

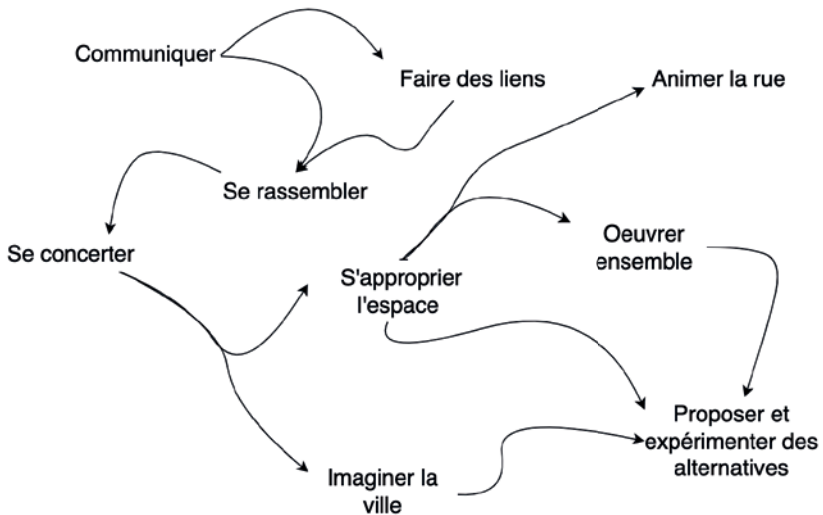
Urbanisme tactique

Faire advenir la ville de demain

actif-traffic

En avant toute !

L'urbanisme tactique trouve son origine dans une fatigue citoyenne face à la lenteur de la transition écologique des villes et d'une volonté d'accélérer le mouvement. L'idée est de créer, avec les **habitant-es comme expert-es**, des situations urbaines éphémères qui manifestent la volonté et la possibilité de changement. Comment? En occupant et en aménageant l'espace public que les décideurs-euses du siècle passé ont sacrifié à la voiture. Si l'on devait retenir un principe, ce serait **agir rapidement pour un changement durable**. « L'urbanisme tactique articule deux échelles de temps, accompagnant et nourrissant ainsi l'évolution de la ville et de ses usages » (Pradel, 2008).



Son avantage est de ne pas s'adresser aux habitant-es d'une ville à un niveau idéologique mais sensible. En effet, pour les pionniers-ères de cet urbanisme, la démarche consiste à *faire* et à *montrer* plutôt qu'à *convaincre* ou *raconter*. On peut imaginer ces situations comme des **laboratoires à perspectives** sur la ville de demain, c'est-à-dire une ville vécue avant d'être conçue.

Piazza Sicili


Milan : Ici, l'objectif était de générer 30 « places ouvertes » dans la ville en trois ans grâce à des interventions rapides et économes. Cette campagne a été initiée en grande partie par la mairie pour éviter une recrudescence de la voiture après le confinement.

Enseignements tirés : initiative municipale et non citoyenne qui a rendu le processus fragmenté.

Piazza Dergano


Bogota : Avec des politiques municipales pro-vélo menées par plusieurs maires successifs, cette ville est la première à pratiquer la fermeture temporaire de grands axes. 120 km de route ont été réservés, d'abord les dimanches puis de manière hebdomadaire, pour plus d'un millions de cyclistes, joggeur-euses et promeneur-euses, transformant la circulation en plaisir. Depuis 2018, la ville se déclare même *Capital Mundial de la Bici* (capitale mondiale du vélo) avec un réseau de 590 kilomètres.

Enseignements tirés : c'est la simplicité de mise en place des *Ciclovias* qui arrive à convaincre la municipalité d'utiliser cet outil pour donner une réponse pragmatique à la crise sanitaire, à partir de mars 2020.

Focus sur...

Montréal

La dernière campagne d'urbanisme tactique à Montréal, nommé *Depave* (dégrappage) s'est organisée autour de trois objectifs :

- Programmes municipaux de « débitumisation » pour faire de la place à la nature et limiter l'imperméabilisation des sols
- Développement d'espaces destinés à l'agriculture urbaine
- Renforcement de l'interaction sociale dans les quartiers et appui de citoyens pour la partie réalisation/gestion



Montréal - Canada © Paul Derome

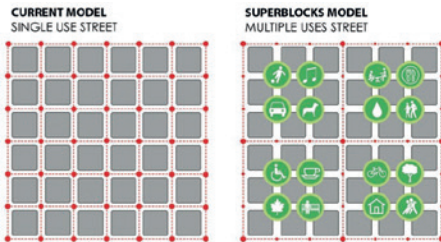


Montréal - Canada © Paul Derome

A Montréal, l'urbanisme tactique a une longue histoire, que ce soit par des solutions radicales comme *Depave* ou plus institutionnelles comme l'introduction de végétation dans la ville (*Guerilla gardening*) ou la transformation de mauvaises herbes en oeuvre d'art (*Weed Bombing*), un des principaux thèmes est de retrouver le substrat écologique de et sous la ville. Il a été relevé que l'urbanisme tactique provoquait à Montréal une sorte de cercle vicieux où les municipalités valorisent des quartiers en cours de gentrification pour y attirer la population appartenant à la « classe créative » – une population urbaine, mobile, qualifiée et connectée – alors que les quartiers en difficulté sont laissés de côté malgré un manque important d'espaces publics et d'appropriation citoyenne. Cette évolution de l'urbanisme tactique en fait une pratique qui se détourne de la contestation et se réalise en cercle fermé par et pour la « classe créative ». Finalement, l'urbanisme transitoire montréalais indique une diversité de stratégies d'action allant de la confrontation vers la collaboration, en passant par la négociation, l'alliance avec le milieu d'insertion ou la médiation artistique.

Barcelone

L'une des campagnes d'urbanisme tactique la plus réussie autant en termes de résultats politiques que de processus citoyen est celle de Barcelone. L'initiative fût d'abord celle de la mairie bien que soutenue par des associations de la société civile.



Multiplier les usages possibles de l'espace public pour renforcer l'urbanité et la qualité de vie dans des logements dépourvus d'accès aux espaces

Cette campagne d'urbanisme tactique visait à restreindre l'accès des automobiles à l'aide de superblocks ou « superillas » - des super-îlots constitués de verdure et de mobilier généralement en béton et marqués par un code couleur au sol - répartis sur l'ensemble de la ville. Le principe est de fermer les rues au trafic de transit à l'intérieur de ces « super îlots » formés de 3 x 3 îlots classiques. La limite de vitesse reste fixée à 50km/h sur les artères qui bordent ces super-îlots. Elle est de 10 à 20 km/h à l'intérieur de ceux-ci de manière à être compatible avec des activités piétonnes dans l'esprit des espaces partagés.

« L'objectif principal est que plus de 80% des déplacements soient effectués à pied, en transports en commun ou à vélo d'ici 2024 », indiquait la municipalité en janvier 2020. Et cette objectif semble en passe de se réaliser puisque un budget de 44,56 millions d'euros a été approuvé par le conseil municipal pour donner naissance à une nouvelle rambla de Barcelone. Le projet réduit drastiquement l'espace pour les véhicules autant qu'il augmente la place pour les piétons. Les routes et trottoirs latéraux de l'actuelle rambla disparaissent pour laisser place à un dallage uniforme. Six mètres de largeur sont récupérés pour les piétons. Les travaux, ici comme ailleurs, sont en cours. La principale critique qu'on peut adresser à cette campagne est le fait que la concertation pour les superblocks s'est faite après leur installation.



Paris

Avec la montée en puissance des enjeux environnementaux, un réseau de militant-es écologistes s'est engagé dans la transformation de l'espace urbain en promouvant les initiatives du *Park(ing) Day*, de la « vélorution », des jardins partagés ou encore le *guérilla gardening*.

A côté de ce militantisme urbain, l'aménagement des quais de la Seine illustre une autre approche de l'urbanisme éphémère où la question centrale n'est plus celle de l'habitabilité et de la viabilité de l'aménagement urbain, mais de la plaisance.



Occupation d'une place de parking à Paris

Preuve que l'urbanisme citoyen est déjà bien institutionnalisé, en 2014, la Mairie de Paris lance le programme « Du vert près de chez moi » et propose aux citoyens de recenser les lieux susceptibles d'être végétalisés : murs, trottoirs, placettes ou encore façades, et ce grâce à différents dispositifs, notamment numériques avec la mise en place d'application et de carte participative.



Un exemple de végétalisation : « Verger urbain » de la rue Pajol, Paris XVIIIe

Récemment, pour désencombrer le métro, environ 260 km de pistes cyclables temporaires ont vu le jour dans tous les arrondissements. En période de COVID, la mobilité douce devient un élément d'une politique de soin et de soucis d'autrui. Le lancement du projet RER Vélo est le meilleur indice de ce dépassement de la mobilité automobile dans la métropole.

L'institutionnalisation de l'urbanisme participatif et citoyen à Paris n'est pas à juger de manière péremptoire : la question est de savoir si l'urbanisme tactique remplit sa tâche, celle d'accélérer la transition vers une ville plus vivable pour l'ensemble des habitant·es. Vu l'explosion du nombre de cyclistes parisiens et la réduction de la pollution de l'air constatée dans les rues réaménagées, on peut sans équivoque parler de succès à Paris.

Une autre ville, ici et maintenant

L'urbanisme tactique peut aussi être l'occasion d'organiser des événements, sous forme de micro-architectures urbaines temporaires, qui suscitent l'envie de s'arrêter, de discuter, de partager un moment, bref qui suspendent les habitudes et suscitent la convivialité. L'occasion de rappeler que la ville n'est pas une « machine à habiter » (Le Corbusier), et que les comportements n'ont pas à être organisés de manière rigide, fonctionnelle et hiérarchisée. Pour ces événements, un dispositif léger peut avoir un maximum d'effet : les moyens du bord, les projets des habitant·es et une participation aussi large que possible sont des ressources simples à trouver mais qui, conjuguées peuvent s'avérer très puissantes.

Préfigurer : Tester grandeur nature. Essayer des formes et usages directement dans l'espace public. Prendre la « mesure » de nos capacités individuelles et collectives à changer la ville.

Comment faire émerger les attentes des habitantes ?



- * Dessiner à la craie la végétalisation du futur



- * Distribuer et disposer du planton



* Construire des barrières végétales



* Jouer au Jokari dans la rue



* Occuper des places de parc



* Faire voter les habitant-es en utilisant un dispositif qui compte les voix



* Sentier pieds nus (copeaux, mousses)



Avant / après — Salt Lake City, Utah (USA) — Source: bikeutah.org



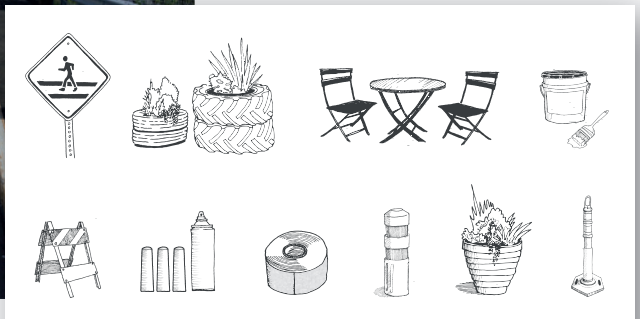
Avant / après — Casa Schützenplatz, Stuttgart (DE) — Source: streetexperiments.com



Jersey City, NJ (USA) — Source: street-plans.com



Bandes cyclables «pop-up» lors d'une action d'actif-trafiC (umverkehR) à Zurich, printemps 2020



Le guide pratique de l'urbanisme tactique pour réaliser vous-mêmes vos propres actions:

tacticalurbanismguide.com

TACTICAL URBANIST'S GUIDE TO MATERIALS AND DESIGN **VERSION 1.0**

DECEMBER 2016 | CREATED BY THE STREET PLANS COLLABORATIVE, WITH FUNDING FROM THE JOHN S. AND JAMES L. KNIGHT FOUNDATION

actif-traffic

En avant toute !

actif-traffic
rue des Savoises, 15
Case Postale
1211 Genève 8

info@actif-traffic.ch
actif-traffic.ch