

complexe. Les aménagements-test peuvent permettre de mieux les connaître, de les observer *in situ*. Fort du retour d'expérience, l'aménagement définitif et les mesures d'accompagnement y répondront d'autant mieux.

DES RETOURS D'EXPÉRIENCE CONCLUANTS

Nourrissant une urbanité en devenir, les retours d'expérience n'inspirent d'ailleurs pas que les acteurs institutionnels. À Strasbourg, "Les commerçants ont maintenant compris tout l'intérêt d'espaces apaisés et rendus aux piétons, témoigne Sophie Dupressoir. C'est aussi plus de temps passé à flâner, à faire du lèche-vitrine." Dans le processus, la concertation tient une place importante, avec des prises de conscience parfois par étape. Par exemple, le quai des bateliers – aujourd'hui rue piétonne – comportait de la circulation automobile, du stationnement. Bien sûr, les supprimer ne s'est pas fait sans réaction. "Quand les gens passent en voiture, ils voient ma vitrine et cherchent à se garer pour venir au magasin... Si vous supprimez ce passage, je vais perdre en attractivité !", Clément Gerber se souvient des débats avec les commerçants. "Nous avons travaillé sur des perspectives pour donner envie". Au final, un compromis est trouvé. Le quai des bateliers est aménagé en zone de rencontre. Très vite, de nombreux piétons et vélos se réapproprient la rue, passent devant les vitrines. Et ceci apporte aux commerçants beaucoup plus de chalands qu'auparavant ! "À peine quelques mois plus tard, nous avons reçu une forte demande pour piétonniser", résume le technicien. Ce qui correspondait au projet initial. Mais penser la ville marchable ne se limite pas à de l'organisation de flux. Le piéton ne fait pas que passer. Il séjourne aussi ! Il a besoin d'espaces pour se reposer, pour parler à une connaissance, pour se ressourcer. Sans banc, sans espace convivial, comment les personnes peu habituées à la marche, les personnes âgées, convalescentes ou en situation de handicap pourraient-elles se lancer dans de tels parcours ? Sans qualité paysagère, sans arbre, sans végétation et sans ombre, pourquoi quitterait-on sa voiture climatisée pour un chemin torride sous plus de 30°C ? "Nous travaillons sur notre politique de stationnement. C'est l'une des clés pour

dégager de l'espace, précise Sophie Dupressoir. Les voitures passent 90 % de leur temps en stationnement." Autant d'espaces qui pourraient être mis à profit pour adapter la ville au changement climatique, y apporter des îlots de fraîcheur, des paysages plus verdoyants, plus agréables. Et, "la ville a besoin de lieux en bas de chez-soi, pour mettre une table de pique-nique, une bibliothèque de rue, ..., analyse l'élue. Les récents confinements le soulignent". Le chez-soi parfois exigü du citadin appelle des changements.

En fait, le piéton est omniprésent dans l'espace public. Sa part modale le confirme. Néanmoins, pour l'aménageur, pour l'urbaniste, il est longtemps resté en filigrane. "Le piéton est multiple, dans sa diversité de genre, de vitesse, de comportements avec des besoins variables selon les moments, les saisons, analyse Clément Gerber. Le voir dans toute sa diversité, voilà qui change tout !" Le piéton passe, le piéton séjourne, tout comme l'habitant ! Prendre en compte ses multiples visages, c'est déjà redonner place à ce maillon central dans la chaîne des déplacements. Mais, au final, c'est aussi refaire ville ! Avec le piéton, Strasbourg revisite sa fabrique urbaine de l'intérieur. Une manière, sans doute aussi, de tracer le chemin d'une urbanité augmentée. ■

Nathalie GARAT

(1) Précurseur, la ville de Strasbourg s'était dotée d'un plan piétons dès 2012 (cf n°188 de la revue *Diagona*).

(2) La gare routière est déportée du centre-ville à 500 m au sud et la gare ferroviaire à 500 m à l'ouest.

(3) En charge du plan piéton, Clément Gerber est responsable du département études au service des déplacements dans les services techniques mutualisés de la ville de Strasbourg et de l'Euro-métropole.

(4) Aux stations de transport en commun, à côté du temps d'attente du prochain tramway ou du prochain bus, il est envisagé d'afficher le temps de parcours à pied. Il arrive qu'il ne soit pas plus long que le délai d'attente. Ce qui incite à la marche...

(5) Quartier post-hausmannien classé au patrimoine mondial de l'Unesco, le quartier de la Neustadt s'invitera sur le parcours. Construit par les allemands, il constitue une vitrine de la puissance prussienne de l'époque.

(6) Le cœur historique de la Grande Île est passé en zone de rencontre lors du déconfinement en 2020, sous l'équipe municipale précédente.

(7) Ces données de 2019 sont issues du plan piétons 2021 de la ville de Strasbourg. Les études ont été réalisées par le bureau d'études Roland Ribé et Associés spécialisé dans ce type démarche. Au niveau national, 60 % des trajets de moins d'un kilomètre se font à pied (cf Interview Cerema page 24)

(8) Maillon Ailloud est responsable du secteur "Espaces publics et voirie urbaine" au Cerema. (cf son intervention rétrospective lors du webinaire "Aménager des rues apaisées") du Cerema du 12 février 2021.

(9) En 1972, avec ses 18 000 morts, la France atteint son pic de tués sur les routes.

(10) Cette capacité ne tient pas compte des règles de distanciation physique en lien avec la crise sanitaire.

Les piétons dans la ville

Avec la crise sanitaire, l'aménagement redonne place au piéton. Cédric Boussuge, chef de projet Espace public et piétons au Cerema, nous présente les dynamiques en cours et le guide qui est sorti récemment.

Diagona : La crise de la Covid-19 plébiscite les mobilités actives, notamment la marche. Aujourd'hui, quelle place occupe le piéton en France ?

Cédric Boussuge : La plupart des acteurs sous-estime la pratique de la marche. Toute distance confondue, c'est le deuxième mode utilisé après la voiture (1). La moitié des enfants font au moins un déplacement à pied dans la journée. Les personnes âgées optent très souvent pour la marche (2). Bien sûr, les courts trajets restent son domaine de prédilection. Aujourd'hui, elle représente 60 % des trajets de moins d'un kilomètre.

Or, la crise sanitaire renforce l'importance de la proximité. Les besoins des piétons ont été mis en exergue, tout autant que l'intérêt d'adapter l'espace public.

■ ■ ■ Quelles dynamiques se développent autour du piéton ?

La crise sanitaire confronte les acteurs locaux à l'urgence de besoins nouveaux. Elle donne de la visibilité au piéton et à sa place dans l'animation de la ville. Le besoin en espaces dédiés généreux en devient criant. Beaucoup de piétons attendaient devant les commerces. On a vu des terrasses de restaurants pleines. Le périmètre du kilomètre s'est inscrit dans notre vécu. Et, on a redécouvert ces lieux à un quart d'heure de marche de chez nous. Ce qui renforce l'intérêt d'accéder à pied à des commerces, des équipements, des espaces verts...

La prise de conscience est là, même si elle n'est pas encore évaluée. Propice aux mutations, l'alternance de périodes de confinement et de déconfinement favorise l'aménagement-test.

■ ■ Quelles évolutions observe-t-on depuis 2020 dans l'espace public ?

La période montre une certaine malléabilité de l'espace public.

Les villes disposant d'une expérience ancienne l'ont approfondie. À Strasbourg, ville investie depuis une décennie dans les modes actifs (cf p. 22), les 88 ha de l'île située dans son centre-ville sont passés en zone de rencontre lors du déconfinement. De son côté, grâce à ses décennies d'expérience du festival, la ville d'Avignon a mobilisé ses agents, son mobilier urbain et ses barrières amovibles. Son système de ville-centre piétonne s'est ainsi déployé dans la durée.

La dynamique ne se limite pas aux métropoles. Les villes de moins de 10 000 habitants représentent un tiers de celles que nous avons identifiées en 2020 (3). Ces collectivités redonnent place au piéton devant une école, un équipement, devant des commerces. Selon le cas, la rue est fermée à la circulation, quelques heures, en journée, le week-end, en saison... Cela se prête à un déploiement rapide, même si le sujet peut être récent pour la collectivité. En fait, il s'agit de "chronoaménagement" tel que le philosophe-urbaniste Thierry Paquot le décrit. C'est-à-dire un aménagement qui s'adapte aux besoins des usagers selon les moments de la journée.

Par ailleurs, outre les métropoles, quelques villes petites et moyennes aménagent des terrasses en extension de trottoir. Facilitant la distanciation, elles préservent le cheminement piéton existant. Plus rare, pour l'instant, cet aménagement supprime souvent du stationnement. Ce qui requiert une démarche globale autour du piéton et un dialogue préalable. Néanmoins, déjà rodés les étés précédents, des villes côtières ou touristiques (4) en ont installé dès le déconfinement de 2020.

La culture partagée autour du piéton se construit dans la durée. L'installation d'aménagements-tests dans l'espace public y contribue.

■ ■ Le guide (5) du Cerema de mai 2020 aborde les aménagements temporaires piéton. En quoi, diffèrent-ils des aménagements classiques ?

Avec la Covid-19, des collectivités voulaient rapidement tester des aménagements temporaires. Le travail

d'ajustement constitue une étape à part entière. Dès le départ, le maître d'ouvrage affiche le principe de pouvoir réintervenir, que ce soit pour les modifier voire les effacer. Plus limitée en amont, la concertation se développe alors davantage à partir du retour d'expérience.

Précurseurs, mais proches du contexte français, la Suisse et la Belgique ont développé ces démarches avec des zones de rencontre, des aires piétonnes. Ce qui peut nous inspirer. L'esthétique urbaine suisse assez sobre développe, par exemple, de grands espaces qu'elle ponctue de petits mobiliers de qualité. La relative homogénéité des matériaux, la rareté des ressauts et autres bordures rendent l'espace public plus malléable. Avec facilité, on passe d'un espace canalisant la circulation à un espace partagé. Le mobilier urbain se déplace. Et quand on installe du mobilier temporaire, on peut aussi réunir des publics que l'on ne voit pas dans les instances de concertation habituelles. Depuis ces échanges et observations *in situ*, l'aménagement-test s'adapte plus finement aux usages.

■ ■ Dans la pratique, quel accompagnement proposez-vous aux collectivités ?

Notre guide de mai 2020 apporte des repères techniques et réglementaires. À titre d'exemple, pour que deux piétons se croisent, une largeur minimale de 2,50 m est recommandée. Le piéton a des besoins multiples. Certes, il circule. Mais il séjourne aussi pour attendre devant les commerces, pour discuter, s'accorder une pause. Dans la pratique, ces 2,50 m libres de tout obstacle constituent un minimum. L'accessibilité pour les personnes les plus vulnérables demeure un point de vigilance important. Du reste, les secteurs de forte fréquentation méritent des espaces bien plus généreux.

Autre repère utile, les aménagements provisoires ne se travaillent pas *ex nihilo*. Presque toujours, ils rejaillissent sur la circulation, le stationnement, les déplacements à l'échelle urbaine. Les collectivités disposent déjà de réflexions préalables, de plans de déplacements urbains (PDU), de PAVE (6), de plans de hiérarchisation de la voirie, de signalisation... Les documents d'urbanisme intègrent les questions de perméabilité piétonne. Tout projet provisoire dialogue avec ces démarches de fond. Face

à l'ampleur des besoins constatés, ceci aide à choisir les plus urgents.

Au-delà du guide, nous accompagnons les collectivités tant sur les aspects plus innovants – comme l'évaluation ou le lien entre piétonnisation et commerces – que sur la prise en compte du piéton auprès de collectivités qui défrichent le sujet.

■ ■ Quelles perspectives s'ouvrent pour les prochaines années ?

La dynamique autour du piéton s'installe dans le paysage urbain. Certaines villes européennes, comme Barcelone, développent le principe de quartiers sans voiture. Dorénavant, depuis la marche – expérience commune à chaque habitant –, il s'agit de repenser le quartier, la rue "banale".

Et, autre enjeu lié, l'adaptation au changement climatique et aux saisons nourrit les démarches en cours. Une ville marchable sera plus résiliente. Et vice versa, avec des parcours et des îlots de fraîcheur, elle sera plus agréable pour le piéton.

Le piéton retrouve ainsi de la visibilité. Comme Jan Gehl (7) – de nos mentors de la marche en ville –, le disait en son temps à Copenhague, comptons les piétons et rééquilibrons l'espace en fonction du nombre de piétons et du nombre de véhicules motorisés. Et on verra ce qui se passera ! ■

Propos recueillis par
Nathalie GARAT

(1) La part modale de la marche représentée en moyenne 23,7 % en France métropolitaine (Source : enquête sur la mobilité des personnes 2019). Ne prenant en compte que les déplacements intégralement réalisés à pied, elle reste sous-estimée par rapport à la pratique réelle.

(2) Que ce soit pour les 65-79 ans ou pour les plus de 80 ans, quand les personnes âgées se déplacent, la moitié de leurs déplacements se fait à pied. Avec toutefois un taux d'immobilité différencié, près de 40 % pour les plus de 80 ans et près de 20 % pour les 65-79 ans (Source : base unifiée des enquêtes mobilités certifiées Cerema).

(3) Il s'agit d'un tiers de villes de moins de 10 000 habitants parmi les centaines de villes identifiées dans le cadre de l'étude du Cerema sur les villes ayant mis en place des aménagements piétons temporaires en 2020.

(4) Les villes des Sables d'Olonnes, Pornic, Royan, Arcachon ou encore Nice, Cannes, notamment, ont déployées ce type de dispositif.

(5) Le Cerema a sorti le 29 mai 2020 son guide "Aménagements provisoires pour les piétons" pour répondre à l'urgence suite au premier confinement.

(6) PAVE : Programme de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

(7) Architecte danois et professeur d'urbanisme de rayonnement international, Jan Gehl a conseillé de nombreux projets urbains à travers le monde. Dans son livre "Public Spaces, Public Life", il décrit comment Copenhague est passée en 40 ans d'une ville dominée par les voitures à une ville piétonne.