

EN COUVERTURE



Piétons et voitures, comment cohabite

Après des décennies de toute puissance automobile, le piéton reconquiert peu à peu l'espace urbain. Partout, les trottoirs s'élargissent et les modes doux gagnent du terrain. Dans cette bataille de la voirie, les armes s'appellent potelets, couloirs réservés, mobilier urbain.

Un piéton c'est quoi au juste? Selon le dictionnaire, c'est une personne qui se déplace à pied, en marchant ou en courant. Selon les scientifiques, un corps qui se transporte à la vitesse d'un mètre par seconde. « Ces définitions sont sympathiques, justes. Elles ont l'avantage d'être évidentes et de mettre tout le monde d'accord mais elles sont incomplètes, précise Hippolyte Amaury, urbaniste à Paris. Un piéton est avant tout un individu qui n'utilise pas de véhicule. »

« Véhicule », le mot est lâché. « Dès la définition même, il y a un antagonisme », précise-t-il. On est piéton d'abord parce qu'on ne conduit pas. Par opposition au vélo, à la moto et surtout à la voiture. Lennemi juré. C'est bien simple, on est pro ou antivoiture comme on est de droite ou de gauche. Pour s'en persuader, il suffit de tendre l'oreille. De se glisser sur le siège passager d'une automobile bloquée boulevard Saint-Marcel

dans le 13^e arrondissement de Paris. Notre auto avance au pas sur la chaussée surchargée, tandis qu'à côté, dans un couloir réservé, de rares bus circulent sans difficulté. Il suffit d'écouter notre automobiliste gronder et maudire cette municipalité qui souhaite rayer de la carte les bagnoles de France et de Paname. Car pour beaucoup, la voiture, c'est un droit. Le symbole d'une existence épanouie. Je gagne ma vie donc je conduis. L'automobile est avant

tout l'incarnation de la liberté individuelle. Et puis il y a les autres. Ceux qui ont fait le choix plus ou moins forcé de la collectivité. Les adeptes des transports en communs, du vélo, de la marche à pied. « A Paris il ne faut pas oublier que seuls 50 % des ménages ont une voiture », précise Hippolyte Amaury. Ceux qui circulent autrement attendent impatiemment que les municipalités rompent avec l'hégémonie de l'espèce



Noëlle GASTOUJEV&TM

iter ?

Trente-cinq ans de voies piétonnes

Si la voiture apparaît à la fin du XIX^e siècle, il faudra attendre les années 1970 pour que les premiers espaces piétonniers fassent leur apparition en France. A cette époque près de 3 000 piétons sont renversés et tués chaque année. « On s'est rendu compte qu'il fallait protéger davantage le marcheur. Lui accorder plus de place tout en régulant la circulation des voitures dans les centres villes. Les trottoirs ne suffisaient plus », souligne Jean-Paul Blais, urbaniste au ministère de l'Équipement. En 1971, à Rouen, la rue du Gros-Horloge devient la première voie piétonnière de France, malgré les protestations des commerçants. Pour Jean-Paul Blais, « il y avait déjà des rues piétonnes dans certains centres villes ou dans certaines villes plus anciennes, médiévales. Mais c'était la première fois qu'on retirait de l'espace aux voitures pour le donner aux piétons. Et ça n'a pas plu aux commerçants qui pensaient qu'ils allaient perdre de la clientèle. Mais c'est l'inverse qui s'est produit. » Voyant le succès rencontré à Rouen, plusieurs villes décident de tenter leur chance. C'est le cas par exemple de Sceaux, près de Paris. Petit à petit, les voies piétonnières s'étendent. D'abord dans les centres-villes, près des commerces. Puis aux extensions urbaines. « La plupart des voies piétonnières créées dans les années 70 et 80 étaient à but commercial, souligne Jean-Paul Blais. De temps en temps, elles étaient utilisées comme instrument de régulation de la circulation, mais c'était plutôt rare. » C'est encore l'époque de la voiture reine. Le piéton n'est pas considéré comme un usager à part entière. C'est un client qu'il faut attirer. « On construit des grands parkings près de ces voies piétonnes pour que le client puisse se garer. Les voies piétonnes n'avaient pas pour objectif principal d'éliminer la voiture, commente Hippolyte Amaury. Elles jouaient plutôt le rôle de petits centres commerciaux en plein air ». Afin de séduire le chaland, on met en place un système de bancs et de panneaux afin qu'il puisse se reposer, s'asseoir et s'orienter. C'est l'apparition du mobilier urbain. « Jusque dans les années 90, le piéton est tellement méprisé qu'il ne compte plus comme un acteur actif de la ville », explique Denis Cheynet, président de l'association lyonnaise Pour Une Ville Sans Voiture. La voiture s'accapare complètement la ville. Il faudra attendre les années 90 et l'apparition des questions environnementales pour inverser la donne.

EN COUVERTURE



Noëlle GASTOUE/VE&FM

La ville idéale devrait permettre la cohabitation pacifique de tous les modes de transports.

automobile, pour enfin se réapproprié l'espace public et récupérer un territoire cédé il y a près d'un siècle.

Aujourd'hui, fini le temps de la bagnole reine et de la ville polluée. Avec l'apparition des questions environnementales, le piéton est déclaré source de bien-être : « On récupère l'espace public pour le donner aux piétons et aux transports en commun non polluants comme le Tramway », raconte Jean-Louis Marlet,

urbaniste et directeur adjoint de la voirie à Gagny, en Seine-Saint-Denis. Pour Yves Contassot, adjoint au maire de Paris chargé de l'environnement et des espaces verts : « Le piéton, c'est fondamental parce que c'est le principal mode de déplacement. On l'oublie trop souvent. Il est donc important qu'on le favorise. » D'ailleurs, le nom donné aux quartiers réservés aux piétons en dit long sur les choix

politiques. A Paris, on passe des Quartiers Tranquilles sous Tiberi aux Quartiers Verts sous Delanoë. La droite, par essence plutôt favorable à la voiture, râle mais doit céder devant l'évidence du renouveau du piéton. « L'avenir n'est pas à la voiture, explique Hippolyte Amaury. Toutes les

Pour donner plus de place au piéton il n'y a qu'une seule solution diminuer l'espace vital de la voiture

grandes villes d'Europe ont adopté depuis longtemps des mesures favorisant le piéton. C'est en train de venir en France. Ce fut long, mais on y arrive ». Si certains maires continuent pourtant de privilégier le véhicule motorisé, en cassant des trottoirs et en élargissant la chaussée, aucun ne se dira aujourd'hui anti-piéton ou pro voiture. Le sujet est devenu sensible dans presque toutes les munici-

palités. « Ce n'est pas de bon ton de dire qu'on est pour l'automobile aujourd'hui, précise Hippolyte Amaury. Le maire qui le dira un jour s'attirera les foudres de sa population. Il est obligé de s'adapter et faire ce qui est dans l'air du temps : des espaces piétons et réduire la vitesse de la voiture. S'il le peut, bien entendu. En raison de leur architecture et de leur urbanisme, de nombreuses villes en banlieue ne peuvent pas accueillir ce type de voies. »

Pour donner plus d'espace au piéton, il n'y a qu'une seule solution : en prendre là où il y en a. Diminuer donc le domaine de la voiture. On réduit les voies, la chaussée. On interdit parfois tout simplement la circulation dans certaines rues. A la place, on construit des couloirs de bus, on élargit les trottoirs, on crée des voies piétonnières. L'automobiliste a beau râler, rien n'y fait. Malgré les embouteillages, on donne le dernier mot au piéton. Car pour beaucoup, le marcheur

ne peut s'épanouir que par l'éradication des quatre-roues.

Un débat jugé parfois trop manichéen par les urbanistes, pour qui la voiture reste indispensable : « Non seulement elle pollue de moins en moins, mais la voiture ras-sure. Certaines voies piétonnières trop peu fréquentées sont devenues un véritable coupe-gorge, souligne Hippolyte Amaury. Il ne faut pas l'éliminer de nos cités mais modérer son utilisation. » Depuis des années, l'espace que l'on accorde à l'un se fait au détriment de l'autre. Voici venir peut-être le temps du compromis. Pour Yves Contassot, le but n'est pas d'éliminer complètement les voitures de la surface de la ville mais de « concevoir des rues réservées en priorité aux piétons mais dans lesquelles d'autres déplacements, vélos, bus, voitures de livraison sont possibles dès lors qu'ils roulent à vitesse réduite ».

A côté des préoccupations écologiques, il faut brider la voiture d'abord parce qu'elle tue. En 2005, près de 700 piétons ont trouvé la mort. C'est 8 % de plus qu'en 2004. « Aujourd'hui le souci numéro 1 n'est pas le commerce, l'écologie ni la politique mais la protection du piéton », souligne Jean-Paul Blais, urbaniste au ministère de l'Équipement. Cela passe évidemment par la réduction de la vitesse. On multiplie les zones 30, les radars, les dos d'âne. « En Italie, on est allé jusqu'à enlever les panneaux de circulation. On s'est rendu compte que sans repères, l'automobiliste se sentait perdu et décélérerait », explique Denis Cheynet, président de l'association lyonnaise Pour une Ville sans voiture. « La ville idéale n'est pas une ville sans voiture, précise Jean-Paul Blais. Mais une ville où cohabiteraient pacifiquement tous les moyens de transports ». Ce qui inclut logiquement la voiture et le piéton.

Dossier réalisé par
Damien ALBESSARD

Conflits d'usages

Limiter le conflit à la voiture serait réducteur et naïf. Avec l'émergence des transports en commun et du vélo, une nouvelle guerre commence : celle du trottoir.

La théorie du conflit de l'espace public : ce principe d'urbanisme consiste à attribuer à chaque moyen de transport une place en fonction de sa représentativité. « C'est l'argument des piétons pour limiter la voiture mais c'est impossible à respecter », tient à préciser Hippolyte Amaury. A Paris seulement 50% des ménages possèdent une voiture.

Piétons et vélos : un trottoir pour deux

Le vélo c'est pratique, peu encombrant et écologique. Mais par rapport à une voiture, c'est vul-



Damien ALBESSARD

En ville, piétons et vélos doivent se partager l'espace du trottoir.

néable. « Après les piétons, on a voulu protéger les cyclistes. Et pour cela, on n'a rien trouvé de mieux, en ville, que de les installer sur le trottoir, dans des couloirs », explique Jean-Paul Blais. Les fameux couloirs. Souvent étroits, ils sont généralement matérialisés par deux traits de peinture sur

le sol. Un sigle représentant un cycliste venant préciser qu'il ne s'agit pas d'un couloir comme un autre. « Il n'y a pas d'espace physique entre le couloir vélo et l'espace piéton. C'est extrêmement dangereux pour ces derniers », explique-t-on à la préfecture de police de Paris. Très souvent, le piéton se retrouve à la merci du civisme des cyclistes. « Sous prétexte qu'ils ont des couloirs, ils font n'importe quoi et roulent à toute vitesse, rasant les piétons à quelques centimètres », se plaint ce fonctionnaire de police.

Dans le bois de Vincennes, on a trouvé la solution. La piste piétonne est en terre tandis que la piste cyclable est en bitume. Résultat : les personnes à mobilité réduite se retrouvent obligées d'emprunter l'espace alloué aux deux-roues.

Pour Hippolyte Amaury, « la meilleure solution en matière de cohabitation piéton-vélo, c'est le Boulevard Magenta à Paris. La séparation entre les différents couloirs est nette, visible. Avec un espace suffisamment large pour le piéton. Il n'a pas besoin de se rabattre sur le couloir vélo ».

Piétons et scooters : maudits parkings

« C'est le grand n'importe quoi. Ils sont presque pires que les cyclistes mais moins arrogants tout de même. Entre ceux qui circulent sur les trottoirs et ceux qui se garent n'importe comment, il y a encore du progrès à faire. » Cette sentence sort de la bouche d'un fonctionnaire de police de la ville de Paris, et résume bien la situation actuelle.



Noëlle GASTOUÉ/XT.M

Les parkings pour deux roues sont pris d'assaut et débordent sur le trottoir.

En 2006, la police parisienne a distribué près de 1 800 PV pour circulation sur les trottoirs et plus de 50 000 contraventions pour stationnement gênant. « En 2002, on en était à environ 4 000 », explique le syndicat de police Alliance.

Pour Hippolyte Amaury, la solution passe par la construction de parkings deux-roues supplémentaires : « A Paris, il n'y a que 23 000 places. Les parkings sont encombrés et on se gare comme on peut autour, créant de gigantesques amas de scooters sur les trottoirs. »

Piétons et transports publics : l'entente cordiale

« En général les municipalités gèrent plutôt bien les conflits en créant des couloirs bus », précise Jean-Paul Blais. Mais avec les voitures, ce type de couloirs posent un autre problème. « Le piéton partage même souvent la chaussée avec le tram. « Ce n'est pas dangereux, un tram. Ça roule à 30 km/h en moyenne. Les piétons peuvent l'éviter. Il n'y a presque pas d'accidents », explique Hippolyte Amaury. C'est le cas à Saint-Denis et à Bordeaux, par exemple.



Michel BARBERON/XT

La cohabitation tram/piéton est plutôt réussie.

EN COUVERTURE

La zone 15, championne de l'espace pa



Créé en 1994, le quartier piétonnier de la rue Montorgueil à Paris a pris la dénomination d'aire piétonne, en 2005, avec une nouvelle réglementation.

Selon le nouveau code de la route entré en vigueur le 1^{er} juin 2001 le piéton a des droits... Obligation pour les conducteurs de véhicules de céder le passage aux piétons dès l'instant où ceux-ci sont engagés régulièrement sur la chaussée, c'est-à-dire sur un passage pour piéton. Ne pas respecter cette règle expose à une contravention de 4^e classe (amende de 135 euros et perte de 4 points)

Il a aussi des devoirs : au même titre que les autres usagers, les piétons doivent observer les règles du code de la route. Sinon, ils encourrent une amende de première classe de 4 euros.

● Obligation d'emprunter les trot-

toirs ou accotements lorsqu'il y en a (article R.412-34)

● S'il n'y a pas de trottoirs, le pié-

ton peut emprunter la chaussée mais en circulant près des bords (articles R.412-35 et R.412-36)



Le parvis de la gare du Nord, devenu zone 15 le mois dernier, présente la particularité d'être ouvert sur les rues environnantes.

● Pour traverser, obligation d'emprunter les passages prévus s'ils sont situés à moins de 50 mètres. Dans le cas contraire, le piéton peut traverser n'importe où sur la chaussée (article R.412-37)

● Aux intersections à proximité desquelles il n'existe pas de passage prévu pour les piétons, empruntez la partie de la chaussée en prolongement du trottoir, et ne traversez pas en diagonale (article R.412-37)

La signalisation destinée aux piétons :

- accès interdits aux piétons
- chemin obligatoire pour piétons

ce pacifié

- fin de chemin obligatoire pour piéton
- passage pour piétons
- aire piétonne
- route réservée aux automobiles

La zone 30 généralisée

Introduite en 1990 dans le code de la route, la zone 30 constitue pour l'heure le meilleur compromis en matière de partage de la voie publique. Le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) préconise même dans une étude publiée en 2006 sa généralisation dans la majeure partie de la ville, « là où la vie sociale est prépondérante ». C'est-à-dire à l'approche des commerces, des écoles et des zones résidentielles, à l'exception toutefois des grands axes de circulation. Plusieurs grandes villes européennes comme Graz, Berlin ou Zurich les ont déjà étendues à tout leur réseau de voiries depuis de nombreuses années. En France, cette tendance est de plus en plus marquée dans les centres-villes. A Paris, on commence même à aménager des zones 15.

Ces zones sont dotées d'aménagements spécifiques afin de réduire la vitesse de l'automobiliste. Généralement par l'intermédiaire de pavés, de dos d'âne, de chicanes ou de passages piétons surélevés.

Le mobilier urbain est élégant, aérien, différent des autres quartiers de la ville. Le conducteur doit sentir qu'il entre dans une zone spéciale et protégée.

Selon une étude du Certu, à 30 km/h, une voiture peut éviter un piéton qui s'élance à 13 mètres du véhicule. A titre de comparaison il lui faudra 28 mètres en roulant à 50 km/h.

Typologie du piéton

Doit-on dire « espace piéton » ou « espace piétonnier » ? Les deux. Piéton, c'est le nom. Piétonnier, l'adjectif. Mais les urbanistes ont une préférence pour piétonnier. « C'est comme cela qu'on repère ceux qui s'y connaissent », explique Hippolyte Amaury.

6 familles de piétons

Bien sûr. Les urbanistes font la différence entre :

- les enfants
- les jeunes
- les chaland, dont le comportement dans la rue est toujours indécis et aléatoire
- les piétons ayant un objectif précis, c'est-à-dire se rendant à leur travail, vers un transport en commun, à un service public, ou faisant des achats quotidiens
- les personnes à mobilités réduites (PMR) qui représentent 20 % de la population. Il faut entendre par là, une personne gênée dans ses déplacements en raison de son âge, de son état physique (grossesse, handicap, fracture, maladie...) ou de son activité (livreur, déménageur, poussette, valise...)
- les marginaux, SDF



La rue du Gros-Horloge à Rouen.

Bruno VOISINOT DE ROUEN

6 familles d'espaces piétonniers

On distingue :

- les voies piétonnes avec ou sans trottoir, où la voiture est interdite ou tolérée.
- voies piétonnes commerçantes : rue Daguerre, rues de centres-villes, rue du Gros Horloge à Rouen, rue Sainte-Catherine à Bordeaux...
- voies piétonnes de passage, permanentes ou temporaires : voies sur berges à Paris. En général des rues résidentielles, sans commerce.
- les coulées vertes : des promenades arborées.
- les dalles : les Halles ; la Défense
- les trottoirs



Damien ALBESSARD

➤ Le trottoir, longtemps boudé par les piétons

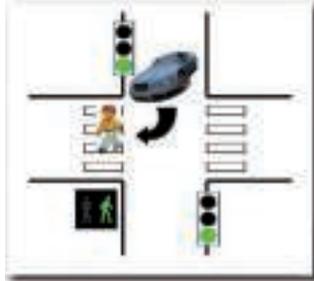
Les premiers trottoirs sont apparus en France dans le quartier de l'Odéon, à Paris. C'était en 1779, à la fin du règne de Louis XVI. Pour Charles Giol, historien et spécialiste du XIX^e siècle, « le but était avant tout d'assainir des chaussées souvent boueuses et d'évacuer les eaux ». Mais il faudra attendre le Second Empire et Haussmann pour que les trottoirs se généralisent et s'élargissent. « Pour la première fois, on fixe des normes, des règles en matière de chaussée », poursuit l'historien. Mais les piétons ne respectent pas ce nouvel espace, ils continuent de marcher sur la chaussée. Ils se font parfois renverser par un cheval ou un char. « Les accidents sont même fréquents

tant l'inattention des piétons est grande. »

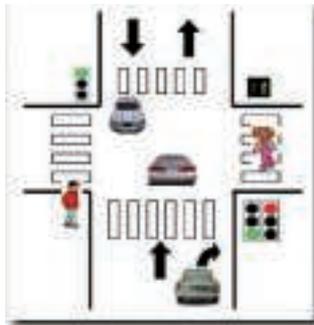
C'est en 1890 que la voiture fait son apparition. On dénonce alors le danger que peut représenter un tel véhicule. « Les montées de boucliers sont violentes car les piétons se déplacent encore majoritairement au milieu de la chaussée. » Mais les manifestations ne suffisent pas et la voiture se généralise. A tel point qu'avant la Première Guerre mondiale, le gouvernement est obligé de légiférer. Même si le piéton est majoritaire, on lui ordonne dorénavant de se déplacer sur les trottoirs. « Puisqu'on ne peut enrayer l'émergence de l'automobile, on cherchera à protéger le piéton. Et là où il est le plus en sûreté, c'est sur un trottoir. »

EN COUVERTURE

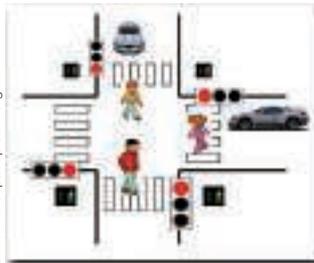
Faut-il aménager les carrefours ?



Danger : le véhicule arrive derrière le piéton.



Sécurité : pas de « tourner à droite » pendant que le piéton traverse.



Sécurité : tous les véhicules sont à l'arrêt.

La municipalité de Rennes teste ce système de passage en décalé.

Oui, si l'on en croit les statistiques. En 2005, 35 % des piétons victimes d'accidents se sont faits renverser sur un passage protégé. Pour Philippe Rault, président de l'association rennaise Espace Piéton, « il serait temps de repenser ces passages cloutés, que d'aucuns nomment "passages protégés". Ce terme est absurde. Il ne s'agit pour la plupart que de bandes blanches au sol. »

Pour la plupart des associations de piétons, ces passages constituent un redoutable piège pour

42 ♦ Ville & Transports-MAGAZINE - 14/02/2007



La rue Madeleine Michelis, à Neuilly-sur-Seine.

les enfants. « On leur dit sans cesse de traverser quand le bonhomme est vert mais c'est presque plus dangereux encore. Certaines voitures venant de l'arrière peuvent encore tourner à droite. Elles ne voient pas toujours à temps le piéton », poursuit Philippe Rault.

Comme souvent, des solutions existent. « On est en train de tester avec la municipalité de Rennes un système de décalage de 3 à 5 secondes, pour laisser au piéton le temps de traverser avant que les véhicules ne puissent tourner. Mais dans l'idéal, il faudrait faire comme au Canada. » Là-bas, pas de délai ni même de bandes blanches. A chaque carrefour, on bloque toutes les voitures pendant un certain temps pour que les piétons puissent traverser tranquillement.

Le plan Partage de la rue

Lancé le 21 janvier par le ministre des Transports, Dominique Perben, ce plan insiste sur la néces-

sité de respecter les règles du code de la route. D'abord par l'intermédiaire d'une campagne télé. Plutôt réaliste, le spot met en scène l'accident d'un piéton qui aurait pu être évité avec une vitesse moindre. Parallèlement, des consignes ont été données aux forces de l'ordre pour veiller sur les piétons et les usagers fragiles (vélos, rollers...). On sanctionnera davantage les voitures qui ne cèdent pas le passage à un piéton. La fermeté sera également de mise



Le pedibus remplace la voiture avantageusement pour les courts trajets des écoliers.

en ce qui concerne les voitures garées sur les trottoirs. « C'est mieux que rien, précise Philippe Rault, de l'association Espace Piéton. Mais ce n'est pas encore suffisant. » La prévention c'est bien, mais les associations restent vigilantes. « Les policiers vont-ils respecter ces consignes de fermeté ou continueront-ils à être laxistes à l'égard des voitures ? », se demande Hippolyte Amaury.

Le pedibus... à suivre

Un genre de bus pour enfant, mais à pied. Un système qui se généralise dans les agglomérations Rennaise et Caennaise. Le principe est simple : trois adultes encadrent une dizaine d'enfants, pas plus, entre l'école et leur domicile. Les enfants attendant le pedibus à des arrêts prévus pour. « Il n'y a que des avantages, explique Philippe Rault de l'association Espace Piéton. Et ça permet d'économiser 10 voitures par pedibus. »

Entre choix politique et contrainte urbaine

Deux maires UDF de banlieue parisienne. D'un côté une ville bourgeoise, de l'autre une commune plus modeste. Deux conceptions des espaces piétons et, plus largement de la façon de vivre la ville.

Philippe Laurent,
maire de Sceaux (Hauts-de-Seine)

« La ville, c'est de l'espace public »



Olivier RAVOIRE

Ville&Transports-MAGAZINE. Les urbanistes citent souvent Sceaux comme exemple en matière de politique piétonnière. Pourquoi ?

Philippe Laurent. Tout a commencé il y a une trentaine d'années. Mon prédécesseur a voulu aménager la principale rue commerçante du centre ville en suivant l'exemple du Gros Horloge, à Rouen. Une rue comportant environ 60 commerces. Il

s'est heurté à d'importantes manifestations des commerçants. Mais la rue a tout de suite connu un immense succès et il a quand même été réélu en 1977. A chaque extrémité de la rue, on a laissé des emplacements pour garer les voitures. C'est très important.

Aujourd'hui, on a augmenté l'espace réservé aux piétons. On a rénové les trottoirs, les rues, les sols, les éclairages. On a réduit les voies de circulation automobile. De deux voies, on est passé à une voie dans chaque sens. On a gagné des trottoirs. Hormis la zone piétonne, notre politique n'est pas de repousser les automobilistes, mais de protéger les autres usagers.

V&T-M. Qu'est-ce qui fait le succès d'une rue piétonne ?

P. L. L'activité. C'est pourquoi il ne faut pas supprimer la voiture. L'automobile permet cette activité. La piétonnisation ne peut se concevoir que si le rez-de-chaussée est vivant.

V&T-M. Vous aménagez des zones 30 ?

P. L. Des zones 15 essentiellement. A Sceaux, toutes les rues et voies communales sont limitées à 30 de toute façon. Il n'y a que les départementales qui sont à 50.

V&T-M. Comment expliquez-vous le comportement de certaines municipalités, qui ignorent complètement la question du piéton ?

P. L. Ce n'est pas une question de richesse car à Sceaux, on n'est pas si riche que ça. On n'a pas de taxe professionnelle. La dépense par habitant est nettement inférieure à celle du Plessis-Robinson ou de Puteaux, par exemple.

Dans certaines villes, il y a des choix politiques. Des priorités comme le social. D'autres besoins que les maires jugent plus importants. La ville, c'est de l'espace public. Et je ne vois pas pourquoi on n'aurait pas une politique d'espace public qualitatif dans des villes avec des populations défavorisées. Ça donne un peu de bonheur. Et plus c'est qualitatif, moins c'est dégradé.

Jean-Christophe Lagarde,
maire de Drancy (Seine-Saint-Denis)

« Je n'ai pas de centre-ville »



Mairie de Drancy/SP

Ville&Transports-MAGAZINE. Est-il difficile d'instaurer une politique piétonnière en Seine-Saint-Denis ?

Jean-Christophe Lagarde. En Seine-Saint-Denis, la plupart des villes sont ramassées, sans centre-ville. Il est donc impossible d'instaurer une zone piétonne. A Saint-Denis, le maire a pu le faire parce qu'il a un centre-ville. Moi, je ne peux pas. A Drancy, toute politique piétonnière passe d'abord

par une question d'aménagement et de confort des installations déjà existantes.

V&T-M. Quels aménagements avez-vous choisi de privilégier ?

J.-C. L. Elargir les trottoirs, c'est important. A chaque fois qu'on refait un trottoir, c'est ce qu'on fait. On essaie de respecter les normes. Il y a des endroits où je peux le faire. Des rues que l'on peut réduire sans difficultés puisqu'elles avaient été élargies par mes prédécesseurs. On récupère l'espace pris aux piétons. Après, il faut respecter l'alignement des terrains. Pour cela, je demande parfois aux particuliers s'ils veulent bien reculer leur portail afin d'augmenter la surface du trottoir. On se retrouve parfois confronté au stationnement. Alors on met des potelets pour empêcher les automobilistes de grimper. Aujourd'hui, à Drancy, l'espace piéton est encore insuffisant, il n'est pas aux normes. Mais il va en s'améliorant. C'est le but.

V&T-M. Vous n'avez pas de projet de zone 30 ?

J.-C. L. Encore une fois, tout dépend de la ville. On installe généralement des zones 30 dans des rues fortement piétonnes. A Drancy, les rues piétonnes, ce sont les départementales. Donc c'est impossible.

V&T-M. Vous pensez qu'en Seine-Saint-Denis, on oublie trop souvent l'esthétisme et le bien-être en matière d'urbanisme ?

J.-C. L. C'est le gros problème de ce département. On a toujours fait des choses moches, je n'ai jamais compris pourquoi. Je crois que l'espace public doit être valorisant pour inciter les gens à se balader. S'il est laissé à l'abandon, il ne rassure pas et on ne se déplace pas à pied, on prend sa voiture. Il faut que les gens se sentent bien dans les rues. C'est vrai que la plupart des villes qui ont raté l'esthétisme de leur espace public sont des villes pauvres. Mais ce n'est pas parce qu'on n'est pas riche qu'on doit vivre dans la laideur. Au contraire. Il faut valoriser l'espace public pour que les gens aient envie de s'y trouver, et surtout parce qu'ils n'ont pas la possibilité d'avoir, dans leur patrimoine personnel, un espace privé qui soit très qualitatif.

EN COUVERTURE

L'accessibilité : un chemin semé d'embûches

Chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements. Il ne suffit pas d'être en fauteuil roulant pour rencontrer des difficultés de déplacement. Cette tranche représente aujourd'hui 20 % de la population et aura tendance à augmenter. En 2020, 28 % de la population aura plus de 65 ans. Devant l'état parfois chaotique des trottoirs, les pouvoirs publics ont publié un décret le 31 août 1999 relatif à l'accessibilité de la voirie

aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

A titre d'exemple, il est stipulé que la largeur d'un trottoir doit être de 1,40 m au minimum, voire 1,20 m s'il n'y a aucun mur des deux côtés. La pente doit être la plus faible possible, 5 ‰ maximum avec des paliers de repos tous les dix mètres en cas de pente récurrente. Le sol doit être non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue. Les trous et fentes ne doivent pas être supérieurs à 2 cm.



Depuis 1999, la réglementation sur la voirie accessible aux handicapés est extrêmement précise.

Accidents en ville

Depuis plus de 30 ans, le nombre de piétons tués suit une baisse régulière en France, passant de 3 202 en 1970 à 683 en 2005. Mais c'est toujours 8 % de plus qu'en 2004 tandis que les accidents mortels impliquant des voitures ont, eux, reculé de 10 %.

- En ville les piétons sont impliqués dans 22 % des accidents
- En ville, 51 % des piétons tués ont plus de 65 ans
- En ville, 73 % des piétons accidentés le sont tandis qu'ils effectuaient une traversée
- En ville, la proportion de piétons accidentés sur un passage protégé est de 35 %
- 487 piétons ont été tués en milieu urbain en 2005
- 365 c'est le nombre de piétons tués en plein jour en 2005
- 151 piétons décédés en 2005 avaient plus de 80 ans.
- En France, le piéton représente environ 10,5 % des victimes de la route. Il s'agit du plus faible taux d'Europe avec les Pays-Bas. Devant l'Allemagne (14,3 %), le Royaume-Uni (20,1 %), la Belgique (10,6 %). La Pologne est le pays le plus dangereux pour les piétons : une victime sur trois environ.

Source : ONSIR



> Les trottoirs de Villepinte : à éviter

L'adaptation des trottoirs aux personnes à mobilité réduite laisse encore à désirer. « Il n'y a aucune obligation des municipalités, elles ne sont pas sanctionnées », se plaint Jean-Marc Naumovic, architecte et conseiller municipal. Ici, « l'état des trottoirs est lamentable et la mairie ne fait

rien pour arranger les choses. Un jour, j'ai gueulé et ils ont enfin pris des mesures. » Les mesures, les voici : deux magnifiques bandes bleues peintes sur certains trottoirs. « Des "couloirs handicapés", en quelque sorte, soupire l'architecte. Sauf que les trottoirs sont restés les mêmes.



La municipalité a tracé un couloir entre deux bandes bleues mais n'a pas amélioré l'état des trottoirs.

bûches



La pente qui se répète à chaque sortie de garage rend le couloir peu ou pas utilisable par des personnes à mobilité réduite.

Damien ALBESSARD

iter

« Chaque jour, j'ai des mesures. » Des mesures significatives, en fait, en fait. Sauf problèmes.

Cabossés, particulièrement étroits et encombrés. » Certains connaissent par expérience des pentes à 30 %, et le mobilier urbain n'a pas été adapté. Il n'est pas surprenant de voir un poteau ou un potelet en plein milieu des bandes. Une situation aggravée par les poubelles des particuliers. A Villepinte, le ramassage des ordures se fait l'après midi. Et la majeure partie de la journée, les poubelles mordent sur le petit « couloir bleu ».

La municipalité précise que d'importants travaux de réfection de voirie sont en cours depuis l'arrivée de la nouvelle majorité communale en 2001.

« L'amélioration du cadre de vie est une priorité, explique-t-on. Mais Villepinte est une grande ville et de tels travaux prennent du temps. Ca se fait par tronçon. Il y a toujours des râleurs qui ne se rendent jamais compte de l'évolution générale des choses. Ils ne se préoccupent que de ce qu'il y a devant chez eux. »

pas

Bonnes pratiques en Europe

« Comme souvent en France, on attend de voir comment les choses évoluent à l'étranger avant de prendre des mesures. » Pour Hippolyte Amaury, la frilosité en matière d'innovation est un comportement typiquement français. « En matière de politique piétonnière, la France est en retard par rapport à ses voisins européens. C'est un fait. »

Graz : les zones 30 à l'honneur



OFFICE DE TOURISME DE GRAZ

L'une des toutes premières villes à avoir adopté et généralisé les zones 30. C'était en 1992. Elles ont été réalisées sans aménagement physique. Tout est basé sur l'information, la sensibilisation et les contrôles de vitesse. Si seulement 44 % de la population se déclarait favorable au début de l'essai, deux mois plus tard cette proportion était de 72 %. « Cette opération montre qu'en sensibilisant, on peut faire reculer le nombre de victimes », souligne Hippolyte Amaury. Les accidents corporels ont en effet reculé de 30 % et le nombre de blessés graves de 37 %.

Genève : plus vite à pied

Pourquoi prendre la voiture si les déplacements se font plus rapidement à pied. C'est l'idée directrice du Plan Piéton lancé en 1995 à Genève. Pour Jean-Paul Blais, « c'est l'une des principales raisons qui pourraient encourager l'abandon de la voiture. Aujourd'hui, on utilise la voiture car c'est surtout plus rapide ». Selon la ville de Genève, « en augmentant nos déplacements à pied, nous contribuons à améliorer la qualité de l'air tout en diminuant les nuisances engendrées par le trafic automobile. Favoriser la marche à pied dans nos rues, c'est aussi garantir l'attrait, l'animation, la sécurité de la ville ».

Ce plan lancé en 1995 se déroule en cinq étapes :

- encourager la promenade en publiant des cartes avec le temps de distance en vitesse moyenne de 5 km/h.
- valoriser les lieux en les aménageant pour les rendre plus accueillants. On augmente le mobilier urbain et on étend les voies piétonnes.
- faciliter le déplacement du piéton. En aménageant les carrefours, par exemple. - éliminer les obstacles, les trottoirs encombrés.
- modérer le trafic à l'échelle du quartier. On crée des impasses, on réduit la chaussée, on installe des zones 30.

En cours de réalisation, ce plan a déjà permis de diminuer sensiblement le nombre de piétons percutés sur des passages « protégés ». Aujourd'hui, sur 100 accidents de piétons traversant une rue, seulement 4 se produisent sur un passage.

Louvain la Nouvelle : une dalle réussie

Et si c'était ça, la ville du futur ? Une immense cité sans voiture. Uniquement des piétons. Sans route apparente. Ici, les automobiles circulent sous terre, sous une immense dalle réservée aux transports doux. Créée en 1969 sur le territoire d'Ottignies, près de Bruxelles, cette ville nouvelle compte aujourd'hui près de 20 000 habitants. Toutefois, il est fort improbable que cet exemple fasse école. Louvain la Nouvelle est une ville avant tout universitaire, conçue pour et par l'université. Une sorte de campus géant hébergeant les services qui vont avec : bibliothèque, ciné, café et résidence des étudiants et du personnel.

EN COUVERTURE

Un lobby piéton hétérogène

Puisqu'il y a un lobby de l'automobile, pourquoi n'y aurait-il pas un lobby du piéton ? Certes moins riches et moins puissantes, une petite dizaine d'associations se battent pour faire valoir la place du piéton dans les villes d'aujourd'hui.

Parmi elles, il convient de distinguer les antivoitures. Plutôt écolos, elles luttent pour l'extermination pure et simple de l'espèce quatre roues. Pour Denis Cheynet, de l'association Une Ville sans voiture, basée à Lyon, la ville idéale serait une cité sans aucune automobile individuelle. « Juste le minimum, des taxis, des bus, des véhicules de livraison et un système de covoiturage. C'est tout. Le reste appartenant aux piétons. » Une conception romantique qui relève du fantasme, pour l'urbaniste Hippolyte Amaury : « Les urbanistes n'aiment pas la voiture mais on se rend compte qu'on ne peut pas faire sans. » Même constat chez la plupart des associations piétonnes. « On ne peut pas éliminer la voiture des villes, c'est un fait, souligne Philippe Brault, de l'association Espace Piéton. Par contre, il est impératif de réduire sa vitesse et son nombre afin de protéger le piéton. C'est ce que nous essayons de faire. Créer un espace pour tous, voitures y compris, dans lequel tout le monde se croise sans se nuire. »

> La police, laxiste ou fataliste ?

Boulevard Blanqui, dans le 13^e arrondissement, à Paris. Il est 15h. Quelques piétons attendent sagement sur le trottoir, près d'un passage avant de traverser. Il n'y a pas de feu, et le flot de voitures est trop important pour que quiconque ose s'aventurer. En face, deux agents de police. Un passant décide de forcer le passage. Il pose un pied sur les bandes blanches, puis l'autre. Les agents le regardent. Le passant continue. Quelques mètres de plus. Il se retrouve au milieu de la chaussée quand une voiture lui passe devant, le frôlant dangereusement. Le piéton crie, lève le poing, insulte l'automobiliste déjà loin. Devant lui, les flics se marrent.

Mais pourquoi la police ne verbalise-t-elle pas systématiquement les voitures scélérates qui grillent la priorité aux piétons ? Réponse du syndicat de police Alliances : « Soit vous sifflez, la voiture s'arrête et c'est bon. Mais bien souvent, elle ne s'arrête pas et les agents n'ont pas toujours le temps de relever le numéro d'immatriculation. En général, on compte sur le sens civique des automobilistes. »

En ce qui concerne les infractions des piétons, là encore, un certain laxisme est plutôt de mise. « Pas de laxisme, on est juste tolérant. Car si un passant ne respecte pas le code de la route, il risque de le payer très cher. Et puis contrairement à l'automobiliste, le piéton ne risque pas la vie d'autrui. » Par contre, avec les cyclistes, pas de quartier. « Un cycliste, c'est un automobiliste, en pire. Ils roulent sur les trottoirs, grillent les feux, roulent en sens interdit. Ils sont extrêmement dangereux. C'est comme pour les scooters. On ne laisse rien passer. »

La deuxième révolution



Infos ou jeux téléchargeables : les nouveaux panneaux d'affichage jouent la carte de l'interactif

Les équipements de voirie se développent au même moment que les trottoirs, au milieu du XIX^e siècle, avec les travaux engagés par le baron Haussmann. Il

s'agit d'abord d'harmoniser l'espace urbain, de le rendre fonctionnel et sûr. C'est le temps des vespasiennes, candélabres, kiosques et autres réverbères.



Noëlle GASTOUE/V&F&M

Le mobilier urbain permet de gérer et codifier l'espace.

Evolution du mobilier urbain



SP DECAUX

nt la carte de l'interactivité.

« On s'inspire des fleurs et des plantes, explique l'historien Charles Giol. Le vert prédomine. On utilise du fer forgé ou de la fonte. Le but étant d'allier la pratique à l'esthétisme. »

Même si les abribus se sont généralisés dans les années 1960, il faudra attendre les années 1970 pour qu'apparaisse le terme de « mobilier urbain ». « On comprend enfin l'importance de ces objets, explique Jean-Paul Blais. Plus que des outils d'équipement urbain, se sont des codes. Ils permettent de gérer et de codifier l'espace urbain. C'est grâce aux bancs, aux potelets, aux barrières qu'on sait ce qui nous est interdit de faire et de nous repérer dans la ville. » Le mobilier urbain permet de se situer. Il envoie une information aux usagers.

« Avec l'émergence des idées écologiques et la multiplication de certains objets, on s'est ensuite rendu

compte de l'importance de l'esthétique », explique l'urbaniste Hippolyte Amaury. D'abord pratique et utile, le mobilier urbain devient beau. C'est le début des années 2000. « On joue sur les matériaux, les couleurs », poursuit l'urbaniste. Les municipalités travaillent de plus en plus étroitement avec des équipes de designers et les entreprises de mobilier urbain. « La ville doit être belle. A mesure que le piéton prend de l'importance, on augmente le mobilier urbain. C'est logique. Aujourd'hui à Paris, il y a 70 abribus de plus qu'en 2003. » On compte également 300 bancs de plus et 30 000 potelets supplémentaires.

« Mais la vraie révolution est à venir », prédit Albert Asséraf, directeur stratégie et marketing chez JCDecaux. Selon lui, « ce qui est vraiment important en matière de mobilier urbain, c'est l'usage que l'on peut faire avec la publicité. C'est ce qui pourrait bien changer la vie des piétons ». Depuis le 1^{er} janvier, l'afficheur teste les premiers mobiliers urbains interactifs. En s'approchant d'une affiche ou d'une publicité collée sur le mobilier, le piéton peut télécharger gratuitement sur son portable des informations concernant le produit. « En ce moment, nous testons ce dispositif avec le spectacle de Gérard Dahan. Lorsqu'on s'approche de l'affiche, on peut télécharger gratuitement des vidéos du spectacle, explique Albert Asséraf. Le but étant de généraliser ce dispositif et de pouvoir proposer par la suite des informations plus pratiques aux usagers. » Par exemple, les bonnes adresses du quartier (restaurants, cafés, commerces...), les attractions les plus proches (horaires ciné, expos...), etc. Après avoir été pratique puis beau, le mobilier urbain est en passe de devenir intelligent. □

➤ Des trottoirs de plus en plus encombrés



Damien ALBESSARD

Les potelets biseautés sont un danger pour les motards.

« Il n'y a rien de plus désagréable qu'un mobilier urbain mal choisi et mal situé et qui prend de plus en plus de place sur les trottoirs », peste Jean-Louis Marlet, urbaniste et directeur adjoint de la voirie à Gagny, en Seine-Saint-Denis. « C'est la solution de facilité, explique Hippolyte Amaury. Lorsque les voitures se garent sur le trottoir, au lieu de verbaliser systématiquement comme on devrait le faire, on ajoute des potelets souvent immondes pour interdire l'accès. » Pour Denis Cheynet, président de l'association Une Ville Sans Voiture, « le potelet est un aveu d'impuissance. On devrait sanctionner les fauteurs de trouble plutôt que de planter ces tiges qui ne ressemblent à rien ». Des tubes métalliques qui, lorsqu'ils sont biseautés, deviennent mortels pour les motards.

A Paris, on compte plus de 250 000 potelets dans les rues. Auxquels il faut bien entendu ajouter les 1 800 abribus, les 550 colonnes Morris, les 13 000 corbeilles de propreté, les 14 050 horodateurs ou encore les 53 640 lampadaires qui égaient le quotidien de chacun. Sans compter les panneaux de circulation, les sanisettes et innombrables feux tricolores. « Aujourd'hui, on peut dire qu'après la voiture, la plus grande pollution à Paris est visuelle », constate Hippolyte Amaury.

Pour Yves Contassot, la seule solution passe par le civisme de chacun : « Pour cela, il faudrait sortir du code de la route et créer un code de la rue. Ne pas être obligé à chaque carrefour de rajouter des feux rouges, des panneaux dans tous les sens. On voudrait faire appel à l'intelligence des usagers de l'espace public, quel que soit le mode de déplacement qu'ils utilisent, pour essayer de vivre bien ensemble sans être obligé de leur indiquer à chaque fois ce qu'ils doivent faire ou ne pas faire. » A terme, la municipalité parisienne compte bien supprimer définitivement les potelets et la plupart des panneaux. « Mais ça ne sera réalisable que si l'automobiliste devient civique. Qu'il respecte les trottoirs, qu'il roule au pas, qu'il ne se gare pas là où c'est interdit », souligne Denis Cheynet. Ce n'est pas gagné.