



Covid-19 et aménagement du territoire

Appel à contributions du Cercle pour l'aménagement du territoire

Repenser la place des piétons dans l'espace public : Quelles propositions après la crise sanitaire ?

Arthur Ducasse *

Juillet 2020

Résumé :

Alors que le partage de l'espace public en ville est très défavorable aux piétons, il est devenu urgent de proposer des dispositifs pour qu'ils puissent respecter la « distanciation sociale ». Si des aménagements temporaires ont été mis en place pour favoriser les modes actifs – surtout le vélo – le recours général à l'urbanisme tactique ne laisse pas augurer des transformations pérennes pour les piétons.

La pandémie de Covid-19 a bouleversé les structures économique, politique, sociale et spatiale de nos sociétés. Sur ce dernier aspect, rappelons que la « distanciation sociale » visant à éviter les contaminations par contact est une mesure qui affecte considérablement nos pratiques quotidiennes dans l'espace. Parmi elles, les mobilités sont au centre des préoccupations d'aménagement du territoire. Alors que les politiques de transport se sont concentrées ces dernières décennies sur le développement des moyens de transport de masse (métro, tramway, bus à haut niveau de service) et des infrastructures favorables aux voitures, la crise sanitaire nous invite à repenser nos modes et nos pratiques de déplacement en ville.

En ce sens, les mobilités actives sont privilégiées pour la réorganisation de l'espace public. Dans les discours, c'est le vélo qui est le plus souvent cité comme alternative crédible aux transports en commun¹. Les aménagements visant à faciliter la pratique du vélo sont clairement identifiables par les électeurs, et peuvent se résumer à un simple marquage. Or, force est de constater que la marche est souvent citée comme le mode de déplacement le plus utilisé en ville (à titre d'exemple, 60% des déplacements à Paris étaient réalisés en marchant en 2016²). Étant universellement partagée, quasiment gratuite, et bonne pour la santé et l'environnement, elle constitue le mode d'accès à la ville et ses ressources le plus courant³.

***Alain Ducasse**, Agrégé de géographie, enseignant d'histoire-géographie dans le secondaire et de géographie à l'Université Paris 1

¹ Voir, par exemple le dossier dans *Libération* du 4 mai 2020 : « Déconfinement, un boulevard pour le vélo ».

² Observatoire des déplacements à Paris, « Bilan des déplacements à Paris en 2016 », 2017 [<http://www.omnil.fr/IMG/pdf/-197.pdf>]

³ La principale contribution en géographie de la marche et des piétons est Huguenin-Richard Florence, (dir), 2019, *La ville à pied, expériences piétonnes*, Paris, L'Harmattan, 183 p.

Pourtant, les mesures de « distanciation sociale » ont mis à l'épreuve les aménagements piétonniers. En effet, il est souvent difficile de strictement respecter les mesures sanitaires dans l'espace public. Dans les espaces clos accueillant du public, une série de micro-aménagements ont déjà été mis en place afin d'organiser la circulation des piétons. Partant, il est intéressant d'observer quelles ont été les problématiques révélées par les déplacements des piétons durant la crise, et d'envisager les aménagements mis en place et leur caractère éphémère ou pérenne.

L'espace public en défaveur des piétons : une évidence réactualisée par la crise du Covid-19.

La part modale de la marche tend à augmenter dans la plupart des villes du monde. Pourtant, déjà avant la crise, le partage de l'espace public était largement plus favorable aux automobilistes, au détriment de la sécurité des piétons et des cyclistes. L'inadéquation des aménagements à destination des piétons est souvent mise en lumière par les « lignes de désir »⁴, ces chemins tracés dans l'herbe ou les graviers par les piétons qui n'empruntent pas les infrastructures prévues pour guider leurs déplacements. Le partage inégalitaire de l'espace public est encore plus explicite lorsqu'il neige : les zones qui ne sont pas empruntées par les véhicules restent enneigées, ce qui met en évidence les espaces de circulation qui pourraient bénéficier aux piétons ou aux cyclistes. Dans les villes nord-américaines, cette question avait été prise au sérieux dès 2014, par exemple à Montréal ou à New York.

Dans d'autres métropoles, comme en Amérique latine, l'inconfort des piétons se traduit par l'insécurité dans les espaces de circulation et la faiblesse des aménagements : manque de mobilier urbain, présence d'obstacles sur la voie, chaussée en mauvais état, lieux de traversée inadaptés⁵...

Partant du constat que les piétons sont les plus nombreux dans l'espace public, que le partage de cet espace leur est défavorable, et qu'ils rencontrent souvent un défaut d'infrastructures de qualité, il est évident que marcher dans de meilleures conditions devient une priorité d'ordre sanitaire en période de pandémie. Car en plus de composer avec un environnement *a priori* inadapté, les piétons doivent respecter la « distanciation sociale » afin d'éviter que la maladie ne se propage. Le manque d'espace pour marcher est d'autant plus problématique que les établissements accueillant du public ont dû réduire leur capacité maximale. Ce faisant, des files d'attente se sont étirées dans les rues, les piétons ont fini par marcher sur la chaussée réservée aux voitures (ou aux vélos) plus régulièrement, et des attroupements se sont formés à l'approche des lieux de traversée. Par conséquent, les piétons ont dû adopter des stratégies d'évitement afin de composer avec ces nouvelles contraintes, le temps que des aménagements – provisoires pour la plupart – soient mis en place.

Des aménagements temporaires aux aménagements pérennes ?

Au lendemain du déconfinement, le Ministère de la Transition Écologique publiait une note intitulée « Déconfinement : quels modes de transport privilégier »⁶. Dans ce texte, il n'est question que du vélo et des aménagements temporaires mis en place pour favoriser ce mode de déplacement. Les villes de Paris, Bogota, Oakland, Milan ou encore Berlin font le pari de

⁴ Ou phénomène *sneekdown* en anglais. Voir « La « ligne de désir », ou la ville inventée par le piéton », par O. Razemon, 15/01/2017, Blog *Le Monde* [<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/01/15/ligne-desir-pieton/>]

⁵ C'est le cas à Lima, ville qui compte peu de véhicules par particulier, et paradoxalement la part de victimes piétonnes dans les accidents de la route la plus élevée au monde.

⁶ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/deconfinement-quels-modes-transport-privilegier>

ces aménagements « provisoires » à destination des cyclistes. Les questions de la marche et des aménagements piétonniers étaient alors trop peu abordées en dépit des inconvénients signalés.

Toutefois, conscient des enjeux soulevés par le retour massif des personnes dans les espaces publics, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) publiait début mai plusieurs recommandations en faveur des aménagements pour les piétons⁷. En France, la largeur réglementaire d'un trottoir est de 1m40, ce qui ne permet pas à deux personnes de se croiser en respectant la « distanciation sociale ». En ce sens, le Cerema invite à un nouveau partage de l'espace public, en réduisant la largeur de la voie destinée aux voitures afin d'élargir les trottoirs à 2m50, au moins. Cette mesure permettrait notamment d'en finir avec les routes à 4 voies en ville⁸. Ainsi, le Cerema conseille, dans un premier temps, de concevoir des aménagements temporaires, par des balisages et des marquages au sol de part et d'autres de la chaussée principale. Il s'agit ensuite de les pérenniser, par exemple en surélevant les voies destinées aux vélos et aux piétons. Ailleurs, la réorganisation de l'espace public a pu prendre d'autres formes, comme à Brooklyn, où les zones de stationnement ont été déplacées pour laisser cet espace de la chaussée aux modes actifs.

Pour le Cerema, l'enjeu est aussi de gérer les zones d'attente dans l'espace public. La plupart du temps, les piétons attendent de pouvoir entrer dans un établissement sur le trottoir, créant des files encombrantes pour les usagers qui souhaitent circuler. Le Cerema propose de suspendre le stationnement devant les commerces et de créer des « sur-largeurs temporaires » afin que les piétons puissent continuer à circuler sans croiser la file d'attente.

Pour accompagner l'ensemble de ces propositions, la multiplication des marquages au sol à l'attention des piétons pourrait également favoriser une pratique plus réglementée et guidée de la marche. Les sens de circulation de marche, déjà expérimentés dans les rues à très forte affluence comme à Dubrovnik, pourraient être plus systématiquement utilisés. Cette signalisation qui implique une délimitation de l'espace de circulation s'inscrit dans la continuité de l'utilisation de rubans adoptée dans les établissements accueillant du public (scolaires, commerciaux). À terme, ces dispositifs pourraient bien réduire le rapport à la ville de chacun à la circulation, au point que la flânerie et les interactions sociales permises par la marche s'estompent.

Pour l'essentiel, ces aménagements restent toutefois temporaires. Leur caractère parfois éphémère est même avancé par plusieurs organisations pour convaincre les élus⁹. En effet, ils engagent de faibles investissements et sont peu contraignants en termes logistiques. Ces aménagements sont dérivés de l'urbanisme tactique¹⁰ dont les principes ont été largement appliqués durant la période de déconfinement. Ce courant d'urbanisme privilégie des aménagements légers, au moyen de mobilier temporaire et de marquages au sol, permettant d'expérimenter l'efficacité et l'acceptation d'une mesure auprès des usagers. Rapide à mettre en place, cette configuration vise ensuite à pérenniser les structures les mieux acceptées. L'urbanisme tactique présente enfin l'avantage de réduire les coûts de l'aménagement, et de décider, en définitive, si les structures doivent durer. Néanmoins, cette planification de l'aménagement par tâtonnement amène à contourner des mesures structurelles qui pourraient

7 Voir : [amenagementspietonsprovisoires-cerema](#) et [quels-amenagements-pietons-lors-phase-deconfinement](#)

8 Hérain, Frédéric, « Vers la fin des quatre voies en ville ? », *Vélocité*, n°154, janv.-fév. 2020.

9 Pour Mathieu Chassignet, de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), le caractère temporaire des aménagements est un argument permettant de facilement convaincre les élus. [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/04/trauchesec_chassignet_urbanisme_temporaire_0.pdf]

¹⁰ Aménagements de court terme et collaboratifs, exprimés dans le livre de Mike Lydon et Anthony Garcia (2015), *Tactical Urbanism*, Island Press, 3rd None ed.

profiter à l'ensemble des piétons, dont certains sont particulièrement vulnérables dans l'espace public (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite¹¹). Cela revient également à nier l'évidence selon laquelle des mesures en faveur des piétons étaient nécessaires dans la plupart des villes bien avant la pandémie. Aussi, l'affaiblissement du trafic routier durant le mois de mai aurait pu être l'occasion de réaliser des aménagements pérennes pour sécuriser les espaces piétonniers dans les villes françaises. La préparation du second tour des élections municipales n'a probablement pas permis d'aller dans ce sens.

En tout état de cause, la reprise habituelle du trafic motorisé dans la plupart des grandes villes¹² laisse présager des tensions au sujet de ces mesures « tactiques » d'organisation de l'espace public.

*

* *

¹¹ Sur les vulnérabilités des piétons dans les espaces publics, voir la thèse de Felix Israel Cabrera, (2019), *Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía. El caso de Lima*, Géographie, thèse de doctorat, Universitat Autònoma de Barcelona, et les travaux du géographe canadien Sebastien Lord par exemple.

¹² Pour le cas de l'Ile-de-France : https://www.francetvinfo.fr/sante/maladie/coronavirus/en-ile-de-france-la-pollution-de-lair-atteint-de-nouveau-ses-niveaux-habituels-pour-un-mois-de-juin_3984479.html