

La ville désertée en raison de la pandémie de coronavirus va reprendre vie. Des aménagements temporaires sont envisagés pour faciliter les déplacements à vélo dans de nombreuses villes : il s'agit de tracer des pistes qui pourront être pérennisées si leur fréquentation est encourageante.

De même, dans certaines villes la marche est désormais prise en compte en tant que mode de déplacement et un espace, plus large parfois que le trottoir, pourra lui être réservée. Cet espace sera utile, en particulier dans les circonstances actuelles, pour inciter à effectuer des trajets plus longs et sûrs à vélo ou à pied.

Toutefois pour les piétons, les besoins sont plus diversifiés, ils ne font pas que circuler mais habitent aussi la ville. Le piéton est le principal acteur de la vie sociale de son quartier : il emmène ses enfants à l'école, il fait ses courses dans les commerces de proximité, au marché, il utilise les services urbains... la rue est son domaine.

La situation post-confinement est contraignante mais doit susciter, en même temps, un questionnement plus général : comment donner aux piétons de tous âges un environnement plus accueillant au sein des quartiers ?

La distance physique à respecter n'est finalement que la bonne mesure pour se sentir à l'aise, pour circuler et séjourner dans l'espace public, pour utiliser la ville quand on est une personne à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Les améliorations qui pourront être mises en place grâce à cette situation de confinement inédite ne sont qu'une préfiguration d'une ville agréable à vivre pour ses habitants et accueillante pour ses visiteurs non motorisés c'est-à-dire, en fait, de la ville européenne « avant le bombardement des voitures » selon l'expression si juste de H.G. Vahl.

Le dé-confinement est donc l'occasion après des dizaines d'années d'excès automobile de repenser une hiérarchie des modes de déplacements qui nous permettra de retrouver des villes sûres, solidaires et agréables à vivre : d'abord la marche, ensuite l'usage du vélo, puis les transports en commun et enfin la voiture.

A cet égard les nouveaux itinéraires cyclables ou l'augmentation de l'espace des piétons peuvent être une avancée dans l'objectif de la ville apaisée si, par ailleurs, on maintient le principe de réduction du trafic automobile et si l'on veille à faire respecter des vitesses réduites adaptées à la vie urbaine.

C'est aussi, aujourd'hui, l'opportunité de se demander quelles sont les conditions et les mesures qui permettront au piéton de jouer le rôle essentiel qui est le sien dans l'espace public des quartiers malgré, en particulier, des contraintes liées à l'épidémie.

LES BESOINS DES PIETONS

Contrairement aux logiques de flux qui sont celles de la circulation des vélos, les mouvements des piétons ne sont pas toujours linéaires : on s'arrête sur un banc, on fait un détour pour faire un achat, on revient sur ses pas parce qu'on a vu quelqu'un qu'on connaît... Il s'agit donc de traiter des surfaces pour permettre au piéton de « circuler et de séjourner » dans l'espace public, comme le dit l'urbaniste Jan Gehl. On peut citer plusieurs exemples.

- Les trottoirs

La norme de 1 m 40 est généralement insuffisante. En raison de l'application de la distance physique imposée par l'épidémie, elle s'avère obsolète.

Le CEREMA préconise 2 m 50 pour que l'attente devant les magasins soit possible dans de bonnes conditions sans dégrader le mouvement des autres piétons.

Dans les villes où circulent la majeure partie des piétons, les rues sont souvent peu larges et les mesures consistent soit à piétonniser les rues étroites temporairement, soit à prendre sur la chaussée la sur-largeur nécessaire à la marche et au séjour, dans l'espace d'une file de stationnement ou de circulation, à titre temporaire et plus si l'aménagement est satisfaisant.

Par ailleurs il convient, particulièrement dans les circonstances actuelles, de mettre fin aux pratiques du stationnement illégal sur les trottoirs, notamment des 2 roues motorisées, trop souvent tolérées par les municipalités.

- Les places et les espaces ouverts

La dimension des voies de circulation dédiées aux voitures dans les places a souvent réduit l'espace des piétons à un maigre trottoir bordant les façades des immeubles, ne permet pas de profiter de l'espace central lorsqu'il existe et rend l'endroit inhospitalier en raison du bruit. La solution est dans la réduction de l'espace automobile, circulé ou stationné, et dans l'augmentation de l'espace dédié aux piétons. L'espace stationné est apte à accepter de multiples usages au service des habitants.



Il faut aussi prendre en compte les solutions apportées par la réglementation et les statuts de voirie. En particulier, la mise en place de « zones de rencontre » temporaires où le piéton est prioritaire et où la vitesse automobile est limitée à 20 km/h est une solution pour traiter les places, à condition toutefois de communiquer sur le dispositif, d'expliquer ses avantages aux usagers et de sanctionner les manquements à la règle.

- Les secteurs commerçants

Si les trottoirs sont élargis à 2 m 50, beaucoup de rues commerçantes deviennent piétonnes de fait. Dans d'autres cas si le maintien d'une ou plusieurs files de circulation est possible, le statut de « zone de rencontre » temporaire est approprié.

On peut aussi recommander l'élargissement de la piétonnisation des aires existantes : repérage des rues étroites, commerçantes ou peu circulées en continuité avec la zone déjà définie de façon à créer, non pas un linéaire, mais un secteur apaisé.

- Les abords des écoles

La fermeture des rues desservant les écoles, permet la distanciation physique aux horaires des entrées et des sorties, si cette rue n'a pas de caractère stratégique et ne fait pas partie du réseau des grandes artères.

Cette mesure a fait partie des programmes électoraux de nombreux candidats aux élections municipales, elle est donc facilement envisageable, à titre définitif.



Ces espaces très fréquentés au moment des entrées et sorties des classes et qui sont des lieux emblématiques de la convivialité de quartier sont parfois très dangereux : l'afflux des voitures, le stationnement en double file, la nervosité des parents et des enfants en font des points d'accumulation d'accidents.

Plusieurs solutions sont envisageables :

- Piétonnisation de la rue bordant l'école
- Piétonnisation temporaire aux heures de forte fréquentation
- Mise en zone de rencontre

Une solution consiste aussi à offrir des places stationnement éloignées de l'établissement et à interdire l'arrêt devant l'école. Une autre réside dans la mise en place de « Pédibus ».

Dans les cas d'impossibilité la vitesse maximum ne peut excéder 30 km/h dans la section qui borde l'école (à Graz en Autriche toute la ville est à 30 sauf les grandes artères qui sont toutefois aussi à 30 devant les écoles).

Dans tous les cas, la réduction de la vitesse automobile à 20km/h ou 30 km/h, est un préalable essentiel au développement des modes actifs qui sont au cœur du processus de dé-confinement.

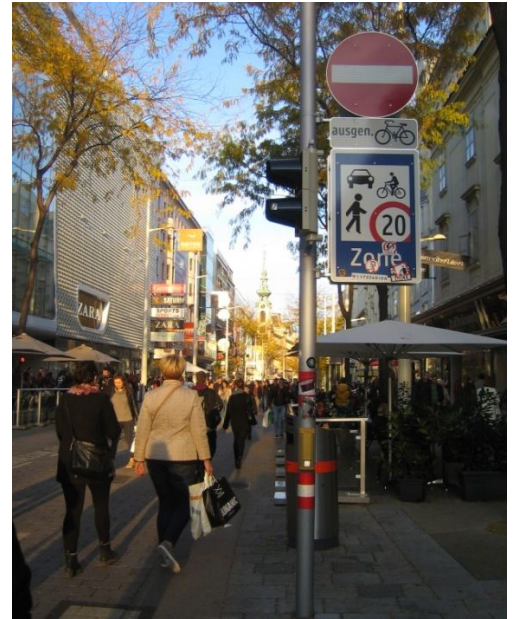
LA VILLE D'APRES : DES QUARTIERS A VIVRE

Les dispositions décrites ci-dessus sont les détails d'une conception globale de la ville organisée pour le bien-être de ses habitants. Plusieurs grandes villes européennes mettent en œuvre un système de maillage qui consiste à donner un statut de quartier apaisé à la totalité de l'espace des quartiers bordés par le réseau des grandes artères qui accueillent les autos et les vélos.

A l'intérieur de ces mailles, à l'instar des « zones de rencontre » :

- la vitesse des voitures est limitée à 20 km/h ,
- piétons, cyclistes et automobilistes se partagent l'espace public,
- les enfants ont le droit de jouer dans la rue,
- la circulation n'est pas arrêtée mais ralentie.

Barcelone, Vienne l'ont fait, Bruxelles l'envisage. Cette clarification des usages semble être l'image de la ville des années qui viennent, profitons de la période pour en faire l'expérience.



D'autres organisations sont possibles. La mise en place de Zones à Trafic Limité, rues interdites au trafic motorisé individuel sauf riverains comme en Italie sur l'ensemble des centres historiques, pourrait donner lieu à des expérimentations, en profitant de l'opportunité, ce qui pourrait permettre de généraliser le système. L'intérêt est de ne pas généraliser uniquement les Zones à Faible Emission, qui poussent à l'achat de voitures « propres » et n'en réduisent pas le nombre.

A défaut d'une organisation globale lente à mettre en place, on peut envisager la mise en « zone de rencontre » des centres de quartiers en zone urbaine centrale et des centres secondaires en périphérie et au minimum la généralisation du 30 km/h dans l'ensemble des zones urbaines.

Ces différentes solutions permettront à coup sûr aux habitants de ces quartiers apaisés et à ses visiteurs de s'approprier l'espace public de proximité et de faire vivre spontanément, au quotidien, un bien commun sans cesse renouvelé.

POUR ALLER PLUS LOIN

- <https://www.ruedelavenir.com/actualites/mobilites-dapres-articles-et-reflexions/>
- **Dé-confinement Covid-19 : place aux piétons**, Christian MACHU, 27/04/2020
- **Quels aménagements pour les piétons lors de la phase de dé-confinement ?** CEREMA, 21/04/2020
- **La vie dans l'espace public** - Jan GEHL et Birgitte SVARRE – Ecosociété – 2019
- **Le code de la rue** – RUE DE L'AVENIR / GART – réédition 2017
- **L'espace public des centres bourgs** – Collectif – CEREMA / AMF – 2016
- **La ville récréative : enfants joueurs et écoles buissonnières** – sous la direction de Thierry PAQUOT - Infolio – 2015
- **Pour des espaces publics ordinaires de qualité**, J.C. CHADANSON, Y LE GAL, J.M. MARCHAND – Points FNAU – Gallimard alternatives, 2014
- **Reconquérir les rues**, Nicolas SOULIER, Ulmer, 2012.

ⁱ H.G. Vahl est ingénieur – urbaniste co-auteur avec J.Giskes de l'ouvrage Urbanisme et trafic : de la guerre à la paix. Il a contribué dans le cadre en particulier du Programme « Ville plus sûre quartiers sans accidents » à faire connaître les principes, mis en place dans les années 1970 aux Pays-Bas mais toujours actuels, de la modération de la circulation.