YOU'LL NEVER WALK ALONE !

Une ville en marche
pour la marche en ville

- Fañch Ruellan -

Projet de fin d'études
M2 Urbanisme et projet urbain

Jury :
Bruno Le Corre - Audiar
Florence Paulhiac-Scherrer - IUG
Gilles Novarina - IUG

Septembre 2009

upmf Grenoble
Université Pierre Mendès France
Sciences sociales & humaines

iug
institut d'urbanisme
de grenoble

AUDIAR

NOTICE ANALYTIQUE

FILIÈRE :

o I.U.P. ⊗ Master PU o Master UHCI

<table>
<tr><td>AUTEUR</td><td colspan="4">RUELLAN Fañch</td></tr>
<tr><td>TITRE</td><td colspan="4">YOU'LL NEVER WALK ALONE !
Une ville en marche pour la marche en ville</td></tr>
<tr><td colspan="2">UNIVERSITÉ PIERRE MENDES FRANCE

Institut d’urbanisme de Grenoble</td><td colspan="3">Directrice de mémoire

Florence Paulhiac-Scherrer</td></tr>
<tr><td>COLLATION</td><td>Nb. de pages
93</td><td>Nb. de volumes
1</td><td>Nb. d’annexes
0</td><td>Nb. de réf. biblio.
57</td></tr>
<tr><td>MOTS-CLÉS</td><td colspan="4">piéton – marche à pied – espace partagé – shared space
zone de rencontre – confort – déplacement – excès automobile</td></tr>
<tr><td>TERRAIN D’ÉTUDE OU D’APPLICATION</td><td colspan="2">France</td><td colspan="2">Année universitaire
2008 - 2009</td></tr>
</table>

Résumé :

La ville traditionnelle façonnée pour les modes lents, s’est étendue et a été organisée pour permettre la circulation aisée des automobiles. Petit à petit, à force de les oublier ou de les envisager en creux, le nombre de piétons a diminué. Contraints à des parcours parfois périlleux, peu sûrs ou désagréables dans cet environnement adapté à l’automobile nombreux sont ceux qui sont devenus automobilistes, usagers des transports en commun, ou même, quasi captifs de leurs lieux de résidence.

Ce travail explore les conditions favorables aux pratiques piétonnes et leurs mises en œuvre : planification, programmation, communication, travail sur l’espace public. Il démontre qu’il est possible de se passer au moins partiellement des solutions techniques pour gérer les circulations automobiles en passant du partage de l’espace à l’espace partagé.

YOU'LL NEVER WALK ALONE !

Une ville en marche
pour la marche en ville

- Fañch Ruellan -

Projet de fin d'études
M2 Urbanisme et projet urbain

Jury :
Bruno Le Corre - Audiar
Florence Paulhiac-Scherrer - IUG
Gilles Novarina - IUG

Septembre 2009

upmf Grenoble Université Pierre-Mendès-France Sciences sociales & humaines

iug institut d'urbanisme de grenoble

AUDIAR

Sommaire

Avant-propos....5

Introduction....7

1.La ville et le piéton. La ville contre le piéton ?....11
1. *L'excès automobile....11*
2. *Marcher ? Oui ! en ville ? Ah non ! ... mais alors pourquoi ?....20*
3. *La méconnaissance des pratiques piétonnes....29*
4. *Le piéton, toujours plébiscité, mais souvent oublié. Et pourtant !....30*

2.Éléments d'outils et de méthodes pour construire une ville favorable aux pratiques piétonnes 35
1. *Planifier pour construire la ville « à courtes distances »....35*
2. *Programmer pour développer un « cocktail écomobile »....39*
3. *Servir le piéton pour lui donner envie d'être....48*
4. *Code de la rue : du partage de l'espace à l'espace partagé....51*
5. *Aménager l'espace public en conséquence....52*

3.Approche de trois cultures d'aménagement....59
1. *Tout pour le piéton ?....60*
2. *Contre la voiture ?....63*
3. *Faire cohabiter ?....66*

Conclusion....77

Bibliographie....79
Table des sigles....83
Table des figures....84
Table des matières....85
Synthèse....87

Avant-propos

Ce travail est la finalité de mes deux années du Master « Science du territoire – Urbanisme et projet urbain » de l'Institut d'urbanisme de Grenoble.

La seconde année a été réalisée en alternance à l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise. J'ai participé à plusieurs études qui m'ont permis d'alimenter ce travail :

- Un benchmark sur les aires à priorités piétonnes pour le compte de la Ville de Rennes,
- Une étude sur les traversées d'agglomérations,
- Une présentation à la FNAU de l'intégration du stationnement dans les formes urbaines de la périphérie rennaise,
- Un plan d'épannelage pour la Ville de Bruz,
- La révision du PLU de Saint-Lunaire.

Ce mémoire est à la fois un « projet de fins d'études », de deux années de Master, mais plus largement de cinq années d'études supérieures et même sûrement de vingt années d'études. C'est également un « projet de début de carrière », une carte de visite pour les années à venir. Dans cette double finalité, mon but était d'aller au bout de ma réflexion. Ce qui explique peut-être le volume. Mais le lecteur pressé trouvera une synthèse en fin de document. Peut-être, sûrement même, aurai-je l'occasion par la suite de me dédire, pour aller plus loin ou au contraire modérer mon propos. Mais en aucun cas l'idée de ce mémoire est de crier au grand complot, de chercher le mal partout ni de révolutionner l'urbanisme en estimant que tous ceux qui s'y sont essayés étaient des ignares dont toutes les réalisations doivent être oubliées. Bien au contraire.

C'est dans ces moments que l'on fait ses remerciements. Ils iront à ceux qui m'ont déstabilisé en estimant que mes idées font de moi un « petit sauvage ». Sans eux je n'aurais peut-être pas pris la peine de retourner mes idées dans tous les sens. Mais ils vont aussi bien sûr et surtout à ceux qui m'ont encouragés et qui ont suivi ce travail : Florence Paulhiac-Scherrer de l'IUG, Bruno Le Corre de l'Audiar et Viviane Begoc anciennement à l'Audiar qui l'ont orienté, Gilles Novarina qui le jugera, à mes collègues de l'Agence avec qui j'ai parlé de mon travail ou partagé mon bureau, qui ont accepté de poser pour la photo ou simplement m'ont croisé dans les couloirs et réservé un très bon accueil. Et bien sûr à mes proches, famille et amis, qui m'ont aidé et que j'ai initiés aux joies de l'espace partagé et des potelets. Enfin plus largement, ce travail étant un projet de fins d'études, ces remerciements vont aussi à tous les enseignants, animateurs que j'ai croisés qui et m'ont permis, eux aussi, d'en arriver à cette réflexion et de « ne jamais marcher seul ». Merci à eux.

Bonne lecture.

Introduction

« On ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui l'ont engendré ». Et pourtant…

Aussi sage qu'ait été la pensée d'Einstein, elle ne semble pas avoir été suivie d'effets. Ou du moins, pas en ce qui concerne la gestion des excès automobile en milieu urbain. L'automobile et la mobilité facilitée qui a découlé de sa démocratisation ont permis la transition urbaine, décrite par Marc Wiel. La ville traditionnelle, façonnée pour les modes lents, s'est étendue et a été organisée pour permettre la circulation aisée des automobiles. On répondit à tous les caprices de l'automobile, à tous ses besoins. La voiture ne pouvait avoir de limites. Mais quand les premiers sérieux désagréments de l'excès automobile furent rencontrés, impossible de stopper ce qui était pour certains un symbole de liberté, de modernité et un acquis culturel de premier ordre ; et pour d'autres, un simple mais indispensable instrument pour profiter de leurs droits (le droit à la mobilité ouvrant à d'autres droits). Tout juste la contraindre pour ne pas qu'elle dépasse son créateur, tel un robot dans un film de science-fiction. Les solutions furent alors trouvées parmi un arsenal de réponses techniques et routières que l'on superpose. Le technique vint alors au secours du technique. Petit à petit la ville piétonne est devenue automobile. « La hantise de la congestion nous [a, et nous] conduit à construire le futur de nos peurs ». (Marc Wiel).

Le piéton est resté durant plusieurs décennies un non sujet. Indifféremment considéré comme le faible qu'il faut protéger, le malléable qui trouvera sa place en creux, ou le solide qui se déplacera de bus en métro. Doucement mais sûrement, le nombre de piétons s'est amoindri en ville. Les piétons d'hier sont les motorisés d'aujourd'hui : attirés par la démocratisation de la voiture et l'extension des transports collectifs ; ou contraints de s'y conformer, à défaut de pouvoir circuler aisément et en sécurité dans des rues devenues routes.

Par périodes, le piéton redevient un centre d'intérêts, un sujet de discussion et d'action. On lui aménage tantôt aires piétonnes, trottoirs élargis, à niveau et traversants, tantôt on édicte des lois qui viendront légitimer sa présence en ville et encourager sa promotion. La Loti[1] d'abord puis la Laure, complétées par la SRU, qui imposent un partage équilibré de la voirie et un report modal. Mais là encore, aménagements et lois jouent au jeu de la superposition. Leurs effets sont encore limités. Ils renforcent la séparation entre le monde de la circulation des modes mécaniques et celui des piétons, entre le monde de la technique et celui des relations sociales, et ne parviennent pas au report modal, de la voiture individuelle vers les modes alternatifs, voulu et imposé.

Pourtant, rien qu'à observer les distances parcourues, il semble y avoir largement matière à agir, pour faire des modes doux, autogènes (Ivan Illich in PREDIT, 1999) ou actifs, des modes de transport crédibles face à l'automobile. Selon l'ADEME, 2/3 des déplacements automobiles font

[1] Les sigles sont détaillés en fin d'ouvrage.

moins de 5 km. Un sur deux moins de trois ; un sur quatre moins de un et un sur huit moins de 500 m. Dans le cœur d'agglomération[2] de Rennes Métropole, un habitant sur quatre vit à moins de 1,5 km de son lieu de travail. (AUDIAR, 2008). On se prend donc à rêver au nombre de déplacements qui pourraient être faits à pied ou à vélo si l'on parvenait à susciter le report modal.

Le contexte global nous y presse. Crises écologique, sociale et économique, simultanées aux effets synergiques nous imposent de revoir nos modèles de développement et nos modes de vie. Crise également des financements publics qui révèle l'incapacité des transports en commun à être partout et tout le temps. Crise d'innovation qui nous fait perdre l'illusion de voir arriver rapidement sur le marché des véhicules véritablement « propres » pour suppléer les automobiles traditionnelles. Enfin, compréhension encore faiblement partagée, que l'automobile, même électrique ou à eau, restera une automobile dont les excès perpétueront les dommages constatés depuis plus d'un demi siècle. Si l'on suit Jean-Loup Gourdon et Marc Wiel, le temps gagné par les uns risque de rester du temps perdu pour les autres (GOURDON, 1997) ; la baisse des coûts de la mobilité dont profiteront les motorisés continueront d'être supportés par la collectivité (WIEL, 1999). Mais l'engouement pour un avenir plus raisonné, symbolisé tout à la fois par les « engagements » de tous, de la lessive aux pots de yaourts, des politiques de la gauche à la droite ; le score des écologistes aux dernières élections européennes ; l'audimat relevé pour un documentaire sur l'état de la planète ; ou encore le Prix Nobel de la Paix attribué à des experts alertant sur les effets du dérèglements climatiques ; doit nous encourager à agir. A tous les niveaux, ou presque, l'opinion semble sensibilisée. Reste maintenant, et ce n'est pas la tâche la plus aisée, à inciter chaque citoyen à passer aux actes pour relever les défis du vingt-et-unième siècle. Le domaine des transports doit participer à faire émerger des solutions économiquement soutenables, écologiquement supportables et socialement plus justes. Le transfert modal fait partie de ces solutions.

Se pose alors la question des outils à mobiliser pour limiter les excès automobiles et opérer un glissement des modes motorisés et/ou individuels vers les modes actifs et/ou collectifs. Dans ce processus, la marche est partie prenante comme mode tout à la fois « écologique », économique et socialement équitable. Si simple, si banale, comment en faire sa promotion pour qu'elle devienne un mode de déplacement quotidien aussi important, en quantité et en qualité, que l'automobile ? Il ne s'agit en effet pas tant de développer la marche comme activité de loisir, que d'en faire un mode choisi (et non subi), agréable et efficace pour les déplacements quotidiens qui soit crédibles par rapport à l'offre de l'automobile. Comment alors, recréer les conditions favorables aux pratiques piétonnes en milieu urbain ? Sans tomber dans une approche nostalgique inhibant nos besoins et désirs de progresser, comment procéder à une nouvelle transition urbaine pour parvenir à une ville, même déjà étendue, où le piéton trouve sa place, parmi les autres modes, dont l'automobile et ses multiples atouts ?

Pour travailler autour de cette problématique, ce travail entend partir d'un postulat et d'une hypothèse.

Le postulat d'abord. Il donne la voie générale à suivre pour recréer ces conditions favorables aux pratiques piétonnes. Il est choisi parmi trois :

[2] Communes de Rennes, Cesson-Sévigné, Saint-Jacques-de-la-Lande, Saint-Grégoire et Chantepie

- La première voie serait d'attendre une crise plus importante encore que celle que nous connaissons, rendant la mobilité motorisée et individuelle extrêmement coûteuse, individuellement ou collectivement, au point que la marche soit le seul mode, socialement, écologiquement ou économiquement acceptable. Cette voie n'est pas à espérer. D'une part pour les effets de la crise, d'autre part parce qu'il est préférable de prévenir que de guérir. Le jour où cela arrivera, il risque d'être trop tard pour agir.
- La seconde serait d'attendre le pas décisif. Celui qui ferait passer de la parole aux actes. Par lequel, collectivement, nous prendrions conscience des effets des excès automobiles et accepterions de marcher. Celle-ci paraît, au moins à court ou moyen terme, assez peu envisageable. Ni enviable, car elle ferait de la marche un mode de substitution, subi.
- Enfin, la troisième, qui sera notre postulat de départ : la promotion de la marche passe par le confort. Celui-ci, hormis quelques exceptions en temps de crises, n'a jamais faibli. Nos sociétés sont en quête perpétuelle d'un meilleur confort et ne reviennent jamais dessus. Au mieux, elles l'adaptent, pour qu'il n'en diminue pas d'autres aspects. Il ne s'agira pas alors de réduire démesurément celui de la voiture, ce qui ne serait pas accepté, mais de maximiser celui de la marche.

A ce postulat nous ajouterons une limite. Il faudra veiller à ne pas tomber dans la course au développement dont les effets pourront être aussi dramatiques que ceux causés par l'automobile.

Ceci nous permet de rebondir pour présenter l'hypothèse que l'on essayera de vérifier. La logique d'accumulation d'aménagements et de lois tardant à produire leurs effets, et bien au contraire créant parfois de nouveaux désagréments, nous chercherons à voir s'il est possible, sans entrer dans une démarche anarchique ou ultra-libérale, d'inverser la tendance. Partant du constat que la fragmentation tue la ville dans ses fonctions lentes et transversales, l'hypothèse serait alors qu'il est possible de gérer les déplacements en défragmentant l'espace public, en passant du partage de l'espace à l'espace partagé. Les conflits étant alors gérés par la communication et la négociation plutôt que la technique et la loi.

Le propos s'organisera en trois parties.

- Une première où l'on dressera un diagnostic de la ville actuelle : de la structuration pour, et déstructurée par, l'automobile, et de la place et des atouts du piéton dans la ville.
- Une deuxième où il sera question d'outils et de méthodes à mettre en œuvre pour recréer les conditions favorables aux pratiques piétonnes.
- Enfin, une dernière où l'on comparera trois cultures d'aménagements en faveur du piéton.

Des comparaisons, sont faites et possibles avec des cas étrangers, mais ce travail explore prioritairement le cas français. Le parti pris a été de se limiter à la marche, et de ne pas l'étendre aux « modes doux » pour mettre en lumière les problématiques propres aux piétons. Mais, il ne vise pas à entrer précisément dans les spécificités des personnes à mobilité réduite ni dans celui des adeptes du roller. Ceux-ci ayant des attentes particulières qu'il convient de traiter. Aussi, ce travail se plaçant en amont de toute mise en œuvre opérationnelle, ne vise pas non plus à définir avec grande précision les acteurs et ressources à mobiliser.

1.

La ville et le piéton. La ville contre le piéton ?

Cette première partie doit nous amener à comprendre comment l'excès automobile, plus que l'automobile elle-même, a structuré et déstructuré la ville traditionnelle adaptée aux pratiques piétonnes. Elle visera aussi à démontrer que les piétons continuent à exister dans cette ville bien qu'ils soient encore paradoxalement peu connus, et enfin que promouvoir la marche peut se révéler très bénéfique pour la ville et ses habitants. Evidemment, ceci ne sera possible qu'à certaines conditions qui seront abordées dans cette partie puis approfondies dans les suivantes.

1. L'excès automobile

i. Le temps structurant

La ville centre, point de convergence, est devenue point de divergence. Plus elle attire plus elle rejette. Les agglomérations continuent à attirer des populations mais, dans un même temps, voient leurs espaces centraux perdre du poids au profit des espaces péricentraux. Quelles origines et quels effets à ce paradoxe ?

La ville centre perd du poids

Le cas de Rennes est mobilisé pour illustrer ce constat (source Insee).

	1982	1990	1999	2006	**Variation entre 1982 et 2006**
Rennes	194 656	197 536	206 229	209 613	**7,7 %**
Rennes Métropole	299 651	326 574	364 832	386 065	**28,8 %**
% de Rennes dans RM	**65,0 %**	**60,5 %**	**56,5 %**	**54,3 %**	**-16,4 %**
Aire urbaine	422 507	463 366	531 188	571 753	**35,3 %**
% de Rennes dans l'AU	**46,1 %**	**42,6 %**	**38,8 %**	**36,7 %**	**-20,4 %**

La métropole rennaise a attiré près d'un tiers de population en plus mais, en 24 ans, la part de la ville de Rennes dans la population totale a diminué de 10 points, que ce soit avec Rennes Métropole ou l'aire urbaine. À noter tout de même que la baisse a été moins importante sur la dernière décennie que sur les deux précédentes.

« Le secret de la ville est dans cette gestion du temps pour réaliser les interactions sociales. Ainsi s'explique la densité, ainsi s'explique le besoin de proximité. » (WIEL, 2001, p4). La ville naît de la volonté de s'approcher d'un rêve inaccessible : le pouvoir d'ubiquité. N'offrant la possibilité d'être en deux lieux en même temps, la ville permet pour le moins de rapprocher ces lieux et d'augmenter le potentiel d'interactions sociales possiblement réalisables en un temps court. Mais cette convergence n'a qu'un temps, comme le démontre Marcel Poète[3] : « C'est le fait des progrès incessants de la science et de la technique qui amène les hommes à se rapprocher pour jouir d'avantages communs, en attendant que ces mêmes progrès, par la réduction de plus en plus grande de la distance leur permettent de vivre plus éloignés les uns des autres, sans perdre le bénéfice de ces avantages ». Le temps du progrès de la science et de la technique, donc. L'ascenseur avait permis de ne plus faire cohabiter riches et pauvres au sein d'un même immeuble. Le tramway, de faire sortir de la ville les activités les plus polluantes et la main d'œuvre qui lui est associée. Plus éloignés en distance, mais toujours aussi proches dans le temps, grâce à la mobilité améliorée qui recompose la ville. Mais surtout plus proche physiquement de la Nature et d'un environnement « individualisé ».

Ce rapprochement de lieux se fait donc plus dans le temps que dans l'espace. Comme le montre Marc Wiel, la vitesse a modelé la ville. Plus les condition de mobilité permettent d'aller loin et surtout vite (les temps de parcours acceptables restant les mêmes selon la démonstration de la conjecture de Zahavi) plus la ville s'étend, se remodèle. « On ne gagne pas de temps en allant plus vite, car chaque fois, l'objet de notre destination ou son origine va changer, va bouger ; c'est-à-dire que la ville s'adapte. Elle se redéploye de façon à garder un budget temps pour les

[3] Tiré de Introduction à l'urbanisme (1967) et cité par Marc Wiel dans Ville et Automobile (2002, p21).

déplacements proportionnel au budget temps pour les activités du domicile. […] Les gains de vitesse en zone urbaine sont donc illusoires. » (WIEL, 2001, p178).

La ville a pourtant suivi ce modèle et a connu ses plus profonds bouleversements de ces derniers siècles avec l'automobile. Les limites traditionnelles ont volé en éclats et l'urbanisation s'est étendue sur les campagnes. C'est ce que Marc Wiel nomme la « transition urbaine » permise par la mobilité facilitée.

ii. La ville, pensée et calibrée pour l'automobile

« La vitesse ? Elle résume le progrès même de notre société moderne. » Avec cette phrase Emile Massard, conseiller municipal de Paris, laissait entrevoir dès 1910 le sort qui devait être réservé à la ville : l'aménager et l'organiser au bénéfice de flux rapides. Comprenez par là, de l'automobile naissante. On imagine alors aisément le sort réservé aux piétons. Pour l'anecdote, il songeait à les canaliser.

Quelques années plus tard, Le Corbusier dans la Charte d'Athènes confirme ce que la première phrase laissait deviner : « le problème [est] posé par l'impossibilité de concilier vitesse naturelle […] avec vitesse mécanique. Leur mélange est la source de mille conflits. Le piéton circule dans une insécurité perpétuelle tandis que les véhicules mécaniques, obligés de freiner sans cesse sont paralysés, ce qui ne les empêche pas d'être l'occasion d'un danger permanent. » et « Les grandes voies de communication ont été conçues pour recevoir des piétons ou des charrois, elles ne répondent plus aujourd'hui aux moyens de transport mécaniques » (LE CORBUSIER, 1941).[4]

Dès lors, les réflexions autour des déplacements, tant en milieu urbain qu'interurbain, ont porté, peu ou prou, à rendre la ville compatible, voire même conforme, à l'automobile. Une ville, qui plus est, mutant d'elle-même au fur et à mesure pour s'adapter aux nouvelles conditions de mobilité. L'idée fut alors de faire du réseau viaire un réseau aussi performant que celui du gaz, de l'électricité ou de l'eau : régularité et homogénéité des flux, fluidité des échanges, licité[5] des parois… (GOURDON, 1998).

L'automobile a donc pris une place telle, qu'elle vint progressivement menacer les anciens équilibres. Gourdon estime ainsi que « les modes de déplacements "travaillent" fortement la forme urbaine. Que l'un d'eux tende à l'hégémonie, comme aujourd'hui l'automobile, et le désordre se révèle considérable. A cet égard, accidents, bruits, pollution : les maux ne sont que les symptômes. » (GOURDON, 1998, p176).

Mais, si l'on peut dire, l'automobile n'est pas venue seule. Elle a amené avec elle un ensemble d'effets. Positifs pour certains, négatifs pour d'autres. Si l'auto a été autant plébiscitée, c'est à n'en point douter que les points positifs semblaient plus nombreux, ou du moins suffisamment importants pour faire oublier les désagréments. Mais qu'en est-il aujourd'hui ? Le vent ne

[4] Dans la Charte d'Athènes et dans La ville radieuse, il énonce des préconisations pour adapter la ville à l'automobile.
[5] Néologisme employé par l'auteur

semble-t-il pas avoir tourné ? Le poids de la liberté individuelle de mouvement à grande portée n'est-il pas remis en cause par celui des inconvénients ?

iii. Le piéton découragé

Mille maux sont attribués à l'automobile : insécurité et perte de convivialité de l'espace public, consommation d'espace (directe et induite), impacts négatifs et quasi irréversibles sur l'environnement et les paysages, pollutions et autres rejets menant à des maladies et à l'accélération des changements climatiques, tant localement et globalement. D'autre part, on reproche à l'automobile d'avoir affecté l'ensemble des autres modes de transport, finissant par exclure physiquement les non motorisés de la mobilité. (GOURDON, 1997). Une importante proportion des réseaux traditionnels, capables d'accueillir différents modes dont la voiture (mais pas à vitesse rapide) ont été remplacés par des infrastructures décourageant les tentatives cyclistes ou piétonnes et rendant parfois inopérants les transports en commun (notamment lorsqu'on dissocie le bâti de la voie de circulation ou que l'on crée des quartiers en impasses). De même, l'espace qu'elle occupe mène droit dans une « spirale infernale » (VEXIAU, 1998, p4)[6] : pour fuir les effets négatifs de la voiture sur ma propre mobilité, j'utilise ma voiture et affecte plus encore celle des autres. Enfin, la situation ruineuse à laquelle le modèle pro automobile nous a conduit. Organisé et financé à grands frais par le secteur public, le réseau de voirie a rendu l'automobile tellement efficiente qu'il faut aujourd'hui payer de nouveau des sommes pharaoniques pour investir dans les transports en commun et les rendre efficaces et crédibles.

Au-delà du cadre de vie et des modes alternatifs, c'est la ville qui a été touchée. La ville traditionnelle compacte a eu tendance à se fractionner, à s'émietter, les pôles de proximité à décliner sous la pression des pôles commerciaux périphériques, les fonciers, même éloignés, à se renchérir, les quartiers, à se retourner sur eux-mêmes… Encouragées par les modernes (Le Corbusier avec La Charte d'Athènes en tête) et permises par la voiture, les fonctions de la ville et par-là même, la ville elle-même, ont été sectorisées. Les espaces sont fréquemment devenus monofonctionnels mettant à « mal la spécification des lieux, leur processus de développement et leur urbanité. » (GOURDON, 1997, p23). Il en résulte, « un archipel d'enclos autonomes » (GOURDON, 1998, p178) qui se reproduit par mimétisme au fur et à mesure des revendications de chaque groupe. (GOURDON, 2003). Les ségrégations socio-spatiales se sont profondément, accrues, menant à la précarisation des espaces les moins favorisés et la « pétrification dans une fonction muséale pour d'autres ». La mobilité accrue permettant la vie « entre soi » (MANGIN, 2004), l'espace devint, progressivement, socialement homogène (WIEL, 2007). Dans une forme d'adaptation des vertus des cités-jardins à la circulation automobile, des lotissements déconnectés du réseau viaire voire en impasses sont venus progressivement occuper toutes les périphéries françaises[7]. Mais surtout, la ville s'est considérablement étendue augmentant du même coup les distances à parcourir. Wiel prévient : la dédensification se poursuivra jusqu'à ce qu'on arrive à un point d'équilibre entre densité et vitesse autorisée de déplacement (PREDIT, 1999) et conclut :

[6] « Dans bien des cas, c'est la présence de l'automobile elle-même et la place qu'elle a prise qui imposent à certains usagers de circuler en automobile. C'est une spirale infernale, la place réservée à la voiture crée un besoin supplémentaire et l'automobile occupe ainsi de plus en plus de place, tout en voyant les conditions de circulation se dégrader » (VEXIAU, 1998, p4).

[7] Une réflexion intéressante de David Mangin à ce propos : ne seraient-ce pas les grands ensembles de l'ère post-pétrole ?

« il était naïf de croire qu'il était possible de gagner du temps à se déplacer sans que tout le système urbain préexistant ne s'en trouve déstabilisé » (WIEL, 2002). En quelque sorte : tant que l'on permettra de se déplacer vite, la ville s'étendra et la ville automobile sera encore plus légitime.

Cette ségrégation se retrouve jusque sur les voies de circulation ou chaque mode a été isolé dans un couloir. Dévoreur d'espace ce modèle a dû faire l'objet de compromis pour être applicable : par manque de largeur disponible, les modes les plus faibles doivent se partager ce dont les modes mécanisés n'ont pas usage. Le piéton a alors été envisagé en creux. La rue n'étant pas extensible (à moins d'agir à la manière d'Haussmann qui perce des avenues) la séparation des usages trouve sa limite dans la multiplication des usages. Plus il y a d'ayant droits, plus il y a de revendications. Cela résulte du simple fait qu'à partir d'un moment, chacun s'est senti légitime à demander son morceau d'espace public. Au point que certains envisagèrent de créer une voie pour piétons rapides sur les trottoirs. Cette partition de l'espace voirie n'est pas nouvelle puisqu'on retrouve déjà des trottoirs dans la Rome Antique et dans les cités du XVIIIe[8]. (ASCHER & APPEL-MULLER, 2007).

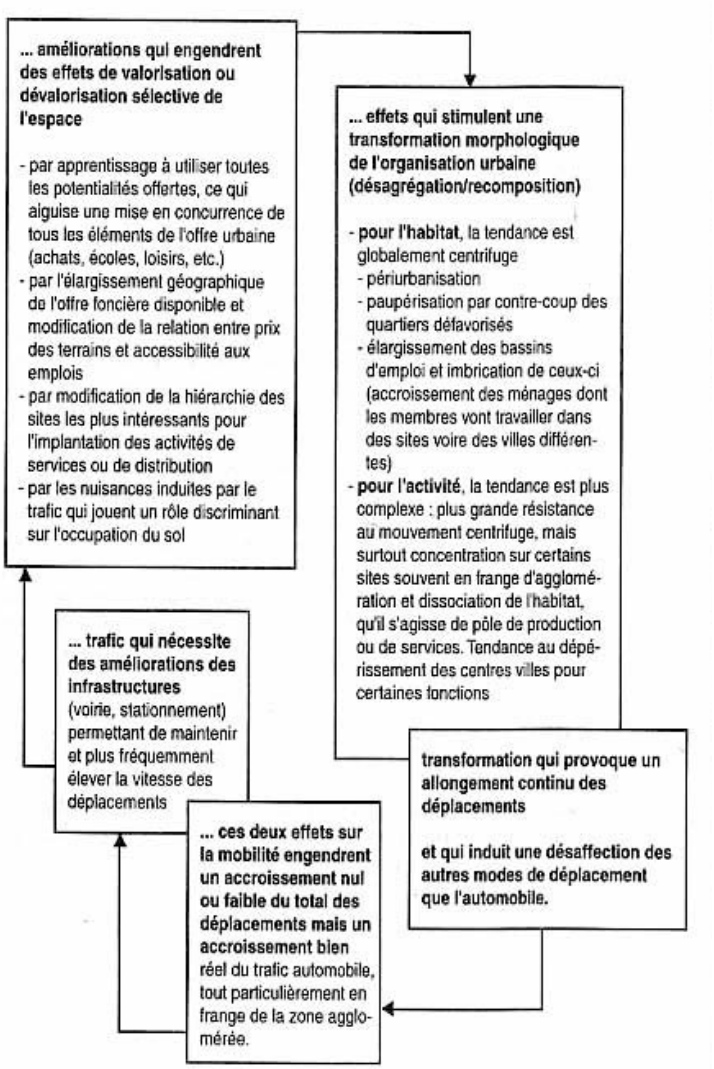


Figure 1 : La spirale de la transformation de la ville par les nouvelles conditions de la mobilité urbaine (WIEL, 1999)

D'autre part, les réseaux routiers ont été pensés pour une sécurité maximale, sortant la mobilité de son contexte : la ville. Le Corbusier avec les 7V a créé un modèle supprimant tout conflit mais du même coup, toute civilité, toute rencontre et tout mélange. Il alla jusqu'à affirmer dans La ville radieuse : « Les rues ne sont plus, les rues ne doivent plus exister : il faut créer quelque chose qui remplace les rues »[9]. Cette pensé a permis le passage de la rue à la route[10], une infrastructure ; d'une mixité à une quasi monofonctionnalité des usages : se déplacer. « Au nom

[8] Au Moyen-Age, les trottoirs avaient disparu, mais l'on utilisait l'expression toujours employée : « battre le haut du pavé » pour signifier le droit des plus riches à passer sur le haut de la rue et de laisser le plus pauvre se mouiller les pieds dans le caniveau central.

[9] Lúcio Costa, dessinant le plan de Brasília s'est très fortement inspiré de cette idée. Mais l'idée audacieuse au point d'en être effrayante ne sera pas retenue. Les commerces s'orienteront vers la voie de circulation automobile et non vers les logements.

de la sécurité, [on voit] se former un système de circulation automobile entrant le moins possible en relation avec l'espace urbain ». « A travers la mobilité, la ville est devenue le lieu d'échange généralisé d'une violence réciproque. (Girard) » (GOURDON, 1998, p176). Une violence à laquelle il a fallu répondre par des aménagements à la fois « palliatifs » pour les modes doux (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008) et offrant plus encore de sécurité aux automobilistes dans leur conduite : trottoirs, voies et zones piétonnes à l'écart des circulations, passages piétons, mobilier urbain en tout genre, jusqu'aux passages souterrains et passerelles… Un contexte dans lequel le piéton, et les autres modes, ont du mal à se complaire. « Qui dit "voie rapide" dit toujours en effet vitesse pour les uns, lenteur pour les autres » (GORDON, 2003) : les coupures, l'éloignement découragent les autres modes.

La voiture est donc fréquemment devenue indispensable faute de solution alternative capable d'être efficace dans cette composition de l'espace. C'est ce que Gabriel Dupuy nomme la « dépendance-automobile ». La ville aurait, en quelque sorte, été dépassée par l'objet tant aimé. (LE GAL, 2000). Saturé par l'excès automobile, l'espace se révèle incapable d'évoluer. (GOURDON, 1998).

Se pose alors une question qui doit guider la suite de ce travail : « l'excès automobile, la ville routière ne se développeraient-ils pas parce qu'à un moment, on a cessé de garantir l'intégrité du territoire piéton, de prendre en compte dans les projets les comportements du piéton au profit des exigences du réseau routier ? Là où le piéton exige continuité, petits espaces, lenteur, confort, sécurité, la route peut signifier facilement pour le piéton coupure, détour, vide, vitesse, inconfort, insécurité » (LE GAL, 2000, p37).

L'excès automobile a tellement structuré la ville qu'il a fini par la déstructurer. « Nous avons créé un monde où non seulement il n'est plus nécessaire de marcher, mais où cela est devenu presque impossible, voire périlleux. Dans ce contexte, la marche est devenue facultative. » (DEMERS, 2008).

iv. « Nous sommes tous des schizophrènes urbains »[11]

Pour conclure avec ce portrait noir de l'excès automobile, une réflexion sur la périurbanisation qu'elle a permis. N'y a-t-il pas un lien à trouver entre désaffection urbaine due à l'excès automobile et déplacements des lieux d'habitat dans le périurbain ?

46 % des Parisiens se disent gênés par le bruit de la circulation (GOLIAS, 2007)[12]. Combien d'entre eux envisagent de fuir la ville traditionnelle pour se réfugier dans des quartiers plus paisibles ? Combien sont-ils à désirer vivre à l'écart de l'insécurité des espaces publics, de la pollution (etc.) ? Sans avoir de chiffre à proposer, la multiplication des formes urbaines déconnectées des réseaux viaires (lotissements en impasses, structurés autour d'une voie

[10] En attendant un éventuel Code de la rue, on parle encore bel et bien de Code de la route même pour les voiries urbaines. (cf. le paragraphe « Code de la rue : du partage de l'espace à l'espace partagé ».)
[11] Francis Godard in ASCHER F. et APPEL-MULLER M, 2007.
[12] L'OMS considère qu'il peut y avoir des dommages à une exposition prolongée à une intensité sonore supérieure à 55 dB(A). Or une rue résidentielle atteint 55 à 60 dB(A), 70 pour une voie de transit, 80 pour un carrefour à feux et 90 à un nœud très fréquenté. (DGUHC, 2007).

secondaire… mais aussi « quartiers calmes » au sein de la ville traditionnelle) laisse songer que la demande est forte.

Colin Buchanan ou Le Corbusier ont encouragé ce modèle parfaitement adapté à celui qu'ils envisageaient : la ville-automobile. Celle où l'on ne se déplace qu'en voiture au-delà de quelques hectomètres. Celle où la distance n'est pas un problème mais une solution. Mais malheureusement où les non motorisés (les plus jeunes et les plus âgés, tous ceux qui n'ont pas de permis de conduire ou de véhicule…) se retrouvent presque « coincés » entre quatre voies rapides entourant leur *environnemental aeras*[13]. A noter tout de même que ni Buchanan ni Le Corbusier n'étaient contre le piéton[14]. Mais la faille de leur courant de pensée est probablement qu'ils ont souhaité trop les protéger, en leur aménageant des espaces réservés. A trop être dorlotés, ils finirent par disparaître faute de véritable liberté. Comme un vieux lion dépérissant dans un zoo malgré la reproduction d'un environnement agréable.

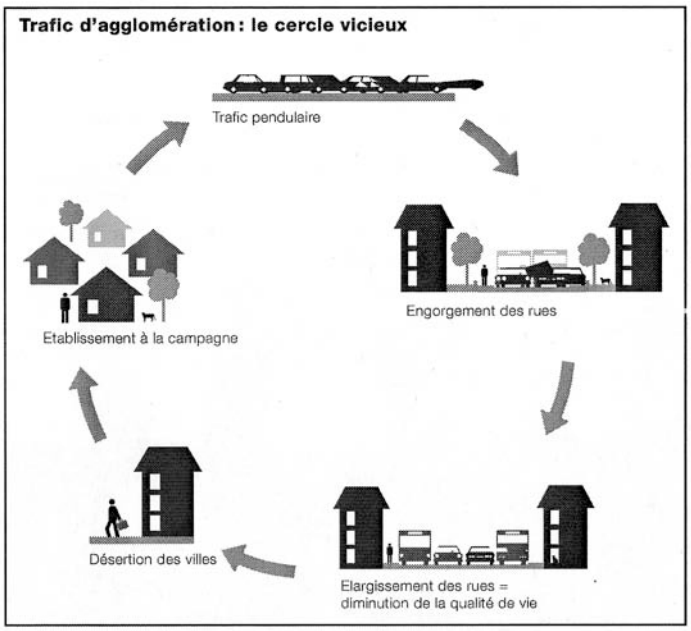


Figure 2 : Le cercle vicieux de la schizophrénie urbaine.

Francis Godard parle de schizophrènes à propos de nos sociétés partant vivre dans le périurbain pour fuir les désagréments de la ville et de l'automobile. Mais fuir pour les utiliser plus encore car les emplois sont restés en cœur d'agglomération. Pour cela il faut des voies efficaces et rapides. Et donc pour le bonheur de quelques-uns, on sacrifie la tranquillité de beaucoup d'autres qui voient passer les véhicules sous leurs fenêtres. On espère alors résoudre le problème en créant des voies de contournement ou en concentrant les flux sur les artères existantes[15]. Nous mettrons ça sur le compte du refus, volontaire ou non, d'en voir les conséquences plutôt que la pathologie. Mais c'est donc là encore un cercle vicieux qui conduit à l'étalement urbain toujours plus lointain[16]. « Ce sont [donc

[13] Terme utilisé par Buchanan pour nommer les quartiers isolés de la circulation automobile.

[14] « La marche est un mode de déplacement essentiel dans la ville. Cette affirmation ne présente aucun caractère fantaisiste. C'est à pied que nous accomplissons nos trajets petits et moyens, que nous terminons nos déplacements une fois descendus de l'autobus ou sortis du parc de stationnement et que nous nous livrons à une bonne partie de nos allées et venues. On marche, et même l'on porte des paquets en marchant. Le bon sens exige donc que le déplacement des piétons puisse s'opérer dans des conditions de confort et de sécurité raisonnables […] ». (Traffic in towns, dit « Rapport Buchanan », 1963, traduit en français sous le nom de « L'automobile et la ville » en 1965).

[15] Le 10 juin 2009, lors du séminaire « Une voirie pour tous » à Nantes, j'ai eu l'occasion d'interroger Yan Le Gal sur ce point de détail, soulevé par David Mangin défendant la « ville passante », qui semble être une faille de son modèle. La réponse fut très évasive, se prononçant contre les « zones 30 forteresses ».

[16] Cet « oubli », et plus largement l'automobile, n'est qu'un des nombreux facteurs qui ont participé à encourager l'étalement urbain. Le « retour à la terre », les aspirations à des logements plus grands, offrant un stationnement, un

bien] les arbitrages des ménages et des entreprises pour organiser leur mobilité en fonction de leur localisation et réciproquement qui modèlent et dessinent la ville » (WIEL, 2002).

Cette schizophrénie peut être élargie au comportement que les automobilistes adoptent parfois au volant : agressivité, vitesse, défaut de priorité aux passages piétons[17]… Pourtant, une fois le véhicule stationné, ils se retrouveront à leur tour dans la position du piéton marchant sur le trottoir et attendant qu'un automobiliste s'arrête pour pouvoir traverser.

v. Le semblant d'intégrité

Pour s'éviter tout mouvement protestataire, ceux qui ont le pouvoir savent qu'il faut savoir lâcher du mou. La rue a su le faire en donnant aux piétons de quoi rendre acceptable la ville automobile. C'est ce que Sonia Lavadinho et Yves Winkin ont appelé les « aménagements palliatifs ». Offrant une fausse sécurité, ils sont potentiellement contre-productifs et ne répondent pas toujours à leur vocation : assurer la sécurité de tous.

Les passages piétons et les trottoirs définissent les espaces où le piéton est prioritaire et où il est théoriquement en sécurité. Mais ne sont-ils pas également des canalisateurs de piétons qui les brident dans leurs déplacements ? Bien au contraire de l'effet désiré, n'offrent-ils pas une plus grande liberté aux automobilistes qui se trouvent ainsi sur une chaussée dégagée, parfaite pour accélérer ? La fausse sécurité en découle. Le conducteur rassuré, risque alors de relâcher son attention entre chaque passage piéton. Se croyant protégé par le passage piéton[18], les piétons s'élancent sur ce qui n'est, pour l'automobiliste distrait, rien d'autre que des lignes de peinture. Bien souvent, plutôt que de se risquer, ils préfèrent patienter et se retrouvent dépendants du bon vouloir des automobilistes pour passer dans le domaine réservé à la voiture. Les collectivités apposent des passages pensant agir en faveur des piétons. Or, en l'absence de passage, les piétons peuvent traverser n'importe où. Dès lors qu'il y en a un à moins de 50 m, ils sont obligés de l'utiliser et donc souvent de se dérouter pour y traverser.

Les feux tricolores, priorisent tel ou tel mode, dans tel ou tel sens, pour donner à chacun un droit de passage alternativement et éviter que le passage ne soit forcé par le plus puissant. S'ils permettent de réguler les flux et de remplacer un agent de la circulation (voire plus, ce qui sera développé par la suite) nous pouvons leur trouver de nombreuses limites qui démontrent qu'ils sont parfois contre-productifs. En priorisant, ils légitiment de fait, même si le Code de la route dit le contraire, le droit de passer sans freiner ni vérifier que le passage est libre quand ils indiquent vert. Aussi, puisque le rouge est synonyme d'une forme de sanction (attendre ou passer et risquer d'être verbalisé), l'orange qui l'annonce, incite à passer et donc à accélérer pour ne pas risquer cette sanction. Cette logique est accentuée par les nouveaux radars automatiques sur les feux tricolores. La priorisation apporte sécurité physique toute relative puisque rien de nous empêche

espace extérieur privatif et des rangements, le foncier facilement mobilisable à faible coût… sont d'autres facteurs que l'on peut citer.

[17] Et ce, malgré les dispositions de l'article R.415-11 du Code de la route, en vigueur depuis 2001, donnant la priorité aux piétons « régulièrement engagés sur la chaussée », et sanctionnant son non respect d'une amende de 4^{e} catégorie (135 € d'amende).

[18] Pourtant, 37 % des piétons tués le sont sur un passage piéton. 32 % de sont à moins de 50 m d'un passage. (DANSART & Co.,2008). La preuve, peut-être, de la baisse d'attention.

matériellement de passer au rouge (« il n'avait qu'à pas ! » Jusqu'au jour où il n'avait pas d'autre choix). De plus, pour le piéton, « vert », souvent n'indique pas que la voie est libre, mais qu'on les autorise à passer. Or la différence est grande. Il est en effet très courant qu'un véhicule tournant (notamment à gauche et devant accélérer pour éviter d'entrer en collision avec le véhicule venant de face) vienne couper la traversée piétonne. Se sentant légitime de par le feu vert ou la flèche clignotante, il ignore malheureusement souvent le piéton qui tente de s'engager. Alors on rajoute du palliatif au palliatif en apposant un panneau « attention piétons », « priorité piétons », voire « danger piétons ». Puis, si ce n'est pas encore suffisant, un clignotant au dessus.

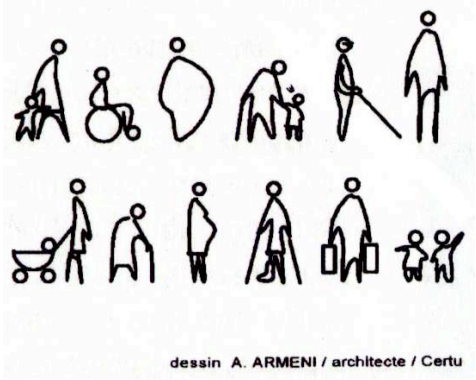


Figure 3 : Les difficultés de mobilités… tous concernés un jour ou l'autre

D'un semblant d'intégrité découle donc une fausse sécurité.

La règle n'existe que pour celui qui la respecte, et rien ne nous permet d'imposer mutuellement son respect. Il faut alors songer à requestionner la règle. Ce sera l'objet de la toute dernière partie.

Pour revenir aux trottoirs. Ils ont été aménagés. Mais une fois de plus, la rue n'étant pas extensible, il a fallu faire des compromis. Où placer le mobilier urbain ? Que faire des bancs, panneaux indicateurs et publicitaires, parcmètres, candélabres, corbeilles, conteneurs à ordures, fontaines, distributeurs en tout genre, sensés faciliter la vie des usagers de la rue ? Difficile culturellement d'envisager, bien que ce soit tout à fait possible en acte, de les placer sur l'espace de la voiture. On les implante donc sur le trottoir. Dans une forme de mutualisation du seul espace réservé au piéton. Et tout cela dans une belle anarchie au gré des besoins. (Lavadinho in AMAR & Co., 2008). Mais, une fois le trottoir encombré, impossible pour certains de circuler (usagers de fauteuils roulants, personnes transportant des colis, malvoyants… plus largement, l'ensemble des personnes à mobilité réduite). Nul besoin d'illustrer de tels propos, une simple promenade en ville doit suffire, si besoin était, à nous sensibiliser à la question. On pourra ensuite aborder la question du stationnement sur le trottoir, légal ou non, mais rarement légitime, parfois encouragé par les trottoirs biaisés[19].

Pour que l'intégrité ne disparaisse pas définitivement, les aménageurs d'espaces publics ont trouvé la parade : la beauté. « On compense alors l'exigüité de l'espace laissé au marcheur par une approche esthétisante privilégiant de belles bordures de pierre, des mobiliers urbains "nouveau riche". On substitue le paraître au confortable, on mythifie l'aspect, le paysage, à la défaveur de l'usage. La plantation systématique d'arbres d'alignement en ville pose à ce titre un problème. Doit-on le faire quand il ne reste plus la place pour le passage d'une poussette ? » (Charbonneau in AMAR & Co., 2008, p70).

[19] Un cas très intéressant parmi d'autres : celui d'une commune à l'Ouest de Montpellier. Un aménagement central a été créé, très probablement dans l'idée que ça ralentirait les voitures. Ça a surtout eu pour effet de consommer énormément de place. Il a donc fallu organiser le stationnement sur le trottoir.

L'image de la ville qui vient d'être présentée ne doit cependant pas faire oublier les efforts déjà réalisés. Il en sera question dans les parties 2 et 3.

2. Marcher ? Oui ! en ville ? Ah non ! ... mais alors pourquoi ?

i. Désaffection de la marche en ville…

Un paradoxe assez remarquable entoure la marche urbaine. Dans les enquêtes d'opinion, elle est préférée à la voiture pour les déplacements en ville, mais pourtant c'est la voiture que l'on utilise. (LE GAL, 2000). La marche, n'existe plus dans la tête des gens comme mode de déplacement en ville ! (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). Anne Faure se souvient à ce propos: « "Quand nous avons commencé les entretiens […], les gens ont pensé qu'on leur parlait de randonnée". Les gens avaient oublié que l'on pouvait marcher en ville. » (DANSART & co, 2008, p26).

Les motifs de la marche

Une enquête présentée par Anne Compagnon, Florence Garnier, Stéphanie Germain et Anne Faure datant de 2001 est très révélatrice de ce constat :

Temps maximum acceptable (en %) :

	- de 15 min	15 à 30 min	30 à 60 min	+ de 60 min
Tous motifs	15	23	24	**38**
Utilitaire	**36**	31	20	13
Promenade	4	14	17	**65**

Les piétons sont prêts à marcher, à marcher beaucoup même, mais pas pour un motif utilitaire.

(COMPAGNON & Co., 2001)

On observe un retrait quant à la part modale de la marche en ville. Nous verrons plus loin les difficultés à évaluer la marche en ville, mais tous les chiffres montrent une baisse : passant d'une proportion des déplacements totaux comprise entre le tiers et la moitié il y a trente ans, à un tiers à un quart aujourd'hui[20]. (AMAR & Co., 2008). Pour autant, la marche (hors trajets initiaux et terminaux) demeure généralement le second mode de déplacement dans les agglomérations derrière la voiture mais loin devant les transports en commun ou le vélo.

Comment expliquer alors cette désaffection, ce quasi oubli que nous sommes avant tout bipèdes, alors que nous nous déplaçons par nature en marchant et que ça a été pendant des millénaires notre seul moyen de locomotion ?

[20] Mettant à part le cas de Paris qui se distingue avec une part modale piétonne de 52 %. Yan Le Gal est plus optimiste, estimant les parts modales entre 20 et 50 %. (LE GAL, 2002). Il faut aussi noter que les différences sont grandes selon la taille des villes et entre les cœurs d'agglo et les périphéries. Ils représentent 18 % dans le périurbain lyonnais contre 40 % à Lyon/Villeurbanne (LE GRAND LYON, 1999). 37 % dans Rennes, 28 % dans Rennes Métropole et 16 % dans le périmètre de l'EMD hors RM (AUDIAR, 2008).

ii. …En ville, ou dans cette ville ?

Nous n'avons pas tout à fait oublié que nous savons marcher, puisque nous nous réjouissons de voir nos enfants faire leurs premiers pas. (DEMERS, 2008). Mais aussi, puisque nous continuons à le faire de manière spontanée chez nous, au bureau et même dans les clubs de sport sur des tapis[21]. Mais c'est dans cette ville que nous n'aimons pas marcher. Un certain nombre de facteurs ont pu freiner nos envies de marche à pied en ville, finissant globalement par faire baisser sa part modale. C'est notamment la ville pensée par les fonctionnalistes pour l'automobile qui montre là ses limites, mais pas uniquement.

- Etant donné son rythme de déplacement, on peut dire que le piéton a horreur de faire des détours inutiles, lui faisant perdre beaucoup de temps. Or, les distances à parcourir ont eu tendance à augmenter :
    - L'effet coupure, s'est accentué avec les infrastructures de transports infranchissables (coupures linéaires) et les grandes emprises (surfaciques). Il oblige à des détours qui rendent la marche difficile voire impossible. A noter, que l'effet coupure est naturellement provoqué par les cours d'eau ou un marais par exemple,
    - Le zoning qui rompt avec la mixité fonctionnelle et qui rend nécessaires les longues distances pour réaliser les boucles de déplacement quotidiennes,
    - Les trames orthogonales qui ont été largement imposées mais qui allongent les distances par rapport à la trame traditionnelle.

- L'insécurité routière. Elle est généralement plus perçue que vécue car le risque d'accident pour un piéton est plus faible que pour un automobiliste (VEXIAU, 1998), même si le nombre d'accidents graves a tendance à augmenter pour les piétons et à diminuer pour les automobilistes[22]. Ceci est dû entre autres choses aux vitesses de circulation et aux volumes de trafic, ou à des traversées peu sûres. Plus largement c'est l'insécurité du « dehors ». De plus en plus fréquemment, les parents ne souhaitent pas voir leurs enfants se rendre seuls à l'école pour éviter les mauvaises rencontres et préfèrent les accompagner[23] (syndrome de la « maman-taxi » selon Frédéric Héran (HERAN, 1998)).

- L'inconfort des cheminements, dus à la pollution sonore, à l'exigüité des espaces, au manque d'entretien (notamment dans les passages souterrains), au stationnement illicite, à l'agencement du mobilier ou à l'empiétement excessif des commerces sur les trottoirs (VEXIAU, 1998).

[21] Grands adeptes du culte du corps, les Brésiliens sont nombreux à pratiquer la marche sportive. Dans les villes comme Fortaleza ou Rio où une longue promenade est aménagée en bord de mer, ils la pratiquent en extérieur. Mais ailleurs, à São Paulo par exemple où la circulation ne libère guère d'interstices, la marche se réfugie dans les clubs de fitness. Comble de l'ironie, les tapis sont orientés vers la rue pour continuer à vivre la ville tout en étant protégé, des agressions extérieures, par une vitre.

[22] Chiffres de la sécurité routière, 2007 : entre 2006 et 2007, -6,2 % de tués chez les automobilistes et +4,9 % pour les piétons. En comparaison aux décennies passées la sécurité piétonne semble s'être améliorée si l'on compare les chiffres en absolu. Mais c'est probablement surtout parce qu'il y a moins de piétons.

[23] Seuls 10 % des écoliers se rendaient à l'école en voiture en 1970. Ils seraient près de 50 % aujourd'hui. (DGUHC, 2007).

- La qualité des environnements traversés. Penser par exemple à ces nombreux espaces qui ne sont pas dédiés aux piétons mais qu'ils doivent parfois traverser tels que les zones industrielles, les délaissés de voirie, les grands parkings ou carrefours. Penser aussi aux lieux où l'on ne souhaite pas s'attarder ou éviter comme les quartiers délabrés ou peu sûrs, ou encore à des espaces fades, sans animation (rues cadrées par un long mur, des sorties de garages…).

A cela s'ajoutent des obstacles plus spécifiques à la marche : la distance nominale (au-delà des détours), la nécessité de porter des lourdes charges, mais aussi la météo ou le déficit d'image qu'elle subit. Thierry Vexiau considère en effet que ce dernier peut dissuader bien plus que les obstacles, notamment dans les milieux socioprofessionnels où il est difficile de s'écarter de la norme. Mais ce facteur est très difficile à appréhender car on ne le dit pas spontanément dans les enquêtes d'opinion. (VEXIAU, 1998).

Mais le problème majeur pour la marche est qu'aucun de ces facteurs-obstacles ne doit intervenir sur notre parcours pour que l'on décide de se déplacer à pied, pour que la marche soit volontaire et non subie en l'absence d'autre mode de transport. (RUE DE L'AVENIR, 2007). On s'acquittera plus facilement d'inconvénients en voiture qu'à pied.

Dans le même temps, des espaces publics dédiés aux piétons ont été aménagés. Or, on y observe quasi systématiquement une augmentation des flux piétons. Développés à grande échelle, ce type d'aménagement peut participer à faire varier les répartitions modales à l'échelle de la commune[24].

On peut donc conclure que la désaffection de la marche en ville est bien limitée à son état présent, et n'est donc pas un rejet de la marche urbaine en général.

iii. Le marcheur urbain : un personnage à multiples facettes

« La marche […] seul mode de transport universel, puisque pratiqué par 100 % des usagers ». (LE GAL, 2002, p8). Au sens du Code de la route, même les bébés dans leurs poussettes, les handicapés dans leurs fauteuils et les amateurs de nouvelles technologies sur leur Segway, marchent. Tout le monde marche donc ! En pratique, il faut légèrement nuancer. Une enquête de Jean-Christophe Foltête et Cyrille Genre-Grandpierre montre que 74 % des 560 enquêtés de Besançon et les 90 % des 523 de Lille effectuent au moins un déplacement entièrement à pied par semaine. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003). Tout du moins, n'importe quel déplacement commence et se termine par un parcours à pied. C'est la cellule souche de tout déplacement, le métamode, le lien et le liant entre tous les autres. (DANSART & co, 2008 ; Amar et Michaud in AMAR & Co., 2008).

Au quotidien, des publics utilisent plus fréquemment la marche pour leurs déplacements. Il s'agit des jeunes, des chômeurs, des inactifs retraités ou non, des employés. A l'inverse, les cadres, les professions libérales et intermédiaires, les artisans et les agriculteurs sont de plus faibles adeptes

[24] cf. le paragraphe « Tout pour le piéton ? ».

de la marche pour leurs déplacements dans la ville. Mais pourquoi certains marchent-ils plus que d'autres ? Est-ce un luxe pour certains, une contrainte pour d'autre ? Sont-ils captifs de ce mode ?[25].

Dans leur étude, Anne Compagnon, Florence Garnier, Stéphanie Germain et Anne Faure révèlent que les propriétaires d'automobiles marchent moins que ceux qui n'en ont pas. De même dans les villes pourvues d'un bon réseau de transport en commun, on marcherait en plus grand nombre mais moins longtemps. Ce qui confirme l'idée que nous verrons plus loin que nous cherchons quasi systématiquement le moindre effort.

Lien entre motorisation et pratiques piétonnes

Temps maximum acceptable (en %) :

	Avec véhicule personnel	Sans véhicule personnel
Tous motifs		
-15 min	17	**23**
+60 min	33	**42**
Utilitaire		
-15 min	**40**	33
+60 min	0	**22**
Promenade		
-15 min	6	2
+60 min	**71**	58

Les personnes sans véhicule personnel seraient donc enclines à marcher plus longtemps, sauf pour le motif promenade. Peut-être une forme de compensation, ou de rattrapage des propriétaires d'automobiles qui n'ont pas suffisamment marché la semaine pour être motivés par une longue promenade dominicale.

(COMPAGNON & Co., 2001)

Pour pousser l'étude plus loin, il aurait pu être intéressant de chercher des distinctions en croisant origines géographique et culturelle et lieux d'action. A Brest, sous un soleil de plomb, le Breton marche-t-il plus que le Marseillais ? À l'inverse, qui marche le plus sur le vieux port mouillé sous le crachin ?

La différence est peut-être, plus simplement, dans les motifs de déplacements qu'ont ces différents profils. Nous pouvons alors nous demander dans quel but nous déplaçons-nous à pied ? En parlant de but, dans le sens de destination, cela nous amène parfois à répondre « aucun ». En effet, comme il arrive avec le vélo et même en voiture, il n'y a dans certains cas aucune destination à la marche. Le seul but, compris comme motif, est celui de se promener, courir, pratiquer une activité ludique, prendre soin de soi, découvrir, se détendre, éveiller ses sens,

[25] En Ile-de-France, un quart de la population en insertion n'a ni permis, ni deux-roues, ni abonnement aux transports en commun.

mobiliser son corps et son esprit, susciter du plaisir, de la curiosité, promener son chien[26]… (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008 & DEMERS, 2008). Ce motif promenade est isolé dans les enquêtes, mais pour autant il est présent, sans être le motif initial, presque à chaque fois que l'on se déplace à pied de manière volontaire.

Jean-Christophe Foltête et Cyrille Genre-Grandpierre dans une étude tentant d'expliquer des variations modales entre des motifs et entre deux villes font apparaître des différences importantes notamment dues à la morphologie et la structure de la ville (l'agencement du bâti, le réseau viaire.). L'étude portant sur Besançon et Lille montra que le motif achat était à l'origine de la moitié des déplacements à pied (respectivement 50 et 52 %). Il y a ensuite des divergences imputables probablement à la structure spécifique de chacune des deux villes. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003). L'enquête ménages déplacements de Rennes montre que les trajets « travail-restaurant », « domicile-école maternelle et primaire » et « domicile-achats dans des petits commerces » se font près d'une fois sur deux à pied.

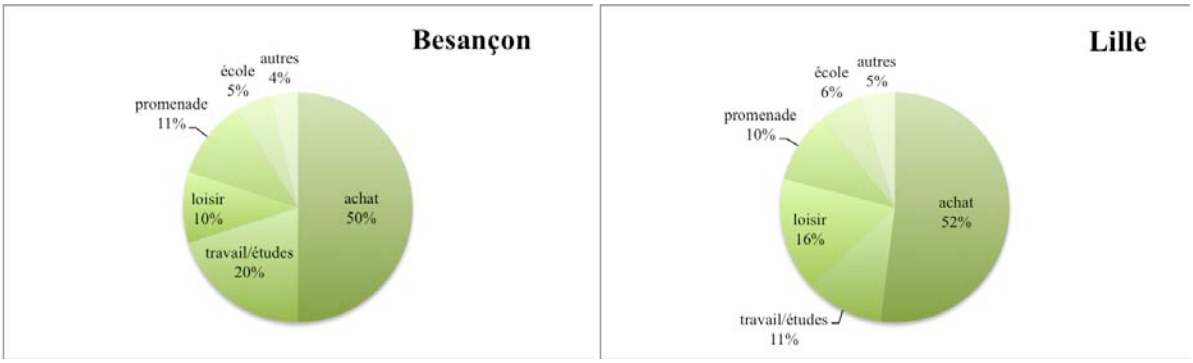


Figure 4 : Part des motifs de déplacements pédestres. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003)

Sans grande surprise, Jean-Christophe Foltête et Cyrille Genre-Grandpierre révèlent également que les déplacements à pied sont plus courts que ceux réalisés avec un autre mode. Mais seulement 1,6 fois plus courts. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003). Une autre enquête montre qu'à Lyon 17 % des déplacements à pied ont une portée supérieure à un kilomètre pour une moyenne de 800 m (LE GRAND LYON, 1999) et 600 à Paris (GOLIAS, 2007)[27]. En pratique la marche n'est donc pas uniquement le mode de la grande proximité et des courtes distances. Dans l'enquête de Jean-Christophe Foltête et Cyrille Genre-Grandpierre on apprend également que les motifs achat et travail/études sont ceux pour lesquels la distance est la plus rédhibitoire. On accepte probablement relativement mal d'avoir à porter des achats sur une longue distance. Pour le travail, l'explication se trouverait dans notre arbitrage en faveur de la voiture, sensée être plus rapide et nous permettant donc d'être à l'heure le matin. Bien que proche du lieu de travail, on préférera la voiture. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003).

Marc Wiel apporte une réponse supplémentaire. Le temps de déplacement tolérable dépend de l'activité, de la répétition, du temps disponible, de la faculté à partir socialement et géographiquement de notre position et notre capacité à imposer nos préférences quant à

[26] Une étude australienne a démontré que les propriétaires de chiens marchent 18 min de plus par semaine que ceux qui n'en n'ont pas. (DEMERS, 2008).

[27] Pour mémoire, les déplacements de moins de 1 km représentent 1/4 des déplacements automobiles et ceux de moins de 500 m, 1/8.

l'organisation de notre temps. (PREDIT, 1999). En conséquences, nous choisissons nos modes de déplacements et nos lieux de vie.

Pourquoi la marche rencontre-t-elle alors un tel succès pour le motif achat ? Pour une raison simple. C'est le mode qui nous permet le plus facilement, et de manière instantanée, de changer d'attitude : marcher vers un point, errer, s'arrêter, se laisser attirer par des vitrines. (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). C'est donc par nature le mode de la liberté, aucune rupture de charge n'étant nécessaire. Celui qui nous offre la possibilité de faire du shopping et non simplement de s'approvisionner. (ASCHER & APPEL-MULLER, 2007). Cela, à supposer que la concentration de commerces soit suffisante.

Aussi, y a-t-il des lieux où l'on marche plus volontiers. L'étude d'Anne Compagnon, Florence Garnier, Stéphanie Germain et Anne Faure en s'intéressant aux lieux de résidence démontre que les plus motivés à marcher longtemps sont les personnes résidant en ville hors des centres-villes. (COMPAGNON & Co., 2001). Ce constat nous pose alors plusieurs questions ? Serait-ce des environnements plus adaptés ? Ou plutôt une forme d'obligation en l'absence d'autres modes ? Ou une nécessité de marcher longtemps pour marcher ?

Temps maximum acceptable (en %) :

	Centre-ville	Ville hors centre-ville	Périphérie	Hors agglomération
Tous motifs				
-15 min	**19**	7	18	14
+60 min	35	**43**	42	25
Utilitaire				
-15 min	40	14	**59**	50
+60 min	7	**23**	18	0
Promenade				
-15 min	3	0	**13**	0
+60 min	67	68	63	**71**

Il y a donc une désaffection urbaine, mais mesurée. Par rapport aux autres modes, les Urbains utilisent moins la marche au quotidien qu'auparavant mais aiment la pratiquer quand la possibilité leur est offerte. On le remarque notamment, de manière limitée il est vrai, lors des manifestations telles que la Journée sans voiture, ou encore dans l'étude d'Anne Compagnon, Florence Garnier, Stéphanie Germain et Anne Faure où il apparaît qu'un très faible nombre des Parisiens interrogés se disaient piétons par nécessité ou la définissaient comme une contrainte au contraire des transports en commun. (COMPAGNON & Co., 2001). Que faut-il faire alors pour offrir aux piétons les conditions nécessaires à son « épanouissement » ? Que faire pour reconquérir des parts modales piétonnes ? Pour encourager de nouvelles personnes à pratiquer la ville à pied ? Pour que l'offre rééquilibre la demande ? (Offner in AMAR & Co., 2008, p43).

Enfin, marchons nous tous de manière identique ? Rachel Thomas, citée par Marine Bontemps, Aurélie Casado, Florence Padie, Jérémie Rigoni et Hugo Trentesaux (BONTEMPS & Co., 2009), révèle cinq attitudes en fonction de la trajectoire, de la vitesse…

- « Traverser » : Démarche rapide, regard porté au loin. On ne fait que traverser l'espace sans le pénétrer.
- « Passer » : Démarche régulière et rigide. Le rapport à l'espace est limité mais plus poussé que pour traverser.
- « Piétiner » : Ajustement continuel de la trajectoire et du rythme dans la masse. Le parcours est alors fortement contraint.
- « Déambuler/Flâner » : Déplacement lent, trajectoire non linéaire, interrompue de moments d'arrêts. L'imprégnation à l'environnement est totale.
- « Noctambuler » : Cheminement de nuit, festif, comportement irrégulier et démesuré. Noctambuler se fait souvent à plusieurs.

iv. Mais que veulent les piétons ?

On l'a compris, l'individu se déplaçant est assez difficile, il n'admet que peu de contrariétés pour accepter de marcher. En symétrie à ce qu'il redoute, nous pouvons révéler ce qu'il recherche.

Les distances le découragent. Il cherche à rendre sa marche efficace (même pour la marche « plaisir »). Il faut donc lui offrir des voies sans détours, pour éviter les pas perdus[28]. Il aime, inconsciemment sûrement, marcher selon un axe appelé « ligne de désir ». C'est l'axe qu'il souhaite prendre pour relier un point à un autre, que ce soit à l'échelle de la ville ou de l'espace public. En théorie, c'est la courbe optimale tracée par le piéton lorsqu'il est totalement libre de ses mouvements. En pratique, ce n'est pas forcément le plus court chemin, car il va faire des compromis lui permettant de valoriser son déplacement ou de le rendre plus sûr. Par exemple changer légèrement de trajectoire pour longer des vitrines ou aller voir les unes des journaux au dos des kiosques, emprunter un cheminement plus agréable, éviter un carrefour dangereux ou avec un temps d'attente au feu trop importante. (ISBR, 2002).

L'aménageur doit donc essayer de prendre en compte cette ligne de désir en repérant dans l'espace les points centrifuges et centripètes, les déplacements, les traces de pas dans l'herbe… Il travaillera ensuite les liaisons en traitant les points que les piétons fuient pour ne pas se concentrer uniquement sur les parcours aujourd'hui utilisés. Cette démarche se fait nécessairement à l'échelle de l'espace public mais aussi de la ville pour construire un véritable réseau permettant l'accessibilité de partout. Un réseau dense donc, avec des mailles serrées. Sans approche réticulaire permettant les connections, les aménagements ne risquent de n'être rien d'autre que des embellissements et des gestes dans le vent du point de vue du transfert modal. « Bref, des aménagements ponctuels ne font pas une politique globale en faveur de la marche et des piétons. » (DANSART & Co., 2008, p27). « Le seul réseau complet et ramifié de déplacement dans nos villes n'est-il pas le réseau routier. » (LE GAL, 2000, p34). N'est-ce pas d'abord pour cela qu'il est si efficace et tant utilisé ? Pour autant, l'approche du réseau ne doit pas être routière.

Mais il est surtout indispensable de raccourcir les distances, en rapprochant les lieux que nous fréquentons. Rapprocher les lieux d'emplois, de loisirs, d'achats, de services, des lieux de vie. Les modernes avaient séparé les différentes fonctions de la ville. Il faut maintenant les ré-éclater

[28] En référence à l'article « Trente ans de pas perdus ! » de Jean-Marc Offner (Offner in AMAR & Co., 2008).

dans les villes pour recréer des pôles de proximité. Une ville multipolaire et compacte, et non pas uniquement dense : une ville « à courtes distances ».

Figure 5 : Rue de Dinan à Rennes. Indication d'un raccourci pour les piétons

Nous sommes très sensibles à la qualité et au confort de notre environnement. Nous recherchons des cheminements agréables. Agréables pour l'ensemble de nos sens. À la fois visuellement beaux, nous protégeant des intempéries et du soleil, du bruit, permettant une démarche aisée (d'où le choix important des matériaux, un travail pour limiter les niveaux et assurer des largeurs confortables permettant de croiser, de doubler)… Mais nous souhaitons également pouvoir nous asseoir (bancs), nous décharger de l'inutile (corbeilles), satisfaire nos besoins naturels (sanitaires). (LE GRAND LYON, 1999). Cela passera souvent par une reconquête de l'espace public envahi par l'automobile. (LE GAL, 2000). Aussi, nous avons besoin d'indications, de jalonnement conçus spécifiquement à destination des modes doux pour indiquer les directions, les services à proximité prenant en compte les raccourcis existants. (AUDIAR, 2008). « Ces bancs et ces jardins ponctuent des cheminements qui se donnent enfin à voir comme des parcours continus et non plus comme des segments erratiques à travers la ville ». (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p49).

Enfin, nous souhaitons surtout nous sentir en sécurité. Mais, nous le verrons plus loin, la sécurité n'est pas nécessairement dans la ségrégation des flux comme l'ont envisagé les modernes. La sécurité perçue et vécue peut-être obtenue par un apaisement généralisé des vitesses et une mixité des usages. On répond ainsi au besoin de voir et d'être vu et de fréquenter des espaces animés et bien éclairés de jour comme de nuit, pour se sentir et être en sécurité. Mais il faut pour cela sortir, mentalement et sur le terrain, des politiques d'opposition et de concurrence entre les modes.

Les attentes spontanées des piétons

Question ouverte sur les éléments qui rendent la ville agréable ou désagréable à pratiquer à pied.

Éléments positifs (en nombre de citation) :

- piétonisation/semi piétonisation (52 fois)
- commerces/équipements (28)
- animation du quartier (24)
- aménagement de confort (trottoirs larges) (24)
- qualité architecturale (21)

Éléments négatifs :

- Densité automobile (24)
- Pollutions liées à l'automobile (11)
- Danger de la circulation automobile (10)
- Absence d'animation (9)

(COMPAGNON & Co., 2001)

v. Marcher, une expérience urbaine[29] « productive »

Marcher, au contraire des autres modes et surtout de l'automobile en ville, n'est pas seulement un moyen. Marcher est, parfois avant tout, un but. C'est traverser des espaces, les vivre, interagir avec eux. Dietrich Garbrecht disait ainsi : « Ce qui distingue essentiellement la marche à pied des autres modes de transport, c'est le fait qu'elle permet une prise de contact avec le monde environnant. Lorsque je marche, je peux jouer, toucher ce qui m'entoure, m'arrêter, prendre conscience de mon environnement, m'identifier dans une certaine mesure à lui »[30]. « Le piéton […] jouit d'une situation privilégiée dans son double rapport au lieu en mouvement où il se trouve et à l'espace qu'il parcourt. » (Lévy in AMAR & Co., 2008, p59). La marche est donc une « expérience polysensorielle. » (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). C'est certainement pour cela que l'on visite généralement les villes à pied. Marcher, c'est vivre la ville.

Au gré de n'importe quel déplacement à pied, on peut se permettre une « escale » pour un achat, un service, pour rendre le temps du déplacement productif, en tirer un profit maximum, sans se soucier du stationnement ou des arrêts de transport en commun. (CHARMES, 2003). Bien que lente, sa « vitesse contextuelle globale sera élevée ». Le temps consacré uniquement à se déplacer sera, en effet, faible puisqu'il en aura profité, aussi bien pour acheter, que se détendre, écouter sa musique, téléphoner… (Lévy in AMAR & Co., 2008). « La marche n'est pas forcément un mode lent. "Il faut revisiter l'efficacité." » selon Georges Amar. (DANSART & Co.,2008, p29). Il faut désacraliser la mobilité. Le but de la mobilité est bien de pouvoir réaliser un nombre d'actions important et de qualité en un temps court, pas d'aller vite et loin dans le seul but d'aller vite et loin. Sinon, ça s'appelle une course. Il ne faut pas confondre fins et moyens. (WIEL, 2007). La marche rend les temps de parcours utiles, au contraire, selon Jacques Lévy, des modes motorisés individuels, dont « la vitesse pure, qui fait du temps de transport, une parenthèse vide. » (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). Ne serait-ce pas pour fuir cette « parenthèse vide » que l'on accélère pour arriver plus vite ? Que l'on s'énerve dès qu'un évènement non prévu vient ralentir notre parcours[31] ? Marcher, comme le résume Georges Amar, c'est « passer d'une logique de temps distance au temps substance. » (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008).

C'est également un acte de démonstration, politique, revendicatif : « Chaque pas est une affirmation de soi en tant que citoyen participant à une nouvelle définition de l'urbanité. » (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p48).

Le piéton ne cherche donc pas uniquement à se déplacer.

[29] « Marcher ne consiste pas tant à se déplacer dans la ville qu'à s'embarquer dans une aventure urbaine. » (Jean-Paul Thibaud in AMAR & Co., 2008, p63).

[30] Urbaniste à Genève, lors du colloque « 10 années d'espaces piétons. Bilan et perspectives » à Lyon en mars 1984.

[31] Pour expliquer ce fait, Marie Demers fait appel à la sociobiologie qui « défini la compétition comme l'effet se produisant lorsque deux individus ou plus tentent d'avoir accès à une ressource importante pour leur bien-être et dont la quantité est limitée, de sorte que son utilisation optimale par l'un des individu en restreint l'accès à l'autre. L'agressivité est un mécanisme directement associé à la compétition. Elle se manifeste lorsqu'un des individus en interaction est forcé de renoncer à une ressource importante pour son bien-être. » (DEMERS, 2008). Entre piéton, il n'y a pas de concurrence, donc pas d'agressivité. Sauf dans le cas d'une file d'attente ou d'une foule où la tension monte.

3. La méconnaissance des pratiques piétonnes

Nous avons abordé les facettes du piéton. Et pourtant ce travail est limité par une méconnaissance de ce mode de transport, apparemment si simple mais si compliqué à connaître.

i. Des enquêtes déplacements méthodologiquement incomplètes

Pour simplifier les données des enquêtes, la méthode proposée par le Certu, ne retient que le mode principal lors d'un déplacement. Le mode principal n'est pas celui qu'on utilise sur la plus grande distance mais le plus lourd. La marche étant le plus léger de tous. Bien qu'elle soit l'origine et l'aboutissement de tout déplacement et qu'elle fasse le lien entre les modes (dans un pôle d'échange par exemple), elle n'est comptabilisée que si le déplacement est intégralement réalisé à pied. Cette méthode n'est pas complètement illogique, mais elle sous-estime l'importance de la marche. Ce choix de méthode est probablement issu d'un choix philosophique orienté en faveur des modes mécanisés.

Certaines enquêtes, comme l'Enquête générale des transports de Paris, ne prennent pas en compte les déplacements de moins de 300 mètres. Des déplacements pour lesquels la marche est de loin le mode le plus efficace et donc utilisée. Plus largement, on oublie un nombre très élevé de déplacements, tous modes confondus. Ronan Golias ajoute que l'on peut supposer que les déplacements à pied étant naturels et souvent courts, ils ont tendance à être oubliés par les enquêtés.

Enfin, ce type d'enquête se base sur les lieux de résidence. On ne compte pas les visiteurs. Quand on sait qu'il y a 26 millions de touristes par an à Paris, qui se déplacent prioritairement à pied (les bus décapotables étant loin d'être majoritaires) on peut imaginer la différence entre les chiffres et la réalité. (GOLIAS, 2007).

La méthode prenant comme base de calcul la densité, les revenus, la distribution et l'intensité de l'occupation du sol n'est pas non plus très concluante pour évaluer les déplacements piétons. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003).

Ce serait près de 50 % des déplacements à pied qui demeureraient invisibles. Méthodologiquement, on oublie l'importance de la marche dans nos villes (Lavadinho et Methorst & in AMAR & Co., 2008) car philosophiquement on a oublié qu'ils existent. Selon Jean-Marc Offner, ce serait la faiblesse des chiffres relevés et leur manque d'exactitude qui aurait mené à limiter les politiques piétonnes dans les années 80. (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008).

Les chiffres de la Sécurité routière sont aussi assez imprécis pour évaluer l'importance de la marche en ville. Pour qu'un accident soit comptabilisé, il faut qu'il implique un véhicule. Un piéton qui seul, chute, se blesse ou se tue, n'est pas un accident de la route pour la Sécurité routière.

ii. Pas d'identité, pas de portage

On ne connaît pas les piétons, mais les piétons ne se connaissent pas non plus, ou plutôt ils croient se connaître et s'en complaisent. Le piéton urbain souffre de cette situation. Il n'a aucune identité à la différence du motard, du cycliste, de l'automobiliste et du piéton extra-urbain ou loisir, le joggeur, le randonneur. Pas un magazine papier ou télévisé qui ne s'intéresse régulièrement au piéton urbain. Personne ne se sent ni se revendique piéton[32]. Personne ne défend la marche. Quelques rares associations existent, mais revendiquent plus que représentent. Sonia Lavadinho et Yves Winkin rappellent le cas d'un réaménagement de rue à Genève où les cyclistes gagnèrent 20 cm de plus pour les pistes cyclables au détriment des trottoirs. Trop peu représenté, le piéton est le grand oublié. (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008). Les piétons ont besoin de se créer cette identité.

Les décideurs représentent également assez peu les piétons et du coup « oublient » de les mettre à l'agenda. Frédéric Héran le fait remarquer par une série de chiffres : 73 % des citoyens et 69 % des élus seraient en faveur de la limitation de la circulation au centre-ville. Mais les élus estiment que seulement 30 % des citoyens seraient pour cette limitation du trafic. Il explique cela par le fait que les élus sont des grands utilisateurs de la voiture et pas vraiment des piétons. Ils auraient une assez mauvaise connaissance des conditions de mobilité. (HERAN, 1998).

Quant aux gestionnaires de réseaux de transports en commun la faiblesse de leur engagement en faveur de leurs clients (nous le verrons, les piétons sont les usagers des transports en commun) est assez surprenante. Mais à quoi bon faire passer un bus si on ne peut s'y rendre à pied ?

Ne faisant pas l'objet d'un marché potentiel, les entreprises s'y intéressent aussi très peu et ne portent pas leurs intérêts via leurs lobbies. La marche fait partie du bien collectif. Mais on connaît bien le peu de respect que l'on a pour ce qui ne nous appartient pas en propre.

Peut-être comme l'imagine Jean-Marc Offner y aura-t-il un jour une direction générale des pratiques piétonnes, garante et porte-voix des intérêts piétons. (OFFNER in AMAR & Co., 2008). Un club des villes piétonnes ? Un GART pour piétons ?

4. Le piéton, toujours plébiscité, mais souvent oublié. Et pourtant !

« Les modes doux, ambition affichée de tout plan de déplacements urbains politiquement correct[33]. [Mais] manifestement, le faire n'a pas suivi le dire. » (Offner in AMAR & Co., 2008, p43). « L'affirmation d'objectifs ambitieux […] se transforme sur le terrain en mesures

[32] Sur le réseau social à la mode, Facebook, le nombre de communautés consacrées au piéton est nettement inférieur à celui des groupes parlant de vélo ou de voiture. Plus surprenante mais non moins révélatrice, la quantité de communautés se disant contre les piétons.

[33] Sans vouloir juger le PDU de Rennes Métropole avant la fin de sa période d'action (2017), ni préjuger de mauvais résultats à venir, il parle notamment de la marche et du vélo comme pouvant « être considérés comme acteurs du développement durable : non polluants, peu consommateurs d'espace, bénéfiques pour la santé. » et les encourage fermement.

cosmétiques. » (KAUFMANN & PAULHIAC, 2006, p52). Les piétons sont plébiscités mais encore trop souvent oubliés. Les actions en leur faveur se limitent souvent à des promenades, au traitement de quelques grands axes (autour des gares, au sein des aires piétonnes…), l'aménagement d'itinéraires scolaires. Ils se révèlent souvent trop sporadiques et déconnectés de l'activité urbaine pour être réellement efficaces et faire de la marche un vrai mode de déplacement. Et pourtant, une politique pro-piétonne peut se révéler bénéfique pour tout le monde.

i. La marche : bonne pour la santé et l'environnement

L'OMS recommande trente minutes d'activité physique quotidienne, pouvant être du sport à proprement parler ou simplement de la marche. Nos rythmes et nos modes de vie font que l'on est loin d'atteindre cet objectif. Si l'on en croit une étude menée en 2002, 34 % des interrogés n'auraient pas pratiqué cette demi-heure d'activité la veille de l'entretien[34]. Or, cette même Organisation mondiale de la santé estime que 70 % des problèmes actuels de santé dans le monde sont liés aux comportements. La sédentarité fait partie de ceux-ci. Mais le Professeur Bengt Kayser note qu'il « est probable que notre tendance à vouloir échapper à tout effort physique dans la vie quotidienne soit, au moins pour partie, codée dans nos gênes. » (Bengt in AMAR & Co., 2008, p55). Or, ces mêmes gênes, que nous héritons de nos ancêtres, marchant probablement quinze à vingt kilomètres par jour pour subvenir à leurs besoins, sont optimisés pour survivre dans des conditions de manque d'apport et stocker des réserves de graisse. Il en résulte « une épidémie globale d'obésité et de maladies cardio-vasculaires, le diabète, l'ostéoporose, la dépression, plusieurs cancers et autres maladies. » (Bengt in AMAR & Co., 2008, p55). Pour les pouvoirs publics, encourager la marche comme forme d'activité quotidienne est une question de santé publique. La RATP s'interroge sur sa capacité à répondre au besoin d'activité physique de ses passagers en portant la réflexion sur les couloirs du métro et les pôles d'échanges. (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008).

Aussi, on considère que l'enfant qui a marché ne serait-ce que quinze minutes est plus attentif à l'école. (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008).

La marche peut être également source de meilleure santé si l'on considère la quasi nullité des polluants qu'elle émet[35]. On sait qu'en France, la circulation est responsable de près de 70 % des émissions d'oxyde d'azote (VEXIAU, 1998) et de nombreuses particules responsables de plusieurs maladies telles que l'asthme ou les allergies.

Du point de vue environnemental, on sait également que les transports sont responsables en France d'environ 40 % des rejets de dioxyde de carbone (VEXIAU, 1998) participant à l'augmentation de l'effet de serre et de l'aggravation des changements climatiques.

[34] Baromètre Santé Nutrition 2002, sur www.futura-sciences.com.

[35] Pour une approche globale, prenons tout de même en compte les rejets qui concourent à la mise en action de la marche à pied (coûts écologiques des aménagements, du matériel…).

Selon l'ADEME, chaque kilomètre réalisé à pied plutôt qu'en voiture permet d'économiser 280 g de CO2. « En marchant, on combat en même temps l'obésité et l'effet de serre. » (Lévy in AMAR & Co., 2008, p59).

ii. Intéressante pour nos économies

Mettant de côté l'industrie automobile qui pourrait de se voir flouée par une politique piétonne de grande ampleur, tous les autres devraient en sortir gagnants.

À commencer par les foyers, accordant en moyenne près de 16 % de leurs budgets à se déplacer, soit autant que pour se nourrir[36]. Sans prétendre, ni vouloir, parvenir au niveau 0[37], la ville favorable aux pratiques piétonnes permettrait de laisser la voiture gourmande en énergie et en entretien plus souvent au garage.

Mais aussi le patronat et la Sécurité sociale ennuyés par les absences maladies. Moins de pollution et d'accidents graves, plus d'activité physique diminueraient les absences et permettraient aux salariés d'être plus attentifs, moins stressés et *in fine* plus productifs.

Enfin, les commerçants, surtout de proximité, car si l'on en croit les chiffres de la FUBicy (2003), les piétons dépenseraient moins à chaque achat mais fréquenteraient plus les commerces. Au final, ils dépenseraient presque deux fois plus par semaine que les automobilistes.

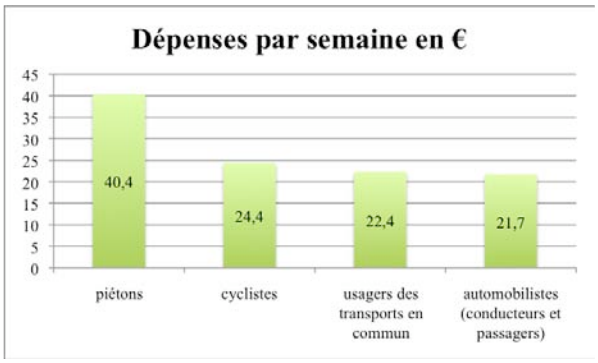


Figure 6 : Dépenses par semaine selon les modes de déplacement.
Source : enquête FUBicy, 2003 (ADEME, 200X)

iii. La marche pour l'autonomie

Dans le cadre des politiques publiques, l'accent est souvent mis sur le droit à la mobilité pour tous et l'autonomie des personnes « captives » de leur lieu de résidence ou d'un mode de transport. La marche, mode universel, peut être favorisée pour atteindre ces objectifs. Elle libère

[36] Enquête TNS Soffres pour le Ministère de l'Environnement (2003).
[37] Les déplacements doivent continuer de valoir au moins ce qu'ils coûtent à l'environnement en application du principe de pollueur-payeur.

de toute dépendance et est accessible à tous bien plus que n'importe quel autre mode car elle demande peu de capacités financières et cognitives[38].

iv. Le piéton, révélateur de vitalité d'un site

Nous avons déjà compris que le piéton vit la ville. Il la vit, mais également, la fait vivre. Sans piétons, la ville paraît assoupie, éteinte, morte, sans sens. Le piéton anime et sécurise les espaces qu'il fréquente. (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). Des auteurs expriment très bien cette idée : « En marchant dans la ville, je fais advenir la ville, je participe à sa co-construction : je suis un acteur qui contribue à son maintien, à son essor. […] C'est parce que j'y marche que ce rouleau de goudron devient un trottoir et que ces bandes de couleur jaune deviennent un passage piéton. […] Les marcheurs font la ville par leur acte de marcher. » (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p46). « On peut dès lors analyser les valeurs, la vitalité urbaine d'un site, non seulement au regard des bâtiments qui l'entourent, mais aussi en termes d'intensité de la pratique de la marche. […] La marche, en cela, est un témoignage de la vitalité d'un territoire, autant qu'un moyen poétique d'honorer l'urbanité. » (Charbonneau in AMAR & Co., 2008, p71). Yan Le Gal dit que « c'est le piéton qui fait l'intégrité du territoire de la ville. » (DANSART & co, 2008, p27). Plus poétiquement, il serait, selon Dominique von der Mühll, le jardinier de l'espace public. (RUE DE L'AVENIR, 2006).

Selon Emmanuel de Labarre, « sans circuit piéton, pas de vitalité commerciale ». (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). Nous avons alors de quoi répondre au célèbre adage soutenu par les routiers : « no parking, no business », qui surestime probablement l'importance de l'automobile pour le commerce.

Par l'ensemble de ces facteurs, la marche est « le véritable socle d'une ville harmonieuse. » (LE GAL, 2000, p38).

La transition urbaine, permise par la mobilité facilitée, a donc ouvert la voie au passage de la ville pédestre à la ville automobile, le passage de la ville historique, où tous les déplacements se faisaient à l'allure du pas à celle où la voiture, gage de modernité, est faite reine et devient parfois indispensable. Cette ville automobile finissant par œuvrer, parfois malgré elle, contre le piéton.

Les motifs pour aller vers une ville favorable aux pratiques piétonnes sont multiples, mais les moyens à mettre en application sont extrêmement variés et quasiment impossibles à transposer à grande échelle sans une politique globale et volontariste. Des outils existent et peuvent offrir les moyens de mettre en œuvre ces actions en faveur du piéton. D'autres seront à développer ou à inventer. Le nouvel âge de la ville passe par là. C'est l'objet de cette deuxième partie.

[38] Il faut tout de même veiller à rendre la ville et ses explications les plus « simples » possible pour que la mobilité pédestre s'ouvre à tous.

2.

Éléments d'outils et de méthodes pour construire une ville favorable aux pratiques piétonnes

La situation que nous venons de dépeindre n'est heureusement pas une voie sans issues. D'ailleurs, sur de nombreux points présentés, les acteurs des territoires ont pris la mesure des problèmes pour y remédier. La situation n'est donc pas désespérée, il y a matière à agir. Tant qu'il y a des piétons, il y a de l'espoir ! Mais la politique à mener doit être bien plus large que l'élargissement des trottoirs ou la pose de barrières ou qu'une simple politique « transport ». Nous verrons qu'il faut tout autant planifier, programmer, travailler les tissus urbains et les offres de transports et d'équipements, créer du service pour le piéton, communiquer qu'aménager l'espace public. Il faudra également très certainement envisager le piéton et les circulations sous un angle différent. Une série de recommandations qu'il est bien évidemment plus facile à écrire qu'à mettre en œuvre. Pour autant, il ne faut pas se décourager face aux efforts à fournir.

1. Planifier pour construire la ville « à courtes distances »

La planification est indispensable dans le processus de construction d'une ville favorable aux pratiques piétonnes. Nous savons qu'en la matière, l'action par réaction était parfois pire que la

situation initiale. À l'échelle de l'agglomération, de la commune et de l'espace public, le SCoT et le PLU sont deux instruments intéressants pour mobiliser les outils de la construction d'une ville compacte, multifonctionnelle et maillée. Une ville à courtes distances où marcher ne relève pas du pèlerinage ou du trekking.

i. Compacte et multifonctionnelle

Les distances effraient le piéton, d'autant plus que nous avons tendance à surestimer les temps de parcours lorsqu'ils ne nous sont pas agréables. La planification doit donc contribuer à les réduire. Cela passe par une ville plus compacte et offrant une mixité fonctionnelle plus importante. Sans entrer précisément dans le débat qui entoure ces deux recommandations de la SRU nous pouvons présenter quelques atouts de ces principes.

La compacité. Elle est le reflet inverse de la ville induite par la mobilité facilitée allant indéfiniment chercher des terrains à construire, au-delà de ses limites traditionnelles, s'étendant sur les espaces naturels et agricoles et impliquant des déplacements plus longs. Cette ville où les distances font de la marche un mode totalement inefficace. La ville compacte se resserre autour d'un ou plusieurs noyaux. La densité nominale n'y est pas indispensable. Il faut prendre en compte la typologie de la ville. Cependant, la densité relative est un outil permettant de mesurer la compacité. Aussi, il ne s'agira pas d'empiler des populations pour le seul plaisir de le faire. Si la densité n'est pas accompagnée de qualité urbaine, elle sera mal vécue, et le lieu deviendra rapidement un espace de relégation sociale. (WIEL, 2007). La densité devra être amenée comme un atout et non une contrainte en appuyant sur ses avantages (moindre dépendance à la voiture, proximité des équipements…). (MANGIN, 2004).

« La densité est d'autant plus favorable à la marche qu'elle s'accompagne de la mixité des fonctions. » (GOLIAS, 2007, p21). Il serait contreproductif de renforcer les noyaux densifiés dans leurs fonctions actuelles : un pôle commercial, un autre résidentiel, un troisième administratif, d'autres d'enseignement, de loisirs… Chaque noyau doit abriter une multiplicité de fonctions. « Cette relative non spécialisation des territoires limite les distances à parcourir. » (GOLIAS, 2007, p21). Il ne s'agit pas pour autant d'attribuer artificiellement à chaque lieu des fonctions qui ne lui sont pas dévolues. Chacun d'eux a ses spécificités qu'il convient de respecter.

De cela, naîtra une ville où les distances entre les lieux que nous fréquentons au quotidien sont raccourcies. Ça ne signifiera pas nécessairement que les gens se rendront à la boulangerie, à l'école ou au supermarché les plus proches de leur domicile. Ils auront toujours le choix de faire du « zapping social » (Offner in AMAR & Co., 2008). Mais ils auront aussi le choix d'aller moins loin et de marcher plutôt que d'utiliser un mode de transport individuel.

Dans les espaces compacts et multifonctionnels, on observe une pratique de la marche plus importante qu'ailleurs. C'est ce que montre l'étude déjà citée de Jean-Christophe Foltête et Cyrille Genre-Grandpierre (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003).

ii. La vitesse comme levier d'action

Pour parvenir à cette ville, le moyen le plus simple serait de réduire les vitesses en raisonnant en termes de chrono-aménagement. Mais bien sûr c'est probablement plus facile à dire qu'à mettre en œuvre et à faire porter par nos décideurs. Nous avons vu comment la mobilité facilitée a structuré la ville, l'a étendue, l'a sectorisée. La logique voudrait donc que si l'on revenait à une mobilité plus lente, nous pourrions impulser une redensification et une « re-mixification » de la ville.

Pour autant, l'idée n'est pas, là, de construire une ville lente. Bien au contraire. La marche se révèlerait être un mode rapide. En rapprochant les fonctions dans l'espace et dans le temps, on s'approche de l'espace à dimension 0, du pouvoir d'ubiquité. (Lévy in AMAR & Co., 2008)[39]. Alors la marche serait aussi rapide et efficace qu'est l'automobile dans la ville construite pour l'automobile.

iii. La perméabilité des tissus

Les documents d'urbanisme doivent être particulièrement vigilants à rendre les tissus de la ville perméables. À défaut, la compacité et la multifonctionnalité ne seraient pas de grand intérêt. Il faut en effet pouvoir franchir aisément les cours d'eau, les voiries à fort trafic, couper à travers les grands îlots pour que les lieux proches à vol d'oiseau le soient aussi à pied d'humain. C'est ce que David Mangin définit comme « l'urbanisme de tracé plutôt que l'urbanisme de secteurs, la ville passante plutôt que la juxtaposition d'environnements sécurisés, la ville métisse plutôt qu'homogène. » (MANGIN, 2004).

iv. Les outils mobilisables

À défaut de pouvoir ou vouloir agir fermement sur la vitesse les SCoT et PLU doivent mobiliser d'autres outils.

Ils peuvent commencer par encourager une compaction en limitant l'ouverture de terrains à construire à leur périphérie. Au contraire, ils peuvent faciliter l'utilisation des dents creuses, les friches, la densification de l'existant… Plus largement, opérer une politique de renouvellement urbain encourageant les formes urbaines compactes, tant dans les cœurs d'agglomérations que dans le périurbain. En étant optimiste, on peut imaginer que la marche, remplaçant la voiture pour un nombre important de déplacements en milieu urbain, permettrait la construction sur les espaces utilisés aujourd'hui comme parking. Pour éviter de se lancer dans une politique de renouvellement urbain tout azimut, il est probablement plus opportun de se concentrer, pour commencer, sur les quelques pôles déjà bien structurés par les transports en commun : autour des TCSP lourds, des gares, des pôles d'échange…(tant à l'échelle de la parcelle que de l'agglomération) et des pôles de proximités. Le PLH, et sa transposition à l'échelle communale, ont alors ici un rôle à jouer en limitant l'essaimage des logements à construire sur l'ensemble du

[39] À ce propos, lire plus en détail l'article « Ville pédestre, ville rapide » de Jacques Lévy, géographe à l'EPFL (AMAR & Co., 2008) présentant la marche comme le mode de déplacement le plus efficace.

territoire communautaire s'il n'est pas prévu d'y développer en parallèle les emplois et équipements suffisants.

Ensuite, le SCoT et le PLU peuvent développer une ville des proximités. En déployant les équipements au plus proche des populations et en faisant le nécessaire pour que des pôles de proximité se créent autour de quelques commerces et services[40]. La compacité est un facteur favorable au maintien du commerce de proximité, comme le montre l'offre commerciale de Paris intra-muros. Elle est nécessaire, mais pas suffisante. Dans les villes moins compactes, il faudra peut-être en passer par l'interdiction de l'implantation de commerces en bordure de voies rapides.

Pour limiter l'éparpillement des commerces sur le large territoire, définir une taxe professionnelle unique peut être intéressant[41]. Les enseignes seront alors moins tentées de chercher une commune excentrée pour profiter d'un taux attractif. (PREDIT, 1999). En compensation, il semble indispensable que la TP soit ensuite redistribuée entre les communes de l'aire urbaine. À l'opposé, on peut imaginer une taxation en fonction du type d'activités et de leurs localisations et des infrastructures qu'elles nécessitent. (DEMERS, 2008).

Les collectivités peuvent aussi penser à revoir leurs politiques de subvention. Plutôt que d'investir massivement pour financer des transports en commun poursuivant l'étalement urbain permis par la voiture, l'idée pourrait être de mettre en œuvre une politique d'acquisition foncière sur des sites stratégiques. Cet investissement pourrait également prendre la forme d'aide au déménagement. (PREDIT, 1999). Faciliter la mobilité résidentielle aux dépens de la mobilité quotidienne. (WIEL, 2007). Mais ces solutions sont souvent rejetées car elles pourraient conduire à de la spéculation faisant augmenter les prix artificiellement. Certainement aussi parce qu'à l'échelle de l'agglomération, tous les élus escomptent bien accueillir leur quota de nouveaux habitants pour ne pas voir leur commune péricliter au profit des autres. Dans le même ordre d'idée, mais cela se jouerait à un autre niveau, les prêts à taux zéro pourraient être limités à certaines parcelles, à des prix limités et pour des ménages dont au moins un des membres travaille dans l'agglomération. (WIEL, 2002).

Enfin, le PLU et ses annexes peuvent être utilisés pour traiter l'espace public et répondre aux attentes des piétons.

C'est donc, comme annoncé, dans un véritable projet d'agglomération qu'il faut se lancer, en travaillant sur l'aménagement du territoire, l'économie, la fiscalité, le logement, les transports, l'environnement… (PREDIT, 1999). Bien que ces outils soient utilisés, Marc Wiel relève que les objectifs visés ne sont que trop rarement atteints. Les collectivités ne seraient pas prêtes à évoluer suffisamment rapidement pour faire émerger les pôles de proximité, seraient trop laxistes dans l'implantation des grandes surfaces (simplement pour récupérer la TP ?) et trop peu enclines à partager les retombées économiques. Mais aussi par la faute du réseau viaire existant hyper performant qu'il est difficile de remodeler. (WIEL, 2007). « La raison de notre impuissance actuelle n'est pas financière ni technique mais plutôt organisationnelle et politique. » (WIEL, 2002, p111). L'interventionnisme défendu par Wiel n'est pas encore d'actualité.

[40] La marche favorisant le commerce de proximité qui lui-même favorise la marche en animant les parcours.
[41] Mais quel avenir pour la taxe professionnelle ?

Quoi que l'on fasse, « il ne s'agit pas de restreindre la mobilité mais de réduire ce qui la stimule artificiellement. » (WIEL, 2002).

2. Programmer pour développer un « cocktail écomobile »[42]

En compatibilité avec le SCoT et le PLU, les autorités responsables d'un périmètre de transport urbain, les agglomérations et les communes vont pouvoir, et pour certaines devoir, rédiger des documents de programmation : le PDU, parfois traduit à une échelle plus locale sous forme de « micro-PDU », ou comme dans Rennes Métropole en « Plan communal de déplacement ». Leur objectif : mettre en action et coordonner les politiques de transport.

i. Un réseau « accélérateur de piéton »[43]

Les PDU ont pour vocation de développer une offre de transport alternative pour diminuer l'usage de l'automobile. C'est ce qu'impose la Laure. Il ne s'agit pas nécessairement d'inventer ni d'ajouter de nouveaux modes, mais en premier lieu d'optimiser ceux qui existent[44], de développer un système équilibré qui promeut la marche au-delà d'un simple mode de transfert entre les autres modes et de déplacements d'extrémités.

Avant toute chose, on peut commencer par renverser l'angle de vue et interpréter la marche comme le mode générique, les autres modes n'étant que des aides à la marche, des accélérateurs de piétons. (GOLIAS, 2007 et DANSART & co, 2008). Certains en parlent poétiquement en imaginant le cycliste comme un piéton véloce[45] ; le vélo, le bus, le métro, le tramway comme les bottes de sept lieues du marcheur (Amar et Michaud in AMAR & Co., 2008) ; ou le tramway comme une pause pour le piéton. (LE GAL, 2000). Il va alors s'agir de rendre ces modes complémentaires. Ils partagent un même but : transporter des piétons plus rapidement que leur vitesse nominale. Du train au vélo, en passant par l'escalator et l'ascenseur urbains[46], il va falloir coordonner les actions pour faciliter l'intermodalité. Le piéton ne sera plus alors celui qui se déplacera le moins loin, mais celui qui aura la plus grande liberté de se mouvoir et l'on offrira une capacité de déplacements à tous ceux qui ne peuvent (ou ne veulent) pas être conducteurs. (LE GAL, 2000). Pour autant, cette démarche ne doit pas justifier que l'on oublie de construire la ville des proximités ou de favoriser les déplacements entièrement réalisés à pied en n'aménageant pas des cheminements agréables.

Pour que les Urbains abandonnent plus largement leurs véhicules, il faudra rendre ce cocktail écomobile aussi performant que la seule automobile. Que l'offre soit « telle que, quels que soient le lieu et l'heure, elle puisse être soit très gratifiante pour l'usager non motorisé soit très attractive

[42] Synthèse de deux expressions : le « cocktail transport » et le concept d'' écomobilité » utilisé par Yan Le Gal.
[43] Expression employée par Ronan Golias (GOLIAS, 2007).
[44] Penser par exemple aux taxis et aux véhicules particuliers, mais aussi des cheminements et pistes cyclables utilisés en deçà de leurs capacités.
[45] Selon l'étymologie, vélocipède vient de « *velox* » rapide et de « *pes, pedis* » de pied.
[46] Voir les escalators dans les rues de Hong-Kong et l'ascenseur de Salvador de Bahia.

pour le conducteur potentiel d'un véhicule motorisé, au point qu'il préférerait laisser celui-ci au garage. » (LE GAL, 2000, p35). En somme, créer du confort.

Le cocktail écomobile n'exclut cependant pas la voiture. « En ville, tous les modes de déplacement sont bons, dans une certaine mesure. Enjeu considérable d'urbanité et de refondation urbaine : la définition même de cette mesure. » (GOURDON, 1998, p182). Comme pour les autres modes, il faut donc optimiser son usage et le rationnaliser : covoiturage, auto-partage mais aussi en solo pour certains trajets qui ne peuvent être réalisés que de cette manière. Pour aller vers cet objectif, on assujettira cependant son utilisation à la satisfaction prioritaire des autres modes. (LE GAL, 2000). Nous verrons plus loin comment cette approche peut se matérialiser.

De manière plus générale, des investissements massifs ayant déjà été faits en faveur de l'automobile, et puisque les autres modes sont perpétuellement dans la composition d'une offre de rattrapage, il semble aujourd'hui plus raisonnable de financer en priorité les autres modes du cocktail et de travailler sur l'existant pour l'automobile. Un existant qui pourra aussi être mis à profit des autres modes. Pour les éventuelles nouvelles infrastructures, comme le préconise Marc Wiel, cité par David Mangin, on pourrait lier leur financement aux contributions de ceux qui en tirent avantage. (MANGIN, 2004).

Dans cette optique, les PDU ne devraient peut-être pas inscrire la promotion des modes doux comme objectif à part entière, mais définir la promotion des modes alternatifs comme cœur de projet. Autour de ce projet entreraient des objectifs plus spécifiques autour de chaque mode. Par cette approche, la marche ne serait pas traitée comme mode de proximité que l'on place en premier axe de travail pour montrer que l'on est dans l'air du temps et que l'on se préoccupe des plus faibles, mais qui est oubliée une fois la page tournée.

ii. Diminuer la place de la voiture

Il y a cependant une faille à cette logique. On considère que plus il y aura de piétons plus il y aura d'usagers de transports en commun et inversement. Or, on a parfois pu observer, notamment en Ile-de-France avec la Carte Orange, que le développement d'un cocktail trop performant pouvait être contre-productif en vidant les rues de ses marcheurs (Offner in AMAR & Co., 2008), diminuant le nombre d'éléments intervenant dans le champ visuel des automobilistes, susceptibles de les encourager à ralentir et augmentant ainsi les flux de circulation. Les modes alternatifs ne sont alors plus complémentaires mais concurrents. Il faut donc trouver les outils pour que les usagers des transports en commun de demain soient prioritairement d'anciens automobilistes et non d'anciens piétons fuyant les rues. Les transports en commun devront encourager les automobilistes à changer de mode, tout en continuant leur action sociale offrant un moyen de transport à ceux qui n'ont d'autre choix.

Nous avons vu qu'il fallait rendre gratifiants les modes alternatifs pour encourager les automobilistes à les utiliser. Cela passera donc par une amélioration de leurs capacités, mais peut-être aussi par une diminution relative de l'avantage de la voiture par rapport aux autres modes. Non pas baisser le potentiel de la voiture, ça irait à l'encontre de la volonté de lier les territoires, mais de le rapprocher de celui des autres modes. Il faudra alors sûrement en passer pas une forme

de pénalisation de la voiture, pour parvenir à un cocktail écomobile équilibré à court ou moyen terme.

Les actions autour du stationnement sont souvent mises en œuvre dans ce but. Diminuer le nombre de places rend l'usage de la voiture plus difficile : sans stationnement, la voiture ne sert à rien. On peut juste se déplacer, pas s'arrêter et faire ce pourquoi on s'est déplacé. On doit alors repenser l'espace public mais aussi le parc privé. Le plus intéressant est probablement de travailler sur les stationnements proposés sur les lieux de travail. On sait en effet que dans 90 % des cas, on utilise la voiture quand une place de stationnement y est disponible. Mais cette méthode présente au moins deux inconvénients : il peut alors être difficile de stationner également pour les résidents qui risquent à terme de fuir, si l'on ne prévoit pas de places réservées. D'autre part, elle stimule le stationnement sauvage. Une autre stratégie est de jouer sur les prix. Ce qui est efficace dans une moindre mesure, puisqu'on déplace les problèmes en dehors des zones payantes. De plus, les moins aisés sont les premiers touchés, et les premiers à devoir basculer par compensation sur un autre mode[47]. En ne participant plus à la demande de stationnement, ils facilitent la vie de ceux qui ont les moyens de continuer à payer. Mais, ces politiques sont rarement poussées jusqu'au bout de leur logique par peur de « représailles » électorales. Le cas de Nantes Métropole est bien significatif de ce constat. Au printemps, en élargissant le périmètre de stationnement payant, il a été décidé de fusionner toutes les zones de stationnement résident en une seule. Les Nantais ont depuis un tarif résident dans toutes les rues. Pas de quoi inciter véritablement à se passer de la voiture.

Le système des péages urbains est un autre outil. Mais comme pour le stationnement payant, on a tendance à rendre la situation plus facile pour les seuls automobilistes capables de payer pour circuler. Ceux pour qui le temps et/ou le confort valent plus que l'argent. Théoriquement, les bénéfices doivent être investis dans les transports en commun, mais ils sont en réaction plus remplis. Aussi le système se mord la queue quand le nombre de financeurs devient nettement inférieur à celui des usagers de transports en commun. Il n'y a plus assez de revenus pour équilibrer le système. C'est ce que montre le système des bonus/malus écologiques sur les véhicules neufs.

Enfin, on peut imaginer de créer des taxes, directes ou induites, pour réduire plus encore l'intérêt financier de l'automobile. En augmentant la TIPP, en diminuant les déductions fiscales sur les frais de déplacements motorisés, en imposant l'attribution d'une place de stationnement sur le lieu de travail comme un avantage en nature, en rendant payant l'ensemble des stationnements y compris ceux des centres commerciaux, des stades, des multiplexes, en taxant les entreprises en fonction de leur localisation et des flux qu'elles génèrent... (PREDIT, 1999 et WIEL, 2002). Cependant cela dépasse généralement les capacités des seuls documents d'urbanisme. Mais une fois de plus, utiliser le levier financier crée potentiellement de graves disparités. Entre ceux qui, ne pouvant plus payer, vont effectivement devoir modifier leurs modes de vie, et ceux pour qui payer n'est pas un problème et qui pourront jouir plus aisément des leurs. Entre ceux qui vont continuer en voiture et ceux qui utiliseront le cocktail écomobile par défaut.[48].

[47] Il n'est cependant pas exclu de développer une offre tarifaire adaptable, notamment en fonction des ressources.

[48] On estime déjà que ce sont 50 % des ménages les plus modestes (moins de 11 540 € annuels) et 4 % des plus riches (plus de 31 000) qui n'ont pas de voiture. (DGUHC, 2007).

Agir sur le facteur financier ne semble donc pas être la solution magique. On peut alors penser à la place que l'on donne physiquement à la voiture. Si les couloirs de bus ont pour effet de conforter la spécialisation de la voirie, ça a aussi pour effet de diminuer la place de la voiture dans la rue. Dans le même ordre d'idée, le PDU de Bordeaux limite à 50 % maximum l'espace de la voiture (stationnement compris) dans l'espace public. On fabrique alors potentiellement des embouteillages (qui bien souvent disparaîtront avec le temps) censés rendre l'usage de la voiture moins intéressant. Mais est-ce vraiment le rôle des « métiers du territoire » d'organiser la congestion de la ville ?

iii. Une bonne politique cyclable pour une bonne politique piétonne

Le piéton étant le plus malléable, qui plus est, en bout de chaîne, il souffre en quelque sorte de la défaillance des politiques pour les autres modes. Les PDU vont devoir donner une place aux cyclistes pour les faire descendre des trottoirs où ils se sont parfois réfugiés. Apeurés par l'attitude des véhicules motorisés, ils préfèrent souvent rouler sur l'espace réservé aux piétons. En leur assurant une plus grande sécurité, les PDU vont pouvoir encourager les cyclistes à rouler sur la chaussée. D'un coup, on « retrouve » la largeur des trottoirs et on les sécurise. Dans le même ordre d'idée, les PDU doivent promouvoir l'installation des accroches vélos (sur la chaussée à la place des quelques places de stationnement par exemple ?) pour éviter de voir des vélos adossés au mobilier urbain et gêner les circulations piétonnes.

iv. « La ville n'est pas un arbre »[49]

Les PDU et leurs transcriptions locales font généralement un travail de hiérarchisation des voies. Celui-ci permet de donner une vocation aux rues en termes de trafic. Mais il a aussi parfois tendance à légitimer que l'on oublie certains modes. Les modes doux n'auront qu'à aller ailleurs. On conforte alors l'image de route et non de rue. La hiérarchisation n'est pas un travail inutile, mais il pourrait être plus intéressant que les PDU la fasse par rapport au rôle que l'on souhaite donner à la rue et non en fonction de ses performances actuelles. (DGUCH & DGMP, 2008). Cela évite de figer les situations et permet de prendre en compte tous les modes. Il est trop souvent admis que les transports en commun n'ont rien à faire sur les voies de desserte, alors même qu'ils y trouveraient leur place. À l'inverse, on se refuse à aménager les voies primaires en faveur des piétons. Et si toutes étaient considérées, avec des vocations spécifiques, comme des rues et non comme des infrastructures faites pour écouler le trafic, cela enrayerait-il la machine ?

La hiérarchisation telle qu'elle est trop souvent appliquée est avant tout un moyen pour répartir entre l'Etat, les collectivités territoriales et les promoteurs, les investissements et l'entretien et non un outil de construction de la ville. Celui qui investit est généralement ensuite le gestionnaire et donc celui qui décide de qui il y autorisera. Les Conseils généraux construisent un réseau pour lier rapidement les territoires et permettre la dispersion des populations sur l'ensemble de leur territoire, sous le couvert d'une approche égalitariste républicaine (« tout le monde à moins de 10 min d'un grand axe » pour le Conseil général d'Ille-et-Vilaine). Ils n'ont alors que faire de voir des bus (hormis de leur propre réseau), des piétons ou des cyclistes venir circuler sur leurs axes et

[49] Expression utilisée par l'architecte mathématicien Christopher Alexander

ralentir la circulation. Ces mêmes Conseils généraux qui limitent les intersections sur leurs axes pour permettre des circulations rapides et aisées. Or ces croisements sont souvent indispensables pour mailler la ville.

La ville n'a donc pas vocation à être un arbre comme elle l'est encore trop souvent. La ville n'a pas un tronc qui absorbe le trafic, des branches qui le répartissent et des tiges qui donnent accès aux feuilles que sont les logements. La ville doit être un réseau. Les documents de programmation doivent prendre en compte ce point pour concevoir leurs plans de circulation et les rendre moins fonctionnalistes et plus maillés. Mais face à la bonne volonté des PDU se trouve l'éternelle lutte de pouvoirs et de compétences.

v. La lenteur, la grande oubliée

Vitesse et modernité sont encore associées dans les esprits. Prôner la lenteur c'est risquer de se faire targuer de décroissant, de partisan du territoire monocentré. Or nous avons vu, et nous verrons plus loin, les avantages de la lenteur. Mais les documents d'urbanisme sont encore bien trop peu nombreux à l'afficher clairement et à en faire l'un de leurs chevaux de bataille. À voir ce que proposera le SCoT grenoblois suite à la réflexion sur le chrono-aménagement. La gestion de la vitesse est pourtant l'une des clés de la réussite de la ville favorable aux pratiques piétonnes. Sans celle-ci, contenir la progression de l'automobile et développer le cocktail écomobile paraissent illusoires. (WIEL, 2002).

vi. Dessiner la ville du piéton

Dans la constitution de ce cocktail, pour explorer les questions à leurs bases, les PDU peuvent travailler spécifiquement pour le piéton, et constituer ce qui est parfois appelé un Schéma directeur piéton. Pour mettre en place une stratégie, on y prend en compte l'ensemble des éléments qui peuvent affecter le piéton : le confort, l'efficacité (longueur des trajets, temps d'attente aux carrefours…), les points centripètes et centrifuges. On y définit des priorités en fonction des besoins, de la dangerosité de certains aménagements… (GOLIAS, 2007). Le schéma corrige les erreurs sur l'existant et prévoit les aménagements des projets futurs, pour obtenir à terme un véritable réseau piéton, planifié et ramifié, partant et donnant accès à chaque lieu du territoire. (LE GAL, 2000). Des bonnes paroles, on passe à des objectifs spécialisés.

Quelles conclusions à la planification de la ville à courtes distances et la programmation d'un cocktail écomobile ? La solution sera nécessairement mixte. « La bonne solution sera d'adapter les politiques de mobilité à la spécificité de leur utilité. Ce ne sera ni des investissements tout azimut dans les transports en commun, ni dans la densité accrue également souvent avancée comme la solution miracle mais un dispositif plus complexe qui articule échelle spatiale, nature de mobilité, coût des mobilités, politique foncière, localisation des activités et fiscalité des localisations. » (WIEL, 2007, p106). Mais pour cela il faudra sortir des approches cartésiennes souvent trop réductrices. Il faudrait alors très certainement créer une autorité unique, élue au suffrage universel direct, gestionnaire des transports et de l'urbanisation à l'échelle de l'aire urbaine (au-delà donc du seul PTU et du champ d'action du PDU) pour plus de cohérence et de

lisibilité. Capable aussi bien de gérer les différents modes que d'imposer des emplacements réservés pour créer des raccourcis, aménager une ligne en site propre ou planifier un nouveau quartier. Mais l'actuel fractionnement des compétences et entrelacement des périmètres nous laissent mesurer le chemin qu'il y a à parcourir.

Pour illustrer ces propos sur la ville compacte et multifonctionnelle structurée par un cocktail écomobile, quelques exemples intéressants, qui parfois pourraient êtres poussés plus loin :

- Les SCoT de Montpellier et de Lorient qui présentent des travaux illustrés sur la densité, la mixité et l'accessibilité des formes urbaines existantes et futures.
- Le SCoT de Métropole Savoie qui n'autorise l'ouverture de terrains à l'urbanisation que dans les secteurs situés à moins de 20 min de bus d'un pôle principal.
- Le SCoT de Montpellier subordonne l'ouverture à l'urbanisation à la desserte en modes doux et transports en commun.
- Le SCoT du Territoire de Belfort qui hiérarchise ses pôles de développement en fonction de leur desserte en transports en commun, c'est-à-dire en fonction du rôle qu'ils pourraient jouer et non de celui qu'ils ont actuellement.
- Le SCoT de Marennes-Oléron qui impose dans le DOG à toutes les opérations de plus de 10 logements de se raccorder au maillage de cheminements existants ou prévus.
- Le PLU de la Communauté urbaine de Lille Métropole qui a développé le concept des « Divat ». Les disques de valorisation des transports en commun couvrent une zone de 500 m de rayon centrés sur des stations de métro ou de tramway ou des gares et permettent de fixer des règles de stationnement et de constructibilité.

Projet de village et schéma d'aménagement de la zone AU du village. Plans masse standard et quartier intégré (source : SCoT du Pays de Lorient)

Figure 7 : Schémas de principes d'aménagements dans le SCoT du Pays de Lorient (DGUCH, DGMP, 2008)

Qualifier les entrées de ville, de bourg et de territoire. Exemple et contre-exemple d'intégration paysagère de zones d'activités situées en entrée de ville (source : SCoT du Pays de Lorient)

- Orléans qui a réhabilité d'anciennes venelles pour créer des raccourcis. (LE GAL, 2000).
- À Lyon où les traboules, ces passages permettant de traverser les grands ilots, font partie de l'identité de la ville. Ailleurs, on peut chercher à nouer des accords avec les propriétaires pour qu'ils ouvrent au moins une partie du temps leurs voies privées à la circulation.

Figure 8 : Ruelle aux Chapeliers à Rennes. Un raccourci fermé la nuit pour assurer le calme au voisinage.

- À l'étranger, le système ABC aux Pays-Bas qui localise les entreprises sur le territoire en fonction de leurs activités. Celles accueillant du public sont en cœur de ville, celles qui nécessitent la connexion avec le réseau national sont hors des villes. On limite alors le besoin de circuler en voiture pour aller travailler, consommer… Au Maryland, une prime de $3000 est attribuée aux ménages qui s'installent à proximité de leur lieu de travail. (DEMERS, 2008).

Zoom sur l'agglomération rennaise

À titre d'exemple, nous pouvons nous pencher sur les documents cadres de l'action en matière de transport dans l'agglomération rennaise. Quelles orientations, quelles recommandations en faveur de la planification de la « ville à courtes distances » et de la programmation du « cocktail écomobile » ?

<u>SCoT du Pays de Rennes (approuvé le 18 décembre 2007) :</u>
Le SCoT découle d'un diagnostic résumé sous l'expression de « la ville archipel ». Une alternance entre espaces agricoles et urbains constitués d'une constellation de villes périphériques de tailles variables, mais plutôt petites, autour d'une ville dense. Cette ville archipel participe à l'identité du territoire. Le SCoT va alors devoir s'attacher à développer les territoires en veillant à conserver cette organisation territoriale, qui est réaffirmée dans chaque document d'urbanisme depuis les années 70.

Pour y parvenir, le projet du Pays est articulé autour de l'idée de « ville des proximités ». À partir d'une logique urbaine multipolaire, il prévoit un développement homogène et cohérent des équipements, commerces (avec des limitations particulières pour ce qui est de l'offre alimentaire en grandes surfaces) et des nouveaux habitants à l'échelle de ce qui est appelé les réseaux de communes. Chacun de ceux-ci est organisé autour de pôles, une ou deux communes plus importantes.

Les pôles doivent être reliés par transports en commun avec le centre de l'agglomération. Au

sein et entre les communes, on prévoit un réseau de modes doux. Les nouvelles infrastructures en faveur de l'automobile doivent être limitées. Dans la mesure du possible, il faut travailler sur l'existant.

Pour construire une ville suffisamment compacte, chaque territoire se voit imposer une densité minimale à atteindre (45 lgt/ha en cœur de métropole et 25 en couronne d'agglomération) qui est majorée à proximité des pôles d'échanges dits « structurants » (60 lgt/ha en cœur de métropole, 45 en couronne d'agglomération et 25 en couronne métropolitaine).

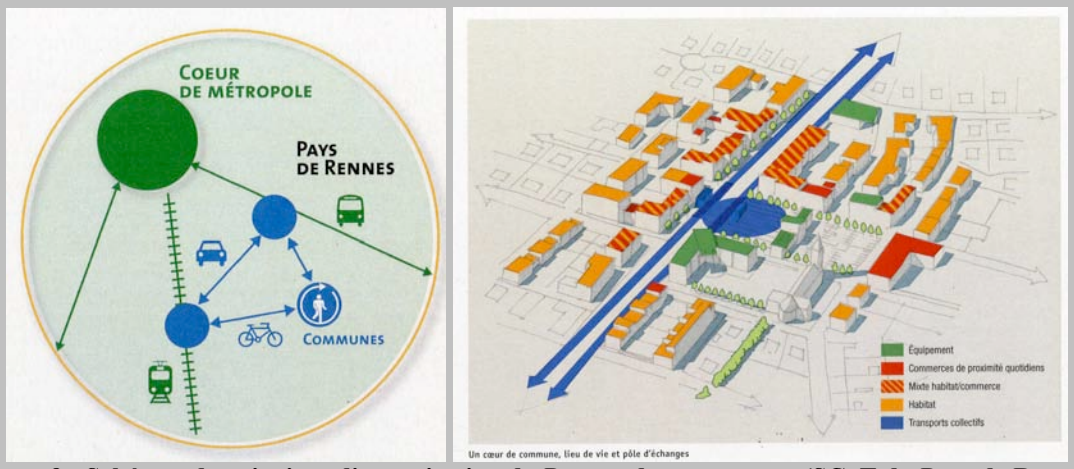


Figure 9 : Schémas de principes d'organisation du Pays et des communes (SCoT du Pays de Rennes)

<u>PDU de Rennes Métropole (approuvé le 5 juillet 2007) :</u>

Le PDU répond à la demande de « ville des proximités » ainsi qu'à l'enjeu général de réduction de la voiture et de ses effets négatifs en reprenant les grandes orientations du SCoT :

- Permettre et encourager la multimodalité notamment en rédigeant des plans communaux de déplacements pour une approche locale des enjeux de la « ville des proximités ».
- Un travail important doit être mené par les communes sur leurs cheminements afin de développer des itinéraires fonctionnels en plus de ceux de loisirs existants. Les communes sont encouragées à créer ou développer leurs « espaces piétons » pour renforcer leurs centralités.
- L'offre de transports en commun doit être renforcée, notamment autour de lignes majeures et d'axes prioritaires.
- Réduire les usages de modes individuels, en imposant des normes de stationnements dans les espaces les mieux desservis en transports en commun et en développant le covoiturage, l'autopartage et l'offre de taxis.
- Hiérarchiser des infrastructures routières en trois catégories donnant une place à tous les modes.
- Informer et sensibiliser les décideurs et populations sur les effets observés et les offres disponibles.

<u>Plan communal de déplacements de Chartres-de-Bretagne (2008) :</u>

Les PCD sont les « micro-PDU » réalisés par Rennes Métropole sur les communes désireuses en parallèle d'une révision, modification de PLU, notamment. La synthèse de celui de Chartres-de-Bretagne, première publiée, fait office d'exemple.

Le PCD dresse un diagnostic assez large pour ensuite faire des préconisations en termes d'aménagement d'espaces publics, de cheminements, de voies cyclables, de dessertes de bus, de sécurité, de réseaux d'équipements…

PLU de Chartres-de-Bretagne (2009) :

Le PLU utilise les jalons posés par le PCD et apporte des compléments. Il note que les efforts doivent êtres portés sur l'amélioration et la création de nouveaux cheminements mais également de trottoirs pour redonner à la rue une fonction d'espace public et non de simple route. Un travail particulier doit être mené pour connecter les réseaux aux équipements. Il est aussi projeté de hiérarchiser les voies pour donner une plus large place aux modes doux.

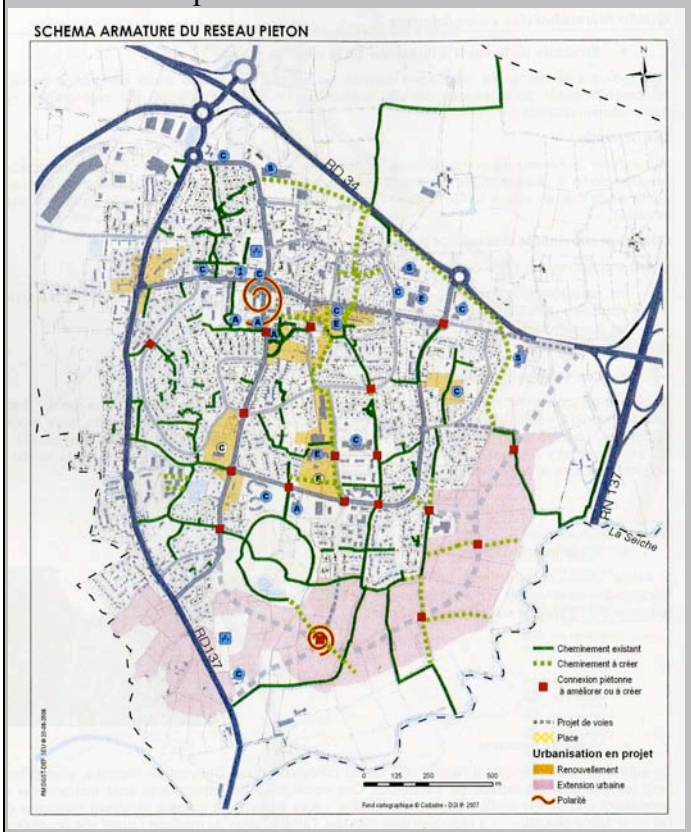


Figure 10 : Extrait du PLU de Chartres-de-Bretagne

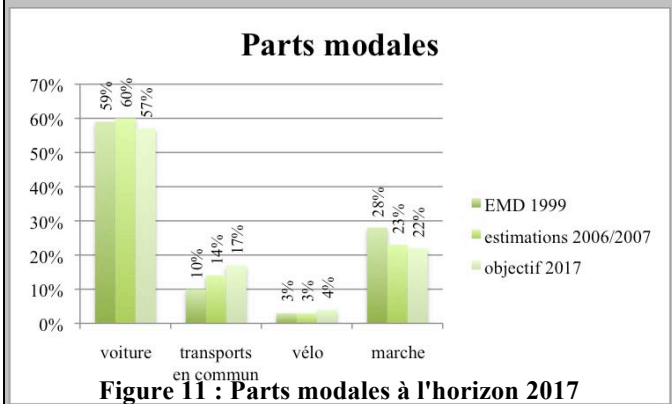


Figure 11 : Parts modales à l'horizon 2017 (d'après le PDU de Rennes Métropole 2007-2017)

Quelques éléments de critiques :

- La « ville des proximités » trouve ses limites dans une offre d'emplois et d'équipements encore très concentrée sur le cœur de métropole.
- Le PLH (adopté en 2006) prévoit le développement de l'habitat sur l'ensemble du territoire dans le but de maintenir à long terme l'identité multipolaire du territoire. Dès lors, le PDU propose des solutions apparentées à une politique de rattrapage.
- Les effets négatifs de la vitesse sont affichés dans le PDU, mais aucune action n'est proposée pour la limiter, mis à part le travail sur l'existant pour les infrastructures routières. Le SCoT prévoit pourtant de la moduler en cœur de métropole et dans les traversées de communes.
- Le SCoT et le PDU entendent promouvoir les modes doux. Or, si l'objectif à 2017 est une baisse de part modale de trois points par rapport aux estimations de 2006/2007 pour l'automobile, pour atteindre 57 %, les objectifs en

termes de modes doux sont très peu ambitieux. Ou, au contraire, très raisonnables ? Le vélo ne gagnerait qu'un point (à 4 %) et la marche en perdrait un (soit six par rapport à l'EMD 1999). Pourtant, le diagnostic laissait apparaître des marges de progression potentielles. Est-ce là une façon de ne pas paraître trop idéaliste en termes de diminution de la voiture tout en objectivant une hausse de trois points pour les transports en commun pour justifier les lourds investissements ? Comment alors encourager des politiques ambitieuses en faveur des modes doux si l'objectif est seulement de contenir l'hémorragie ? À noter tout de même que l'on parle en parts modales et non en nombre de déplacements.

- Le PCD propose de créer des cheminements dans la zone d'extension urbaine mais très peu dans le tissu existant, à proximité des équipements et commerces. Aussi, il propose à la commune un modèle d'aménagement systématique de la rue laissant peu de place à l'espace partagé, avec notamment la programmation de rues réservées aux bus.
- Le PLU propose de hiérarchiser les voies, en fonction de ce qu'elles sont et non en fonction de ce que l'on veut en faire. Donnera-t-il plus de place au piéton par ce biais ?

3. Servir le piéton pour lui donner envie d'être

Nous l'avons compris, conforter le piéton, lui offrir confort et qualité est le chemin le plus désirable pour construire la ville favorable aux pratiques piétonnes. Mais il lui faut aussi connaître les outils à sa disposition et les avantages à être piéton. Le piéton n'étant pas encore au cœur des intérêts des entreprises, ce sera souvent au secteur public de mener ces actions.

i. Le piéton augmenté…[50]

Nous le verrons par la suite, il est important de sensibiliser les populations pour les encourager à devenir piétons. Mais aussi rationnelles que soient les informations, on n'acceptera d'être piéton que si l'on obtient un niveau de confort comparable à celui de la voiture et des autres modes. Il faut donc leur offrir une valeur ajoutée. Nous avons esquissé des éléments permettant d'expliquer pourquoi les Urbains n'aiment pas marcher et ce qu'ils attendent. Alors, allons-y, apportons-leur ce qu'ils désirent, tout en veillant à ne pas dégrader les conditions des autres usagers.

Les séances de shopping se limitent souvent à l'achat de biens légers que l'on va pouvoir transporter aisément dans un sac. Les autres types de commerces ont généralement délaissé les espaces denses pour rejoindre les périphéries et leur bonne accessibilité automobile. Mais c'est se priver d'une importante clientèle potentielle. Pour y remédier, les supérettes qui ont une clientèle de proximité, souvent âgée, ont généralement pris conscience des difficultés à transporter les achats les plus lourds. Nombreuses sont celles qui proposent un service de livraison à domicile. À Montrouge, c'est la commune qui organise ce service pour les commerces du centre. À Nanterre, il est pris en charge par l'association des commerçants. Le piéton peut alors librement choisir ses

[50] D'après l'idée « d'augmenter le piéton » émise par Véronique Michaud et Georges Amar (Amar et Michaud in AMAR & Co., 2008).

produits sans se charger et se les faire livrer plus tard chez lui ou dans un point de livraison[51]. (LE GAL, 2000 & CHARMES, 2003). Ce modèle est transposable à presque tous les types de produits si l'on configure les boutiques sous forme de *show-room*, avec un stock entreposé hors des secteurs difficiles d'accès, d'où partent les véhicules de livraison.

Mais en marchant, le piéton se fatigue. Penser par exemple aux personnes âgées, aux femmes enceintes qui ont besoin de faire des pauses. Des bancs existent, mais sont parfois assez difficilement repérables. On pourrait alors imaginer des stations piétonnes facilement identifiables dans l'espace. On reprendrait en quelque sorte le modèle des vélos en libre-service. À chaque coin de rue, on sait que l'on va trouver une borne que l'on reconnaitra par un design spécifique. Mais on peut aussi penser faire avec les bancs existants en les rendant plus visibles ou en travaillant avec les cafetiers par exemple pour faire de leur terrasse une station piétonne. Une carte pourrait alors être distribuée où toutes les stations piétonnes sont indiquées. Et pourquoi ne pas les référencer ? Les noter comme les bons hôtels et restaurants ? Vue, ambiance, confort des assises, services complémentaires… Ces lieux pourraient également être des points d'information sur le quartier, l'offre culturelle, les possibilités d'intermodalité, les risques d'intempéries, les parcours les plus intéressants, les plus accessibles aux PMR, les temps de parcours, les toilettes publiques les plus proches… (DANSART & co, 2008 & Amar et Michaud in AMAR & Co., 2008).

Dans les transports en commun, la marche apparaît souvent comme une contrainte[52] : traverser une rue, parcourir des couloirs, monter des escaliers… Une fois de plus, il faut donner au piéton le confort qui lui manque. Animer les couloirs, les stations. La RATP dans une mission prospective imaginait de scénariser les stations (un univers de jungle, un salon, une ambiance plage) et les couloirs (un sol qui réagit au pas, des tapis roulants), de proposer des correspondances passant par la ville et non les souterrains. Des détails qui changent la perception du déplacement. (GOLIAS, 2007 ; DANSART & co, 2008 et MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). Et en diminue la durée perçue.

On peut aussi penser à « augmenter » le piéton en l'équipant. En lui donnant des équipements, des « *walkers friendly* » pour lui faciliter la marche : chaussures, rollers, trottinettes, échasses à ressorts, Segway, vêtements adaptés aux intempéries, parapluies, téléphones portables, GPS, cartes, MP3, sacs, Caddies, ceintures bananes, mais aussi des casiers et vestiaires sur son lieu de travail… (Amar et Michaud in AMAR & Co., 2008). En les relookant, les optimisant on faciliterait ses déplacements en lui offrant une « suite servicielle du domicile à la destination ». (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008).

Mais le piéton manque toujours de reconnaissance. Les accessoires sont peut-être une partie de la clé pour la lui donner. « [Les accessoires] contribuent véritablement à l'émergence de leur utilisateur en tant qu'acteur urbain à part entière ». Il faut en quelque sorte le doter « d'un "véhicule identitaire" qui soit aussi solide, psychologiquement parlant, que les autres véhicules auxquels il sera confronté dans le trafic urbain ». Il pourra alors lutter à armes égales et ne plus systématiquement être prêt à céder du terrain ou à être enfermé par un couloir ou des barrières.

[51] Voir les différents types d'espaces de logistique urbaine.

[52] Sur les sites Internet des opérateurs de transports urbains, quand on calcule des itinéraires, on peut souvent choisir parmi plusieurs préférences « le moins de marche possible ».

On lui procurera alors « individuellement et collectivement de l'intelligence, de la capacité à se dérouter et à dérouter les modèles et représentations traditionnelles. » (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p45).

Certains sont cependant beaucoup plus réservés sur ce besoin d'équiper le piéton. « Qu'on ne l'encadre pas trop, qu'on ne l'équipe pas d'innombrables prothèses technologiques censées améliorer son rythme, baliser sa route, optimiser sa force. Non, le marcheur éprouve la ville à la mesure de son corps. » (Th.P. in AMAR & Co., 2008, p42). « Jusqu'alors synonyme de liberté et d'anonymat, de découverte et de rencontre, la marche revue et corrigée à l'aune de la normalisation technique et du contrôle social risque d'engendrer des piétons… enchaînés ». (Offner in AMAR & Co., 2008, p43).

ii. …Informé et sensibilisé

Nous connaissons l'adage : « un homme averti en vaut deux ». Prenons-le pour vrai et appliquons-le au piéton : informer pour démultiplier le nombre de piétons dans nos rues. L'information et la sensibilisation ne peuvent venir qu'en complément de toutes les autres actions, mais elles se révèlent indispensables et fructueuses si elles sont bien abordées. Abordées ensemble, car indissociables.

Le problème est qu'aujourd'hui l'information et la sensibilisation relèvent encore bien trop souvent de la morale. Dans un document datant de 1993, intitulé « La Charte Nantaise de l'écolier dans la ville », on lit : « Ne fais pas le fou sur le trottoir : la rue n'est pas une cour de récré. » (LE GAL, 2000). Le ton injonctif est compréhensible car on se place en tant que professeur donnant la bonne parole à son élève. Mais le document de la Ville de Bordeaux titré « Code de la rue. Tout le monde a sa place. » (2007) est beaucoup plus choquant. Nous verrons par la suite en quoi il est loin de l'idée du Code de la rue dont il prétend s'inspirer (il aurait pu se sous-titrer pour plus d'exactitude « Tout le monde *à* sa place ») mais c'est surtout le ton qu'il emploie qui dérange le plus. À destination du grand public, la première personne du singulier au présent de l'indicatif est employée tout au long du document : « Je marche sur les trottoirs ; j'emprunte les passages piétons… ». (VILLE DE BORDEAUX, 2007). Or ce n'est pas par la morale que l'on réussira à convaincre les gens. Bien au contraire, on cherche souvent à la contourner ! Qui, à part peut-être les sportifs, veille scrupuleusement à manger les cinq fruits et légumes et à faire les trente minutes d'activité recommandés au quotidien, alors que les deux ne sont pas très difficiles à atteindre ? Quel est l'effet des inscriptions « fumer tue » ? La culpabilisation que l'on essaye de nous faire porter ne cache-t-elle pas l'inefficacité des campagnes de communication ?

L'information toute rationnelle qu'elle soit n'a d'effets que si on perçoit que l'on y gagne. Vincent Kaufmann estime même que les choix modaux ne sont pas dictés par des motivations rationnelles espérées mais pas un ensemble de facteurs liés à d'autres logiques (COMPAGNON & Co., 2001). La pollution du milieu par nos modèles de développement est un constat aujourd'hui bien accepté, mais d'autres plus fins comme le lien entre vitesse et étalement urbain, vitesse et fluidité ou marche et santé sont beaucoup moins partagés. Informer par des données brutes telles que « un véhicule parcourant 15 000 km aura rejeté 2,5 fois son poids de CO_2 et 40 kg d'autres polluants. » (DGUHC, 2007) ne peut être suivi d'effets que si on apporte des données

plus concrètes. Il faut une fois de plus donner de la valeur ajoutée pour donner à comparer et informer pour étayer les propos.

C'est dans cette logique que sont engagés les Pédibus. Les plus convaincus y verront un gain de sécurité aux abords des écoles et un geste éco-citoyen quand d'autres y trouveront une solution pour ne plus avoir à emmener tous les matins l'enfant à l'école en faisant un détour. Mais au final c'est tout le monde qui y gagne. On apprend aux enfants à circuler à pied dans leur ville et à ne pas être dépendants de l'automobile. On favorise ainsi leur autonomie et on lutte contre la sédentarité. Le potentiel de développement de ce système est important. On considère en effet que deux tiers des enfants vont à l'école en voiture alors que 90 % habitent à moins d'un kilomètre. Aller-retour, ce sont deux kilomètres qui sont parcourus, soient environ les trente minutes d'activité quotidiennes recommandées. Une activité matinale qui rend l'enfant mieux réveillé et plus concentré. Et les effets en termes de pollution et de rejets suivent. Pour appuyer un peu plus en faveur des Pédibus, ils permettent d'encourager l'implication et les liens sociaux faisant participer les parents à la vie de l'école. (MICHAUD & SEGRESTIN, 2008). De quoi, peut-être, avoir moins peur des étranges voisins qui se révèlent être les gentils parents des amis de nos enfants.

Dans le même ordre d'idée, organisons fêtes, campagnes de communication où le piéton a, même si ce n'est que ponctuellement, une valeur ajoutée (rue libérée des voitures, concerts…) mais en profite pour découvrir sa propre ville avec un autre regard. De quoi, à force de répétitions, l'encourager peut-être à s'essayer plus souvent à la marche. Mais l'effet non désiré pourrait être que la population se satisfasse de cet événement pour leurs pratiques piétonnes.

4. Code de la rue : du partage de l'espace à l'espace partagé

Parmi tous les outils déjà évoqués l'un deux fait cruellement défaut à la France : un code de la rue. Au contraire de nos voisins Belges, qui s'en sont dotés en 2004, nous n'avons que le Code de la route pour règlementer les circulations en milieu urbain. Dès lors, les axes de circulation sont avant tout des routes.

Le Code de la route envisage la marche comme fragile et gênante pour les autres modes. Elle doit être canalisée, protégée. C'est sur cette base que la Ville de Bordeaux a rédigé son document, bien qu'il soit nommé « Code de la rue ». Il y est fait référence à différents modes, de la marche à l'automobile et passant par les deux roues et les rollers, mais il apparait que chacun doit veiller à bien rester dans son espace pour ne pas gêner les autres.

C'est le Code de la route qui est enseigné dans les auto-écoles. Un Code où le piéton doit être engagé sur la chaussée pour qu'on lui laisse la priorité. Un peu trop de courtoisie, un défaut d'accélération en sortie de rond-point ou une vitesse trop basse[53] le jour du permis et c'est l'échec assuré. On n'enseigne pas une pratique de la rue mais de la route, même en milieu urbain.

[53] Dans bien des cas, la vitesse maximum autorisée est considérée comme la vitesse à laquelle on doit circuler sous peine de rater son permis (« il manque de confiance le jeunot ! ») ou de se faire klaxonner.

Le Code de la rue envisage différemment les relations entre les modes en milieu urbain. Les usagers ne doivent pas se gêner, ni se mettre en danger, mais le Code de la rue impose un principe général de prudence, surtout du plus fort vis-à-vis du plus faible. Le plus fort ne doit pas mettre en danger les plus vulnérables. La rue est envisagée comme lieu de rencontre, de partage et respect mutuel et non comme un lieu uniquement voué à la circulation. Le Code de la rue vise donc « à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux usagers doux » en imposant de nouveaux comportements. (ISBR, 200X, p3). En somme, donner une place aux modes alternatifs dans la rue verrouillée par les circulations automobiles.

La France a fait un premier pas vers ce nouvel outil, cette nouvelle façon d'envisager l'espace rue. Le décret du 30 juillet 2008 introduit dans le Code de la route le concept de « zone de rencontre » où la priorité est donnée au plus faible. Mais nous verrons plus loin dans quelles mesures ce nouvel instrument est encore largement insuffisant et peu audacieux.

Des villes comme Bordeaux, Dunkerque ou Lyon ont édité des chartes pour, ou prenant en compte, le piéton. Mais à défaut, jusque-là, de véritable outil de cohabitation entre les modes, la volonté va rarement beaucoup plus loin que le fait de l'énoncer. On édicte alors des règles pour que chacun y trouve sa place. Et l'éternel partage de l'espace ne laisse toujours pas la place à l'espace partagé ! (VILLE DE BORDEAUX, 2007 ; DUNKERQUE GRAND LITTORAL, 2002 et LE GRAND LYON, 1999).

5. Aménager l'espace public en conséquence

Enfin pour conclure cette partie sur la conception de la ville favorable aux pratiques piétonnes, un point sur le travail à faire sur l'espace public, à partir d'une remarque : à quoi bon imaginer d'innombrables actions si l'espace public n'est pas adapté, n'est pas praticable ? Pour autant nous l'avons vu, la politique favorable aux pratiques piétonnes ne peut se résumer aux seuls aménagements de l'espace public.

Étant convaincu que chaque cas mérite une attention particulière et une réponse spécifique et non systématique[54], cet écrit n'entend pas entrer dans un catalogue de solutions techniques. Juste de proposer des orientations générales qui viendront éclairer la dernière partie de ce document. Mais nous ne reviendrons pas, sur les aménagements déjà évoqués telles les passerelles ou les traversées d'îlots.

i. Lentement mais sûrement et… rapidement !

Un élément semble cependant devoir être envisagé pour tous les cas : la gestion de la vitesse. Le Corbusier avait fait remarquer que le différentiel de vitesse était trop important entre voitures et piétons pour que les circulations puissent se faire en sécurité. Si sa réponse fut de séparer les

[54] cf. le paragraphe à ce propos.

modes pour permettre à la voiture de circuler rapidement, il semble plus raisonnable, au vu des effets de la vitesse, mais aussi des emprises disponibles, de chercher à diminuer le différentiel. C'est la théorie du *traffic calming*.

Le Programme expérimental « Villes plus sûres, Quartiers sans accidents » lancé par le Ministère de l'Equipement et la Ligue contre la violence routière au milieu des années 80, a popularisé en France cette approche. Le programme permit de faire émerger les bonnes pratiques pour modérer les vitesses et créer de l'urbanité sur les rues dangereuses qui traversent bourgs et villes. Mais nombre de propositions se limitèrent à une approche routière et technique qui sera analysée plus loin. Pour autant le programme permit un certain éloge de la lenteur et l'apparition des zones 30, à partir de 1990, dans le Code de la route.

Modérer, apaiser les circulations urbaines offre plusieurs avantages. La fluidité d'abord. Aussi surprenant que cela puisse paraître, diminuer les vitesses permet d'accroitre la fluidité en faisant passer plus de véhicules par heure sur une même voie[55]. Les vitesses étant moins élevées, les distances de sécurité nécessaires sont plus réduites. Ce principe de fluidité lente se résume par l'expression « aller moins vite, arriver plus rapidement ». Cette approche est radicalement différente de celle qui vise à écouler des flux.

Ensuite, améliorer la sécurité. Rouler moins vite permet d'avoir un champ de vision plus large. Le regard du conducteur se porte moins au loin ce qui lui permet de voir les événements latéraux et d'y être attentif. La faible vitesse lui permet, également, d'augmenter ses capacités d'analyse des informations qu'il reçoit. Nous savons aussi que les distances de freinage sont fonction de la vitesse. Moins on va vite, plus on a de chance de pouvoir éviter un piéton qui traverse, un véhicule qui fait un écart, et moins le choc sera violent. On considère qu'une collision avec un véhicule à 50 km/h équivaut pour un piéton à une chute du troisième étage d'un immeuble. En ramenant la vitesse à 30 km/h, il a deux fois plus de chance de survivre à un choc.

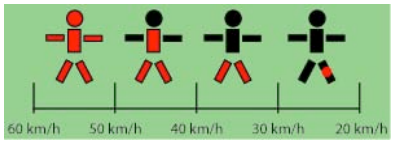


Figure 12 : Effets d'un choc avec un véhicule pour un piéton (d'après l'annexe « Traverser tranquille » du Guide Valtraloc)

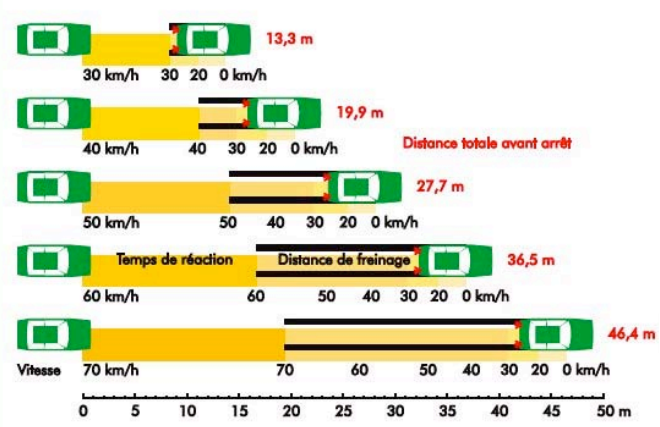


Figure 13 : Distances d'arrêt sur route sèche (Source : lyceepro.free.fr)

[55] En ville, ce raisonnement est vrai jusqu'à 50 km/h. En deçà, un nombre moins important de véhicules pourra passer. La fluidité sera alors obtenue en limitant les phases d'arrêt.

Et enfin, accroitre la qualité des espaces traversés et la qualité de vie des riverains en limitant les phases d'accélération et de freinage très polluantes et intenses d'un point de vue sonore.

Par cette logique de fluidité lente, on peut espérer récupérer d'impressionnantes superficies d'espaces non spécifiquement dévolues à la voiture qui pourront faire l'objet de nouveaux aménagements à destination d'autres modes ou d'autres usages de l'espace public.

Pour aller plus loin, Yan Le Gal propose d' « en finir avec les 2x2 voies [en dessous de 20 000 veh/j] pour lesquelles il est hypocrite de vouloir faire croire que l'on peut s'y doubler à moins de 50 km/h » (LE GAL, 2000, p37) et préconise de limiter à 2x2, les voies supportant une circulation entre 20 et 40 000 veh/j. Cette démarche nous impose cependant de « revoir radicalement nos méthodes. Continuer, par exemple, à vouloir calibrer nos réseaux en transformant tous nos déplacements en équivalent voiture, et pour les seules heures de pointe, conduit à une impasse. Les villes qui continueront dans cette voie seront forcément… routières. On privilégiera alors donc les déplacements de personnes plutôt que les circulations de voitures. » (LE GAL, 2000, p39). Intellectuellement cela demande forcément une grosse gymnastique pour s'en convaincre et un temps pour s'y conformer. « On cherchera d'avantage à relier, clarifier, simplifier, fluidifier, à faire ralentir pour d'avantage de sécurité qu'à écouler des flux. » (LE GAL, 2000, p39). Il appuie ses démonstrations sur le travail qu'il a réalisé à Nantes.

Les voies ayant généralement été aménagées pour permettre des circulations rapides, il va alors falloir aménager les rues pour limiter les vitesses importantes. Avoir systématiquement recours à la boîte à outils de l'aménageur est une solution. D'autres approches sont possibles[56]. Elles seront discutées dans la dernière partie.

ii. Dessiner l'espace public en pensant au piéton

Cette logique ne doit pas nous faire tomber dans les travers du passé où l'on a travaillé l'espace public en ne pensant qu'à un seul mode. Mais dessiner l'espace public en commençant par répondre aux intérêts du piéton a pour finalité d'éviter de l'oublier et de ne lui attribuer que les espaces restants. Dans ce but, Yan Le Gal défend une stratégie d'aménagement qu'il nomme « les quatre couleurs ». Sur les voies où la mixité n'est pas possible, il commence par tracer l'espace qu'il va réserver aux piétons, puis aux cyclistes, aux transports en commun et enfin aux véhicules motorisés individuels. Ainsi les modes qu'il veut promouvoir ont les meilleures trajectoires. De plus, à chaque fois que la couleur d'un de ceux-ci est coupée, il la redessine par dessus pour affirmer que c'est pour celui-ci qu'il faudra aménager en priorité. A l'échelle routière, il substitue celle du piéton en assujettissant les projets routiers aux contraintes du piéton. Cette logique fait partie de la nouvelle boîte à outils qui doit être composée. (LE GAL, 2000).

[56] Sans entrer dans tous les détails des outils mobilisables, je vous invite à aller d'ici quelques temps, sur le site de l'Audiar (www.audiar.org) pour y télécharger l'étude (si elle est un jour publiée) que j'ai réalisée sur les expériences des cantons suisses de Berne et de Fribourg à ce propos.

Figure 14 : Avenue Alsace-Lorraine à Grenoble. Un trottoir large mais encombré.

Sur ces axes où la cohabitation n'est pas possible, il édicte plusieurs recommandations, déjà bien connues et intégrées par les aménageurs comme le raccourcissement des traversées piétonnes en aménageant des îlots centraux, des oreilles de Mickey… S'ils sont bien conçus ils facilitent les traversées et obligent les automobilistes à ralentir. Quelques points sont cependant à ne pas oublier comme des trottoirs suffisamment larges pour permettre de marcher à deux de front et de se croiser. Cette recommandation doit, en principe, être automatiquement respectée, puisque la norme impose des trottoirs d'au moins 1,80 m de large[57]. Mais encore faut-il que cette largeur soit libérée de tout encombrement. Il faut donc penser à organiser l'implantation du mobilier urbain (préférer le mobilier multifonction), des étals des commerces, des terrasses des restaurants… Paris a recours à une règle systématique, celle des trois tiers : les étals ne peuvent occuper plus d'un tiers de l'espace trottoir. Idem pour les alignements d'arbres et le mobilier urbain. Un tiers reste alors théoriquement dévolu aux piétons.

Michel Deronzier à Chambéry fut un des précurseurs en France de l'aménagement de l'espace public en faveur du piéton. En plein dans le partage de l'espace, il inventa un système, toujours en vigueur, pour créer une voie piétonne sur les giratoires.

Il faut cependant toujours avoir à l'esprit que c'est au piéton que l'on s'adresse et qu'il convient d'aménager pour lui, en prenant en compte ses différents visages, dont ceux ayant des attentes toutes particulières[58]. Le réseau doit offrir la possibilité de se déplacer rapidement, de déambuler, de permettre la rencontre, l'arrêt… On ne peut pas prévoir précisément la trajectoire, les envies de tous les piétons. Il faut pour cela des aménagements souples, offrant le plus de liberté possible, faisant faire le moins de détours et occasionnant le moins de pertes de temps. Travailler les continuités est certainement un point primordial.

Il faut aussi savoir ne pas en faire de trop. Apposer des dispositifs lumineux au droit des passages piétons est très discutable, le conducteur pouvant être ébloui au moment où on lui demande la plus grande attention. De même, les trottoirs à niveau offrant une continuité de l'espace et une sensation visuelle de liberté que l'on viendra ensuite contrarier par des potelet pour limiter l'invasion de la voiture. Enfin, ne pas chercher à faire trop compliqué. Les aménagements les plus simples sont

Figure 15 : Place Renaudel à Bordeaux. Une chicane à piéton. N'est-ce pas un peu trop ?

[57] Largeur nécessaire au croisement de fauteuils, abaissable à 1,40 m si les deux côtés sont libres de tout obstacle.

[58] Nous entendons par là les enfants qui sont petits et qui ont des capacités de perception et de cognitions différentes des adultes, mais aussi toutes les personnes à mobilité réduite au-delà des seuls usagers de fauteuils roulants ou aveugles.

peu coûteux, ne sont pas la cible de toutes les critiques et sont en général mieux respectés.

Là où l'on continuera d'organiser les priorités avec des feux tricolores, pourquoi ne pas envisager de créer une phase piétonne où tous les feux régulant les véhicules motorisés seront au rouge. Les piétons pourraient alors traverser en diagonale ; ou placer le feu piéton de telle sorte que les automobilistes ne le voient pas et évitent de « voler » le passage au vert, dès que le feu piéton passe au rouge ; ou les équiper de détecteurs en amont pour que le feu soit vert dès que le piéton se poste au niveau du passage ; ou encore placer des compteurs égrenant les secondes restantes avant l'inversion des couleurs pour inciter chacun à patienter. Plus simplement, veiller à ce que le temps de vert pour les piétons soit suffisant, afin que les plus lents aient le temps de terminer leur traversée avant que les voitures ne passent.

Nous verrons par la suite les possibilités de faire cohabiter tous les modes sur une même voie de circulation. Dans cette situation, on gagnerait a minima la largeur des trottoirs. Que faire de ces espaces ? Les destiner à d'autres fonctions de l'espace public que la circulation ? Recréer des fonctions transversales dans la rue, On pourrait aussi penser à végétaliser ces anciens trottoirs. On retrouve parfois ce type d'aménagement dans des voies supportant des trafics infimes. Peut-être pourrait-il est employé sur des axes plus fréquentés. On répond ainsi à la demande de nature et on préserve l'espace tampon et technique nécessaire entre l'habitat et les voies de circulation. Mais aménager des espaces verts coûte cher en entretien à la collectivité. On peut alors imaginer, comme c'est souvent le cas aux Pays-Bas, que les plantations et leur entretien relèvent de la responsabilité des habitants. Ceux qui le désirent auraient alors un petit jardin devant chez eux, à la place d'une morne bande d'enrobé.

Figure 16 : Rue du Verger à Rennes. Imagination de trottoirs végétalisés.

Pour que les aménagements prennent la forme voulue, certaines communes ont recours à des règles dans leur PLU. D'autres édictent des chartres, de référentiel d'aménagement d'espace public.

Ces aménagements ne demanderont pas nécessairement à mettre en branle toute la ville pour être en conformité avec la politique énoncée. Il ne sera pas nécessaire de revoir chaque morceau de chaussée, chaque centimètre de trottoirs au prix d'investissements démesurés ou de créer de nouveaux aménagements. Une politique progressive mais menée avec obstination devrait suffire pour redessiner petit à petit des aménagements favorables aux piétons en pensant à aménager les rues sans trottoirs avant la création de cheminements déconnectés. Deux stratégies pourront être

envisagées : celle de l'itinéraire où l'on traite un parcours semblant intéressant ou celle du « jeu de go » où chaque nouvel aménagement est un pas en avant. (COMPAGNON & Co., 2001).

Illustration d'une politique piétonne globale : le plan piéton de Genève

Souvent pris en exemple, ce cas mérite pourtant d'être ici développé pour mettre en perspectives ce qui a été développé dans cette seconde partie.

La municipalité de Genève a lancé depuis 1995 une grande politique visant à donner de la cohérence et de la visibilité aux actions municipales en faveur des piétons et rendre aux piétons leurs lettres de noblesses. Trois objectifs ont été énoncés : sécurité, continuité, embellissement. Primé à trois reprises au niveau national et copié un peu partout en Europe ce plan a réussi à se faire adopter par la population qui le porte, malgré une ville où la voiture occupe une large place.

Le programme vise à aborder cinq volets :

- Encourager la promenade,
- Valoriser les lieux, des places dans chaque quartier,
- Faciliter les mouvements des piétons,
- Eliminer les obstacles,
- Modérer les trafics à l'échelle des quartiers (50 % de la ville est aujourd'hui en zone 30 avec des projets d'extension auxquels on peut ajouter les zones de rencontre).

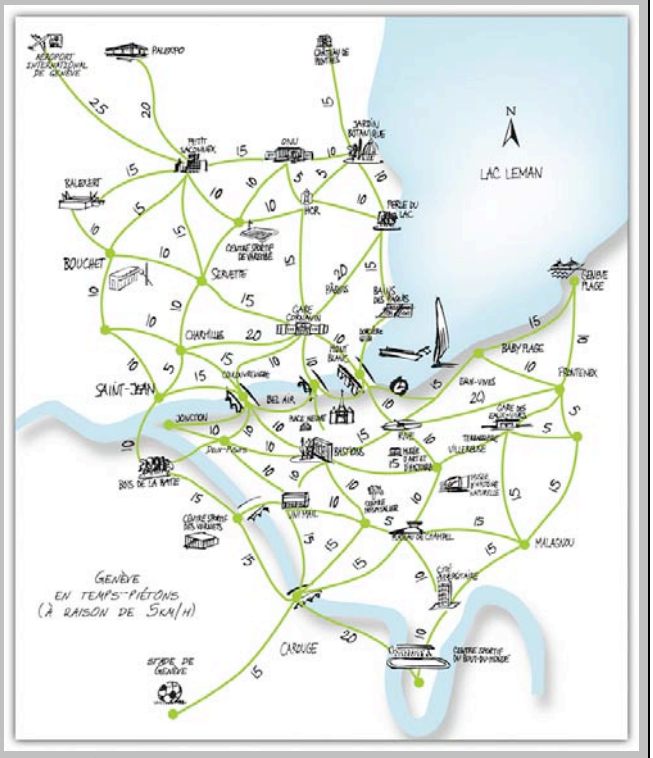


Figure 17 : Temps de parcours à raison d'une vitesse de 5 km/h (Source : ville-ge.ch)

La mise en action a été progressive, avec un leitmotiv tout au long de la procédure : la communication. 75 000 CHF/an ont été investis pour, dès le début, susciter l'intérêt de la population. Des actions de séduction plus que de moralisation.

1. Sensibilisation sur les distances que l'on parcourt en 10 min et développement d'un courant de sympathie pour la marche grâce à un logo que l'on retrouve sur tout le matériel de communication et près de chaque aménagement. Un plan de la ville indiquant les temps de parcours entre les principaux lieux a été affiché.
2. Donner goût à la marche par des parcours qui font redécouvrir la ville. Chaque année entre 1996 et 2005, un nouveau parcours a été créé autour d'un thème. Les inaugurations ont permis de stimuler la campagne.
3. Enfin en dernier lieu des aménagements permettant d'améliorer concrètement les conditions de déplacements.

Rien de très spectaculaire, mais toujours la volonté de travailler dans un réseau, de mettre en avant les continuités créées. Le piéton est maintenant reconnu comme un des vecteurs essentiels de la vie sociale, un acteur majeur de la vitalité et l'attractivité de la ville.

Si la moitié des actions ont déjà été réalisées, le plan pèche aujourd'hui par le manque de consensus. Autour de la question du plateau piétonnier et de la prépondérance de la voiture sur certains axes. Le plan est de plus contraint par une loi sur la hiérarchisation du réseau routier qui interdit toute action en faveur des modes doux sur les axes primaires et secondaires. Aussi, la commune se refusant à exproprier, les négociations avec les propriétaires s'éternisent, les traversées d'îlots tardent à être ouvertes.

Même si c'est ici le processus qui est intéressant, des questions existent quant aux réels effets en termes de reports modal et d'augmentation des déplacements à pied. Les données sont nettement moins faciles d'accès que celles de la campagne de communication. Existent-t-elles ?

(Lavadinho et Winkin ; Lavadinho et Wiedmer-Dozion & Lavadinho in AMAR & Co., 2008 ; LE GAL, 2000 ; MICHAUD & SEGRESTIN, 2008 ; AUDIAR, 2008)

3.

Approche de trois cultures d'aménagement

Cette dernière partie a pour but de mettre en perspective trois démarches d'aménagement, se basant sur l'apaisement des vitesses et dont l'objectif est de donner une place plus importante aux piétons dans la ville :

- La logique de l'exclusion et de l'isolement des aménagements tout piéton,
- L'approche routière de la « boîte à outils » de l'aménageur,
- Et enfin, l'espace partagé reflet inverse du partage de l'espace.

On tentera de démontrer que l'on peut sortir des visions purement technicistes de gestion des flux, qui consistent à placer chaque mode dans un tuyau distinct. Il faudra pour cela dépasser la rationalité rassurante des solutions techniques que nous empêche d'oser d'autres formes d'aménagements et utiliser les méthodes classiques avec plus de parcimonie.

On essayera enfin de vérifier l'hypothèse de départ qui imagine qu'il est possible de créer les conditions favorables aux pratiques piétonnes en inversant la logique du tout aménagement, du tout législatif. Qu'en se passant, au moins partiellement, des aménagements défensifs et sécuritaires et en comptant sur la régulation sociale, il serait possible de remettre le piéton au cœur des mobilités urbaines.

1. Tout pour le piéton ?[59]

i. Exclure et isoler

Plateaux piétonniers, aires piétonnes, quartiers de grands ensembles relevant de l'urbanisme sur dalle, quartiers sans voitures (heureusement rarement stricts), promenades sur berges… Une même logique : l'exclusion. La voiture est perçue comme dangereuse, le piéton ne peut pas évoluer librement en sa présence. Une réponse simple : enlever l'élément perturbateur pour protéger le « faible » piéton. Seul le piéton reste donc. Les autres sont parfois admis s'ils circulent à la vitesse du pas.

Cette logique, aussi simple et terre à terre qu'elle soit, présente l'avantage de permettre aux piétons d'évoluer librement dans cet espace, sans se soucier d'éventuels véhicules et de libérer les quartiers anciens de la voiture pour les mettre en valeur. Elle présente aussi de nombreux inconvénients. L'exclusion n'a en effet jamais réglé les problèmes. Elle permet juste de les déplacer. Il y a toujours l'espace du « dedans », la « réserve d'Indiens » selon Frédéric Héran (DANSART & Co, 2008, p27) où le piéton est libre et l'espace du « dehors » où la voiture reprend ses droits. Un espace du « dehors » qu'il faudra nécessairement traverser pour parvenir à celui du « dedans ». Comme s'il fallait passer dans une chambre infestée de virus avant de pénétrer dans un espace aseptisé. De plus, aux abords des plateaux piétonniers ou des quartiers de grands ensembles sans voitures, on retrouve, quasi systématiquement, un axe à fort trafic, parfois un ring, qui absorbe les circulations qui ne peuvent pénétrer ces espaces.[60] Les déplacements vers l'espace du « dedans » se feront alors à pied, de manière souvent incommode, ou en voiture pour plus de tranquillité. On retrouve alors les traits de la schizophrénie. Au-delà des difficultés à franchir ces voies, l'exclusion de la voiture de certains espaces a pour effet de créer des quartiers calmes aux dépens d'autres. C'est ce que David Mangin nomme « fonctionnalisme vert » dans La ville franchisée.

Nous l'avons déjà dit, l'espace spécialisé, divisé est toujours appauvri. (GOURDON, 2003). C'est la stratégie du périmètre, découlant d'un compromis territorial. (KAUFMANN & PAULHIAC, 2006).

Cette approche a été encouragée par une série de circulaires ministérielles dans les années 70 en réaction aux excès automobiles. Rapidement les rues piétonnes se développèrent non sans la réticence d'une partie de la population et des commerçants, apeurés de voir fuir les voitures et

[59] Pour le compte de la Ville de Rennes, une comparaison de plusieurs aires à priorité fut la première étude à laquelle j'ai participé au cours de mon année d'apprentissage à l'Audiar.

[60] Les modernes y appliquent leurs méthodes en construisant des passerelles et trémies. Nous connaissons les limites de cette approche (insécurité d'espaces isolés, détours, dénivelés…). Plus couramment les traversées se gèrent aujourd'hui sur un même niveau. On remarquera que l'axe passant au plus proche de l'espace tout piéton a en général été plutôt bien traité pour faciliter les traversées. Mais les axes précédents (en venant de l'extérieur) le sont généralement nettement moins. Penser par exemple aux Berges du Rhône à Lyon, au Cours Jean Jaurès à Grenoble…

leur business.[61] Vingt-cinq ans plus tard il est intéressant de voir que les débats sont toujours les mêmes, à en juger les réactions autour de l'actuel réaménagement de la Grand Place de Lille.

ii. Illusion d'action

D'abord organisées autour d'un axe commerçant, les aires piétonnes ont a eu tendance à les agrandir avec la mode en vogue depuis les années 80 : les TCSP lourds. Tram, métro donnèrent l'occasion d'engager des politiques de grande ampleur de renouvellement et rénovation urbains et d'élargir le périmètre réservé aux piétons. Une (importante) partie des fonds destinés à la politique de transport vint donc financer les bordures de calcaire et de granit des trottoirs et le ravalement des façades. D'une politique transport de promotion des modes alternatifs, on débouche souvent à une politique de valorisation patrimoniale. Mais bien souvent du seul hyper-centre.

TCSP à la française et aires piétonnes sont dans une même logique. Une action de grande ampleur, très visible par laquelle on va mettre en scène les politiques en faveur d'un transfert modal. C'est évidemment plus parlant, plus vendeur, plus photogénique qu'une politique de suppression des places de stationnement. Mais aires piétonnes et TCSP se révèlent parfois être les arbres qui cachent la forêt des défaillances des autres aménagements en faveur des piétons ou de transport en commun. Pas inutile, loin de là, mais assez illusoire pour encourager à se défaire à grande échelle de l'automobile et ne plus faire de la marche le luxe des seuls habitants de l'hyper-centre.

La piétonisation sert donc la patrimonialisation et la muséification des centres-villes, auxquels les habitants sont très attachés. Les habitants la réclament.[62] On comprend donc l'enjeu politique d'aménager de tels espaces. Mais on comprend aussi qu'à défaut d'une véritable politique en faveur des pratiques piétonnes, on fait du beau.

iii. De quelques commerces naît un centre commercial

Que sont les aires piétonnes dans la ville ? Un espace de représentation et d'identification très certainement. Mais aussi, généralement, un grand centre commercial à ciel ouvert qui cache son jeu sous le couvert de la ville ancienne. Les pouvoirs des commerçants ne sont probablement pas aussi importants que dans un centre commercial « couvert », mais les associations de

[61] La mode des rues piétonnes est née dans les années 70 suite à trois circulaires appelant à la création d'espaces réservés aux piétons en réaction à la prise de conscience des effets de la ville tout automobile et du déplacement des lieux de commerces vers les périphéries.

- Circulaires du 16 avril 1971 et 15 mars 1972 sur les plans de circulation définissant comme objectifs la protection des piétons et la création de domaines qui leur seraient réservés pour des raisons « d'environnement ».
- Circulaire du 25 septembre 1973 sur les dossiers d'agglomération, citant comme première mesure, pour « organiser les cœurs des villes », la réservation aux piétons des rues les plus animées et les plus pittoresques.

La première rue piétonne sera la rue du Gros Horloge de Rouen en 1971.

[62] Souvenons-nous des chiffres exposés quant à la limitation du trafic en centre-ville et des réponses spontanées des Parisiens.

commerçants et leurs actions de promotion montrent bien leurs liens et leur capacité à influer sur les décisions.

La piétonisation rompt avec les anciens petits commerces très vite remplacés par des franchisés. La valeur des pas-de-porte augmente et les propriétaires renégocient leurs contrats. La rotation des commerces est plus importante. L'achat impulsif et de haute qualité y trouve sa place : vêtements, chaussures, culture, sport, alimentation spécialisée. Aussi, le nombre de restaurants et cafés a tendance à augmenter. Au contraire, les enseignes d'équipement de la maison, de services et d'alimentation courante ont tendance à se déplacer.[63]

Les centres piétonniers ne sont plus alors des pôles de proximité mais de véritables centres commerciaux de centre-ville. Une hypothèse qu'il faudrait vérifier : les aires piétonnes commerciales sont une nouvelle concurrence faite aux pôles commerciaux de proximité déjà affectés par l'offre des centre commerciaux de périphérie aisément accessibles en voiture.

iv. Des secteurs en souffrance

Ce modèle ne peut généralement fonctionner que dans des secteurs très dynamiques et très attractifs. Il n'y a qu'à observer la faible vitalité de certains commerces autour de placettes piétonnes pour se rendre compte du manque de visibilité et d'activité dont ils souffrent. Il est alors préférable de développer l'offre commerciale le long de l'axe passant. Si l'on prend garde à penser au piéton dans l'aménagement réalisé, même si la voie est bruyante, les commerces seront plus visibles et attractifs. (CHARMES, 2003).

Les secteurs piétonniers souffrant de ce manque d'attractivité risquent d'entrer dans une spirale négative. L'effet de synergie ne se fait plus, les commerces ferment petit à petit. Ils manquent souvent d'une locomotive (généralement un commerce alimentaire, ou à plus petite échelle un tabac) et de qualité urbaine, attirant des clients. Ceux-ci vont éviter d'y venir perdre leur temps à flâner et vont en gagner en allant dans un centre commercial de périphérie pourvu d'une galerie commerciale.

De manière plus générale, l'ensemble des espaces réservés aux piétons souffre d'un manque de dynamisme démographique. Que l'accessibilité soit difficile en voiture, même pour un dépose-minute, qu'un bar de nuit ferme tard en bas de l'immeuble, que les loyers soient exorbitants…, nombreuses sont les raisons de fuir ces quartiers. Et ce sans compter les anciens appartements qui servent d'espaces de stockage et de bureaux aux commerces du rez-de-chaussée.

v. La voiture sécurisante

A être parqués, les piétons gagnent-ils en sécurité ? Il semble évident que les risques de collision avec un véhicule soient plus faibles, mais de manière plus globale, la sécurité perçue n'est pas nécessairement améliorée. Non pas que l'espace soit menaçant, mais vidées de leurs clients et désertées de leurs habitants, les aires piétonnes sont bien vides la nuit et le week-end. Difficile

[63] Études des aires à priorité piétonnes pour le compte de la Ville de Rennes – Audiar, 2008.

alors d'appeler à l'aide, d'être vu et secouru en cas d'agression ou de malaise. D'autant plus que l'on ne peut pas compter sur le passage d'une voiture. L'excès de tranquillité montre alors ses limites[64]. C'est ce que démontre le concept des « yeux de la rue » développé par Janes Jacobs. (DEMERS, 2008).

Assurer une fréquentation constante, en faisant par exemple passer des voitures, permet de compter sur la régulation sociale pour gérer les problèmes. A part faire tourner des patrouilles de surveillance, il n'y a pas meilleur moyen de régulation, les dispositifs de vidéosurveillance ne permettant de gérer les problèmes qu'*a posteriori*. On peut alors penser à ouvrir les aires piétonnes à la circulation, au moins durant les heures de fermeture des commerces.

A Lyon, depuis 2002, la Commission consultative communale de prévention situationnelle se réunit pour analyser le potentiel des nouveaux aménagements. Peut-on être vu ? Entendu ? Entendre ? Se perdre ? Les aménageurs doivent démontrer en quoi ils ont veillé à répondre à ces questions.

2. Contre la voiture ?[65]

Le système tout piéton présente donc de nombreuses failles. Qu'en est-il de l'approche visant à contraindre la voiture pour la faire ralentir et l'empêcher d'envahir l'espace dévolu aux piétons en mobilisant la « boîte à outils » de l'aménageur ?

i. Une approche routière, une réponse routière

Cette idée de lutter contre les excès de l'automobile est probablement aussi vieille que l'automobile elle même. Elle connut son essor dans les années 70 puis 80 avec le programme « Ville plus sûre, quartier sans accident ». L'approche était alors très routière, très technique. Toute autre réponse serait parue anachronique. Impossible de gêner démesurément la voiture, cet objet de modernité, cet acquis culturel, juste de la gérer pour ne pas qu'elle nous dépasse. La solution fut alors d'aménager les chaussées de manière superficielle à partir d'une boîte à outils dans laquelle on vient piocher. Pas question de les modifier en profondeur. Des chicanes, des îlots centraux, des traitements multicolores de chaussée, des avancées de trottoirs, des dos-d'âne, des rétrécissements de chaussée, des coussins berlinois… sont disposés sur les chaussées où les voitures allant trop vite risqueraient d'être dangereuses pour les piétons. Une vision défensive et systématique de l'aménagement donc. (DANSART & co, 2008, p26).

Aujourd'hui, cette boîte à outils continue d'être très largement utilisée. Elle offre aux élus, garants de la sécurité sur leur territoire, une solution facile et rapide à mettre en œuvre. Et pourtant, elle ne fait que dissimuler sous quelques matériaux la violence des circulations automobiles. De plus, ces aménagements très coûteux ne résolvent que partiellement les problèmes. Pire ils en amènent de nouveaux.

[64] Le constat est souvent identiques dans les lotissements en impasses.
[65] Ma seconde étude d'importance à l'Audiar fut une réflexion à propos des contournements et traversées de village.

- La gestion de la vitesse est ponctuelle. Souvent rien n'empêche de réaccélérer juste après. Ce qui s'explique par un déficit de vision d'ensemble. Le piéton subit donc la vitesse sur la plus grande partie de la rue.
- Freiner (fort), réaccélérer (fort) : autant de manières de rendre la rue bruyante et d'accroitre les rejets polluants.
- Ces aménagements (laids) ont tendance à stéréotyper les villages. En caricaturant quelque peu, on pourrait dire que tous se ressemblent, puisque attentifs pour les amortisseurs de notre véhicule et le confort de nos passagers, nous sommes plus vigilants à repérer les ralentisseurs qu'à apprécier à la beauté des villages traversés[66]. On ressort en n'ayant vu que de la peinture blanche, des bandes réfléchissantes et des rehaussements de chaussée. L'urbanité des villes et villages disparait sous des aménagements routiers.
- Ils nécessitent souvent beaucoup d'espace, que l'on trouvera aisément en rognant les trottoirs.

ii. Le piéton, premier perdant de cette logique

L'approche routière ne fait donc que renforcer le caractère routier de la rue et la déshumaniser. En oubliant presque qu'elle est animée, vécue par des habitants piétons. Face à la vitesse, des aménagements complémentaires sont proposés pour protéger les piétons.

Des traversées en baïonnettes, des barrières au droit des passages piéton ou le long des trottoirs par exemple. Elles révèlent la stratégie pour solutionner les situations délicates : quand un problème se pose on le résout par un nouvel aménagement plutôt que de trouver son origine et limiter ses effets à la source. C'est la stratégie de l'accumulation d'aménagements, souvent complétée d'une accumulation législative. Mais est-ce les piétons, allant trop vite, qui risqueraient de gêner les voitures ? Ou, est-ce les voitures qui, roulant trop rapidement, se révèlent dangereuses pour les piétons ? Est-ce alors les piétons (poussettes et fauteuils roulants compris) qu'il faut gêner dans leur traversée et empêcher de remonter sur le trottoir en laissant les véhicules accélérer ? Ou est-ce les véhicules qu'il faut freiner pour offrir plus de sécurité aux piétons ? La solution n'est peut-être pas toute noire plutôt que toute blanche mais un rééquilibrage s'impose.

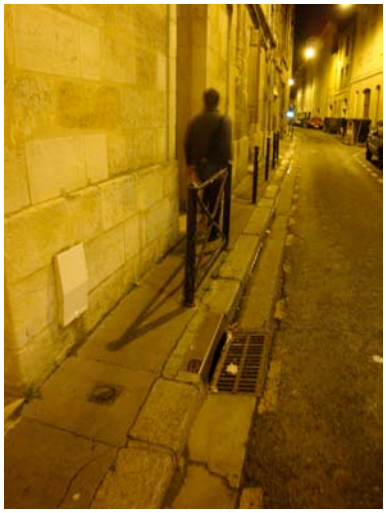


Figure 18 : Qui est le plus gêné ? (Bordeaux)

Contre le stationnement sauvage, c'est le potelet qui est appelé en renfort. Que sont donc ces mobiliers proliférant de manière incroyable dans nos villes ? Une quille de fonte purement fonctionnaliste (sans rendre l'espace plus fonctionnel) et rarement, comme on voudrait le faire croire, ornemental. Qui plus est

[66] En ce début de mois de Juillet consacré à la rédaction de ce document, mon regard s'est plusieurs fois porté sur les images du Tour de France. Ces images de cyclistes jouant les funambules entre ces aménagements identiques entre tous les villages ont confirmé mon impression à propos de ces aménagements.

extrêmement coûteux ![67] Installés de telle manière que l'on pourrait parfois croire qu'ils ont vraiment été disposés pour gêner le piéton. Et que dire des personnes à mobilité réduite. Les freiner peut-être ? Mais les installe-t-on pour assurer aux piétons un espace de circulation ou empêcher la voiture de stationner. Si la volonté était vraiment d'empêcher la voiture d'envahir l'espace nous n'aurions probablement pas conçu des trottoirs surbaissés ni mis les potelets sur le seul territoire où le piéton trouve son intégrité pour éviter que les véhicules viennent les heurter[68]. Ni placé les potelets au delà du bloc de granit pour ne pas risquer de l'abimer. Effet de bord, pour les conducteurs, l'alignement créé semble imperméable, ce qui peut accentuer son sentiment de sécurité et donc sa volonté d'accélérer.

Cette logique n'a en réalité, peut-être inconsciemment, qu'une finalité : respecter la hiérarchie des puissances des différents modes de transports. (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008). Elle relève des politiques sécuritaires mises en œuvre à tous les niveaux de la société. Le piéton et tous les autres usagers, sont obligés de se contraindre à ces obligations, interdictions. De fait, les règles de circulations ont pris le pas sur les règles d'autolimitation, de partage.

Figure 19 : Rue du Cheval Vert à Montpellier. Chaussée cloisonnée.

iii. Un ralentisseur serait capable de faire la Police !

La généralisation de ce type d'aménagement découle d'une idée simple : ils seraient capables de gérer les problèmes sans avoir besoin d'aucune surveillance. On les adapte, les affûte, on en rajoute jusqu'à être satisfait du résultat. Mais un aménagement aussi efficace ou dangereux qu'il soit n'est que du béton, du plastique, de la fonte ou de l'acier. Rien de plus aisé à dévoyer. Il faudra alors en rajouter. De plus, cette politique d'accumulation se détruit d'elle-même. Ou plutôt se stimule pour en rajouter toujours plus. Quelle crédibilité a une entrée de garage sans attirail défensif ? Aucune, on peut donc se garer devant ! S'il tel n'avait pas été le cas, bien évidemment qu'il aurait été peint une bande jaune. Et quand plus personne ne respecte la bande jaune, on met des potelets, puis des barrières… C'est dans cette même logique que s'inscrivent les radars automatiques sur les feux tricolores.[69]

On contourne ces règles car l'environnement ne les conforte pas. Pire, il rend la signalisation invisible. La chaussée est large, l'urbanité du lieu est masquée sous les aménagements… Et pourtant en cas d'accident c'est la signalisation que l'on étudiera et non les aménagements. On

[67] Eric Charmes, dans l'article « Les potelets, sur les trottoirs ou dans la tête » dans l'excellent ouvrage « La rue est à nous… tous », évalue à 10 000 € la pose de potelets sur les deux rives d'un tronçon de 100 m. (ASCHER & APPEL-MULLER, 2007).

[68] À ce propos, le blog que l'on pourra juger partisan mais probablement pas trompeur : http://benlem2.canalblog.com/. Également, l'article de Jean-Claude Gallety dans « User, observer, programmer et fabriquer l'espace public » Jean-Yves Toussaint, Monique Zimmermann & co-intitulé « Eloge du potelet ».

[69] Eric Charmes, dans l'article précédemment cité, note assez justement que si l'on commençait par sanctionner avant d'ajouter de nouveaux aménagements, les communes commenceraient par remplir leurs caisses avant de les vider ! Encore faut-il que l'aménagement soit crédible pour ne pas injustement sanctionner et ne pas rejeter la faute sur l'usager alors que l'aménageur n'avait pas réussi à exprimer la règle.

reprochera facilement au fautif d'avoir rouler trop vite sans vraiment interroger la potentielle culpabilité de l'aménagement (et de son aménageur) dans l'accident. Invisible mais centrale, la signalisation routière est bien souvent avant tout un outil post-accident, d'assurance, pour définir les responsabilités de chacun.

Mais à force de contourner des règles peu crédibles, c'est la civilité qui est touchée. Voire même notre idéal républicain. Nous refusons consciemment de suivre les règles que nos élus ont édictées. Ce n'est donc pas en supprimant les occasions de conflits d'usage qu'on parviendra à réhabiliter notre civilité. (GOURDON, 1998).

Ces constats sont en tout cas révélateurs d'une chose : la vision uniquement routière ne parvient pas à envisager les situations globalement. La systématisation des aménagements empêche que l'on se questionne en amont des projets sur la spécificité du lieu. Pour autant, ils ne sont peut-être pas complètement à bannir. Utilisés avec parcimonie et intégrés dans une logique globale, ils peuvent renforcer quelques points spécifiques (la sortie d'une école par exemple) et rendre la règle plus explicite.

3. Faire cohabiter ?[70]

Enfin, une troisième culture d'aménagement, celle de l'espace partagé, en partant d'une remarque bien connue : la somme des intérêts particuliers n'a jamais fait l'intérêt commun. Répondre systématiquement aux demandes de chacun est une impasse. Faire gagner l'un c'est risquer de faire perdre les autres. Il en va de même dans l'espace public avec les différents usagers qui s'y croisent. Il faut donc sortir de cette logique d'opposition entre les modes et les faires cohabiter. Pour qu'aucun ne soit moins gagnant ou plus perdant que les autres. Plus largement, la cohabitation vise à redonner à l'espace public d'autres fonctions que celles de circulation et une régulation moins organisée par les contraintes de la circulation. Le piéton y est incité à se responsabiliser et à prendre sa place dans un environnement moins confortable pour l'automobiliste qui incite celui-ci à se comporter en invité et non en propriétaire des lieux (DEPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES DE VAUD, 1999).

Cette logique de cohabitation impose donc que l'on remette en cause un certain nombre certitudes et d'évidence que l'on a traditionnellement pour gérer les flux.

i. Remettre l'être humain au cœur des aménagements

En premier lieu, il est important de sortir, au moins culturellement, de l'approche classique de gestion de flux en ville. Des flux assimilés à des fluides que l'on peut mettre en tuyaux et qui suivront naturellement les directions voulues par les aménageurs. Or ce ne sont pas des véhicules, ou des pieds dénués, comme l'eau ou l'électricité, de toutes capacités d'analyse et de décision, mais bien des personnes qui se déplacent. Des personnes qui vont pouvoir faire le choix de ne pas

[70] Au cours des deux études précédemment citées, mon travail fut de démontrer en quoi la cohabitation est une alternative crédible à envisager plus sérieusement.

suivre ce qu'on leur impose sans raison apparente (pas de difficultés de circulation…) mais pour autant pas sans raisons : passer par une route plus agréable, ajouter un maillon à la chaîne de déplacements… C'est ce pouvoir de décision qui vient contrarier le système classique de gestion des circulations, si bien huilé ou organisé qu'il soit. Le choix par exemple d'une personne qui, pour une raison ou pour une autre, décide de ne pas respecter le régime de priorité défini et qui provoque la pagaille dans le carrefour. Ou celui d'un groupe d'automobilistes, qui préfère raccourcir son parcours par une voie de desserte plutôt que d'utiliser la voie artérielle.

Ce changement intellectuel est primordial si l'on veut s'approcher de la cohabitation entre les usages et les usagers de l'espace public. Ce sont des individus pensant que l'on veut faire cohabiter. Même si certains sont plus « forts », mieux « armés » que d'autres, ce sont des corps comparables que l'on envisage de gérer sans distinction de tuyau. Ou tout du moins avec des tuyaux plus perméables. Cette perméabilité étant indispensable pour ne pas tuer la rue comme espace public, espace d'échange, de rencontre, de sociabilisation et de sociabilité.

Cela passe par une refonte des techniques les circulations. Dans années 70, on parlait de déplacement de personnes (DDP). Aujourd'hui, on compte généralement en unité de voiture particulière (UVP)[71]. Tout est alors ramené à l'objet technique que l'on veut laisser passer. Peut-être cette méthode fut privilégiée car elle se révèle plus adaptée, mais elle ne prend pas en compte des êtres humains qui se déplacent, mais des objets. Elle a de plus tendance à surestimer les besoins pour les véhicules motorisés qui conduit à surdimensionner les voiries et à attirer de nouveaux flux qui nous mèneront inévitablement à re-surdimensionner les aménagements

ii. Créer des environnements signifiants

La seconde remise cause concerne les aménagements que l'on met en œuvre pour assurer vitesse et sécurité. Nous avons déjà vu les limites de l'approche routière. Concevoir un espace partagé impose que l'on crée un environnement signifiant et non systématiquement homogène.

Des codes couleurs, de matériaux délimitent, réservent des espaces. La mise en valeur de bâtiments, un rétrécissement de chaussée, la nature du revêtement montrent que l'on est en ville et incitent à ralentir. De la végétation vient casser une perceptive trop favorable à une conduite sportive. Autant d'aménagements symboliques qui donnent ainsi à lire, à comprendre l'espace public sans avoir automatiquement recours à un arsenal de panneaux, ralentisseurs, potelets et autres aménagements coercitifs. Les aménagements sont tels que la signalisation ne fait que souligner ou préciser la règle du jeu. Elle n'est pas centrale et indispensable au bon fonctionnement d'un lieu.

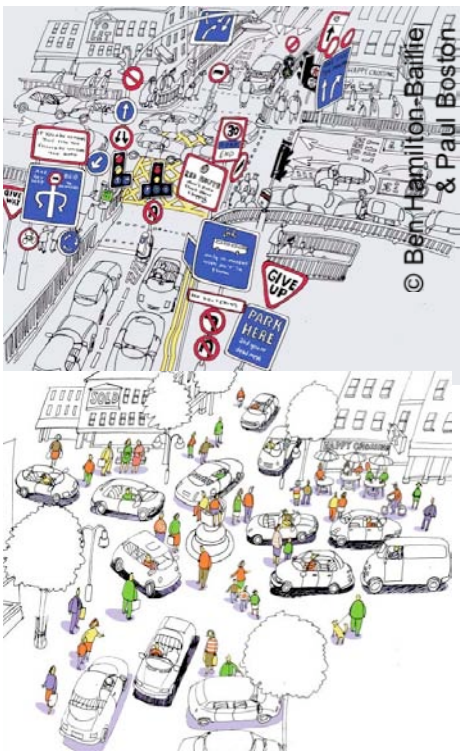


Figure 20 : Du partage de l'espace à l'espace partagé : du véritable chaos au chaos productif (Source : velobuc.free.fr)

[71] Une voiture = 1 UVP, un vélo = 0,3 UVP, un poids lourd = 2 UVP. Le piéton ne correspond à rien.

En terme de sécurité, on casse la fausse sécurité vécue (créée par les aménagements routiers) pour laisser place à une insécurité perçue[72] facteur de sécurité vécue. « Le conducteur adapte son comportement autour d'un niveau de risque que l'on juge et tolère comme acceptable. S'il dépasse cette limite, il se concentre. S'il descend en dessous du seuil, il se détend et relâche son attention. L'usager conduit ainsi plus prudemment aux endroits qui lui apparaissent comme dangereux. Mais le risque réel et le risque perçu sont différents. Et, l'accident se produit sans doute là où il y a sous estimation du risque… »[73]. On oblige donc chacun à apprécier l'environnement et les risques qu'il comporte. A se poser les questions nécessaires, à douter de ses droits. Dans le doute on est plus vigilent, attentif à notre environnement, aux autres usagers.

C'est d'ailleurs ce qui se passe déjà : le conducteur est plus attentif à son environnement qu'à la signalisation. La seule différence est que trop souvent, bien que la signalisation impose de ralentir, l'environnement autorise à accélérer. Et en allant vite, on en oublie les autres usagers.

Dans ce nouvel environnement, dans sa forme la plus aboutie qu'est le *shared space* (cette philosophie sera développée plus loin), ce ne sont plus les feux ni les panneaux qui règlementent les circulations, mais les usagers qui s'observent, communiquent, négocient, évaluent la situation pour se laisser la priorité ou s'autoriser à passer. Les comportements sont moins prévisibles. Aucune priorité ne donne de légitimité à passer le premier à qui que ce soit sans être attentif aux autres usagers et usages. Le plus fort est attentif au plus faible. Pour autant ce dernier ne se comporte pas comme si tout lui était dû. « Pots de fer et pots de terre prennent garde l'un de l'autre ». (GOURDON, 1998). Seules la circulation et la priorité à droite sont conservées pour arbitrer et éviter les situations critiques. La gestion technique des flux laisse alors place à une gestion sociale des conflits. Dès lors, on est obligé de ralentir, d'être attentif, de négocier avant de passer. C'est ce qu'on appelle un « chaos productif » dans le jargon du *shared space*.

iii. Un nouveau vocabulaire

Il faut alors petit à petit repenser les aménagements conçus par une approche routière. Les repenser pour les envisager dans le cadre de la cohabitation. Il faut pour cela recourir à un nouveau vocabulaire. Eliminer tout ce qui n'est pas indispensable à la circulation pour laisser place à un aménagement qui renoue les usages de l'espace public entre eux : fixes, mobiles, longitudinalement, transversalement…

Piétons, cyclistes, bus, automobiles ne sont pas canalisés dans des voies spécifiques. Les limites sont poreuses et chacun doit y trouver et y faire sa place. Pas de trottoirs, de passages piétons, de bandes cyclables ni de voies bus donc. Juste un espace banalisé ou des usages sont suggérés par les aménagement : une fontaine sèche ou un alignement d'arbre qui limitent l'accès des véhicules motorisés à certains espaces, un matériau et des formes qui invitent à suivre un parcours… Le piéton n'est pas cantonné aux seuls espaces latéraux et est incité à se prendre en charge, à devenir un acteur au moins aussi important dans l'espace public que l'automobiliste ou le conducteur de

[72] Toute la difficulté réside dans le fait que cette insécurité perçue ne doit pas rebuter piétons et cyclistes. Seulement rendre tous les usagers plus attentifs.
[73] DDE 78, 1988. Relevée page 11 du document « L'aménagement des traversées d'agglomération en Europe » de Lynda Bellalite.

tram, à ne plus être dépendant du bon vouloir des autres usagers pour s'exprimer et à utiliser de nouveaux espaces. Tous se retrouvent dans un même espace, le partagent, en mobilisant leurs responsabilités de citoyens. (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008).

Dans ce lieu, la voiture n'est pas intruse, elle est légitime comme tous les autres modes. Mais, ni plus ni moins. Au contraire des aménagements « tout piéton » où la voiture n'est pas la bien venue ou des zones 30 où le piéton n'est encore trop souvent que toléré sur la chaussée. Les automobilistes rouleront au pas, observant l'environnement, cherchant à se frayer un chemin comme un piéton dans une foule.

Indispensable à cette nouvelle théorie d'aménagement, la civilité. Celle que l'on a trop souvent voulu remplacer par un code couleur infantilisant qu'il n'y a qu'à appliquer sans réfléchir. La civilité, et l'autolimitation qui doit en découler, ne peuvent exister que si on n'empêche pas tout conflit, toute rencontre. C'est le rôle de la puissance publique que d'accepter et « d'organiser » ces conflits, ou au moins de ne pas les interdire par une spécialisation matérielle et fonctionnelle de l'espace, que d'aménager l'espace en considérant ses administrés comme des êtres humains et non des robots que l'on va empêcher d'évoluer à l'aide de potelets et trottoirs surélevés. (GOURDON, 2003). « Autant la première philosophie [routière] de la circulation est lourde en transformation des équipements et légère en modification des comportements (chacun poursuit son chemin sans se soucier des autres), autant la philosophie de la zone de rencontre [l'espace partagé] est légère en matière d'infrastructures et exigeante en matière de changements de comportements puisqu'elle convoque la responsabilité individuelle de chacun. » (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p47)

Cette philosophie n'est nullement transposable à tous les espaces de la ville de manière systématique. Il faut sans cesse la requestionner et chercher à l'adapter aux caractéristiques du lieu que l'on veut aménager. Parfois en conservant les trottoirs, parfois une voie bus, parfois des passages piétons, parfois même des ralentisseurs, des panneaux et des feux tricolores. En théorie, en ville, tous les espaces peuvent faire l'objet d'une réflexion et d'aménagements pour passer du partage de l'espace à l'espace partagé. La séparation des modes et la suppression des conflits ne doit être conservée que pour les axes principaux à vocation circulatoire. Pour les autres rues, c'est la mixité, la cohabitation qu'il faut rechercher quelle que soit l'intensité du trafic. (LE GAL, 2000). Pour aller plus loin que Yan Le Gal on peut dire que seuls les axes interurbains et les rocades destinés à la vitesse en sont exclus[74]. Les exemples qui vont suivre ont pour but de le démontrer. Mais en aucun cas, la simplicité d'aménagement que demandent les espaces partagés ne doit être une issue pour ne pas réaliser les aménagements nécessaires.

iv. Home zone, zone de rencontre, shared space … voyage à l'étranger dans les espaces partagés

L'espace partagé est tout aussi bien envisageable pour des rues à faible trafic que des grands carrefours et traversées d'agglomérations, le degré de cohabitation différant en fonction notamment de la charge du trafic.

[74] Quoi qu'ils fassent l'objet d'expérimentation, visant leur capacité à supporter des lignes de transports en commun.

La forme la plus fréquente est celle de la rue résidentielle à très faible trafic où l'on accorde la priorité au piéton et limite les circulations à 20 (voire 10) km/h. La chaussée n'est pas envisagée uniquement comme le lieu de la circulation automobile mais également comme un espace de jeu, espace de circulation pour les piétons. Les trottoirs peuvent alors être supprimés. Ce type d'aménagement est apparu dès les années 70 en Allemagne sous le nom de *spielstrasse* (« rue de jeu), puis s'est développé avec plus ou moins de réussite sous des forme diverses aux Pays-Bas (*woonerf* et *erf*), en Belgique et en Suisse (zone résidentielle), en Autriche, au Royaume-Uni (*Home zone*), en Pologne, Espagne, Canada, Suède, Australie (*shared zone*)… Bien connues, les rues résidentielles du quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau sont aménagées de cette manière.

Figure 21 : *Spielstrasse* à Fribourg (Source : Audiar)

Le concept de zone de rencontre s'est énormément popularisé en Suisse. En trois ans on y a construit plus de zones de rencontre que de zones résidentielle en vingt ans. Les conditions sont moins restrictives (de faible trafic notamment) et les aménagements plus simples à réaliser. De nombreuses communes en ont profité pour aménager des rues résidentielles sans faire appel aux complexes aménagements, mais d'autres ont osé appliquer le concept à des axes beaucoup plus importants. A Altstätten, c'est tout le centre-ville qui a été aménagé en zone de rencontre. Et à Grenchen ce sont 5 000 véhicules par jour qui traversent la ville à 20 km/h sur une voie où ce sont les piétons qui sont prioritaires. L'exemple le plus fréquemment présenté est celui de Bienne (50 000 habitants) dont la grande place de la ville où se croisent quotidiennement 12 000 véhicules, 1200 bus, 6000 vélos et plusieurs milliers de piétons a subie un complet réaménagement en zone de rencontre. Tout semble fonctionner relativement bien car la vitesse de 85 % des automobilistes (V85) est de 24 km/h un seul accident y a été signalé depuis 2002. (RUE DE L'AVENIR, 2005)

Figure 22 : Grenchen avant et après aménagement (Source : zonederencontre.ch)

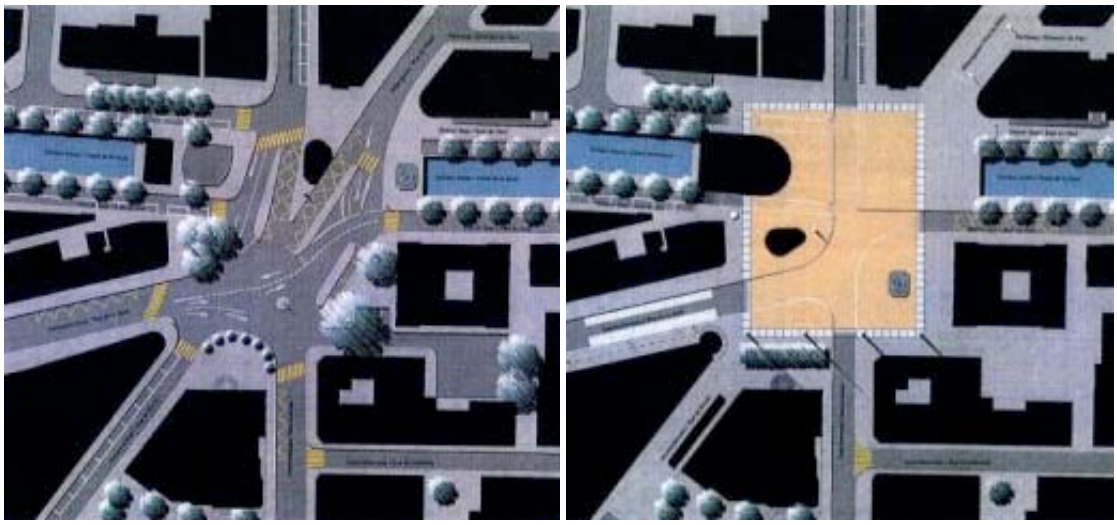


Figure 23 : Avant et après l'aménagement de la place de Bienne (Source : velobuc.free.fr)

En Suisse toujours, le canton de Berne a fait un gros travail sur ses traversées d'agglomérations avec entre autres objectifs de s'approcher de l'espace partagé tout en conservant la fluidité nécessaire à une voie de transit. Les aménagements réalisés sont très différents. Dans certains cas la vitesse est limitée à 50 dans d'autres à 30 km/h. Généralement, les trottoirs ont été conservés et agrandis. Parfois les passages piétons ont été supprimés, parfois ils ont été gardés et dans un cas même, sont passés de un à neuf ! Souvent une bande médiane, dite parfois polyvalente, est aménagée au milieu de la chaussée. Elle permet aux piétons de traverser en deux temps et aux véhicules de tourner à gauche sans bloquer la circulation le temps que la file de face s'interrompe. Elle a aussi pour effet de réduire l'impression visuelle de coupure créée par la voie. Aussi, les mini giratoires sont préférés aux feux (conservés uniquement en entrée d'agglomération pour réguler les flux entrant et éviter la congestion) car ils brisent systématiquement les vitesses et suppriment les voies de stockage tout en diminuant les congestions. L'exemple de Köniz est particulièrement intéressant à ce propos. La rue principale est parcourue par plus de 16 000 véh/j et un bus passe toutes les trois minutes. Auparavant limitée à 50, la vitesse maximum est aujourd'hui de 30 km/h. Les passages piétons ont été supprimés. Pourtant le nombre de piétons a été plus que multiplié par deux et on n'observe aucune différence quant à la répartions par âge des personnes traversant la chaussée. Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce sont les personnes âgées qui sont les première satisfaites. La grande majorité des piétons interrogés semble y avoir trouver son compte en appréciant les modérations de vitesse et la possibilité de traverser n'importe où en deux temps sans avoir à faire de pénibles détours, même s'il faut parfois attendre plus longtemps. Quant aux automobilistes ils ont gagné 50 % de temps sur leur parcours grâce à de simples ralentissements et non des arrêts aux feux et passages piétons. A Wabern, le même type de résultats a été obtenu alors que l'espace est partagé en plus avec un tramway (pas de site propre) et que la circulation est limitée à 50 km/h. Les passages

Figure 24 : Traversée de Köniz (Source : vcs-sgap.ch)

piétons ne sont plus protégés d'un feu. Le nombre de piéton a augmenté et 11 % et celui des cyclistes de 56 %. Mieux, les temps d'attente pour les piétons avant de traverser la chaussée ont diminué de 80 % en moyenne.

Figure 25 : Shared space à Drachten (Source : except.nl)

Enfin, dernier exemple, celui qui est le plus abouti, qui pousse l'idée d'espace partagé le plus loin : le *shared space* (« espace partagé), parfois appelé *naked road* (« rue nue »). Ces exemples sont issus d'un programme européen lancé en 2004 et porté par sept collectivités territoriales des Pays-Bas, de Belgique, du Danemark, d'Allemagne et d'Angleterre. La ville de Drachten (40 000 habitants) dans la province de Frise aux Pays-Bas fait figure d'exemple le plus connu et reconnu. Un ingénieur routier, Hans Monderman, y a popularisé cette philosophie obligeant les usagers à réfléchir à leurs comportements. Il parlait volontiers de « désaménagement » et y avait fait supprimer tous les panneaux de signalisation inutiles et tous les feux de circulation. La philosophie du *shared space* qui est avant tout un processus, un projet de société, se base sur une série de principes qui doivent tenter d'être appliqués avec beaucoup de pragmatisme :

- La rue parle (avec son histoire), pas la signalétique ;
- Les seules règles : rouler à droite et priorité à droite ;
- L'être humain est placé au centre de l'aménagement ;
- On crée un flou et on provoque le contact visuel entre les usagers ;
- On réduit le différentiel de vitesse entre les usagers ;
- Tous les usagers ont les mêmes droits ;
- Les déplacements sont un moyen, pas un but ;
- L'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité (« chaos productif ») ;
- La voiture n'est pas un problème, mais un élément de la solution. (Velobuc.free.fr)

Selon ces principes, plusieurs carrefours de la ville ont été aménagés. Aucun feux, peu ou pas de signalisation, de passages piétons, d'équipements défensifs ou d'emplacements de stationnement. Juste des espaces suggérés. Et pourtant, certains d'entres eux sont traversés par plus de 20 000 véhicules par jour et le nombre d'accidents et leur gravité a diminué. Ce qui peut donc démontrer que le volume de trafic n'est pas un frein à la cohabitation. Oxford Street à Londres, serait sur les rangs pour être aménagée de telle sorte.

De manière générale, le bilan de ces expériences montre que ces aménagements ne sont pas plus accidentogènes que les plus classiques. Ils le sont même souvent moins et leur gravité est plus faible. Aussi, ils ont souvent permis d'augmenter le nombre de piétons et cyclistes qui se sentent plus rassurés.

v. Zone de rencontre à la française : un coup d'épée dans l'eau ?

Du côté de la France, l'espace partagé est encore loin d'être entré dans les mœurs.

Les priorités à droite sont rarement réhabilitées. Elles sont même souvent remplacées par un « stop », un « cédez le passage » ou tout autre aménagement, qui, bien que nécessitant une réflexion, rendent inutile, voire dangereuse, toute courtoisie.

Les zones 30 sont généralement limitées aux axes à faible trafic[75], là où « la vie locale est prépondérante ». Le Certu y encourage à supprimer les passages piétons pour offrir plus de liberté aux piétons et leur donner légalement la possibilité de traverser où bon leur semble. Mais les 75 % des zones 30 en possèderaient encore (BRADFER, 2006). Aussi, la voiture reste prioritaire et nombreuses sont les zones 30 qui conservent des attributs très routiers. Trop souvent elles relèvent du « fonctionnalisme vert » dénoncé par David Mangin. Des quartiers entiers, limités à la circulation, sont bordés par des axes à fort trafic, quasi exclusivement aménagés pour la voiture. Mais heureusement, d'autres exemples existent, où l'on a essayé de créer les conditions favorables à un rééquilibrage entre les usagers. Ce sont souvent, par exemple, des petits carrefours où une voie ouverte à la circulation vient couper une rue piétonne.

Figure 26 : Croisement entre piétons et automobilistes rue Victor Hugo à Lyon

Le décret du 30 juillet 2008, précédemment cité, a introduit dans le Code de la route français la zone de rencontre. A grands renforts médiatiques, ce concept a été popularisé comme une révolution, une nouvelle manière d'aménager l'espace public et un engagement fort dans l'espace partagé et en faveur des piétons et cyclistes. Des images néerlandaises nous venaient à l'esprit et nous nous mettions à rêver. Plus encore quand toutes les villes « dans le coup » se lançaient dans la réflexion sur leur zone de rencontre. Mais la montagne a accouché d'une souris. Bien vite le Certu et les premiers aménagements nous firent déchanter.

En lieu et place de l'espace partagé, une nouvelle modalité de partage de l'espace public est venue se glisser. La zone de rencontre semble bien plus être un outil législatif (et post-accident) qu'une nouvelle philosophie d'aménagement, pour règlementer des rues où de fait la circulation automobile est minoritaire par rapport aux autres modes et usages, et où ni le statut de zone 30 ni celui d'aire piétonne n'était suffisant. On les nommait parfois, à défaut de pouvoir faire autrement, « zone 30 à priorité piétonne », ou encore « aire à trafic limité » ou plus simplement, on y accolait les deux panneaux. Le concept de zone de rencontre vint alors au secours de collectivités démunies dans ce domaine en créant une zone où les vitesses sont limitées à 20 km/h et le piéton est prioritaire. C'est pour cela, au-delà du bon coup de communication pour la

[75] Quelques rues supportant plus de 10 000 veh/j ont tout de même été aménagées en zone 30.

commune, qu'on devrait voir fleurir les zones de rencontre. Pour autant, l'espace risque de ne pas être beaucoup plus partagé si on se limite à de simples panneaux.

Figure 27 : Rue Robert Houdin à Paris, première zone de rencontre française (source : Certu)

La définition de la zone de rencontre faite par le Certu, basée sur celle de nos voisins Belges et Suisses, se distingue très largement de celle de *shared space*. Et elle le revendique ouvertement[76]. Une distinction est faite entre les modes. Une distinction sur la base de laquelle on va donner la priorité au plus faible. Le piéton est donc maintenu dans sa position de vulnérable qui l'empêche de s'émanciper. Il est autorisé à traverser où bon lui semble mais pas à encombrer la chaussée. L'espace partagé a des limites ! Cela ne fait qu'inverser la tendance : au lieu que ce soit les piétons qui attendent un geste d'un automobiliste, ce sera l'inverse… Adieu la courtoisie ! La division entre le monde du piéton et le monde de la voiture est maintenue puisque des trottoirs doivent être conservés sous couvert de la loi accessibilité de 2005[77]. On conserve donc de fait une approche très routière dont nous avons vu les limites. Il est à craindre que les zones de rencontre à la française seront des demi-mesures, encore très routières : des zones 30 avec des panneaux 20. Un manque d'audace qui nous fait comprendre que l'espace véritablement partagé n'est pas pour demain.

Pour pousser un peu plus loin, on peut s'étonner que le panneau français, à l'inverse de ceux de nos voisins européens, n'ait pas repris le dessin d'une maison et d'un enfant jouant dans la rue. Comme si on affirmait que la rue n'est pas un espace de vie et de jeu[78], juste de circulation. Il fait cependant figurer un personnage au volant du véhicule, ce qui va dans le bon sens pour la prise en compte de l'être humain au cœur des aménagements.

Figure 28 : Panneaux signalant une zone de rencontre en Suisse et en France

[76] cf. la note produite par Benoît Hiron du Certu le 10 décembre 2007

[77] Le manque de prise en compte de PMR et principalement des personnes malvoyantes et aveugles est un reproche fait aux shared spaces et à leur effet dalle. Pour autant, cet argument semble surtout cacher (au vu de plusieurs textes du Certu) une frilosité à voir les piétons et les automobilistes se partager l'espace.

[78] Une étude française de 1990 citée par Rue de l'Avenir dans son numéro 3 de 2000 montrait pourtant que la rue était l'espace de jeux le plus fréquent des enfants.

vi. Oser y croire

Figure 29 : Mini-skate parc de Bordeaux

Au delà des exemples, comment croire que pourtant cette culture d'aménagement est possible en France ?

Les Français n'y seraient pas prêts. Trop impulsifs, trop irrespectueux et manquant de savoir vivre. Sans présumer que derrière chaque être humain se cache un être bon et vertueux qui acceptera de conformer aux règles de l'espace partagé, on peut au moins se dire que c'est l'instinct qui fera le plus grand nombre s'y adapter. L'instinct qui reprend le dessus quand on ne sait pas comment faire. Pour s'en convaincre, il faut observer les situations où l'espace partagé existe déjà. Les conflits entre piétons sont-ils si fréquents sur les trottoirs alors qu'il n'y a pas de bande pour piétons rapides ni de circulation à droite imposée ? Les piétons se rentrent-ils dedans ? Les conflits ne sont-ils pas plus importants quand on dessine une piste cyclable sur le trottoir que quand on laisse les vélos y trouver leur place sans s'imposer ? Les allées de supermarchés sont-elles le lieu d'accidents de Caddies ? Pourtant il n'existe aucune règle de circulation. Allons donc observer les skate-parcs où se croisent, ou plutôt se frôlent, utilisateurs de skates, roller, BMX sans entrer en collision malgré les trois dimensions où ils évoluent. Chacun s'observe, est attentif à l'autre, attend son tour pour passer. Mieux encore, le mini skate-parc à destination des enfants, accolé à celui des « grands » sur les quais de Garonne à Bordeaux. Y évoluent des enfants de deux à dix ans apprenant le vélo, tenant difficilement sur des rollers ou fonçant sur leurs trottinettes. Certains même y apprennent à marcher seul ! Et pourtant personne ou presque ne se rentre dedans. Et personne ne pleure ! Tous sont attentifs, vigilants, ne dévalent pas les bosses sans s'être assurés que l'espace est libre. A un âge où on ne maîtrise pas encore tous ses gestes, c'est très certainement l'instinct qui commande.

Ensuite parce que, bien que d'origine latine, nous ne sommes pas des individus décérébrés, ni allergique à toute forme de règles. Si la règle est suffisamment claire nous savons la respecter. Pourtant élus et aménageurs, préfèrent prévenir les usages déviant à la règle. Mais à trop vouloir prévenir, ils nous ont habitués à un certain confort : tout ce qui n'est pas interdit est autorisé. Dès lors les villes s'arment pour se défendre. Mais sans aménagements défensifs cela peut très bien fonctionner. La preuve : il n'y a pas d'intrusions excessives de véhicules dans l'aire piétonne de Lannion ou dans la portion de la rue de Siam à Brest interdite à la circulation automobile. De même combien de trottoirs ne sont pas équipés de potelets et ne sont pour autant pas envahis. Sans vouloir faire de cas particuliers une généralité, ils nous font nous interroger : si ça fonctionne là pourquoi il n'en serait pas de même ailleurs ? Mieux vaut commencer par se poser les bonnes questions que d'envahir l'espace de potelets et ralentisseurs. Koop Kerkstra, responsable du projet *shared space* à Drachten fait une remarque à ce propos : « Si on traite les gens comme des ânes, ils vont se comporter comme tels. Mais si on les responsabilise, ils se comporteront en adultes ».

Il faut une énorme volonté politique, appuyée de celle des services techniques, pour que petit à petit, on déshabitue les Français à être tenus entre des aménagements comme un lion en cage. La

civilité, la cohabitation, c'est comme toute chose : une part d'instinct, une part d'apprentissage. Aussi bien les aménageurs que les usagers doivent s'essayer, puis reconnaître leurs erreurs pour s'améliorer. « Le rétablissement de la civilité urbaine, avec la garantie d'un mode passible de règlement des conflits pour l'utilisation de l'espace, passe nécessairement par l'affirmation, au plus au niveau de la loi, d'un objectif de fonctionnement de l'espace urbain résumant à lui seul l'ensemble des fins qu'une société se donne. », « Tout engagement public en faveur d'un développement pluraliste des modes de déplacements dans un espace banalisé, ferait nécessairement figure d'acte hautement politique ». (GOURDON, 1998, p177).

A ces conditions, l'espace partagé sera une alternative crédible au partage de l'espace dans le processus de création des conditions favorables aux pratiques piétonnes.

Conclusion

« Il est bien des choses qui ne paraissent impossibles que tant qu'on ne les a pas tentées. » (André Gide).

A commencer par la mise en œuvre des conditions favorables aux pratiques piétonnes. La baisse régulière des déplacements piétons en ville n'est pas une fatalité. Il y a toujours matière à agir. Plus encore, car nous avons vu qu'il est très probable que nous sous-estimions très largement le nombre de déplacements réalisés à pied. L'automobile et les modes mécanisés ont pris une place telle dans l'espace public, nos esprits et nos méthodes que nous ne donnons pas aux piétons la place et l'intérêt qu'ils méritent. Et pourtant, la ville favorable aux pratiques piétonnes serait une ville (au moins à l'échelle française) en avance sur son temps, prête à faire face à une potentielle crise majeure d'ordre climatique, énergétique, économique ou autre. Prête à répondre à une éventuelle prise de conscience collective des effets de l'excès automobile sur nos villes, sur nos vies et une hypothétique volonté de modification radicale ou progressive de nos comportements. Dans ce sens, les politiques pro-piétonnes se révèleraient être un levier d'action pour repenser globalement nos villes, requestionner chaque élément pour répondre aux enjeux du vingt-et-unième siècle.

Egalement le passage du partage de l'espace, qui le segmente, l'appauvrit et fait appel tout autant à l'interdiction qu'à l'infantilisation à l'espace partagé où la civilité, la négociation et la communication gèrent les conflits que l'on ne cherche plus systématiquement à effacer. Nécessairement, cela demandera beaucoup d'audace, de réflexion, de pédagogie, de concertation, d'expérimentation… Ce serait un véritable projet de société, à l'échelle d'une agglomération ou du pays que de s'y engager. Un projet de ville en marche pour la marche en ville. Les exemples suisses ou néerlandais doivent suffire à nous convaincre qu'il faut parfois aller au-delà des accumulations de réglementations. Pour sortir des méthodes de gestion des circulations, de leur enfermement et de leur fatalisme technique car rationnelles et rassurantes. Cette nouvelle approche des circulations doit nous conduire à un nouveau paradigme de l'espace public trop fréquemment uniquement dévolu aux circulations. De quoi y permettre plus largement des usages fixes ou transversaux. Pour cela la technique ne peut pas tout. Réinjecter un peu de social, d'humain dans nos pratiques ne peut que faire du bien. Aucun aménagement n'est aussi adaptable, que l'être humain et son pouvoir de décision.

Quant aux outils, certains existent, certains sont à perfectionner, d'autres restent encore à inventer, tant au niveau de l'aménagement de l'espace public, de la planification, de la programmation que de la connaissance des piétons, de leurs pratiques. Nous l'avons compris : « il ne suffit pas de lisser ou d'élargir des trottoirs pour que les habitants d'une ville recommencent à marcher. Il faut que les aménagements publics s'intègrent dans une véritable politique de promotion de la marche qui ose toucher à la hiérarchie des modes de transports. Cette volonté de rééquilibrage passe par des aménagements concrets […] tantôt spectaculaires, tantôt discrets,

tantôt temporaires, tantôt inscrits dans la longue durée. » (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p49). Les acteurs et ressources de ce projet de société viendront nécessairement d'horizons bien plus larges que les seuls professionnels des transports et même du territoire. La civilité, la communication devant être promues à une échelle bien plus large que les seuls « guides de bonne conduite dans l'espace public » ou les « permis piéton ». Les auto-écoles ont en ce sens une grande part à jouer. « La marche ne sortira de son ghetto que si ses adeptes se sentent non pas tant protégés que légitimes dans leurs comportements. » (Lavadinho et Winkin in AMAR & Co., 2008, p46).

A ces conditions, oui, YOU'LL NEVER WALK ALONE !

Bibliographie

La ville et le piéton. La ville contre le piéton ?

COMPAGNON Anne, GARNIER Florence, GERMAIN Stéphanie, FAURE Anne. La marche à pied et la pratique de la ville à pied. PREDIT. Paris, 2001, 111p.

FOLTETE Jean-Christophe, GENRE-GRANDPIERRE Cyrille. Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied. **In :** GROUPE DE TRAVAIL MOBILITES SPATIALES ET FLUIDITE SOCIALE (GT23). Offre urbaine et expériences de la mobilité, 20-21 et 22 mars 2003, Strasbourg. Disponible sur : <http://www.cybergeo.eu/index268.html> (janvier 2009)

FUBicy. Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces. ADEME. Angers, 200X, 6p.

GOLIAS Ronan. Utiliser l'accessibilité piétonne pour un transfert modal de la voiture vers les transports en commun : le cas de Paris. Transports urbains, 2007, n°111, pp. 21-25.

LE GAL Yan. La marche, antidote à l'excès automobile. Urbanisme, 2000, n°314, pp. 34-39.

RUE DE L'AVENIR. Normes routières et urbanisme. Rue de l'avenir, Neuchâtel, 2000, 8p.

WIEL M. Ville et automobile. Descartes & Cie. Les urbanités. Paris, 2002, 141p.

WIEL M. La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Mardaga. Wavre, 1999, 149p.

Éléments d'outils et de méthodes pour construire une ville favorable aux pratiques piétonnes

BONTEMPS M., CASADO A., PADIE F., RIGONI J. et TRENSTESAUX H. Atelier pour la promotion de la marche urbaine. Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et Institut d'urbanisme de Lyon. Lyon, 2009, 133p.

CANTON DE FRIBOURG. Guide VALTRALOC 2001. Projets de valorisation de traversées de localités : acteurs, processus et composants d'aménagement. Canton de Fribourg. Fribourg, 2001.

CHARMES Eric. Vers des premières couronnes plus favorables aux modes doux. TEC, 2003, n°175, pp. 20-25.

DGUHC, CERTU. PLU et déplacements. L'essentiel. Certu. Lyon, 2007, 76p.

DGUCH, DGMP. Les déplacements dans le SCoT. Retour d'expérience à partir de 17 premiers SCoT. Certu, Lyon, 2008. 120p.

DUNKERQUE GRAND LITTORAL. Annexe du PDU : Charte de partage de la voirie. Dunkerque Grand Littoral. Dunkerque, 2002, 34p.

INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE. Le code de la rue… la rue pour tous. Institut belge pour la sécurité routière, Bruxelles, 200X, 24p. Disponible sur : <met.wallonie.be/opencms/export/sites/met.internet/fr/ravel/quotidien/conduite/LeCodeDeLaRue2.pdf> (février 2009)

LE GAL, Y. Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo… GART. Paris, 2000, 125p.

LE GAL Y. La voirie urbaine, un patrimoine à réhabiliter. PREDIT, 2002, 85p.

LE GRAND LYON. PDU - Charte du piéton. Le Grand Lyon. Lyon, 1999, 11p.

MICHAUD V. et SEGRESTIN B. La marche au cœur des mobilités. Une démarche innovante. n°152, La prospective RATP, Paris, 2008, 106p.

RENNES METROPOLE. Plan de déplacements urbains 2007-2017. Rennes Métropole. Rennes, 2007, 82p.

RENNES METROPOLE et VILLE DE CHARTES-DE-BRETAGNE. Plan communal de déplacements. Mise en œuvre d'une politique déplacements. Synthèse. Rennes Métropole. Rennes, 2008, 37p.

RENNES METROPOLE et VILLE DE CHARTES-DE-BRETAGNE. Plan local d'urbanisme. Rennes Métropole. Rennes, 2009.

RUE DE L'AVENIR. Promouvoir la marche. Présentation du projet PROMPT et synthèse des résultats. Rue de l'avenir, 2007, 8p.

SYNDICAT MIXTE DU PAYS DE RENNES. SCoT du Pays de Rennes. Syndicat mixte du Pays de Rennes. Rennes, 2007.

VILLE DE BORDEAUX. Code de la rue, tout le monde a sa place. Ville de Bordeaux, Bordeaux, 2007, 16p.

WIEL M. Pour planifier les villes autrement. L'Harmattan. Villes et entreprises. Paris, 2007, 244p.

Approche de trois cultures d'aménagement

AUDIAR. Les aménagements favorables aux modes doux de déplacements. Observatoire déplacements. AUDIAR. Rennes, 2008, 12p.

BOENKE Dirk, GERLACH Jürgen, LEVEN Jens, METHORSTE Rob. Intérêt et incohérences du Shared Space. 33p.

BONANOMI Lydia. Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue. IREC et GCR. Lausanne, 1990, 113p.

BRADFER Françoise. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre. La CeMathèque, 2006, n°118. Disponible sur : <http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/formation_information_sensibilisation/cem/cematheque/> (février 09)

CERTU. Les zones de circulation particulières en milieu urbain. Aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30. Certu. Lyon, 2008, 23p.

CERTU. Savoirs de base en sécurité routière, fiche n°2, Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain. Certu. Lyon, 2006, 5p.

COMMUNE DE KONIZ et OFFICE DES PONTS ET CHAUSSÉES DU CANTON DE BERNE. Etes-vous satisfaits du nouveau centre ? Contrôles des résultats du réaménagement du centre de Köniz et du réaménagement de la Schwarzeburgstrasse. Berne, 2007, 22p.

DEHAYE Bernard. Monderman : circuler devrait plus nous faire réfléchir ! Ville à Vélo, 2006, n°122. Disponible sur : < www.gracq.org/biblio/200601-02_vav122.pdf > (février 09)

DEPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES DE VAUD. Espaces publics : rues de villages. Qualité de vie et réseaux routiers : conseils pour des projets intégrés. Etat de Vaud. Lausanne, 1999, 36p.

FERRERO Claude, GIRAUD Hélène, STERN Catherine. Comment appliquer le décret « code de la rue » ?. Ville & Transport MAGAZINE, 2008, n°459, pp. 46-50.

GOURDON JL. « La rue, on partage », il dépend comment….Urbanisme, 2003, n°329, pp. 18-23.

HERAN Frédéric. Les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo. TEC, 1998, n°148, pp 3-7.

KAUFMANN Vincent et PAULHIAC Florence. Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable. RERU, 2006, n°1, pp. 49-80.

NAMIAS Olivier. Voiries, mieux partager l'usage de la rue. Le Moniteur, 2007, n°du 27 avril.

RUE DE L'AVENIR. Traversées piétonnes : vers une suppression des passages piétons ? Rue de l'avenir. Le Crêt-du-Locle, 2006, 8p.

RUE DE L'AVENIR. Zones de rencontre : trois ans d'expérience, quel bilan ? Rue de l'avenir. Le Crêt-du-Locle, 2005, 8p.

SHARED SPACE INSTITUTE. Espaço compartilhado. Shared space, 2005.

Velobuc.free.fr

VEXIAU Thierry. Le partage de la voirie : l'atout oublié. TEC, 1998, n°148, pp 3-7.

Zonederencontre.ch

Transversaux

AMAR Georges, CHARBONNEAU Jean-Paul, KAYSER Bengt, LAVADINHO Sonia, LEVY Jacques, MICHAUD Véronique, OFFNER Jean-Marc, PAQUOT Thierry, THIBAUD Jean-Paul, WINKIN Yves. Marcher. Urbanisme, 2008, n°359, pp. 41-72.

ASCHER F. et APPEL-MULLER M. La rue est à nous… tous ! Le Diable Vauvert. Vauvert, 2007, 308p.

CNT. Une voirie pour tous, sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage. Conseil national des transports. Paris, 2004, 100p.

DANSART Gille, GIRAUD Hélène, LEWAN Hélène. Tout pour le piéton ?. Ville & Transport MAGAZINE, 2008, n°444, pp. 26-35

GOURDON JL. Circulation urbaine : guerre ou paix ? Les cahiers de médiologie, 1998, n°5, pp. 175-182.

GOURDON JL. De la voirie à la rue : « pour habiter le temps ». Urbanisme, 1997, n°292, pp. 20-24.

MANGIN D. La ville franchisée. Editions de la Villette. Paris, 2004, 480p.

PREDIT. Formes urbaines du futur et mobilité non-motorisée. La mobilité autogène : marche, bicyclette, roller... a-t-elle encore une place dans les villes du XXIe siècle ?. 17 décembre 1999, Paris, 1999. Disponible sur : <www.developpementdurable.documentation.equipement.gouv.fr/vuedocpdf?id=Urbamet-0236481&print=true> (novembre 2008)

RUE DE L'AVENIR. Aménagements, bonnes pratiques… pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre. Rue de l'avenir. Paris, 2007, 25p.

WIEL M. Les arbitrages de la mobilité. Les cahiers de médiologie, 2001, n°12, pp. 175-180.

Table des sigles

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Audiar : Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise
Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
DOG : Document d'orientations générales (partie opposable du SCoT)
EMD : Enquête ménages déplacements
EPCI : Etablissement public de coopération intercommunal
FNAU : Fédération nationale des agences d'urbanisme
FUBicy : Fédération des usagers de la bicyclette
GART : Groupement des autorités responsables des transports
Laure : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996
Loti : Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982
PCD : Plan communal de déplacements (micro-PDU rennais)
PDU : Plan de déplacements urbains institué par la Loti, rendu obligatoire pour les collectivités de plus de 100 000 habitants par la Laure et renforcé dans son rôle par la SRU
PLH : Programme local de l'habitat
PLU : Plan local d'urbanisme défini par l'article L123 et suivants du Code de l'urbanisme
PMR : Personne à mobilité réduite
PTU : Périmètre des transports urbains
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RM : Rennes Métropole
SCoT : Schéma de cohérence territoriale défini par l'article L122-1 et suivants du Code de l'urbanisme
SRU : Loi Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000
TCSP : Transports en commun en site propre
TIPP : Taxe intérieure sur les produits pétroliers

Table des figures

Figure 1 : La spirale de la transformation de la ville par les nouvelles conditions de la mobilité urbaine (WIEL, 1999) 15
Figure 2 : Le cercle vicieux de la schizophrénie urbaine. 17
Figure 3 : Les difficultés de mobilités… tous concernés un jour ou l'autre 19
Figure 4 : Part des motifs de déplacements pédestres. (FOLTETE, GENRE-GRANDPIERRE, 2003)……..…24
Figure 5 : Rue de Dinan à Rennes. Indication d'un raccourci pour les piétons……..……..……..……..……..27
Figure 6 : Dépenses par semaine selon les modes de déplacement. Source : enquête FUBicy, 2003 (ADEME, 200X)..……32
Figure 7 : Schémas de principes d'aménagements dans le SCoT du Pays de Lorient (DGUCH, DGMP, 2008)44
Figure 8 : Ruelle aux Chapeliers à Rennes. Un raccourci fermé la nuit pour assurer le calme au voisinage. ...45
Figure 9 : Schémas de principes d'organisation du Pays et des communes (SCoT du Pays de Rennes)……..46
Figure 10 : Extrait du PLU de Chartres-de-Bretagne 47
Figure 11 : Parts modales à l'horizon 2017 (d'après le PDU de Rennes Métropole 2007-2017) 47
Figure 12 : Effets d'un choc avec un véhicule pour un piéton (d'après l'annexe « Traverser tranquille » du Guide Valtraloc)……..……..53
Figure 13 : Distances d'arrêt sur route sèche (Source : lyceepro.free.fr) ……..53
Figure 14 : Avenue Alsace-Lorraine à Grenoble. Un trottoir large mais encombré. 55
Figure 15 : Place Renaudel à Bordeaux. Une chicane à piéton. N'est-ce pas un peu trop ? 55
Figure 16 : Rue du Verger à Rennes. Imagination de trottoirs végétalisés. 56
Figure 17 : Temps de parcours à raison d'une vitesse de 5 km/h (Source : ville-ge.ch) 57
Figure 18 : Qui est le plus gêné ? (Bordeaux) 64
Figure 19 : Rue du Cheval Vert à Montpellier. Chaussée cloisonnée. 65
Figure 20 : Du partage de l'espace à l'espace partagé : du véritable chaos au chaos productif (Source : velobuc.free.fr) 67
Figure 21 : *Spielstrasse* à Fribourg (Source : Audiar) 70
Figure 22 : Grenchen avant et après aménagement (Source : zonederencontre.ch) 70
Figure 23 : Avant et après l'aménagement de la place de Bienne (Source : velobuc.free.fr) 71
Figure 24 : Traversée de Köniz 71
Figure 25 : Shared space à Drachten (Source : except.nl) 72
Figure 26 : Croisement entre piétons et automobilistes rue Victor Hugo à Lyon 73
Figure 28 : Panneaux signalant une zone de rencontre en Suisse et en France 74
Figure 27 : Rue Robert Houdin à Paris, première zone de rencontre française (source : Certu) 74
Figure 29 : Mini-skate parc de Bordeaux 75

Table des matières

Avant-propos....5

Introduction....7

1. La ville et le piéton. La ville contre le piéton ?....11
1. L'excès automobile....11
i. Le temps structurant....11
ii. La ville, pensée et calibrée pour l'automobile....13
iii. Le piéton découragé....14
iv. « Nous sommes tous des schizophrènes urbains »....16
v. Le semblant d'intégrité....18
2. Marcher ? Oui ! en ville ? Ah non ! ... mais alors pourquoi ?....20
i. Désaffection de la marche en ville…....20
ii. …En ville, ou dans cette ville ?....21
iii. Le marcheur urbain : un personnage à multiples facettes....22
iv. Mais que veulent les piétons ?....26
v. Marcher, une expérience urbaine « productive »....28
3. La méconnaissance des pratiques piétonnes....29
i. Des enquêtes déplacements méthodologiquement incomplètes....29
ii. Pas d'identité, pas de portage....30
4. Le piéton, toujours plébiscité, mais souvent oublié. Et pourtant !....30
i. La marche : bonne pour la santé et l'environnement....31
ii. Intéressante pour nos économies....32
iii. La marche pour l'autonomie....32
iv. Le piéton, révélateur de vitalité d'un site....33

2. Éléments d'outils et de méthodes pour construire une ville favorable aux pratiques piétonnes....35
1. Planifier pour construire la ville « à courtes distances »....35
i. Compacte et multifonctionnelle....36
ii. La vitesse comme levier d'action....37
iii. La perméabilité des tissus....37
iv. Les outils mobilisables....37
2. Programmer pour développer un « cocktail écomobile »....39
i. Un réseau « accélérateur de piéton »....39
ii. Diminuer la place de la voiture....40
iii. Une bonne politique cyclable pour une bonne politique piétonne....42
iv. « La ville n'est pas un arbre »....42
v. La lenteur, la grande oubliée....43
vi. Dessiner la ville du piéton....43
3. Servir le piéton pour lui donner envie d'être....48
i. Le piéton augmenté…....48
ii. …Informé et sensibilisé....50
4. Code de la rue : du partage de l'espace à l'espace partagé....51
5. Aménager l'espace public en conséquence....52
i. Lentement mais sûrement et… rapidement !....52
ii. Dessiner l'espace public en pensant au piéton....54

3.Approche de trois cultures d'aménagement....59
1. Tout pour le piéton ?....60
i. Exclure et isoler....60

ii. Illusion d'action 61
iii. De quelques commerces naît un centre commercial 61
iv. Des secteurs en souffrance 62
v. La voiture sécurisante 62
2. Contre la voiture ? *63*
i. Une approche routière, une réponse routière 63
ii. Le piéton, premier perdant de cette logique 64
iii. Un ralentisseur serait capable de faire la Police ! 65
3. Faire cohabiter ? *66*
i. Remettre l'être humain au cœur des aménagements 66
ii. Créer des environnements signifiants 67
iii. Un nouveau vocabulaire 68
iv. Home zone, zone de rencontre, shared space … voyage à l'étranger dans les espaces partagés 69
v. Zone de rencontre à la française : un coup d'épée dans l'eau ? 73
vi. Oser y croire 75

Conclusion 77

Bibliographie 79
Table des sigles 83
Table des figures 84
Table des matières 85
Synthèse 87

Introduction

Le travail part de l'idée de transition urbaine développée par Marc Wiel et du constat que les réponses aux excès automobiles sont généralement routières. Une approche qui ne répond pas aux attentes des piétons. Pourtant un réel potentiel existe. Il entend répondre à la problématique suivante : Comment recréer les conditions favorables aux pratiques piétonnes en milieu urbain ? Le postulat estimant que c'est par le confort que l'on encouragera les pratiques piétonnes sert de ligne de conduite. Enfin, l'hypothèse que l'on peut sortir de l'accumulation d'aménagements et de lois pour passer du partage de l'espace à l'espace partagé, sera vérifiée.

Partie 1 : La ville et le piéton. La ville contre le piéton ?

1. L'excès automobile

i. Le temps structurant

C'est le temps et non les distances qui crée et structure la ville. Elle s'étend plus la mobilité est facilitée. La vitesse vient suppléer les distances toujours plus grandes pour assurer le rêve du pouvoir d'ubiquité qui fait naître la ville.

ii. La ville, pensée et calibrée pour l'automobile

La ville a été aménagée pour être rendue conforme à l'automobile. Ses voiries ont été redessinées tel un réseau de gaz, d'eau ou d'électricité : régularité et homogénéité des flux, fluidité des échanges, licité des parois…

iii. Le piéton découragé

Le piéton est le premier à souffrir des conséquences de cette adaptation de la ville à l'automobile : coupures, distances allongées du fait de la spécialisation territoriale, amoindrissement des espaces qui lui sont dévolus dans l'espace public…

iv. « Nous sommes tous des schizophrènes urbains »

Ou comment progressivement on inflige aux autres ce qu'on a fui en allant vivre dans un quartier à l'écart de la circulation.

v. Le semblant d'intégrité

Des aménagements palliatifs viennent assurer « la survie » du piéton en milieu urbain. Mais leurs effets semblent potentiellement autant productifs que contre productifs. De quoi créer une sécurité perçue bien supérieure à la sécurité vécue.

2. Marcher ? Oui ! en ville ? Ah non ! ... mais alors pourquoi ?

i. Désaffection de la marche en ville…

Les Urbains semblent avoir oublié qu'ils marchent en ville. Ce mode demeure pourtant le second mode de déplacement. Mais sa proportion est passée d'une part comprise entre la moitié et le tiers il y a trente ans, à un tiers à un quart aujourd'hui.

ii. …En ville, ou dans cette ville ?

Le piéton redoute les détours, l'insécurité routière, l'inconfort des cheminements, les environnements de mauvaise qualité, devoir porter des charges, monter. Un seul de ces facteurs peut le faire renoncer et lui faire préférer un autre mode. Pourtant, là où ces désagréments sont gérés, le nombre de déplacements à pied augmente.

iii. Le marcheur urbain : un personnage à multiples facettes

Par nature et selon le Code de la route, tout le monde marche, mais le profil type du marcheur est assez flou. Les moins favorisés, les jeunes et les plus âgés marchent plus régulièrement. Le motif achat prédomine. La marche, quand elle est voulue, se révèle souvent être à la fois un moyen et un but. Les distances parcourues sont relativement importantes.

iv. Mais que veulent les piétons ?

Suivre une « ligne de désir », se reposer, se décharger, être informé… Autant d'éléments à prendre en compte lors de l'aménagement.

v. Marcher, une expérience urbaine « productive »

Marcher permet de parcourir et profiter de la ville.

3. La méconnaissance des pratiques piétonnes

i. Des enquêtes déplacements méthodologiquement incomplètes

Les enquêtes déplacements pour révéler les pratiques piétonnes sont défaillantes : une défaillance méthodologique très certainement culturelle à l'origine. Près de 50% des déplacements à pied seraient ainsi oubliés.

ii. Pas d'identité, pas de portage

Personne ne se revendique piéton. Personne ne le représente ni fait valoir ses intérêts.

4. Le piéton, toujours plébiscité, mais souvent oublié. Et pourtant !

i. La marche : bonne pour la santé et l'environnement

Marcher permet de faire l'activité physique nécessaire à la santé. Marcher permet également de se déplacer en produisant à un faible impact environnemental.

ii. Intéressante pour nos économies

Se déplacer à pied permet de faire des économies. A chaque citoyen mais aussi à la Sécurité sociale. Cela fait même gagner de l'argent aux employeurs et aux commerçants.

iii. La marche pour l'autonomie

La marche est le mode offrant la plus grande autonomie aux non motorisés.

iv. Le piéton, révélateur de vitalité d'un site

Les piétons en fréquentant un site, l'animent et marquent sa vitalité.

La transition urbaine a ouvert la voie au passage de la ville pédestre à la ville automobile. Une ville où le piéton ne trouve plus que partiellement sa place. Pourtant, les motifs pour aller vers une ville favorable aux pratiques piétonnes sont multiples.

Partie 2 : Éléments d'outils et de méthodes pour construire une ville favorable aux pratiques piétonnes

1. Planifier pour construire la ville « à courtes distances »

À l'échelle de l'agglomération, de la commune et de l'espace public, le SCoT et le PLU sont deux instruments intéressants pour mobiliser les outils de la construction d'une ville compacte, multifonctionnelle et maillée. Une ville à courtes distances où marcher ne relève pas du pèlerinage ou du trekking.

i. Compacte et multifonctionnelle

Diminuer les distances entre les lieux que l'on fréquente quotidiennement en resserrant la ville sur elle-même et en redispersant ses fonctions.

ii. La vitesse comme levier d'action

Il faut pour cela réduire les vitesses de déplacement dans la ville…

iii. La perméabilité des tissus

…rendre possible les traversées d'îlots et d'emprises importants. Ce que David Mangin définit comme « l'urbanisme de tracé plutôt que l'urbanisme de secteurs, la ville passante plutôt que la juxtaposition d'environnements sécurisés, la ville métisse plutôt qu'homogène. »

iv. Les outils mobilisables

Ils sont à rechercher du côté du renouvellement urbain, du redéploiement des équipements, des taxes locales, des subventions pour inciter à se rapprocher d'un centre de l'agglomération.

2. Programmer pour développer un « cocktail écomobile »

Le PDU et ses retranscriptions locales pour mettre en action et coordonner les politiques de transport.

i. Un réseau « accélérateur de piéton »

Envisager les usagers de chaque mode comme des « bottes de sept lieux » pour le piéton. (Amar et Michaud). Faire que l'offre soit « telle que, quels que soient le lieu et l'heure, elle puisse être soit très gratifiante pour l'usager non motorisé soit très attractive pour le conducteur potentiel d'un véhicule motorisé, au point qu'il préférerait laisser celui-ci au garage. » (Le Gal).

ii. Diminuer la place de la voiture

Agir sur l'offre de stationnement, l'autorisation à pénétrer dans la ville, la taxer… Autant de méthodes qui peuvent produire leurs effets mais qui ont recours à un facteur inéquitable : l'argent.

iii. Une bonne politique cyclable pour une bonne politique piétonne

Travailler en faveur des cyclistes pour les faire descendre des trottoirs et « agrandir » les trottoirs.

iv. « La ville n'est pas un arbre »

Hiérarchiser les voies en fonction du rôle que l'on souhaite donner à la rue et non en fonction de ses performances actuelles.

v. La lenteur, la grande oubliée

En attendant de voir ce que proposera le SCoT de Grenoble, trop peu de PDU songent à limiter la vitesse.

vi. Dessiner la ville du piéton

Chartes et schémas directeurs piéton pour cibler sur ses problématiques.

« La bonne solution sera d'adapter les politiques de mobilité à la spécificité de leur utilité. Ce ne sera ni des investissements tout azimut dans les transports en commun, ni dans la densité accrue également souvent avancée comme la solution miracle mais un dispositif plus complexe qui articule échelle spatiale, nature de mobilité, coût des mobilités, politique foncière, localisation des activités et fiscalité des localisations. » (Wiel).

Exemples de documents de planification et programmation

Zoom sur l'agglomération rennaise

3. Servir le piéton pour lui donner envie d'être

i. Le piéton augmenté…

Livraison à domicile, stations piétonnes, équipements *walkers friendly*… Autant de biens ou de services pour faciliter la marche et donner envie de la pratiquer. Avec le risque de suréquiper le piéton et de lui faire perdre une partie de sa liberté.

ii. …Informé et sensibilisé

Nous connaissons l'adage : « un homme averti en vaut deux ». Prenons-le pour vrai et appliquons-le au piéton. Toute la difficulté de ne pas faire de l'information et de la sensibilisation une leçon de morale. Les Pédibus, une manière de mettre en pratique de façon agréable les apprentissages.

4. Code de la rue : du partage de l'espace à l'espace partagé

L'outil manquant pour remplacer, en ville, le Code de la route. Permettre d'intégrer, sur la base d'un texte de loi, un peu de civilité dans les rapports entre usagers et considérer les voiries comme des rues et non des routes.

5. Aménager l'espace public en conséquence

À quoi bon imaginer d'innombrables actions si l'espace public n'est pas adapté, n'est pas praticable ?

i. Lentement mais sûrement et… rapidement !

Les principes du *trafic calming* apaisant les circulations pour plus de fluidité, de sécurité et moins de rejets polluants.

ii. Dessiner l'espace public en pensant au piéton

La théorie des « quatre couleurs » de Yan Le Gal donnant priorité au piéton dans le dessin de l'espace public. Limiter l'encombrement des trottoirs, repenser les feux tricolores, utiliser les trottoirs inutiles pour remettre de la végétation en ville. Mais éviter d'en faire de trop.

Sans mettre en branle toute la ville, deux stratégies pourront être suivies avec obstination, celle de l'itinéraire et celle du « jeu de go », où chaque aménagement est un pas en avant.

Exemple du plan piéton de Genève

Partie 3 : Approche de trois cultures d'aménagement

1. Tout pour le piéton ?

i. Exclure et isoler

Logique de l'exclusion. La voiture est perçue comme dangereuse, le piéton ne peut pas évoluer librement en sa présence. Une réponse simple : enlever l'élément perturbateur pour protéger le « faible » piéton. Le piéton est choyé dans cette « réserve d'Indiens » (Héran) mais souvent oublié en dehors. C'est la stratégie du périmètre, découlant d'un compromis territorial. (Kaufmann et Paulhiac).

ii. Illusion d'action

Comme souvent avec les TCSP, l'aménagement d'aires piétonnes de centre ville sont des actions voyantes et appréciées politiquement, qui sont généralement l'arbre qui cache la forêt.

iii. De quelques commerces naît un centre commercial

Suite à l'aménagement d'aires piétonnes, les petits commerces sont remplacés par des franchisés. Ce pôle commercial renforce son attractivité. Quels impacts sur les pôles secondaires et le commerce de proximité ?

iv. Des secteurs en souffrance

Généralement, seules les aires piétonnes de l'hyper centre peuvent fonctionner sur ce modèle. Les autres soufrent d'un manque de visibilité. De plus, la dynamique démographique est fréquemment faible ou négative.

v. La voiture sécurisante

A la fermeture des commerces, les « yeux de la rue » (Jacobs) s'en vont. La circulation permettrait d'assurer une certaine présence sécurisante.

2. Contre la voiture ?

i. Une approche routière, une réponse routière

L'incapacité à produire une autre réponse que routière, celle qui justement pose problème. Pourtant les problèmes ne sont souvent que ponctuellement résolus et les effets de bord sont nombreux (standardisation des villages, bruits…).

ii. Le piéton, premier perdant de cette logique

Contre la voiture se révèle souvent être contre le piéton, gêné dans ses mouvements (potelets, barrières…).

iii. Un ralentisseur serait capable de faire la Police !

Le mythe des aménagements capables de régler tous les problèmes. Pourtant ils nécessitent une politique d'accumulation qui finit par s'autodétruire.

3. Faire cohabiter ?

La théorie de l'espace partagé, déclinable à divers degrés d'intensité.

i. Remettre l'être humain au cœur des aménagements

Prendre conscience que c'est pour des êtres humains pensants que l'on aménage et non de banals fluides.

ii. Créer des environnements signifiants

Montrer, inciter, pour donner à réfléchir et non à exécuter des ordres. Casser la fausse sécurité vécue pour laisser place à une insécurité perçue facteur de sécurité vécue. Créer un « chaos productif ».

iii. Un nouveau vocabulaire

Définir le nouveau vocabulaire des espaces partagés. Faire de la communication, la négociation et la civilité les outils de régulation.

iv. Home zone, zone de rencontre, shared space … voyage à l'étranger dans les espaces partagés

Exemples d'espaces partagés. Des « rues résidentielles » aux *shared spaces* de Drachten aux Pays-Bas où se croisent quotidiennement 20 000 véhicules dans des carrefours parfois vierges, en passant par la place de Bienne ou la traversée de Köniz en Suisse.

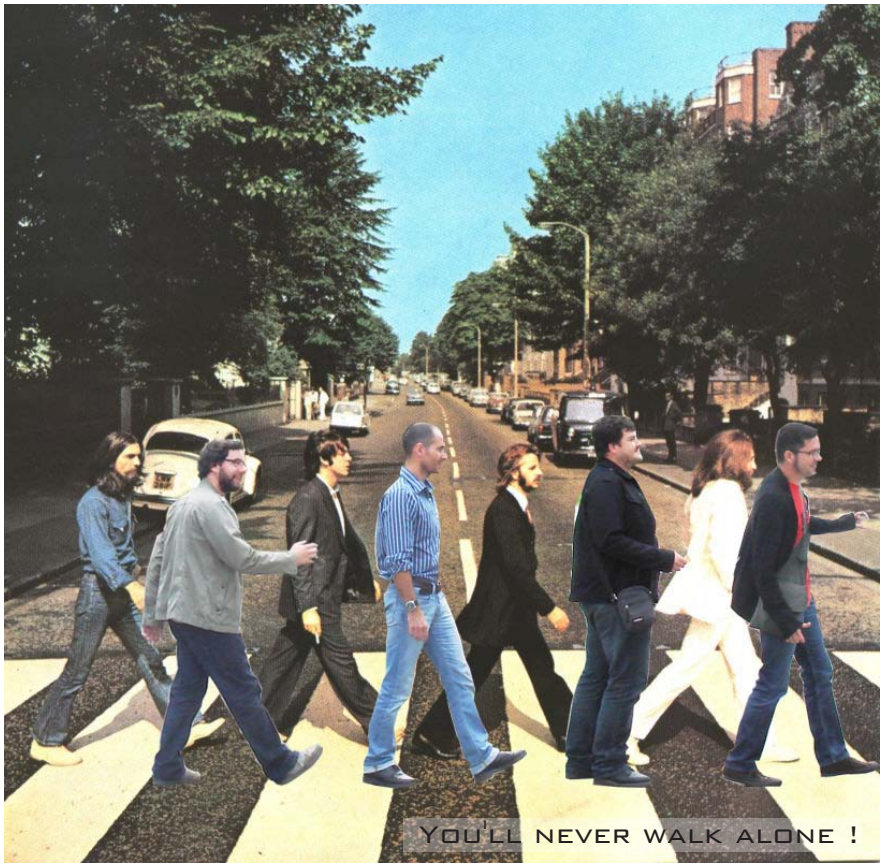
v. Zone de rencontre à la française : un coup d'épée dans l'eau ?

Récemment la France s'est engagée dans cette direction. Mais la frilosité devant les possibilités d'aménagement semble telle qu'il est à craindre que la zone de rencontre ne soit qu'un outil législatif supplémentaire.

vi. Oser y croire

Pourtant, il n'y a pas de raison que ça marche mieux ailleurs qu'en France. Des exemples tels que celui du mini-skate parc nous montrent que c'est probablement plus l'instinct que la civilité (qui ferait défaut en France) qui permet de gérer les conflits. Pour autant, la civilité peut être travaillée.

Conclusion

« Il est bien des choses qui ne paraissent impossibles que tant qu'on ne les a pas tentées. » (André Gide)… tant l'émergence d'une ville favorable aux pratiques piétonnes que l'espace partagé. « La marche ne sortira de son ghetto que si ses adeptes se sentent non pas tant protégés que légitimes dans leurs comportements. » (Lavadinho et Winkin).

Fañch Ruellan
fanch.ruellan@gmail.com