

Promouvoir les pratiques piétonnes

Une ville en marche pour la marche en ville



En trente ans, le nombre de déplacements à pied a diminué d'1/3 en moyenne dans les villes françaises. Et pourtant, redynamiser la marche et redonner au piéton une intégrité en ville, est possible ! Le travail à mener ne se limite pas à l'élargissement des trottoirs ni à la multiplication des passages piétons. Au contraire, les faire disparaître peut se révéler bien plus bénéfique que les traditionnelles méthodes routières. Ville et piétons sont faits pour s'accorder.

CONNAÎTRE LES PIÉTONS ET LEURS PRATIQUES

La marche, un mode plein d'atouts

Economiquement, marcher ne coûte rien ou presque. Pas de plein d'essence ni d'entretien. Juste une paire de chaussures. En cela elle est socialement plus juste. La marche entretient le corps et prévient plusieurs maladies. On estime même qu'elle nous rend plus productif. Du point de vue du respect de l'environnement, les pollutions qu'elle engendre sont infimes. De quoi répondre aux enjeux du XXI^e siècle : limiter les atteintes au milieu, renforcer la cohésion sociale et rendre le système économique plus sain et équitable..

La marche est d'autant plus à même d'y participer quand on sait que 2/3 des déplacements automobile font moins de 5 km, un sur deux moins de trois, un sur quatre moins de un et un sur huit moins de 500 m.

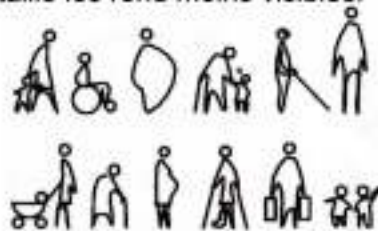
Nous sommes tous piétons ! Les multiples facettes du piéton

Les connaissances sur cette pratique si banale sont paradoxalement très faibles. Selon le Code de la route, tout le monde marche, de l'enfant dans sa poussette au handicapé dans son fauteuil. Que ce soit pour un trajet complet ou pour ce qui est appelé trajet d'extrémité et de connexion : pour faire le lien entre un mode et une destination ou entre deux modes. Mais ces déplacements ne sont pas pris en compte par les enquêtes ménages déplacements du Certu. Pourtant, ils représenteraient 50 % des déplacements à pied.

Les plus adeptes d'entre nous de la marche sont les jeunes et les personnes âgées, les personnes à faibles revenus, qui ont généralement moins accès à la voiture personnelle.

Des piétons particuliers

Il faut prendre en compte les différentes spécificités des personnes à mobilité réduite. Certaines ont du mal à se repérer dans l'espace, d'autres des difficultés à franchir les obstacles formés par les bordures, les marches, d'autres encore ont besoin de largeurs suffisantes pour passer en fauteuil, avec une poussette, un cabas... Les enfants perçoivent les risques différemment et leur petite taille les rend moins visibles.



Source : A. ARMELO / architecte / Certu

16 % : c'est la part que constituent les déplacements dans le budget des Français, soit le deuxième poste devant l'alimentation (15%).



40,4 € : c'est la somme dépensée par semaine par les piétons. C'est plus que les cyclistes (24,4), les usagers des transports en commun (22,4) et d'automobiles (21,7). Par visites, les piétons dépensent moins, mais plus souvent. (Ademe & FUBicy)

Luxe ou contrainte

Si la marche est voulue, elle est vécue comme un luxe : pouvoir se déplacer à pied sans avoir recours à un mode motorisé et ses contraintes. Au contraire, si elle est subie, c'est une contrainte en l'absence d'alternative.

Le premier motif de déplacement à pied est l'achat, suivi des loisirs et du travail et études.

Les distances parcourues à pied sont importantes. A Lyon, 17 % des déplacements à pied font plus de 800 m. Aussi, quand les conditions sont favorables, nous sommes prêts à marcher plusieurs kilomètres. Regarder par exemple, les promenades dominicales.

DES ORGANISATIONS ET MÉTHODES INADAPTÉES

La ville structurée par et pour l'automobile ou comment le nombre de piétons n'a pu que décroître

La naissance et la généralisation de l'automobile ont permis des déplacements plus rapides à plus longue portée. La ville s'est adaptée à ces nouvelles conditions. Elle s'est étendue, les déplacements se sont allongés, ses fonctions se sont concentrées. Pour autant, les temps de parcours sont restés comparables grâce à la vitesse de l'automobile. C'est ce que Marc Wiel nomme la transition urbaine permise par la mobilité facilitée.

L'espace public a lui aussi été adapté à l'automobile. Les rues sont devenues routes, reléguant le piéton sur des voies parallèles ou sur les bas côtés, pour limiter les contacts avec la circulation automobile.

La marche n'étant plus compétitive, le nombre de piétons a décliné.

Approche classique de la promotion de la marche : le piéton écarté

Généralement, pour assurer une certaine sécurité, des trottoirs, passages piétons, feux tricolores... sont aménagés. Tous maintiennent le piéton dans une position de faible qu'il faut protéger. Leurs effets contre-productifs semblent alors aussi nombreux que les effets attendus.

Le trottoir dégage la chaussée et les potelets la cloisonnent permettant une circulation rapide des automobiles les feux réduisent la réflexion à la seule appréciation de la couleur. La sécurité est donc davantage perçue que vécue. Pour preuve, le nombre d'accidents sur les passages piétons malgré l'accumulation d'équipements de sécurité.



Passages piétons, pièges à piétons ?

De nombreuses communes multiplient les passages piétons. Pourtant, ils n'ont parfois de protégé que le nom. Il ne s'agit pas alors de les suréquiper pour imposer l'arrêt mais de les questionner. Sont-ils vraiment utiles? En leur absence, le piéton est libre de traverser ou bon lui semble sans faire des détours et sans entrer en infraction. Il faut savoir les limiter au seuls cas où ils sont vraiment indispensables. Des exemples montrent que leur suppression a satisfait tout le monde à commencer par les piétons les plus âgés.



CONSTRUIRE LA VILLE FAVORABLE AUX PRATIQUES PIÉTONNES

Que redoutent les piétons ? Quelles attentes ont-ils ? Quelles réponses à celles-ci ?

Le piéton est assez difficile puisque la présence d'un seul élément qu'il redoute peut le décourager à marcher. L'ensemble des conditions doit donc être réuni.

Toutes les mesures qui sont développées visent à une chose : donner du confort au piéton.

Craintes du piéton	Attentes	Réponses à donner
Les détours	Limiter ses efforts, les temps d'attente	Étudier les « lignes de désir » pour travailler les continuités
L'insécurité routière	Une sécurité vécue plutôt que perçue	Renverser les approches classiques et développer un « chaos productif »
Les distances	Pouvoir atteindre plusieurs lieux avec un minimum d'efforts	Construire la « ville à courtes distances » et le « cocktail écomobile »
L'inconfort des cheminements et les environnements de mauvaise qualité	Parcourir des environnements agréables pour tous ses sens	Travailler l'espace public
Porter des charges	Limiter ses efforts et son encombrement lors de ses courses	Développer le « cocktail écomobile », les livraisons à domicile
Monter	Limiter ses efforts	Aménager des escaliers
Les mauvaises conditions météo	Etre protégé du vent, du froid, du soleil...	Penser les aménagements en fonction du lieu

La « ligne de désir » est la courbe optimale que les piétons souhaitent suivre. Ce n'est pas nécessairement le chemin le plus court. Parfois le piéton se détourne pour longer une vitrine ou éviter un lieu désagréable par exemple. Il faut l'observer et essayer de la respecter lors de l'aménagement. Il faudra veiller à en corriger les points d'inflexion non désirés qui créent des détours. Penser aussi à créer des raccourcis pour traverser des grands îlots, par dessus les routes et les rivières...

La ville « à courtes distances » est une ville compacte et multifonctionnelle. Le SCoT et le PLU doivent promouvoir les formes urbaines compactes, notamment en privilégiant le renouvellement urbain et en imposant des normes plancher de densité. Ils doivent également encourager la redistribution des fonctions de la ville sur l'ensemble du territoire. Pour cela, la répartition des équipements est un bon début. Ainsi, les distances à parcourir diminuent.

Le « cocktail écomobile » est la combinaison de tous les modes de transports existants, utilisés à leur juste mesure. Aucun n'est écarté, ni même la voiture. Tous, du vélo au train, sont alors des « accélérateurs de piétons ». Le PDU et sa retranscription à l'échelle communale ont leur rôle à jouer.



TC : un des ingrédients du cocktail



Les livraisons à domicile

permettent aux piétons de faire leurs courses sans s'encombrer et porter des charges. Les commerçants s'y retrouvent car la tentation d'aller remplir son son coffre en voiture au supermarché diminue. Des communes, des supérettes et des associations de commerçants les ont déjà organisées.



Environnement agréable

Pour que la marche ne soit pas une contrainte l'environnement traversé doit être agréable. Le piéton doit pouvoir s'y repérer, pouvoir se reposer en s'asseyant sur un banc, se soulager en utilisant des WC, s'alléger en utilisant des corbeilles. Les cheminements doivent être confortables, suffisamment larges et non encombrés de multiples mobiliers urbains non ordonnés.

Les environnements doivent être animés et rassurants de jour comme de nuit. Pour cela il faut limiter les sorties de garages donnant sur la rue, les longs murs et

les cheminements isolés et privilégier les logements, les boutiques en rez-de-chaussée, ou scénariser les cheminements par de la végétation le long des voies de circulation.

Chaque cas doit faire l'objet d'une attention particulière pour prendre en compte l'orientation, des vents, du soleil... Autoriser par exemple les saillies aux premiers étages pour créer des abris.



DIMINUER L'AVANTAGE DE L'AUTOMOBILE

Rationaliser l'usage de l'automobile

Plus que la pénaliser, il faut songer à rendre son usage plus rationnel. Si les grandes collectivités peuvent imposer un droit d'entrée, les petites ont plutôt intérêt à repenser leur offre de stationnement. Sans place pour se garer, la voiture ne sert à rien. On estime que le salarié à qui on assure une place sur son lieu de travail aura neuf chances sur dix de prendre sa voiture. Sinon, la probabilité est de six sur dix.

Modérer les vitesses

Plus la vitesse baisse, plus l'attention de l'automobiliste pour ce qui l'entoure augmente. Son regard est moins figé au loin. Le nombre et la gravité des accidents ont tendance à diminuer grâce à

des distances d'arrêt plus courtes et des chocs moins violents. Enfin, dans une certaine mesure, les rejets de polluants diminuent. Pour autant, vitesse basse ne veut pas dire congestion, car les distances de sécurité diminuent et la fluidité reste similaire voire s'améliore. La sécurité vécue augmente et le piéton se risque moins à fréquenter l'espace public

3 cultures d'aménagement

Pour modérer les vitesses, trois grandes cultures, d'aménagement se distinguent :

- L'aire piétonne où la voiture n'est que tolérée et doit rouler au pas,
- La « boîte à outils » de l'aménageur qui casse les vitesses,
- Le « chaos productif » qui permet la cohabitation.

L'aire piétonne réserve des espaces aux piétons. Ca n'exonère pas d'aménager le reste de la ville en faveur du piéton. Bien au contraire. Piétonner un quartier engendre des modifications importantes de l'offre commerciale au détriment des petits commerces. A cause des difficultés d'accès, les familles et les personnes à mobilité réduite peuvent choisir de quitter ce quartier. De plus, le risque de voir ces espaces désertés hors des heures d'ouverture des magasins est fort. Il n'y a plus de régulation sociale et l'insécurité peut augmenter.



La boîte à outils *Problème routier, réponse routière ou l'homogénéisation entrées de ville*

Pour gérer les vitesses excessives et le stationnement illégal, la « boîte à outils de l'aménageur » est fréquemment employée. Utilisés en toutes situations, les ralentisseurs et les potelets ont tendance à homogénéiser les villages. Coûteux et peu gratifiants pour le lieu, ils ne font souvent que déplacer les problèmes. Dans de nombreux cas, ils ne sécurisent pas véritablement la rue au point d'y faire revenir les piétons.

La cohabitation permet de faire circuler tous les modes dans le même espace dénué de la plupart des signalisations. Ce chaos, provoqué par les conflits entre modes, fait douter les usagers de leurs droits qui n'ont d'autre choix que de s'observer, de communiquer. Chacun est responsabilisé. La civilité et le désarroi gèrent les conflits. Les voitures sont alors obligées de circuler à vitesse réduite et les piétons ne sont plus canalisés, relégués, sur les trottoirs. Ici ce n'est pas la signalétique routière et les ralentisseurs qui limitent les vitesses mais l'environnement créé.

3 dispositifs réglementaires

Aire piétonne, zone de rencontre et zone 30 sont les trois formes d'aménagement pour une circulation apaisée en milieu urbain.



- Allure du pas
- Réservé aux modes doux et desserte
- Priorité piétons



- 20 km/h
- Ouvert à tous
- Priorité piétons



- 30 km/h
- Ouvert à tous
- Priorité véhicules

EXEMPLES DE POLITIQUES PRO-PIÉTONNES

Apprendre à se déplacer en ville : le Pédibus

Le Pédibus est une alternative à la voiture pour se rendre à l'école. Les parents s'organisent pour accompagner à tour de rôle un petit groupe d'enfants. Le système fonctionne comme une ligne de bus avec des arrêts et des horaires. Ainsi, les enfants apprennent à connaître la rue, ses dangers et à s'y déplacer. Cela permet également de réduire le nombre de véhicules passant devant l'école et du même coup les rejets de polluants et l'insécurité routière.



le plan piéton de Genève

La municipalité de Genève a lancé en 1995 une grande politique visant à donner de la cohérence et de la visibilité aux actions municipales en faveur des piétons. 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.

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.

- 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. Un plan de la ville indiquant les temps de parcours entre les principaux lieux a été affiché.
- 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.
- 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 pêche 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.



Genève : Distance-temps à raison de 5 km/h

Rédaction : Fañch Ruellan
 Contact : fanch.ruellan@gmail.com

Diffusion :



POUR ALLER PLUS LOIN...

- AMAR G. & Co. 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.
- DANSART G. 1 Co. Tout pour le piéton ? Ville & Transport MAGAZINE, 2008, n°444, pp. 26-35
- CERTU. Les zones de circulation particulières en milieu urbain. Certu. Lyon, 2008, 23p.
- CHARMES E. Vers des premières couronnes plus favorables aux modes doux. TEC, 2003, n°175, pp. 20-25.
- LE GAL Y. La voirie urbaine, un patrimoine à réhabiliter. PREDIT, 2002, 85p.
- LE GAL Yan. La marche, antidote à l'excès automobile. Urbanisme, 2000, n°314, pp. 34-39.
- RUE DE L'AVENIR. Traversées piétonnes : vers une suppression des passages piétons ? Rue de l'avenir. Le Crêt-du-Loche, 2006, 8p.
- RUELLAN F. You'll never walk alone. Une ville en marche pour la marche en ville. 2009. 93p.
- WIEL M. La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Mardaga. Wavre, 1999, 149p.

