

- ▶ Place de la voiture
- ▶ Cocktail automobile
- ▶ La ville accessible
- ▶ Marche et commerce
- ▶ La ville à vivre



PHOTO JACQUES HENNERBERT

La marche et l'espace public



PHOTO ANNE FAURE

➔ Depuis quelques décennies, la mobilité motorisée a marginalisé les déplacements à pied et créé un environnement trop souvent hostile et agressif pour ses adeptes, mais cette tendance n'est pas irréversible. **Il est temps de reconquérir l'espace public au profit des piétons.**

Rue de l'Avenir, qui milite pour « une ville à vivre », publie cette fiche pour inciter décideurs, techniciens et membres d'associations à **replacer le piéton au cœur du débat et plus encore dans l'espace public pour des déplacements à pied sûrs, efficaces et confortables** et pour le maintien d'une urbanité essentielle au citoyen.

La ville n'est pas seulement un espace de circulation ; c'est d'abord un lieu de vie que l'on habite, où l'on travaille, que l'on visite, qui favorise la rencontre et la discussion.

La marche donne accès à tous les autres modes de déplacement et autorise toutes les libertés de mouvement en ville, y compris celle de ne plus se mouvoir. Elle permet d'assurer le bien-être dans les espaces publics urbains.

La qualité de l'aménagement des espaces publics incite à marcher. Le développement de la marche est un des critères de la réussite des aménagements urbains. Mis en scène dans des espaces publics de qualité, les piétons se respectent les uns les autres et sont mieux respectés par les usagers des autres modes de déplacement.

Façon la plus naturelle de se déplacer et pratique partagée de la rue, la marche est à la base de la qualité de vie et de la citoyenneté en ville.

1- Réhabiliter la marche pour reconquérir l'espace public

→ Pourquoi marchons-nous moins ?

Depuis la seconde moitié du XIXe siècle, la marche perd des « parts de marché ». Mais pourquoi marchons-nous moins ?

Les modes de transports motorisés se sont progressivement imposés. Ils nous ont permis de rejoindre des destinations lointaines plus rapidement et avec moins de fatigue. Mais, ce faisant, ils ont aussi permis d'agrandir les distances : **les villes se sont étalées... et ont entraîné un développement accéléré de la circulation motorisée.** C'est le cercle vicieux parfait.

Mais même pour des trajets courts les modes de transport motorisés se sont imposés car ils épargnent de la fatigue et que tout a été fait pour les faciliter. C'est ainsi que **25% des déplacements motorisés concernent des trajets de moins de 1km** malgré l'extension des villes (Source ADEME)

En fait, pour aller plus vite, pour faire passer plus de trafic motorisé on a développé une politique exagérément favorable à l'auto, excluant voire méprisant les autres modes de déplacement au cours des décennies écoulées. Ainsi ont été élargies les voies de circulation en rognant sur les espaces piétons, notamment sur les

trottoirs et en limitant les zones de confrontation (les traversées piétonnes, par exemple) susceptibles de porter atteinte à la fluidité du transit.

Le grand gagnant de cette « logique » est « logiquement » **l'automobile, devenue un mode de déplacement indispensable.** Les perdants, ce sont la marche, le vélo, les transports en commun... Tous ces modes de transport ont été dévalorisés, perçus comme un pis-aller pour ceux qui n'ont pas accès à l'automobile.

→ La marche, un mode d'hier, d'aujourd'hui et de demain

La marche est un **mode plein d'atouts** : elle est accessible à tous ou presque, ne coûte quasiment rien, ne rejette pas de polluant et/ou de gaz à effet de serre... De plus, elle permet une activité physique régulière, raison pour laquelle l'Organisation Mondiale de la Santé la recommande fortement.

Associée à une bonne hygiène de vie, la marche diminue en effet les risques de maladie cardio-vasculaire et d'obésité, les troubles du sommeil... et, de ce fait, peut entraîner une réduction sensible des dépenses de santé.

C'est dire que la marche répond pleinement aux enjeux du XXI^e siècle :

- Assurer le **droit à la mobilité pour tous** et renforcer la cohésion sociale
- Proposer **un système de mobilité économiquement supportable**
- Lutter contre le **bouleversement climatique** et les **atteintes aux milieux naturels.**

Les villes se réveillent progressivement de plus d'un demi-siècle de passion irraisonnée et imposée pour l'automobile. **Redonner place au piéton et lui assurer des déplacements sûrs, efficaces et confortables relève tant de la planification que d'aménagements de qualité** (bordures de trottoirs, plateaux piétonniers, larges trottoirs et passages piétons) qui valorisent la marche mais aussi du principe d'une gestion policée de la ville pour faire respecter la règle commune.

Il est également nécessaire de **mettre en œuvre simultanément les moyens de déplacement**



Quelle place pour un autre usage que la voiture ?

complémentaires, vélo, transports publics, qui complètent et renforcent la panoplie des alternatives efficaces et attractives à l'usage de l'auto.

La ville piétonne est celle des courtes distances. Elle s'inscrit dans un ensemble de quartiers qui ont chacun un centre regroupant équipements et commerces. Ces caractéristiques urbaines doivent donc être pensées en amont des politiques d'aménagement.

La ville doit être :

- **Compacte** : les extensions urbaines sont recentrées et se font dans les enveloppes existantes. Ainsi, les distances à parcourir n'augmentent pas.
- **Accessible** : la ville est praticable quelles que soient les conditions physiques, intellectuelles et sociales.
- **Lisible** : on comprend facilement la continuité du trajet et la nature de l'environnement traversé.
- **Perméable** : la ville s'organise autour d'un réseau d'espaces publics rendant les quartiers traversant. Les piétons sont libres, doivent pouvoir aller partout, aller au plus court, s'épargner les détours et suivre leur « ligne de désir », flâner...
- **Multifonctionnelle** : dans chaque quartier, on doit pouvoir trouver une diversité de logements, d'emplois, de commerces, services, d'espace de loisir et de culture. Il n'est pas nécessaire de traverser la ville pour aller acheter son journal.
- **Animée** : les espaces publics et privés sont vivants et conçus à l'échelle du piéton.

A long terme ces recommandations conduisent à préconiser de nouvelles modalités de développement des villes et à mettre en oeuvre des démarches urbanistiques de qualité.

→ Réduire l'usage de l'automobile

Envisager une ville favorable aux pratiques piétonnes, c'est aussi renverser l'approche traditionnelle de la place du trafic motorisé sur le plan du nombre de véhicules et de leur vitesse.

La **modération de la circulation** est une politique qui a pour objectif de diminuer le nombre et la vitesse des automobiles en ville afin, en modifiant l'aménagement de la voirie et le comportement des conducteurs, de préserver la sécurité des autres usagers de l'espace



PHOTO G. GAROFOLIN MAIRIE DE CHAMBERY

Chambéry est la première ville en France à avoir donné la priorité aux piétons et reste depuis 30 ans une référence.

Toutefois, les aménagements favorisent aussi les cyclistes et n'excluent pas l'automobile pourvu qu'elle respecte les autres modes.

Le centre ville est desservi par une navette électrique.

public, de favoriser l'environnement et de stimuler la fonction conviviale des quartiers et de la rue.

La réduction du volume du trafic motorisé s'appuie d'abord sur la mise en œuvre d'une **gestion rigoureuse du stationnement**. Elle implique une remise en cause des conditions actuelles d'occupation de l'espace public par les automobiles en stationnement. En second lieu elle repose, d'une part, sur une **organisation des circulations sur un réseau de voirie hiérarchisé** dissuadant en particulier les circulations de transit inutiles et, d'autre part, sur la mise en service, en tant que de besoin, de **parcs relais avec des conditions d'utilisation attractives**.

La maîtrise des vitesses, absolument fondamentale vis à vis de la sécurité notamment, s'appuie sur un ensemble de mesures réglementaires et techniques adoptées, (à l'exception de la Zone 30 qui date de novembre 1990), dans le cadre de la démarche « **Code de la Rue** » initiée à partir de 2006.

Le décret du 12 novembre 2010 renforce la protection des piétons à l'occasion de leurs traversées. Ils bénéficient des dispositions de la loi « Badinter » de 1985 qui permet à l'usager vulnérable, victime, d'être intégralement indemnisé sauf s'il a commis une faute inexcusable.

Toutefois, au quotidien le manque d'information sur la portée du principe de prudence, qui est le respect du plus faible par le plus fort, et l'absence de réactions des autorités publiques concernant l'inobservation des principes et règles promulgués, aboutissent à banaliser les comportements incivils ou mettant en danger la vie d'autrui.

Désormais, en complément de l'obligation de respect du plus faible par le plus fort, trois dispositions permettent de réduire le nombre de véhicules et leur vitesse :

- **La Zone 30** : la voiture est prioritaire sur la chaussée mais doit, comme ailleurs, laisser la priorité au piéton souhaitant traverser, les vitesses étant limitées à 30 km/h.
- **La Zone de rencontre** : le piéton est prioritaire sur l'ensemble des véhicules (y compris le vélo) dont les vitesses sont limitées à 20 km/h.
- **L'Aire piétonne** : la circulation de tous les véhicules est strictement réglementée et doit se faire au pas. Le stationnement y est interdit.

Les vitesses limitées à 30 km/h devraient en milieu urbain être la norme et le 50 km/h, l'exception.

Réduire la circulation motorisée, apaiser les vitesses, faciliter la cohabitation entre les modes de déplacement, permet de **réduire les risques d'accidents et leur gravité**, et diminue le bruit et le stress... Précisons qu'en ville, les réductions de vitesse n'ont pas d'impact sur la capacité des voies (de plus, la modération de la vitesse intervenant en principe en même temps que la réduction du trafic, les capacités peuvent être réduites).

Vélo, transports en commun, voiture : des accélérateurs de piétons

→ Le cocktail écomobile

Utilisée seule, la marche ne permet pas de couvrir rapidement de grandes surfaces, de transporter des charges, de s'épargner les aléas climatiques. Mais couplée au vélo, aux transports en commun ou à une utilisation rationnelle de l'automobile, le piéton peut atteindre n'importe quel point d'un espace et même se déplacer avec des bagages.

L'ascenseur, l'escalator trouvent parfaitement, eux aussi, leur place dans l'espace public et complètent la palette des modes de transport pour franchir un dénivelé.

→ La ville accessible

Tous les piétons ne sont pas sur deux pieds et bien portants. Certains utilisent une canne en guise de troisième pied, d'autres circulent sur des fauteuils roulants, voient mal ou pas du tout, perçoivent difficilement la complexité de l'espace. Sans oublier ceux ou celles qui poussent un landau, portent un chariot plein au retour du marché ou traînent une valise.

En fait, **nous sommes tous, à un moment de la journée ou de la vie, ponctuellement ou durablement, une personne à mobilité réduite.** Ce qui fait que nous avons tous été confrontés à des situations urbaines constituant des entraves à notre mobilité.

Agir sur les inadaptations de l'environnement lorsqu'elles sont identifiées en tant que telles pour les marcheurs, est donc essentiel. Il peut s'agir d'un chantier provisoire mais aussi d'un aménagement mal conçu, par exemple un revêtement de sol glissant ou irrégulier, une signalisation déficiente, etc.



Rendre la ville accessible aux « personnes à mobilité réduite », c'est donc une modification radicale de la conception des aménagements assurant qualité et confort pour la marche. C'est en effet comprendre que cela ne peut se réduire à prendre uniquement en considération les déficiences organiques de certaines personnes. Dans cet objectif, chaque détail compte. Pour les trottoirs, par exemple, cela va concerner les bordures, l'encombrement, la largeur.

La loi du 11 février 2005 fixe par ailleurs à 2015 l'objectif de mise en accessibilité pour les transports publics et les établissements recevant du public. Et même si beaucoup de retard a été pris vis-à-vis de cet objectif, les efforts ne doivent pas être interrompus.

Rendre la ville accessible aux personnes à mobilité réduite, c'est l'aménager et la rendre confortable pour tous.

→ Informer les piétons, promouvoir la marche

Les distances à parcourir en ville incitent à renoncer à la marche. Pourtant, à y regarder de plus près et à prendre en compte les parcours directs qu'une voiture ne peut suivre, force est de constater qu'elles sont souvent surestimées. Il est donc essentiel de mieux informer les citoyens et les touristes sur le potentiel de la marche en ville, leur **indiquer les temps de parcours d'un point à un autre, les parcours malins à suivre**, bref leur faire prendre conscience d'éléments que l'on aborde presque toujours avec le seul regard de l'automobiliste.

De nombreux systèmes issus des technologies de l'information et de la communication (TIC) sont aujourd'hui disponibles. Quelques panneaux judicieusement placés dans l'espace public pourront offrir à tous ces informations clés et favorisera en particulier le bien-être des touristes.

Promouvoir la marche comme mode de déplacement suppose aussi de **développer des services d'assistance permettant de la faciliter, voire de la permettre** : accompagnement à la mobilité pour les personnes souffrant de déficiences motrices, cognitives ou sensorielles, consignes ou possibilités de dépôts de paquets dans de nombreux lieux, services de livraison peu onéreux pour les produits lourds ou encombrant (pas seulement dans l'alimentation)...et la possibilité de s'arrêter et de s'asseoir (à quand le retour des bancs dans l'espace public ?)



2- Requalifier l'espace public pour reconquérir la ville

L'espace public est un lieu de convergence entre :

- des préoccupations importantes dans le domaine de la **sécurité des déplacements**,
- des impératifs de **qualité de vie qui**, progressivement, s'imposent pour des villes agréables à vivre,
- une réflexion sur l'espace public **lieu d'expression de la vie sociale**.

Son aménagement est révélateur de choix politiques et techniques. **Mettre le piéton au centre de ces choix permet une approche différente qui apporte de nombreuses réponses en termes de sécurité, de qualité de ville et de vie sociale**. Les formes architecturales et paysagères peuvent contribuer à limiter les effets des aléas climatiques -pluie, vent, soleil- et créer des espaces agréables grâce à leur volumétrie et à la place donnée aux plantations. Dans l'espace public, le mobilier a également un rôle à jouer : des bancs pour permettre le repos, regroupés pour favoriser les échanges, des candélabres diffusant un éclairage doux et rassurant.

Toutefois, afin de ne pas encombrer exagérément l'espace public, il convient de trouver des mobiliers plurifonctionnels : des bancs utilisés comme bornes



La zone de rencontre : pour des espaces partagés

anti-stationnement, des candélabres supportant les panneaux directionnels, etc. Par ailleurs pour préserver son usage public un travail (contrôle/sanction) de police est indispensable pour **empêcher que cet espace soit encombré par le stationnement illicite d'automobiles et de motos**.

Utiliser l'espace public comme vecteur d'urbanité et répondre à la demande des habitants.

Cette responsabilité ne pourra être réellement assurée par l'échelon communal qu'avec l'adoption d'un texte sur la décentralisation et la dépénalisation du stationnement. Enfin une attention particulière doit être apportée à la prévention et à la diminution des nuisances sonores qui sont liées au nombre et à la vitesse des véhicules motorisés et sont néfastes pour la santé.

Le plaisir de la marche, ses aspects conviviaux, ses apports en matière de santé commencent à être valorisés par de nombreux citoyens. L'augmentation prévisible du coût de l'énergie en fait un mode de déplacement à favoriser au plan économique. En complément des contraintes sur l'automobile et d'une autre politique urbaine, il faut rapidement **créer les conditions nécessaires à un renouveau de la marche par une éducation citoyenne** (en particulier à l'égard des parents d'élèves et la mise en place des pédibus), par des aménagements confortables, par une signalétique claire et par l'organisation des relais avec les transports collectifs, complément indispensable des moyennes distances. Les gares, les établissements d'enseignement, les centres-villes, les lieux générant d'importants flux de piétons doivent trouver des espaces piétonniers à la mesure de ce flux et amorcer aux alentours la requalification des voiries en espaces public.

→ Des villes innovent

Le **Plan piéton de Genève**, démarche pionnière il y a quinze ans, avait pour but de promouvoir la marche en développant un courant de sympathie autour de cette pratique. Il propose une dizaine de parcours pour faire découvrir la ville et montrer qu'il est facile d'y circuler à pied. Un plan largement diffusé, indiquant les temps de parcours entre les points de repère de la ville, montre que la marche est efficace.

Le **Plan piéton de Strasbourg**, adopté le 23 janvier 2012, constitue une nouvelle étape dans la conception des mesures en faveur des piétons. La ville affiche de bons résultats : les déplacements en vélo représentent 8 % des déplacements et la marche en représente 33 %. Cependant, le diagnostic a fait apparaître que, si les quartiers anciens bénéficient d'un réseau de voirie dont l'échelle est adaptée à la pratique piétonne, les quartiers récents sont moins bien irrigués et en particulier les quartiers d'habitat social

L'étude a consisté, d'une part, à identifier les pôles urbains et les principaux générateurs de flux, d'autre part, à recenser les coupures urbaines et les secteurs où le confort des piétons (largeur des trottoirs) n'était pas assuré, enfin, à définir des itinéraires majeurs reliant les centres de quartiers entre eux. Ces itinéraires constituent la base d'un réseau qui sera progressivement équipé.

Les grandes orientations de la politique piétonne s'appuient sur dix actions principales :

- 1 **promouvoir la marche,**
- 2 **accorder plus de place aux piétons,**
- 3 **désamorcer les conflits piétons / vélos,**
- 4 **utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire,**
- 5 **instaurer le « 1% piéton » à l'occasion des projets de transport collectif (BHNS, tramway),**
- 6 **généraliser la démarche des « pédibus » dans les écoles publiques primaires de Strasbourg,**
- 7 **renforcer la perméabilité piétonne sur les axes à 50 km/heure,**
- 8 **mieux traiter les carrefours pour le piéton,**
- 9 **planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier,**
- 10 **créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités des quartiers.**

La morphologie particulière de l'aire urbaine strasbourgeoise, qui comporte de multiples coupures urbaines créées par les nombreux cours d'eau et les infrastructures routières et ferrées, a mis en évidence les contraintes qui sont autant de freins à la pratique piétonne. Même si ces contraintes sont moins présentes dans d'autres villes, le diagnostic de Strasbourg apporte des éléments de méthode applicables à tous les sites.

La mise en œuvre d'un document stratégique en faveur des piétons répond au besoin identifié de disposer d'un projet global. Projet qui unifie les différentes initiatives ponctuelles dans un document général assurant la cohérence des actions dans l'espace et dans le temps.

La ville de **Dijon**, dans le cadre de la mise en œuvre du tramway et de la reconquête de son centre historique, a initié une démarche de même type que celle de Strasbourg, mais adaptée à la réalité locale. L'agglomération mulhousienne, de son côté, a adopté un « Schéma directeur des itinéraires pédestres ». L'une des orientations du Plan de Déplacements Urbains de **Lille** consiste à faire de la marche à pied un mode de déplacement à part entière. La ville de **Paris** s'apprête elle aussi à lancer un plan « Paris Piéton »... On le voit : dans de nombreuses cités et agglomérations, un changement de modèle s'amorce, qui s'oriente vers une reconquête de la ville au profit des piétons.

→ La recherche

La recherche se préoccupe des piétons ; un programme européen a d'ailleurs rendu ses conclusions en 2010. Parmi les nombreuses recommandations formulées par les groupes de travail internationaux et pluridisciplinaires qui ont planché sur la question, on peut citer la **nécessité de mettre la marche au centre de la vision prospective sur les déplacements** et au premier rang de l'ensemble des modes.

Dans cet esprit, il est nécessaire d'évaluer les coûts réels des déplacements automobiles, notamment certains coûts induits qui ne sont jamais pris en compte et de développer des méthodes permettant de procéder au **comptage des piétons**, catégorie généralement oubliée des diagnostics. Il faut notamment aménager des espaces publics confortables mais aussi créer une

ambiance urbaine attractive car il s'agit non seulement de **se mouvoir mais également de s'arrêter et de séjourner dans l'espace public**. Faire en sorte que le piéton ait une présence visible, rassurante et que les usagers les moins alertes aient la possibilité de s'arrêter.

Les conclusions de la recherche évoquent la nécessité de s'intéresser à des secteurs étendus et non pas au seul linéaire des itinéraires et aussi de travailler sur les espaces publics des quartiers des villes périphériques, souvent délaissés au profit des pôles urbains des villes centres.

→ Marche et commerce

Depuis quelques années, il semble que le commerce de proximité redevienne attractif pour de nombreuses raisons : prix du carburant qui dissuade les visites aux centres commerciaux périphériques, présence de moyennes surfaces en ville, amélioration de la qualité des espaces publics des pôles urbains et des transports collectifs, etc. Or, **le piéton est le premier client du commerce de proximité pour autant qu'il puisse louvoyer d'une boutique à l'autre, en traversant sereinement les chaussées...** ce que ne rend pas possible un mur de voitures continu ! Ces tendances sont liées à des modes de vie qui changent en raison de l'évolution du contexte : allongement du temps de vie, réduction de la taille des familles, nouvelles modalités de travail. Elles doivent être accompagnées. La réflexion sur les déplacements à pied est un fil conducteur qui aborde de très nombreux aspects de la vie urbaine et notamment l'aménagement, l'économie résidentielle, les transports collectifs, les modes actifs et la structuration de l'agglomération en réseau de centres de proximité.



En conclusion, mettre en oeuvre la ville à vivre

Pour accéder à la « ville à vivre » à laquelle nous aspirons, **deux démarches sont envisageables**. La première, c'est la **politique des petits pas** : le décideur procède peu à peu au changement d'aspect de la ville. Par exemple, lorsque des travaux de voirie sont indispensables (pose de canalisations, réfection de la bande roulante...), au lieu de refaire à l'identique et rétablir les fonctionnalités, il introduit de la nouveauté dans la lecture du quartier, dans sa pratique (agrandissement des trottoirs, suppression de places de stationnement, pose de mobilier urbain, voire transformation d'une rue classique en zone de rencontre).

La seconde, c'est une **politique plus ambitieuse** : le décideur prend des mesures d'ampleur. Par exemple, un nouveau plan de circulation, la généralisation du 30 km/h en ville, l'extension d'une zone de rencontre etc. Mais cela nécessite une large concertation avec les habitants, les comités de commerçants, les conseils de quartier, les utilisateurs contraints de la voiture (infirmières, dépanneurs, artisans, taxis, etc.).

Dans tous les cas, **l'élaboration d'un document de cadrage** (plan piéton, schéma directeur des modes actifs, plan de déplacements urbains) **est indispensable pour assurer la cohérence des actions dans l'espace et dans le temps**.

Les retours d'expérience de Strasbourg et d'autres villes qui redonnent leur place aux piétons seront très utiles pour analyser les modes opératoires les plus pertinents. Il faudra toutefois garder à l'esprit le fait que chaque site urbain possède des caractéristiques spécifiques et des contraintes induisant des logiques de mise en œuvre différentes et adaptées.

Pour en savoir plus :
www.ruedelavenir.com/themes/pietons-ca-marche/