILLACQ Sabine, LESUEUR Éric, LOUDA Dinah, MAISONNEUVE Cécile, VOISIN-BORMUTH Chloë, ALLEMAND Sylvain, 2020, *Villes et territoires résilients*. Paris, Hermann.
- CHASSIGNET Mathieu, VIDALENC Éric, 2020, S'inspirer de l'urbanisme tactique pour adapter les villes à la distanciation physique. *The Conversation*, 23 avril, [En ligne] Disponible sur : <https://theconversation.com/sinspirer-de-lurbanisme-tactique-pour-adapter-les-villes-a-la-distanciation-physique-136642> (consulté le 21/02/2024).
- DENIS Jérôme, GARNIER Nolwenn, 2022, Une expérimentation urbaine en temps de pandémie. Les coronapistes à Paris. In Hervé Dumez, Benjamin Loveluck, Alexandre Mallard (dir.). *Innover en temps de crise. Réactions et adaptations face à la crise Covid-19*, Paris, Presses des Mines, pp. 165-174.
- ESKENAZI Manon, 2022, *Voir, faire et vivre la ville pour le vélo. Pratiques du vélo et politiques de mobilité dans deux métropoles européennes*. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Paris Est.
- GHOSH Bipashyee, KIVIMAA Paula, RAMIREZ Matias, SCHOT Johan, TORRENS Jonas, 2021, Transformative Outcomes: Assessing and Reorienting Experimentation With Transformative Innovation Policy. *Science and Public Policy*, 48, 5, pp. 739-756.
- GRANT Jill L., 2020, Pandemic Challenges to Planning Prescriptions: How Covid-19 is Changing the Ways We Think About Planning. *Planning Theory and Practice*, 21, 5, pp. 659-667.
- HAMDOUCH Abdelillah, DEMAZIÈRE Christophe, BANOVA Ksenija, 2017, The Socio-Economic Profiles of Small and Medium-Sized Towns: Insights From European Case Studies: Profiles of Small and Medium-Sized Towns. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 108, 4, pp. 456-471.
- HAMMAN Philippe, 2019, *Gouvernance et développement durable. Une mise en perspective sociologique*. Paris-Bruxelles, De Boeck Supérieur.
- HAMMAN Philippe, GRIGOROVSKI Andreea, HENCK Sophie, FRUIQUIÈRE Marie, 2023, Urbanisme temporaire ou urbanisme tactique ? L'exemple des mobilités cyclistes en contexte Covid dans une ville intermédiaire. *RIURBA - Revue internationale d'urbanisme*, 13, [En ligne] Disponible sur : <http://www.riurba.review/article/13-crise/urbanisme-temporaire/> (consulté le 21/02/2024).
- HORTON Richard, 2020, *The Covid-19 Catastrophe: What's Gone Wrong and How to Stop it Happening Again*. Cambridge, Polity Press.

- HURÉ Maxime, 2020, La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. L'exemple de Dunkerque. *Transports urbains*, 136, pp. 18-22.
- JABAREEN Yosef, EIZENBERG Efrat, 2021, The Failure of Urban Forms Under the Covid-19 Epidemic: Towards a More Just Urbanism. *Town Planning Review*, 92, 1, pp. 57-63.
- JUAN Salvador, 2015, Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne. *Espace populations sociétés*, 1-2, [En ligne] Disponible sur : <https://journals.openedition.org/eps/5935> (consulté le 21/02/2024).
- KLEIN Olivier, VINCENT Stéphanie, RAVALET Emmanuel, BEZIAT Adrien, EDDARAI Yassine, MORAIN Jean-Éric, POCHET Pascal, 2021, Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône. Développement des pratiques de télétravail et mobilité domicile-travail. *Note d'analyse n°2 du projet COVIMOB*, LAET, [En ligne] Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03183568> (consulté le 21/02/2024).
- LEJOUX Patricia, PAULHIAC SCHERRER Florence, 2023, Covid-19 et émergence d'un « urbanisme de transition » en faveur des mobilités actives à Lyon et à Montréal. *Espaces et sociétés*, 189, pp. 23-38.
- LEJOUX Patricia, POCHET Pascal, 2019, Désynchronisations des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes. *Espace populations sociétés*, 1, [En ligne] Disponible sur : <https://doi.org/10.4000/eps.8420> (consulté le 21/02/2024).
- LISSANDRELLO Enza, SØRENSEN Janni, OLESEN Kristian, STEFFANSEN Rasmus Nedergård (eds.), 2023, *The "New Normal" in Planning, Governance and Participation - Transforming Urban Governance in a Post-pandemic World*. Cham, Springer.
- LYDON Mike, GARCIA Anthony, DUANY Andres, 2015, *Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change*. Washington DC, Island Press.
- MARTÍNEZ Lina, SHORT John Rennie, 2021, The Pandemic City: Urban Issues in the Time of COVID-19. *Sustainability*, 13, 6, art. 3295, [En ligne] Disponible sur : <https://doi.org/10.3390/su13063295> (consulté le 21/02/2024).
- MORIO Lucille, RAIMBAULT Nicolas, 2021, Plus de place pour le vélo en ville ? Covid-19, mise à l'agenda et mise en œuvre des politiques cyclables en France. *Droit et ville*, 91, pp. 179-200.
- MOULD Oli, 2014, Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City. *Geography Compass*, 8, 8, pp. 529-539.
- MOURATIDIS Kostas, 2021, How Covid-19 Reshaped Quality of Life in Cities: A Synthesis and Implications for Urban Planning. *Land Use Policy*, 111, art. 105772, [En ligne] Disponible sur : <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105772> (consulté le 21/02/2024).
- MOURATIDIS Kostas, YIANNAKOU Athena, 2022, Covid-19 and Urban Planning: Built Environment, Health, and Well-Being in Greek Cities Before and During the Pandemic. *Cities*, 121, art. 103491, [En ligne] Disponible sur : <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103491> (consulté le 21/02/2024).
- NÉDÉLEC Pascale, 2017, De nouveaux mots pour de nouvelles modalités de fabrique de la ville ? Initiatives citoyennes d'aménagement des espaces publics. *L'Information géographique*, 81, 3, pp. 94-107.
- NELLO-DEAKIN Samuel, 2022, Exploring Traffic Evaporation: Findings From Tactical Urbanism Interventions in Barcelona. *Case Studies on Transport Policy*, 10, 4, pp. 2430-2442.

PAGES Thibaud, LAMMOGLIA Adrien, JOSSELIN Didier, 2021, Les nouveaux modes de déplacement individuel doux basés sur l'électricité. Attractivité et insertion modale. *Territoire en mouvement*, [En ligne] Disponible sur : <http://journals.openedition.org/tem/8135> (consulté le 21/02/2024).

PETERS B. Guy, FALK Maurice, PIERRE Jon, SØRENSEN Eva, TORFING Jacob, 2022, *A Research Agenda for Governance*. Cheltenham, Edward Elgar.

PIGALLE Éléonore, ATKINSON-CLEMENT Cyril, 2022, Le télétravail est-il synonyme d'exode urbain ? Les enseignements du premier confinement en France. *Espace populations sociétés*, 2-3, [En ligne] Disponible sur : <http://journals.openedition.org/eps/13081> (consulté le 21/02/2024).

PINTO Fulvia, AKHAVAN Mina, 2022, Scenarios for a Post-Pandemic City: Urban Planning Strategies and Challenges of Making "Milan 15-minutes city". *Transportation Research Procedia*, 60, pp. 370-377.

PRADEL Benjamin, CHARDONNEL Sonia, CAILLY Laurent, FOURNY Marie-Christine 2015, Les routines de déplacement dans les espaces périurbains : les dimensions collectives des agencements quotidiens. *Espace populations sociétés*, 1-2, [En ligne] Disponible sur : <http://journals.openedition.org/eps/5961> (consulté le 21/02/2024).

PRADIFTA FACHMY Sugih, PUSPITASARI Gina, INDRATNO Imam, FADHILAH Faisal, 2021, The Application of Tactical Urbanism in Public Space on Covid-19 Transmission Prevention. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 830, art. 012087, [En ligne] Disponible sur : <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/830/1/012087/pdf> (consulté le 21/02/2024).

SAYAGH David, 2022, Parcours variés de socialisations masculines au (et par le) vélo en QPV « très sociaux ». *Sciences sociales et sport*, 20, pp. 141-161.

SERVILLO Loris, ATKINSON Rob, HAMDOUCH Abdelillah, 2017, Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodological and Policy Issues. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 108, 4, pp. 365-379.

STEVENS Quentin, AWEPUGA Fauster, DOVEY Kim, 2021, Temporary and Tactical Urbanism in Australia: Perspectives from Practice. *Urban Policy and Research*, 39, 3, pp. 262-275.

SUNIO Varsolo, MATEO-BABIANO Iderlina, 2022, Pandemics as "Windows of Opportunity": Transitioning Towards More Sustainable and Resilient Transport Systems. *Transport Policy*, 116, pp. 175-187.

TONKISS Fran, 2013, Austerity Urbanism and the Makeshift City. *City*, 17, 3, pp. 312-324.

TRESPEUCH Léo, ROBINOT Élisabeth, BOTTI Laurent *et al.*, 2021, Allons-nous vers une société plus responsable grâce à la pandémie de Covid-19 ? *Natures Sciences Sociétés*, 29, 4, pp. 479-486.

VALLANCE Suzanne, EDWARDS Sarah, 2021, Charting New Ground: Between Tactical Urbanism and Strategic Spatial Planning. *Planning Theory and Practice*, 22, 5, pp. 707-724.

NOTES

1. *La gazette des communes*, 20/05/2020.

2. Voir par exemple : Covid-19, An Urban Disease ?, *Eurocities*, 12/04/2021 : <https://eurocities.eu/latest/covid-19-an-urban-disease/>.

3. <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/fichier-des-personnes-decedees/>

4. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/les-mesures-adoptees-par-les-villes-face-au-covid-19-aebdbf1c/>.

5. <https://ecf.com/dashboard>; <https://droitauvelo.org/La-France-sur-la-premiere-marche-des-pays-europeens-pour-les-mesures-cyclables-post-Covid>.
 6. Mut'Action a été labellisé par le Pôle de compétitivité Véhicule du futur, et porté par le laboratoire Habiter de l'Université Reims Champagne-Ardenne, sous la responsabilité de Céline Burger : <https://mutation.hypotheses.org/>.
 7. Les questionnaires ont été administrés à Mulhouse par Sophie Henck, assistée d'Eugénie Djouadi et Fama Seck, étudiantes en Master Ville, environnement et sociétés de l'Université de Strasbourg ; à Reims et Nancy par Laure Michaud et Guillaume Alix, appuyés par des étudiants du master de l'Institut d'urbanisme (IATEUR) de l'Université de Reims Champagne-Ardenne. Nous les remercions pour la part prise à cette enquête.
 8. Nous avons demandé aux enquêtés de se situer par rapport à la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles de l'INSEE.
 9. Voir : « En selle pour les municipales », *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 8 mars 2020 ; « En Lorraine, Nancy et Metz les maîtres du suspense », *L'Est Républicain*, 16 mars 2020 ; « Municipales à Reims, c'est l'heure des échos de campagne ! », *L'Union*, 13 février 2020.
 10. « Le vélo, mon transport barrière », Assemblée des départements de France, 04/06/2020 : <https://www.departements.fr/mobilite-post-confinement-ne-se-passer-velo-velo-transport-barriere-titre-choix/>.
 11. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>
-

RÉSUMÉS

Cet article s'intéresse aux vécus des mobilités quotidiennes des habitants suite au premier confinement de la Covid-19 en France en 2020 dans trois villes intermédiaires de la région Grand Est. Il focalise plus précisément sur l'étude des actions dites d'urbanisme « tactique » qui y sont liées. Deux approches ont été privilégiées. Une première vise à mieux appréhender les perceptions habitantes des mobilités face aux aménagements temporaires. La seconde cible les pratiques de mobilités habitantes sous l'angle des temporalités. Pour ce faire, l'étude mobilise une méthodologie d'enquête mixte : quantitative, par la production de données issues de questionnaires diffusés *in situ* ; et qualitative, par le recueil de verbatim aux mêmes moments et auprès des mêmes personnes que les questionnaires. Transversalement, ce dispositif interroge les effets de la pandémie sur les manières de faire la ville et ses possibles impacts sur le long terme.

This paper examines the daily mobility experiences of residents of three intermediary cities in the region Grand Est following the first lockdown instituted in France in 2020. It more precisely focuses on the study of the "tactical" urban actions that were initiated at the time. Two major approaches have been used. First, we seek to understand the impact of temporary installations on the residents' perception of mobilities. Second, we focus on the residents' mobility practices in terms of temporality. This study is based on a mixed-methods survey: quantitative – producing data from questionnaires distributed on site; and qualitative – recording verbatim responses at the same times and from the same people as the questionnaires. This approach makes it possible to examine the effects of the pandemic on city making and its possible long-term impact.

INDEX

Keywords : urban mobilities, tactical urbanism, pandemic, coronabikeways, intermediate cities, France

Mots-clés : mobilités urbaines, urbanisme tactique, pandémie, coronapistes, villes intermédiaires, France

AUTEURS

PHILIPPE HAMMAN

Professeur de sociologie

Laboratoire SAGE (UMR CNRS 7363), Université de Strasbourg

phamman[at]unistra.fr

Faculté des sciences sociales, Université de Strasbourg - 22 rue René Descartes - 67000

STRASBOURG

CÉLINE BURGER

Maître de conférences en aménagement et urbanisme

Laboratoire Habiter (EA 2076), Université Reims Champagne-Ardenne

celine.burger[at]univ-reims.fr

Campus Croix-Rouge - 57 rue Pierre Taittinger - 51100 Reims

SÉBASTIEN PIANTONI

Ingénieur d'études en sciences de l'information géographique

Laboratoire Habiter (EA 2076), Université Reims Champagne-Ardenne

sebastien.piantoni[at]univ-reims.fr

Campus Croix-Rouge - 57 rue Pierre Taittinger - 51100 Reims

SOPHIE HENCK

Ingénieure d'études en sociologie

Laboratoire SAGE (UMR CNRS 7363), Université de Strasbourg

sohenck[at]gmail.com

Faculté des sciences sociales - 22 rue René Descartes - 67000 STRASBOURG