



Aménagements piétons provisoires

Eléments d'analyse du guide

Rapport d'étude, Octobre 2020

Crédit photo : © Juliane Cornet-Goy/Cerema



SOMMAIRE

Avant-propos	3
1 Contextualisation	4
1.1 Le piéton fait sa place	4
1.2 La crise comme accélérateur des politiques publiques	4
1.3 Marche arrière sur certains aménagements	5
2 Processus de recensement	6
2.1 Construction d'une carte	6
2.2 Réalisation d'une revue de presse	9
2.3 Echanges avec des collectivités et associations	11
3 Exemples d'aménagements	12
3.1 Etendre les zones à priorité piétonne	12
3.1.1 Création ou extension d'une zone de rencontre	12
3.1.2 Création ou extension d'une aire piétonne	14
3.1.3 Extension de terrasses	16
3.2 Réservation temporaire des rues aux modes actifs	18
3.3 Elargissement ou optimisation des cheminements piétons	21
3.4 Faciliter les traversées piétonnes	22
3.5 Profiter des coronapistes	22
4 Freins rencontrés dans la mise en œuvre des aménagements provisoires	24
4.1 Un contexte électoral non favorable à la prise de décision	24
4.2 Un tissu associatif en cours de structuration	24
4.3 Un manque de connaissances en urbanisme tactique pour faire face aux enjeux actuels	26
4.4 Prendre en compte les avis divergents	27
5 Problématiques soulevées	29
5.1 Des aménagements qui concernent autant les métropoles que les petites villes	29
5.2 Aménager les hypercentres n'est pas suffisant pour sortir du paradigme du tout voiture	31
5.3 Problématique des écoles encore peu abordée, un enjeu fort à la rentrée	32
5.4 Les problématiques liées à l'accessibilité lorsqu'elle est oubliée	35
5.4.1. Modification du cheminement piéton perturbant	35
5.4.2. Manque de repères dans des zones à priorité piétonne	35
5.4.3. Un marquage d'animation perturbant	36
5.4.4. Des trottoirs trop encombrés pour installer des espaces d'attente	37
5.5 Une communication insuffisante menant à une incompréhension	37
6 Perspectives	39

Avant-propos

Dans le contexte de crise sanitaire engendrée par le Covid-19 avec une période de confinement puis de déconfinement entre mars et juin 2020, le Cerema a rédigé deux guides express en mai 2020 sur les aménagements provisoires pour les modes actifs : cyclistes et piétons, et a organisé plusieurs webinaires sur ces sujets. Le Guide express intitulé *Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement* a été publié au mois de mai 2020, et piloté par Marion Ailloud et Cédric Boussuge, avec des contributions et relectures des membres du groupe de travail « piéton » du Cerema, d'agents de collectivités, et de représentants d'associations. Il s'agit d'un guide de recommandations techniques qui propose aux collectivités des solutions d'aménagements provisoires afin de favoriser les déplacements piétonniers de manière efficace, sécuritaire et dans le respect des récentes mesures de distanciation physique imposées.

Il était souhaitable ensuite d'effectuer un suivi des aménagements réalisés, afin d'avoir une vue d'ensemble du terrain, de les analyser et d'en tirer des enseignements et préconisations. C'est la mission qui m'a été confiée dans le cadre de mon stage encadré par Benoît Hiron, Cédric Boussuge et Lucie Bruyère, de juin à octobre 2020.

Le travail de recensement s'appuie sur les articles de presse digitale ainsi que sur les contributions des correspondants locaux du Cerema. Il n'a pas de visée exhaustive mais donne déjà une vision de la diversité de ce qui a été réalisé en période de crise sanitaire. Dans un second temps, j'ai mené des entretiens avec plusieurs collectivités et associations pour comprendre les raisons et enjeux à la fois des aménagements piétons réalisés et des projets avortés. Ces échanges se sont effectués pendant l'été, avec peu d'interlocuteurs disponibles durant cette période de vacances, ce qui explique qu'ils ne soient pas aussi nombreux que souhaité.

Ce rapport compile les nombreux enjeux soulevés par la mise en place des aménagements temporaires, souvent dans l'urgence et avec des moyens restreints. Il repère également des leviers et des freins soulevés lors des entretiens, et notamment les principales raisons qui ont à la fois permis la mise en place des aménagements mais qui ont pu aussi ralentir cette mise en place. De nombreux exemples sont relevés dans ce rapport dans diverses villes en France métropolitaine. Ainsi, les collectivités pourront s'appuyer sur ces exemples pour s'inspirer et mettre en œuvre davantage d'aménagements visant à faciliter les déplacements piétons, en évitant les difficultés soulevées. Enfin, des enseignements ont été mis en évidence afin d'encourager et d'accompagner les collectivités dans leurs démarches d'aménagements piétons.

1 Contextualisation

1.1 Le piéton fait sa place

Rappelons que dans les premiers mois de l'apparition de la Covid-19, son mode de transmission était mal connu. Deux vecteurs étaient mis en avant : la transmission par un contact physique et via la respiration. Dans ce contexte de crise sanitaire, les collectivités ont rapidement mis en place des aménagements cyclables pour promouvoir les déplacements à vélo. Il s'agit d'un mode de transport en effet qui répondait parfaitement aux hypothèses de transmission. D'une part, c'est un mode individuel ne nécessitant pas de toucher des surfaces communes et permettant la distanciation physique contrairement aux transports publics. D'autre part il utilise peu de surface par véhicule contrairement aux voitures avec un espace routier très contraint. Par ailleurs, il est bon pour la santé. Les différentes initiatives en faveur du vélo ont vite été relayées par la presse, laissant très peu de visibilité aux aménagements réalisés en faveur des piétons. En effet, parallèlement, afin d'organiser les files d'attente pour l'accès limité aux magasins, les collectivités ont très rapidement réalisé des aménagements. La marche a aussi été identifiée comme un mode de déplacement accessible au plus grand nombre, source de peu de nuisances et bénéfique pour la santé. Redonner sa place au piéton reste dans l'air du temps et permet de répondre à des problématiques environnementales. Ce sont les piétons qui animent la ville et la rendent plus sûre.

1.2 La crise comme accélérateur des politiques publiques

Les décisions prises dans l'urgence de la crise sanitaire en termes de mobilité donnent plus de place aux modes actifs, remettant en question la place de la voiture dans nos villes. D'une manière générale, les politiques publiques menées en faveur des vélos et des piétons ont vivement été accélérées¹. La crise a ainsi été porteuse d'opportunités : dès la fin du confinement, des projets en cours ont vu le jour plus rapidement que prévu. C'est le cas par exemple de la piétonisation d'une partie du centre-ville de Reims. Ce dispositif était prévu dans le programme du maire réélu, et devait être mis en place à l'occasion d'événements particuliers. Il a finalement été effectif dès le début du mois de Juin jusqu'à la fin du mois d'Août, du vendredi soir au dimanche soir. Cela constitue une période de test, et la piétonisation pourra ensuite être reconduite de manière ponctuelle, pendant la période de Noël notamment. La crise sanitaire a donc accéléré la dynamique et permis de mettre en place cette mesure dans les plus courts délais.

Par ailleurs, de nombreuses villes ont fait preuve de réactivité pour relancer l'activité de leurs commerçants ainsi que pour faciliter les règles de distanciation, face à l'urgence de la demande. Elles ont notamment très vite autorisé les restaurateurs

¹ Cf. CHARRIER Pascal, « Le déconfinement, accélérateur d'aménagements urbains », article publié le 13 mai 2020

d'étendre leurs terrasses sur l'espace public gratuitement pendant la période estivale. Rappelons qu'en Île de France, les premières semaines de déconfinement, les restaurants n'étaient pas autorisés à servir en salle et devaient trouver un moyen d'installer des terrasses, ce qui a engendré une demande pour une redistribution de l'espace public. Reste à voir si ces différentes initiatives vont changer les habitudes de mobilité de manière durable...

1.3 Marche arrière sur certains aménagements

Les aménagements sont florissants sur tout le territoire, mais sous la pression de riverains ou de commerçants certaines collectivités ont choisi de supprimer une partie des aménagements provisoires réalisés. La presse et les réseaux sociaux font état de quelques pistes cyclables temporaires rapidement effacées, ou d'espaces piétons temporaires qui redeviennent des stationnements. Ces ajustements confirment en même temps la notion de « test » souvent mise en avant par les collectivités. C'est la rapidité de ce retour en arrière qui pose problème car il ne laisse pas le temps à l'évaluation. Mais aussi, il est utile de préciser que plusieurs aménagements annoncés n'ont jamais été réalisés.

C'est le cas par exemple de la ville de Dieppe, où le front de mer avait été ouvert aux piétons lors de la deuxième phase de déconfinement début juin. Cette mesure avait été mise en place à la condition de fermer à la circulation le boulevard Foch, longeant le front de mer, afin d'élargir l'espace de promenade aux piétons et cyclistes et ainsi permettre au mieux de respecter les mesures de distanciation. Des habitants se sont vite plaints du manque de stationnement occasionné, nuisant à la reprise de l'activité des commerçants. Deux semaines ont suffi pour que les élus décident de rouvrir le boulevard à la circulation en semaine.

2 Processus de recensement

2.1 Construction d'une carte

Nous avons créé une carte UMAP afin de recenser des aménagements post-confinement réalisés en faveur de la marche. Certains sont temporaires, d'autres voués à être pérennisés et d'autres encore ont été supprimés quelques semaines après leur mise en place. Cette carte n'a pas pour vocation d'être exhaustive mais tente de rassembler un large panel de villes aux contextes et enjeux diversifiés.



Carte Umap recensant des aménagements piétons réalisés en réponse à la crise sanitaire sur le territoire français



Zoom de la carte montrant la fenêtre qui s'ouvre quand on clique sur un marqueur

Les aménagements réalisés (en bleu sur la carte) sont triés en fonction des 5 leviers d'action proposés par le guide des aménagements provisoires piétons :

- Etendre des zones à priorité piétonne : création ou extension de zone de rencontre, d'aire piétonne, extension de terrasses... ;
- Réserver temporairement des rues aux modes actifs : dans des rues commerçantes, ou aux abords des écoles ;
- Elargir des cheminements pour les piétons en neutralisant une voie de circulation ou une bande de stationnement ;
- Organiser et ajouter des espaces d'attente : délimitation des espaces d'attente lorsque le trottoir est large, systèmes de terrasses amovibles pour élargir les trottoirs... ;
- Faciliter les traversées piétonnes : abaissement des vitesses (zones 30), modification de l'aménagement physique des traversées et sur les cycles de feux....

Les mesures qui ont été seulement annoncées lors de la publication de ce rapport mais qui n'ont pas encore été réalisées apparaissent également (en orange sur la carte).

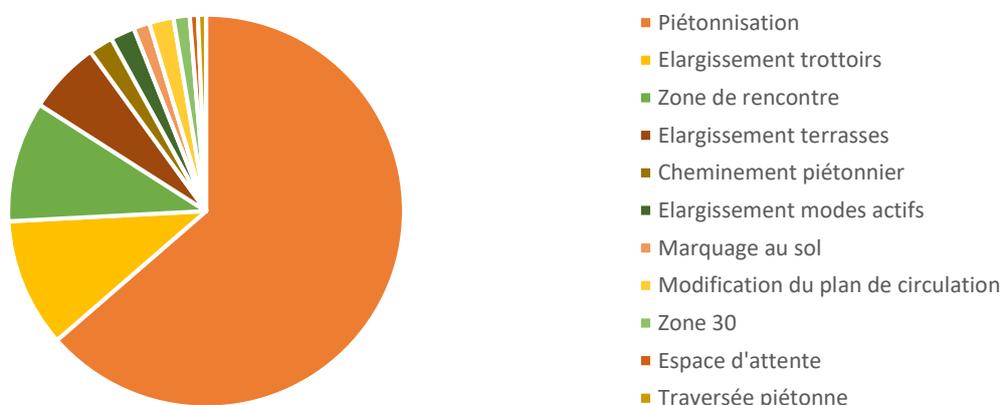
Cette carte collaborative est alimentée au fur et à mesure des réalisations effectuées, et a été actualisée régulièrement tout au long du stage, jusqu'au 25 Septembre 2020. Les sources sont principalement les articles de presse et les actualités locales (site internet des mairies). A la suite d'une série de webinaires organisés par le Cerema sur les aménagements provisoires, la carte a été plus largement diffusée à un réseau composé de collectivités et d'associations, ainsi qu'en interne au sein du Cerema. Cet appel à participation a occasionné quelques compléments.

Il est important d'insister sur le caractère non exhaustif et non représentatif des données de la carte, et les biais liés à la méthode de repérage. Les données recueillies sont notamment dépendantes de l'intérêt du sujet de la presse locale. La complexité du sujet montre également les limites du mode contributif. Concernant les grandes villes, un seul point peut représenter de nombreux aménagements (par exemple à Lyon, la piétonisation devant sept écoles distinctes fait l'objet d'un seul marqueur). Le principe initial était surtout de repérer quels types de collectivités ont agi et quels types d'aménagements elles ont privilégiés. Néanmoins, le processus de recensement permet d'avoir d'une prise de recul sur les aménagements réalisés sur le territoire français

A ce jour, on compte 151 aménagements réalisés identifiés. Les graphiques qui suivent sont issus de l'exploitation de ces aménagements réalisés identifiés.

La manière dont la carte a été créée permet de différencier les différents types d'aménagements par un code couleur. Ainsi on peut voir leur diversité par un simple coup d'œil. On remarque aussi que les différents types d'aménagements ne sont pas représentés dans les mêmes proportions. Plus de la moitié des aménagements réalisés concernent la piétonisation d'une rue voire d'un quartier, comme le montre le graphique ci-dessous.

Graphique représentant la part de chaque type d'aménagements piétons

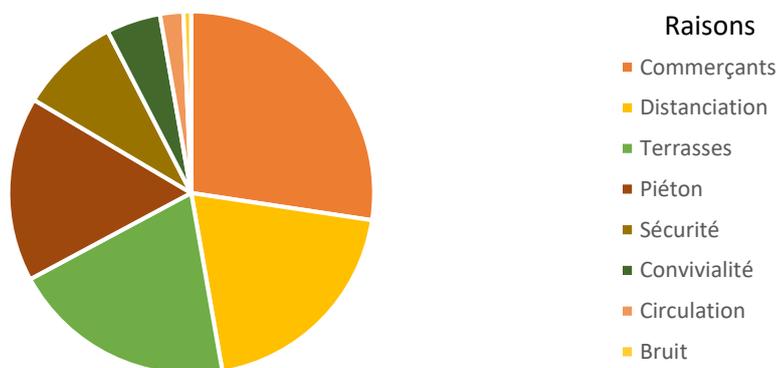


Les collectivités ont réalisé des aménagements pour différentes raisons, les enjeux variant en fonction de la densité, du quartier, des usages... leur réalisation a été effectuée afin de :

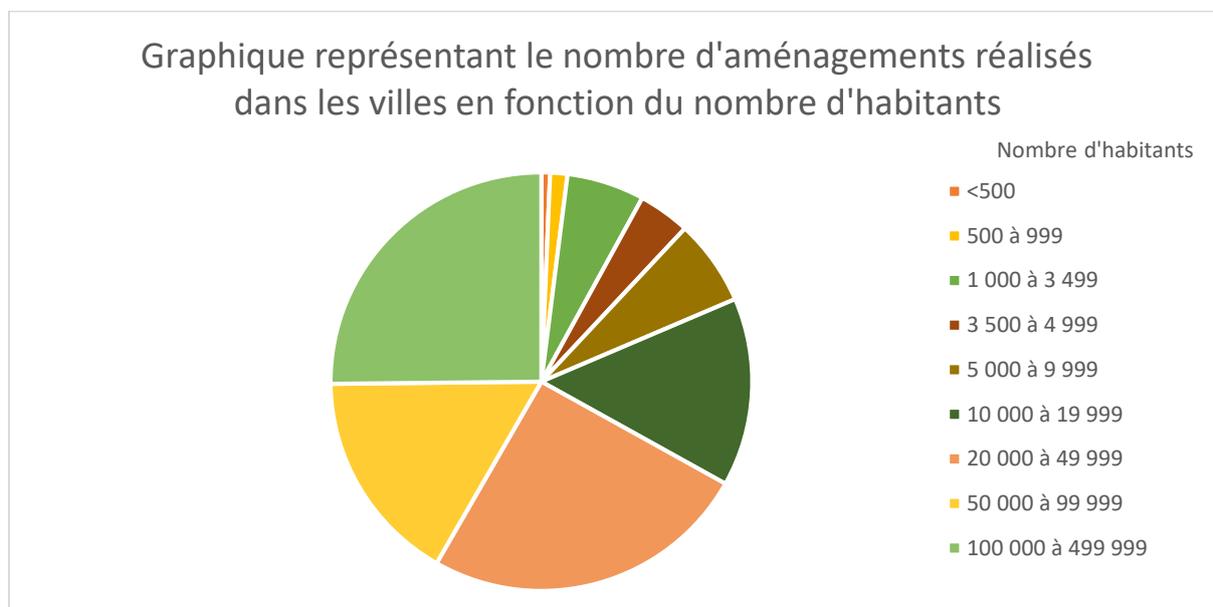
- Permettre aux commerçants de reprendre leur activité ;
- Permettre le respect de la distanciation physique recommandée ;
- Elargir les terrasses des restaurateurs ;
- Donner plus de place aux piétons ;
- Assurer la sécurité des piétons ;
- Améliorer la convivialité dans certaines rues/ certains quartiers ;
- Fluidifier la circulation ;
- Diminuer les nuisances sonores.

La proportion des raisons évoquées par les collectivités est précisée ci-dessous.

Graphique montrant la part des raisons évoquées



Avec les données récoltées, on peut également trier les aménagements en fonction du nombre d'habitants des villes dans lesquelles ils ont été réalisés. Le graphique ci-dessous montre bien qu'à toutes les échelles, des aménagements en faveur des piétons ont été réalisés.



2.2 Réalisation d'une revue de presse

En parallèle du recensement des aménagements piétons provisoires sur l'ensemble du territoire français, une revue de presse² a été alimentée. Elle rassemble des articles portant sur les conséquences des aménagements réalisés depuis le confinement en faveur des piétons, vus par le prisme des journalistes, aussi bien sur l'organisation de la ville en elle-même que sur les activités qui s'y développent et sur les changements de comportements des habitants. Contrairement à la carte, ce ne sont pas des articles portant sur un aménagement précis.

² <https://www.scoop.it/topic/amenagements-pietons-provisoires-by-juline>



Aménagements piétons provisoires

Géré par Juline


Scoopé par Juline

La route de demain passe par la pérennisation des aménagements provisoires



De www.lambine.fr - 21 août, 09:00

* OPINION. La crise sanitaire mondiale de la COVID-19 a mis en évidence la capacité d'évolution de nos routes, transformées, repensées et adaptées à cette phase dite de déconfinement pour démultiplier les modes de déplacement. Les pistes cyclables temporaires, accompagnées de balisage et de marquage spécifiques, en sont le résultat le plus flagrant, favorisant la reprise d'activité en France. Par Aly Adham, Président du Syndicat des équipements de la route (SER)*


Scoopé par Juline

Quels moyens de transports pour demain en Île-de-France ?

De www.affiches-parisiennes.com - 19 août, 12:30

En parallèle des espaces réservés aux vélos, des aménagements pour les piétons ont été dessinés et vont être pérennisés.


Scoopé par Juline

Piétonniser les quartiers commerçants fait-il fuir la clientèle ? Non, tranche une étude de l'ULB


Scoopé par Juline

« La promotion du vélo et de la marche est devenue essentielle »



De www.eriageyouris.fr - 7 août, 14:44

* Si 21% des Franciliens choisissent de se déplacer à pied ou à vélo au quotidien, la voirie urbaine d'Île-de-France reste peu cyclable dans son ensemble, et parfois même difficilement marchable souligne Sophie

De même, dès le déconfinement, le CVTC³ a apporté son soutien aux collectivités pour le développement d'aménagements cyclables provisoires. Afin de les accompagner au mieux, de comprendre leurs difficultés dans cette démarche et de soutenir la pérennisation de cette dynamique prometteuse, le Club a souhaité suivre de plus près l'évolution de ces aménagements. Ainsi il a confié au groupement d'experts Solcy Marrec Le Villain une enquête⁴, dont la première phase a été publiée en juillet 2020. Ils ont diffusé un questionnaire en ligne aux collectivités, alimenté une revue de presse et mené des entretiens plus approfondis sur des aménagements particuliers qui ont été réalisés. Le rapport publié concerne la première des trois phases envisagées.

³ CVTC : Club des Villes et Territoires Cyclables

⁴ « Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France – Phase 1 », CVTC, publié en juillet 2020

2.3 Echanges avec des collectivités et associations

Afin d'avoir plus d'informations que celles trouvées dans la presse, j'ai échangé avec des collectivités et associations sur les aménagements réalisés sur leur territoire. Les échanges portaient tant sur les raisons et enjeux que sur la réalisation technique. Pour avoir un large panel de collectivités, j'ai pris contact avec des villes réparties sur l'ensemble du territoire, de taille différente et dont les enjeux sont variés. Voici les collectivités avec qui j'ai échangé :

- Métropole Nice Côte d'Azur
- Ville de St-Germain-en-Laye
- Ville de Nogent-le-Rotrou
- Grand Reims
- Bordeaux Métropole
- Penvénan
- Nantes Métropole
- Toulouse Métropole
- Saint-Brieuc Armor Agglomération
- Ville de Cannes

J'ai également eu des échanges avec deux représentants d'associations locales, qui m'ont apporté des informations sur les aménagements réalisés sur leur territoire :

- Rue de l'Avenir, à Tours
- AU5V⁵, dans l'Oise

Pendant ces entretiens, un manque d'implication des associations de piétons a été relevé par mes interlocuteurs. C'est pourquoi j'ai décidé d'échanger avec des associations locales, afin de voir leur implication dans les propositions d'aménagements en faveur des piétons. Cette réflexion a été menée au mois d'août, période pendant laquelle peu d'associations ont pu répondre présentes. J'ai néanmoins pu échanger avec deux d'entre elles :

- Collectif Place aux piétons, échelle nationale
- ADTC⁶ - Se déplacer autrement, Grenoble

⁵ AU5V : Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise

⁶ ADTC : Association pour le Développement des Transports en Commun

3 Exemples d'aménagements

3.1 Etendre les zones à priorité piétonne

3.1.1 Création ou extension d'une zone de rencontre

Il convient de préciser que dans la transformation d'une rue ou d'une place existante en zone de rencontre, la communication et la signalisation sont très importantes. En effet si aucun aménagement de la voirie n'est réalisé, les piétons ont tendance à ne pas exercer leur priorité absolue et à rester sur les trottoirs conformément au mode de fonctionnement qui préexistait. Cela revient à laisser la place et donc de fait se limite à une priorité relative en traversée relativement aux véhicules circulant sur la chaussée. Il est fortement souhaitable de mettre en place des dispositifs qui vont permettre aussi bien aux piétons qu'aux conducteurs de percevoir qu'ils entrent dans une zone à priorité piétonne. Pour cela, il est réglementairement obligatoire de mettre le panneau d'entrée de zone de rencontre, il est aussi recommandé de renforcer par du marquage, et pour une période transitoire limitée de mettre des affiches qui rappellent les règles applicables dans une zone de rencontre. Le recours à des bannières sur les mats d'éclairage peut aussi être une façon de marquer visuellement le changement de statut de l'espace public et des règles qui s'appliquent pour les premières semaines.

La commune de Senlis dans l'Oise a ainsi renforcé la signalisation aux entrées de la zone de rencontre. C'est une mesure que l'AU5V avait proposé auparavant, et qui a été demandée à nouveau lors du déconfinement. La municipalité a alors pris en compte cette sollicitation, jugeant cette période propice à une campagne de sensibilisation.



Crédit photo : © AU5V

Panneau de signalisation d'une zone de rencontre à Senlis

Exemple 1 : Strasbourg

Strasbourg est une ville pionnière en matière de politique publique en faveur des modes actifs. Elle a décidé de transformer la Grande Île en une zone de rencontre, élargissant largement celle déjà existante. Cela représente 8,5 kilomètres de voirie supplémentaires, constituant ainsi le plus grand aménagement piéton réalisé à la suite du confinement. Le contexte strasbourgeois a permis une mise en place rapide de ce dispositif, sur ce secteur qui est toujours piétonnisé au mois de Décembre, pour les marchés de Noël.



Crédit photo : © Clément Gerber / Ville et Eurométropole de Strasbourg

Photo de l'une des entrées de la zone de rencontre, avec un panneau de signalisation pour informer les usagers des règles de priorité

Exemple 2 : Dinard

Dinard, petite station balnéaire située en Bretagne, a élargi le périmètre de la zone de rencontre déjà existante dans l'hypercentre, anciennement en zone 30, afin de respecter la distanciation et de faciliter l'accès aux commerces.



Source : ville de Dinard

Nouveau plan de circulation de la ville de Dinard

Exemple 3 : La Bernerie en Retz

La Bernerie en Retz est un village touristique de moins de 3 000 habitants, situé sur la côte ouest en Loire Atlantique. La commune avait organisé, entre les mois de Septembre et Décembre 2019, une concertation citoyenne sur une étude de mobilité du bourg de la Bernerie. A cette occasion, elle avait reçu un grand nombre d'observations sur les différentes propositions, parmi lesquelles figuraient notamment le passage de l'ensemble de l'agglomération à 30km/h, du cœur de bourg en zone de rencontre et la mise en place d'une aire piétonne en centre-ville pendant la période estivale. Ces projets étaient ainsi déjà envisagés. La crise sanitaire n'a fait qu'accélérer la prise de décision et la mise en œuvre d'une partie de ces projets.

C'est dans ce contexte que la commune a créé une zone de rencontre sur le cœur de bourg, qui concerne une dizaine de rues. L'objectif consiste à rendre ce périmètre apaisé, attractif et convivial, ainsi qu'à soutenir l'activité économique. Cette mesure est effective depuis le début du mois de Juillet, et sera maintenue au-delà de la période estivale, de manière définitive.

3.1.2 Création ou extension d'une aire piétonne

Exemple 1 : Cannes

La ville de Cannes a mis en œuvre différentes mesures pour les piétons depuis le déconfinement. Ces mesures sont à l'initiative du maire, réélu au premier tour des élections municipales, qui était particulièrement préoccupé par l'organisation des files d'attente devant les commerces afin de relancer l'activité économique locale. Cet objectif en tête, plusieurs rues ont été piétonnisées. Certaines seulement sur une courte période (du 3 Juin au 10 Juillet), d'autres seulement sur une plage horaire dans la journée (de 18h à 7h le lendemain matin), et d'autres encore de manière définitive.



Plan de déconfinement cannois : adaptation des espaces publics

Sous l'influence des commerçants, la circulation motorisée est à nouveau rendue possible dans certaines rues. D'autres secteurs sont transformés en zone piétonne de manière définitive. Le choix de la pérennisation s'appuie sur les retours des commerçants ainsi que sur l'impact de la piétonisation sur la circulation dans les rues alentour. Cela illustre très bien le principe de l'urbanisme tactique, qui permet d'adapter les aménagements en fonction des besoins et des moyens mis à disposition.

Exemple 2 : La Bernerie en Retz

Comme mentionné précédemment, la commune avait comme projet de transformer une partie du centre-ville en aire piétonne pendant la période estivale. Les habitants avaient globalement bien accueilli la proposition, bien que quelques-uns s'inquiétaient des modalités d'accès ou de la période de mise en œuvre, notamment pour les riverains et services de livraison.

La commune a donc décidé de fermer trois rues du centre bourg à la circulation motorisée les vendredis, samedis et dimanches soir. Sur ces plages horaires, les commerçants et restaurateurs peuvent s'étendre sur l'espace public. Cette mesure s'applique sur les mois de Juillet et Août, y compris pour les riverains.

Exemple 3 : Nantes

A Nantes, la politique menée en faveur des modes actifs est déjà bien avancée par rapport à l'ensemble du territoire français. Plusieurs mesures ont été prises auparavant pour limiter les déplacements en voiture dans le centre-ville : limitation de la vitesse à 30km/h, peu de places de stationnement, rues fermées à la circulation motorisée.... Face à la crise sanitaire, la métropole a défini un plan d'aménagements provisoires piétons – vélo, approche ambitieuse à long terme. Dans ce plan, figure notamment l'extension de zones piétonnes de manière provisoire. Ainsi de nombreuses rues ont été fermées à la circulation automobile, courant Juin, et ce jusqu'à la fin du mois d'Août.



Rue des Carmélites

Rue Jean-Jaques Rousseau

Rue Joffre

Pour les rues piétonnisées qui avaient des voies de bus, comme la rue du Maréchal Joffre, des déviations ont été organisées dans les rues alentour.

A titre informatif, des affiches ont été installées aux entrées des rues concernées, rappelant au passage les règles de priorité et d'accès dans cette zone.



Affiches explicatives en entrée de rue piétonnisée

3.1.3 Extension de terrasses

Beaucoup de villes ont décidé d'autoriser les bars et restaurateurs d'étendre leurs terrasses sur l'espace public : trottoirs, places de stationnement, voie de circulation neutralisée... selon la configuration de la rue, et ce gratuitement.

Exemple 1 : Paris

Paris étant en zone rouge à la sortie du confinement, la ville était contrainte à des mesures très restrictives pendant plusieurs semaines. Les restaurateurs se sont alors adaptés et ont pu demander d'étendre leurs terrasses sur la voie publique. Dans l'exemple ci-dessous, des places de stationnement ont été neutralisées pour permettre au restaurant d'ajouter des tables supplémentaires.

La ville de Paris a été très fortement touchée par l'épidémie, et a donc décidé en septembre 2020 de prolonger l'extension gratuite de ces terrasses jusqu'en juin 2021. Pour mettre en place ce dispositif, la ville a établi une charte d'engagements des commerçants⁷ qui doit être signée et affichée devant chaque terrasse étendue.

⁷ Ville de Paris, « Prolongation des terrasses éphémères – La charte des engagements », établie en Septembre 2020



Crédit photo : © Gril / Twitter

Photo de la terrasse du restaurant Variations dans le 11ème arrondissement de Paris

Exemple 2 : Tours

A Tours, plusieurs aménagements ont été réalisés à l'issue du confinement. Parmi ceux-ci, de nombreuses pistes cyclables dans le cadre d'un plan vélo, mais aussi la piétonisation d'une rue et d'une place afin de permettre aux cafetiers et restaurateurs d'étendre leur terrasse. Ces aménagements ont été initiés par la Métropole qui a travaillé avec l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours (ATU), et qui ont sollicité les associations cyclistes et piétonnes (Rue de l'Avenir).



Crédit photos : © Laurence Picado / Rue de l'Avenir

Photos de rues à Tours dans lesquelles des terrasses amovibles ont été installées

Exemple 3 : Lyon

Dans certains cas, des terrasses existaient déjà mais ne suffisaient pas pour accueillir autant de tables qu'auparavant, des règles de distanciation étant imposées aux restaurateurs. Ainsi les terrasses existantes ont été étendues pour y installer des tables supplémentaires.

A droite, la terrasse existante devant les portes du restaurant. A gauche, l'extension de la terrasse pour augmenter la capacité d'accueil.



Crédit photo : © Cédric
Boussuge/ Cerema

Photo de la terrasse du restaurant L'Empreinte dans le 6ème arrondissement de Lyon

3.2 Réserve temporaire des rues aux modes actifs

L'extension de certaines zones à priorité piétonne peut être réalisée de manière temporaire, et ce pour diverses raisons. Différents cas de figures se présentent :

- S'adapter aux usagers en fermant une rue à la circulation motorisée, soit sur une plage horaire dans la journée par exemple aux abords des écoles (cf. exemple 1) soit certains jours dans la semaine comme dans les centres-villes (cf. exemple 2) ;
- Effectuer un test du dispositif de piétonisation, de manière ponctuelle (cf. exemples 3 et 4).

Exemple 1 : Avignon

Avignon est une ville de 100 000 habitants qui accueille chaque année des dizaines de milliers de touristes à l'occasion du festival de théâtre. La ville aménage ces rues, et transforme son patrimoine architectural en divers lieux de représentation. Pour faire face à la crise sanitaire, elle s'est inspirée des méthodes utilisées précédemment pendant le festival. La ville d'Avignon a ainsi élaboré un plan d'actions de déconfinement, réparti en trois axes principaux. Le premier concerne les écoles et consiste à y sécuriser les accès. Pour cela, plusieurs mesures ont été mis en œuvre, parmi lesquelles figure l'élargissement des zones d'attente. Ainsi différents aménagements peuvent être réalisés : élargissement de trottoirs, suppression de places de stationnement, piétonisation des voies pendant les heures d'entrées et de sorties... c'est cette dernière mesure qui nous intéresse ici.

Crédit photo : © Régis Aurioi, Avignon



Signalisation utilisée à Avignon aux abords des écoles

Des abords du groupe scolaire Saint-Jean ont ainsi été aménagés. L'avenue Saint-Jean est fermée à la circulation aux heures d'entrées et sorties de classe. Cette mesure permet aux enfants de respecter les règles de distanciation sur le trajet de l'école. Pour renforcer la communication de ces dispositifs, des marquages d'animation au sol sous forme de pochoirs ont été réalisés : matérialisation ludique des distances à respecter, sens de circulation.... Ce qui a été un grand succès aux abords des écoles.

Exemple 2 : Reims

A Reims, la politique menée en faveur des modes actifs n'était pas très développée jusqu'à présent. Ces dernières années, des projets ont été réalisés mais seulement en faveur des usagers du vélo. A l'issue du confinement, la ville de Reims a choisi de mettre en place une piétonisation partielle de son centre-ville. Elle concerne une quinzaine de rues. Le dispositif prend effet à 19h le vendredi et prend fin le dimanche soir. Il a été mis en œuvre au début du mois de Juin et est maintenu jusqu'à la fin du mois d'Août. Malgré le fait qu'une grande part des déplacements se fasse en voiture à Reims, cette mesure a été bien accueillie par les habitants.

Ce dispositif, en plus de permettre aux terrasses de s'étendre et de donner davantage de place aux piétons, permet de maintenir les distances préconisées. Les rues concernées ne sont pas complètement étanches à la circulation car restent accessibles aux services (livraisons et véhicules d'urgence) et riverains.



Photos montrant la mise en place du dispositif, selon la configuration initiale des rues

Dans le programme du maire réélu cette année, figure une chrono-piétonisation lors d'évènements particuliers. La crise sanitaire a donc accéléré le processus de mise en œuvre de ce dispositif et la période estivale constitue une période de test. A l'issue de celle-ci, la piétonisation sera reconduite à certaines occasions, comme pour les fêtes de Noël par exemple.

Exemple 3 : Coulommiers

La commune de 15 000 habitants a décidé de piétonniser une partie du cœur de ville de manière ponctuelle, à titre expérimental. Des ajustements pourront être réalisés, en fonction des résultats de cette expérimentation. Ce dispositif a été mis en œuvre en concertation avec les commerçants du centre-ville et concerne trois rues. La mesure est effective le premier samedi de chaque mois, entre 14h et 20h.

Exemple 4 : Nancy

A Nancy, la création d'une aire piétonne est très attendue. En effet, piétonniser une partie du centre-ville constitue l'une des grandes promesses de campagne du nouveau maire. Ici, il ne s'agit pas d'un aménagement temporaire mais d'un projet à long terme. Le dispositif devrait être mis en œuvre petit à petit jusqu'en 2023, avec en parallèle une concertation de la population (des commerçants et des particuliers). En attendant,

la ville a décidé de tester la piétonisation sur le temps d'un week-end. C'est ainsi que le samedi 19 et dimanche 20 septembre, les voitures n'avaient pas accès à certaines rues au sein d'un périmètre défini. L'objectif est double. D'une part, évaluer le processus dans la perspective de le reconduire de manière définitive : réactions des usagers, conséquences sur le flux automobile et le stationnement....



Source : ville de Nancy

Plan montrant le périmètre piétonnier à Nancy

D'autre part, rendre la ville plus attractive et ainsi soutenir les commerçants du centre-ville.

3.3 Elargissement ou optimisation des cheminements piétons

Exemple : Penvénan

La petite ville de Penvénan, dans les Côtes d'Armor, a établi un sens de circulation sur certains trottoirs. Ces derniers sont alors rendus en sens unique, facilitant le respect de la distanciation. Des flèches ont été tracées pour guider les piétons et les traversées piétonnes permettent de changer de direction. L'intérêt de cette mesure est qu'elle n'implique pas la réalisation d'aménagements lourds. Toutefois elle est fortement contraignante pour les piétons, qui ne peuvent pas suivre leurs « lignes de désir ». Il serait intéressant d'évaluer cette disposition.

Contre-exemple : Aix-en-Provence

A Aix-en-Provence, des travaux ont débuté pour créer un trottoir au bord d'une rue. En conséquence, les piétons circulent tous sur le seul trottoir existant. Seulement, le trottoir est trop étroit pour permettre aux piétons de se croiser tout en respectant une distance d'éloignement d'un mètre.



Photo d'une rue en travaux à Aix-en-Provence

3.4 Faciliter les traversées piétonnes

Il est possible de modifier l'aménagement de carrefours ou de passages piétons afin de sécuriser les traversées piétonnes mais cela nécessite des moyens importants. Or dans une situation d'urgence comme celle de la crise sanitaire, les collectivités ont dû réagir au plus vite pour apporter sécurité et confort aux piétons. Pour cela, l'abaissement des vitesses est une solution plus abordable et qui requiert moins d'infrastructures. Ainsi plusieurs villes ont créé des zones 30, où la circulation est apaisée et les traversées piétonnes plus sécurisées.

Exemple : Nantes

A Nantes, c'est l'ensemble de la ville qui va être transformée en Zone 30. Ce projet n'est pas nouveau, il a déjà été évoqué auparavant et la crise sanitaire a permis d'accélérer les processus de décision et de mise en place. Il ne s'agit ici non pas d'un aménagement temporaire mais d'une décision définitive, qui a été prise à la suite d'une demande politique d'aller très vite, et qui a été appliquée à partir de la fin du mois d'août. Pour cela, les panneaux d'entrée de ville ont tous été équipés de panneaux 30. Sur les quelques voies qui restent limitées à 50km/h, des ellipses 50 ont été tracées sur la chaussée pour informer les usagers. Il reste un travail à faire sur les double-sens cyclables, qui sera travaillé dans un second temps afin de répondre à l'urgence de la demande.

3.5 Profiter des coronapistes

Il peut dans certains cas s'avérer intéressant d'aménager à la fois pour les piétons et pour les cyclistes. On peut ainsi profiter des pistes cyclables temporaires pour développer des cheminements piétons ou améliorer le confort des piétons.

Exemple 1 : Nice

La Métropole Nice Côte d'Azur n'a pas spécifiquement prévu d'aménagements pour assurer la sécurité des piétons, pour permettre de garder des distances suffisantes, ou pour promouvoir la marche à pied. En revanche, elle a inauguré des coronapistes. Sur le quai des Etats-Unis, la piste cyclable était située sur le trottoir. A la suite du confinement, une des voies de circulation a été supprimée et remplacée par une piste cyclable bidirectionnelle. Ainsi cyclistes et piétons n'ont plus à se partager le trottoir : il est maintenant réservé aux piétons, ce qui leur permet de respecter les distances préconisées. Il s'agit là d'un aménagement prévu initialement pour les cyclistes, mais qui bénéficie parallèlement aux piétons. Pour l'instant il est temporaire mais la pérennisation n'est pas exclue.

Exemple 2 : Lyon

La métropole de Lyon annonçait l'aménagement de plusieurs dizaines de kilomètres de pistes cyclables supplémentaires à la suite du confinement. Pour faciliter le cheminement des piétons, des pistes cyclables déjà existantes ont été déplacées. C'est le cas rue Jean Jaurès. Il y avait une piste cyclable à hauteur de trottoir, qui a été décalée sur la chaussée à la place d'une voie de circulation motorisée. Seulement, le marquage au sol sur le trottoir n'a pas été enlevé, ce qui entraîne une certaine confusion chez les cyclistes, qui roulent alors aussi bien sur la chaussée que sur le trottoir. Cela s'est fait au détriment des piétons, en particulier lorsqu'une partie du trottoir est occupée par l'extension d'une terrasse de restaurant.



Photos de la rue Jean Jaurès à Lyon, montrant l'ancienne piste cyclable sur le trottoir et la piste provisoire tracée en jaune sur la chaussée

4 Freins rencontrés dans la mise en œuvre des aménagements provisoires

4.1 Un contexte électoral non favorable à la prise de décision

Les élections municipales ont été impactées par la crise sanitaire. Le premier tour a été maintenu le 15 Mars 2020. Pour les villes dont les résultats ne nécessitaient pas un second tour, la constitution du conseil municipal était établie avant de mettre en place des dispositifs temporaires à la sortie du confinement. Pour les autres, les décisions d'aménagements ont dû être prises pendant l'entre-deux tours. D'après les entretiens menés, le contexte électoral a constitué un réel frein pour certaines collectivités qui ne voulaient pas mettre en place des mesures qui pourraient être remises en question par le futur maire. Les associations de commerçants ont également eu une grande influence sur la mise en place des aménagements.

D'autres municipalités se sont servies de cette opportunité pour lancer des politiques plus ambitieuses qu'elles ne l'avaient montré pendant leur mandature. Cet essai n'a pas systématiquement été concluant, le portage pouvant être modéré. En effet, assez souvent une modification de l'espace public se heurte dans un premier temps par une opposition au changement d'une partie des usagers avant qu'ils ne s'approprient les évolutions et y voient les avantages. D'autres municipalités ou EPCI n'ont fait qu'amplifier et accélérer des mutations en cours, avec un fort portage politique, elles ont également connu des critiques mais ont laissé du temps au temps et permis aux usagers de découvrir comment vivre autrement l'espace public, et ainsi s'orientent vers une pérennisation des aménagements.

C'est par exemple le cas de Lyon, où la nouvelle équipe municipale a rapidement fait de nouvelles expérimentations. En effet, un essai de piétonisation sur une grande partie de la ville a été réalisé le temps d'un week-end, les 26 et 27 septembre 2020, ainsi que la piétonisation de certaines rues aux abords des écoles, de manière définitive ou provisoire selon les cas.

4.2 Un tissu associatif en cours de structuration

Il existe très peu d'associations militant en faveur de la prise en compte des piétons. La représentation de ces usagers est de fait peu organisée. En effet, la problématique de la marche en ville concerne tout le monde puisque nous sommes tous des piétons avant tout, mais les piétons recouvrent une très grande diversité de profils : adolescents, personnes actives en bonne santé, personnes âgées, enfants en bas âge, personnes en fauteuil, malvoyantes, avec une poussette ou une valise, ayant des difficultés cognitives.... Mais peu d'associations rassemblent l'ensemble des piétons, contrairement aux associations cyclistes au sein desquelles une plus grande diversité

de profils est représentée. Plusieurs associations de PMR existent et sont structurées en réseau. Les associations de piétons travaillent sur des aspects plus généraux, comme la qualité de l'espace public, et manquent parfois d'ancrage local, en comparaison à des associations de cyclistes comptant de nombreux membres. Les quelques associations ont donc peu l'occasion d'influencer la politique publique locale menée en faveur de la marche, à l'exception de quelques implantations très localisées. On notera l'existence des associations Rue de l'Avenir et 60 Millions de piétons et de la FFR⁸, qui se sont récemment structurées autour d'un collectif pour mieux se faire entendre : Place aux piétons.

Ceci est d'autant plus marquant si l'on compare avec les associations de cyclistes et leurs actions, notamment le développement de nombreuses coronapistes ces derniers mois. Avant la crise sanitaire de 2020, les associations de cyclistes étaient déjà actives et force de proposition auprès des collectivités : création de cartes de remontées de problèmes liés au déplacement à vélo dans différentes villes, mobilisations sur Twitter.... Cependant, certaines d'entre elles ont aussi un spectre mode actif et se préoccupent des piétons (par exemple l'ADTC à Grenoble ou 2P2R à Toulouse) et peuvent ainsi être force de proposition pour des projets d'aménagements piétons provisoires.

C'est le cas par exemple de l'AU5V⁹. Il s'agit d'une association de cyclistes et autres usagers des circulations douces, qui a profité de la période de confinement pour proposer aux communes du sud de l'Oise (Chantilly, Compiègne, Creil, Lamorlaye, Senlis...) de mettre en œuvre des aménagements temporaires. Dans leurs propositions figuraient le développement de cheminements cyclables mais également des aménagements pour les piétons. Elle s'est appuyée sur les préconisations du guide du Cerema ainsi que sur les points noirs identifiés dans le baromètre des villes cyclables de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Elle a créé une carte interactive¹⁰ pour montrer les différentes propositions des adhérents. Les aménagements piétons proposés sont variés : élargissement de trottoirs, piétonisation de rues aux abords des écoles, renforcement de la signalisation, abaissement des vitesses.... Aujourd'hui, peu de mesures ont été mis en œuvre. Les communes concernées aimeraient réaliser des aménagements définitifs sans passer par de l'urbanisme tactique, temporaire.

Sur des projets d'aménagements de la voirie, les collectivités consultent plutôt les associations de Personnes à Mobilité Réduite (PMR) pour avoir le point de vue des piétons car ce sont finalement les associations les plus actives. Elles sont force de proposition et veillent à répondre aux problématiques d'accessibilité.

Sur certaines thématiques précises, ce sont les maisons de quartiers ou les associations de parents d'élèves qui se préoccupent de l'aménagement provisoire de la voirie en faveur des piétons. Par exemple, elles paraissent avoir plus de légitimité que les associations piétonnes de demander la fermeture de rues ou l'abaissement de la vitesse aux abords des écoles, soulignant l'impact sur la sécurité des déplacements

⁸ FFR : Fédération Française de la Randonnée

⁹ AU5V : Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise

¹⁰ http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/au5v-amenagements-deconfinements_445198#11/49.2826/2.5770

des enfants. C'est d'ailleurs ce que demande un collectif rassemblant quatre associations (l'Association Nationale des Conseils d'Enfants et de Jeunes, CAFEZOÏDE, Rue de l'avenir et VIVACITES Ile-de-France), en collaboration avec plusieurs groupes d'appui régionaux, dans leurs opérations « Rue aux enfants, rue pour tous ». Celles-ci consistent à fermer de manière temporaire ou définitive des rues à la circulation motorisée, afin de laisser les enfants occuper cet espace en toute sécurité et tranquillité. Le collectif a notamment consulté les MJC, maisons de quartiers, associations de parents d'élèves, centres socio-culturels, CAUE... qui représentent autant de portes pour proposer des aménagements piétons provisoires auprès des collectivités.

4.3 Un manque de connaissances en urbanisme tactique pour faire face aux enjeux actuels

Les collectivités ont peur de mal faire en agissant dans l'urgence sanitaire, d'aller trop vite et de devoir alors revenir sur leurs décisions si ce qui a été mis en place n'a pas les résultats escomptés. Néanmoins, la plupart des villes interrogées consultent régulièrement les recommandations du Cerema lors de la mise en place d'aménagements urbains.

Certaines villes, notamment celles qui n'ont pas de grands moyens, ont relevé le manque de connaissances en urbanisme tactique. Il semble nécessaire de développer des formations à l'urbanisme stratégique pour des villes plus résilientes, à destination des techniciens et des élus. En effet, les formations universitaires en urbanisme ou en mobilité ne proposent pas de spécialisation sur la question du vélo ou de la marche à pied. C'est ce que soutient Julien Delabaca¹¹, alertant sur l'utilisation de la notion d'urbanisme tactique sans réelle maîtrise des leviers et écueils et sans réelle démarche de projet : « cette méthode d'urbanisme est devenue la solution magique, créant au passage une confusion curieuse sur les temporalités : entre temporaire et définitif, entre rapidité et urgence ». Aujourd'hui, il semble nécessaire d'adapter ces formations aux enjeux actuels, politiques et environnementaux, répondant ainsi à un réel besoin et à une demande croissante des étudiants sur ses sujets-là. Il faudrait intégrer les politiques cyclables ainsi que leurs interactions avec l'espace public et ses utilisateurs au sein des formations.

On peut noter également un problème de connaissances des outils aire piétonne et zone de rencontre. Certaines collectivités se tournent vers l'aire piétonne, d'autres vers les zones de rencontre, plus rarement sur un mixte des deux. Or ces deux outils de piétonisation sont complémentaires. En effet, ils permettent tous les deux de garder une priorité piétonne, avec accès aux véhicules pour les zones de rencontre, et filtrage à la seule desserte pour les aires piétonnes. Se pose la question des raisons qui ont conduit les villes qui piétonnisent en période estivale à revenir à des limitations de

¹¹ DELABACA Julien, « Urbanisme et mobilité : l'urgence de prendre le temps », article publié le 2 avril 2020

vitesse à 50km/h ou au mieux à 30km/h, plutôt que de garder une zone de rencontre. Dans ce cas, le piéton resterait prioritaire, le trafic voiture serait accepté mais pas pour du grand transit étant donné qu'il doit laisser la priorité aux autres usagers (piétons et cyclistes). Une trop légère connaissance de ces outils explique probablement ces choix.

4.4 Prendre en compte les avis divergents

Dans beaucoup de villes, ce sont les restaurateurs qui demandent la piétonisation de leur rue notamment afin d'étendre leurs terrasses sur l'espace public. Même quand la rue n'est pas fermée à la circulation, des demandes sont effectuées pour installer des terrasses temporaires sur des places de stationnement neutralisées. Ces aménagements sont également bénéfiques pour les piétons, leur laissant ainsi plus de place et leur permettant de s'approprier l'espace public. Dans certains cas, les riverains eux-mêmes expriment leur volonté de voir leur rue apaisée en limitant la circulation ou du moins en abaissant la vitesse. Mais tout le monde ne partage pas la même opinion.

L'avis des commerçants est partagé : pour certains, le passage des piétons permettrait de relancer leur activité. Ils réclament la fermeture de rues pour encourager les piétons à flâner dans les rues et qu'ainsi il y ait plus de passage. En effet les piétons effectuent des achats de plaisir en déambulant devant les vitrines. Pour d'autres, la neutralisation de places de stationnement constitue un obstacle important à la venue des clients. Un grand nombre de collectivités a fait face à des plaintes venant de commerçants, s'opposant plus ou moins fermement aux aménagements proposés. Il devient d'autant plus compliqué de gérer ces plaintes lorsque les commerçants ont vu leur chiffre d'affaire baisser très fortement durant la crise. La raison principale des protestations est la neutralisation temporaire de places de stationnement pour véhicules motorisés, qui nuirait à l'activité des commerces. A St-Malo, des commerçants ont démonté eux-mêmes des poteaux installés sur des places de stationnement devant leurs boutiques pour montrer leur mécontentement face à ce dispositif. Le refrain « No parking No business » a été largement diffusé en France par des consultants s'inspirant des Etats-Unis mais ceci est contredit à l'épreuve des faits dans la société européenne pour de nombreux secteurs d'activité notamment le commerce de proximité. Certains commerçants imaginent que la clientèle qui leur offre le plus grand chiffre d'affaire se déplace en voiture, ça peut être vrai dans du rural avec une densité d'habitat très lâche. Ce n'est pas le cas en France. Une étude du Cerema¹² a récemment montré que dans les grandes agglomérations métropolitaines, 64% des clients des petits et moyens commerces de centre-ville s'y rendent à pied et dans une moindre mesure à vélo, 10% en transports en commun, et seulement 24% en voiture. Le stationnement des voitures crée des murs visuels qui empêchent de voir les devantures des magasins et enlève l'intérêt de l'achat de proximité pour le piéton. C'est le portage politique qui a conduit

¹² « Mobilité et commerces : quels enseignements des enquêtes déplacements ? », Cerema, publié le 18 juin 2020

les élus à poursuivre, proposer une enquête pour établir la réalité ou faire aussitôt demi-tour sans élément corroborant ces impressions.

Dans certains cas, ce sont les riverains qui manifestent leur opposition aux projets d'aménagements piétons. Deux raisons principales : la réduction du nombre de places de stationnement et les nuisances sonores plus élevées que d'habitude, avec l'extension des terrasses. La problématique de stationnement peut être ponctuellement réelle mais doit se regarder plus largement suivant la pression réelle et le nombre de places de stationnement prévu dans la parcelle privée des riverains souvent convertie à d'autres usages, l'externalité que représente le stationnement étant reporté sur la voirie au lieu d'être assumé sur la propriété, et les usagers exigeant de pouvoir se garer devant chez eux (quasi-privatisation de l'espace public). Pour autant, certaines constructions anciennes de maison de ville n'offrent aucune possibilité de stationnement et il convient d'en tenir compte.

La réaction des commerçants est aussi variable selon la nature de leurs activités : à l'unanimité, les restaurants et bars ont bénéficié des aménagements. Pour ce qui concerne les terrasses, l'enjeu économique est réel avec les contraintes de sortie de confinement d'éloignement entre chaque client pour assurer la distanciation physique. Il est toutefois possible de fixer des règles du vivre ensemble. Certaines villes ont par exemple autorisé des extensions de terrasses sur des périmètres plus grands, à la place de places de stationnement. Cela permettait de compenser la diminution du nombre de tables, tout en obligeant à respecter des cheminements piétons larges.

5 Problématiques soulevées

5.1 Des aménagements qui concernent autant les métropoles que les petites villes

Les plus grandes métropoles effectuent un grand nombre d'aménagements en faveur des modes actifs, spécifiquement de la marche, qui sont largement relayés par les médias : la piétonisation du canal St-Martin à Paris, la transformation de l'octogone en zone de rencontre à Toulouse, le passage de l'hypercentre de Strasbourg en zone de rencontre... Une des raisons de ces mesures est la volonté de proposer une alternative aux transports en commun, dans lesquels les règles d'hygiène et de distanciation ne sont pas faciles à respecter. Dans les plus petites villes, la question se pose moins car les réseaux de transport en commun sont moins développés. Pour autant, il y a eu des aménagements réalisés pour les piétons. Au contraire, les petites villes y voient une réelle opportunité de renforcer la sécurité de leurs habitants, de leur permettre de s'approprier l'espace public ainsi que de relancer l'activité de leurs commerces. Une certaine convivialité s'installe dans les rues piétonnisées et entre les terrasses largement étendues. Néanmoins, on peut remarquer que les plus petites villes réalisent des aménagements légers, nécessitant peu de moyens. Cela peut s'expliquer par la différence de budget et de connaissances par rapport aux grandes métropoles, mais aussi par l'absence de pression de la part des associations cyclable, piétonne ou de PMR.

Sur les 151 aménagements recensés, 28 se situent dans des villes de moins de 10 000 habitants, soit presque 20%. Cette part n'est pas négligeable, et ces cas devraient servir d'exemples aux collectivités qui prétendent n'avoir ni les moyens matériels ni le budget pour aménager la voirie en faveur des piétons.

On remarque notamment de nombreuses villes côtières, quelle que soit leur taille, qui aménagent leur front de mer. Parmi elles on peut citer Deauville, Trouville, Saint-Malo, La Baule Escoublac, Pornic, Les Sables d'Olonne, Cannes.... Certaines de ces villes touristiques ont l'habitude chaque été de mettre en œuvre des aménagements pour améliorer l'attractivité et faire face à un important flux de piétons : piétonisation du front de mer ou des rues principales du centre-ville notamment. Ainsi elles possèdent une agilité et ont plus de facilité à utiliser l'urbanisme tactique en période de crise comme celle actuelle. Les habitants ont l'habitude donc il n'y a pas de problème d'opposition, et les agents municipaux connaissent les dispositifs mis en place. De plus, le matériel dans lequel elles investissent peut être réutilisé d'années en années, rentabilisant ainsi les coûts initiaux.

C'est le cas par exemple de la ville de Cannes qui a fermé plusieurs rues à la circulation. Pour certaines, cela a été rendu possible grâce à des bornes mobiles déjà mises en place avant le confinement, utilisées à l'occasion d'événements particuliers. Là où il n'y en avait pas, des blocs de béton ont été installés ou des agents de la police municipale effectuent des contrôles aux entrées de zone.

Les petites villes peuvent utiliser l'urbanisme tactique comme le témoigne Camaret-sur-Mer, station balnéaire d'environ 2500 habitants située dans le Finistère. Une zone de rencontre a été créée sur les quais Vauban et Gustave Toudouze. Il s'agit d'un aménagement provisoire, mis en place entre le 1^{er} Juillet et le 30 Août.



Photo d'un quai transformé en zone de rencontre, à Camaret-sur-Mer

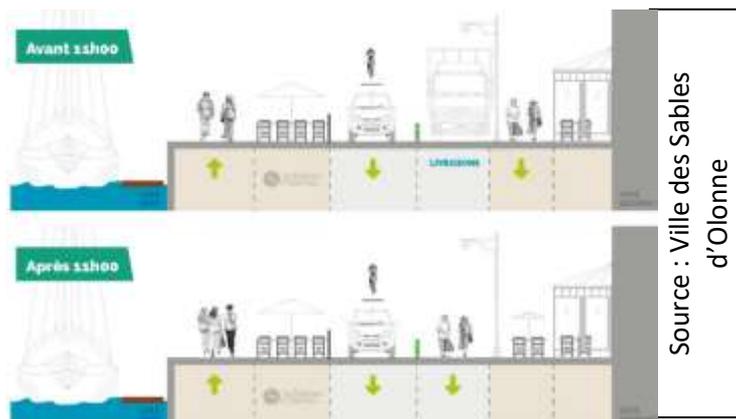
A une plus grande échelle, la ville des Sables d'Olonne a pris une série de mesures effectives dès le début du mois de Juin, et ce jusqu'au 30 Septembre. Des plans de la circulation sont disponibles sur le site internet de la mairie.



Carte des Sables d'Olonne montrant les lieux de différents aménagements

D'une part, le quai Georges V est en partie fermé à la circulation motorisée les vendredis soir entre 18h et minuit, laissant toute la place aux piétons pour circuler librement. Le port de plaisance est également piétonnisé, tous les jours entre midi et minuit.

D'autre part, le port de pêche est devenu une zone de rencontre où la circulation n'est plus qu'en sens unique, de 8h du matin à minuit. Jusqu'à 11h, la voie de circulation neutralisée est réservée aux services de livraison. Ensuite, le cheminement piéton est reporté sur la chaussée et les terrasses peuvent être étendues sur le trottoir.



Plan de la circulation appliqué sur le port de pêche

5.2 Aménager les hypercentres n'est pas suffisant pour sortir du paradigme du tout voiture

La majeure partie des aménagements réalisés se situe dans les centres-villes. En effet, la piétonisation des centres-villes était au cœur des promesses électorales, qui ont enregistré des scores historiques lors du premier et du second tour des élections municipales d'avril et de juin 2020. Aujourd'hui, les grandes villes transforment leur centre en aire piétonne ou zone de rencontre avec comme objectif principal l'attractivité. Seulement, la piétonisation des centres-villes n'est qu'une partie des actions à mener pour réellement changer les habitudes des citoyens et considérer la marche comme un mode de déplacement à part entière. Il n'est pas question de reporter le trafic dans les rues alentour, ou de seulement diminuer le trafic de transit motorisé, mais de sortir du paradigme du tout voiture et de proposer une réelle offre pour les modes actifs. Pour citer un article publié sur le Forum vies mobiles¹³, « il est temps que les villes ne se contentent pas de brandir des revendications d'écologie en piétonnant leur centre, mais participent effectivement à cette lutte en repensant en profondeur leur modèle territorial et en faisant – enfin – rentrer la marche dans le champ des politiques publiques de mobilité ». Les piétons doivent se sentir en sécurité dans l'ensemble de la ville, dans les centres-villes comme dans les quartiers périphériques.

Il est nécessaire d'organiser la ville en gardant une vue d'ensemble, et non quartier par quartier. Comme le souligne Aurélie Duboudin¹⁴, « un centre-ville attractif, cela va avec une politique de l'urbanisme commercial qui soit cohérente. On ne peut pas vouloir soutenir les commerces et l'attractivité du centre-ville si, en parallèle, on développe des zones périphériques commerciales destinées à la voiture ». Pour

¹³ « Municipales 2020 : pourquoi la piétonisation des centres ne suffit pas », Forum vies mobiles, publié le 6 juillet 2020

¹⁴ LEFEVRE Ambre, « Favoriser les piétons et les cyclistes met-il en péril le commerce du centre-ville ? », article publié dans Ouest-France, le 17 juin 2020

encourager les déplacements à pied, une solution consiste à créer des zones de commerce dans chaque quartier, et non le regrouper dans le centre-ville ou dans des zones périphériques, accessibles seulement en voiture. C'est l'idée de la « ville à 15 minutes »¹⁵, or les aménagements piétons réalisés ces derniers mois ne sont pas répartis équitablement au sein d'une même ville.

5.3 Problématique des écoles encore peu abordée, un enjeu fort à la rentrée

Depuis le déconfinement, les écoles ont ré-ouvert mais de manière progressive. De fait, les écoles sont souvent des lieux qui ont bénéficié d'aménagement de sécurisation d'espace d'attente dans le passé notamment avec le plan Vigipirate. De plus, il n'y avait pas une réelle nécessité d'aménager les abords des écoles pour sécuriser les entrées et sorties tout en respectant les règles de distanciation physique, étant donné que la reprise des cours ne se faisait que très partiellement. Finalement, quelques-unes ont réalisé des marquages d'animation au sol pour matérialiser les inter-distances préconisées de manière ludique mais très peu de villes ont pris des mesures de piétonisation des abords des écoles. Cela aurait notamment permis de limiter la pollution de l'air, à laquelle les enfants sont particulièrement vulnérables.

Pendant l'été, certaines collectivités redoutaient une forte demande d'aménagements des écoles à l'approche de la rentrée. Des projets de fermeture temporaire étaient déjà en place dans plusieurs agglomérations telles Grenoble, Dunkerque, etc... et en discussion dans plusieurs arrondissements de Paris. La piétonisation aux abords des écoles apparaît également dans le programme du nouveau maire de Lyon.

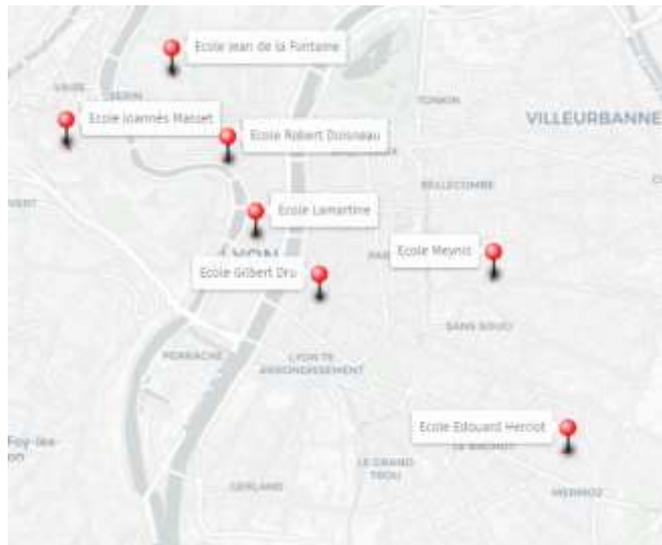
Cas 1 : Paris

Depuis le 1^{er} Septembre 2020, de nouvelles « rues aux écoles » sont expérimentées à Paris. Les cinquante-sept nouvelles rues aux écoles viennent s'ajouter aux soixante-cinq déjà existantes. Cela consiste à fermer les rues à la circulation automobile lorsque c'est possible, ou à mettre en place des zones de rencontre donc à limiter la vitesse à 20km/h. L'objectif premier de ces dispositifs est de sécuriser un certain périmètre autour des écoles, mais aussi de limiter la pollution de l'air. Etant donné le contexte actuel, ces mesures ont également été mises en place afin de permettre le respect de la distanciation physique. La démarche de la Ville ne s'arrête pas à la piétonisation. Une fois les rues bloquées, il revient aux riverains de décider ce qu'ils veulent en faire : développer des animations pour les enfants, retirer le bitume pour y planter des arbres....

¹⁵ MONGABURU Yann, « L'espace public est l'espace commun », propos recueillis par Alice Bosler, publié le 24 juin 2020

Cas 2 : Lyon

A Lyon, sept « rues pilotes » sont fermées de manière définitive ou temporaire, avec pour objectif premier de sécuriser les abords des écoles. Cela permet également de diminuer la pollution et les nuisances sonores, ainsi que de laisser les enfants s'approprier l'espace public pour jouer. Des marquages d'animation ont été réalisés sur les sols.



Source : umap

Carte de Lyon montrant l'emplacement des écoles concernées

Dans certains cas, des barrières amovibles et un panneau indiquant la mise en aire piétonne sur des plages horaires ont été installées à la fin de l'été à l'entrée de la rue. Pendant les périodes scolaires, un agent s'occupe alors de la barrière et contrôle les passages pendant les horaires déterminés. C'est par exemple le cas de la rue Meynis, qui est fermée à la circulation entre 7h45 et 9h, 11h45 et 14h30, 16h30 et 18h30. Sur ces créneaux-là, parents, enfants et personnes de passage occupent la chaussée et peuvent respecter ainsi les règles de distanciation.



Crédit photos : © Juline Cornet-Goy / Cerema

Ecole Meynis

Dans d'autres cas, la rue est définitivement piétonnisée. Des poteaux ou des panneaux bloquent la circulation.



Ecole Robert Doisneau



Ecole Lamartine



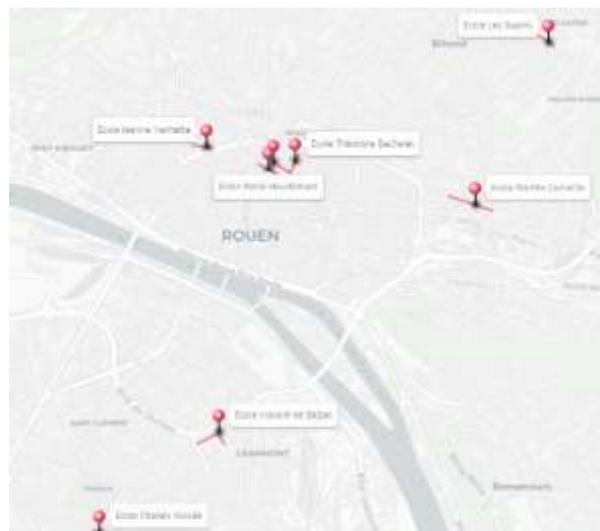
Ecole Gilbert Dru

A terme, l'enjeu est de développer des lieux de jeux pour les enfants et de détente pour tous et non seulement de bloquer des rues. Il ne reste plus qu'aux riverains et aux passants de s'approprier l'espace.

Cas 3 : Rouen

A Rouen, des accès d'écoles ont été fermés à la circulation motorisée pendant les heures d'entrée et de sortie de classe à la rentrée de septembre. L'objectif consiste à sécuriser les abords des écoles ainsi qu'à permettre le respect des préconisations de distanciation physique.

A titre expérimental, ce sont d'abord quatre écoles qui étaient concernées par la mesure, effective les jours ouvrés entre le 1^{er} et le 8 septembre. Les accès étaient piétonnisés de 8h10 à 8h45 et de 16h10 à 16h45. La piétonisation a rendu la rentrée plus apaisée malgré le contexte actuel. Ainsi à la suite des retours positifs, la ville a décidé de prolonger ce dispositif jusqu'aux vacances de Noël, et d'y inclure quatre établissements supplémentaires quelques semaines après.



Source : umap

Carte de Rouen montrant l'emplacement des écoles concernées

5.4 Les problématiques liées à l'accessibilité lorsqu'elle est oubliée

Les aménagements provisoires mettent en évidence un paradoxe concernant l'accessibilité : ils ont pour vocation d'améliorer la place de tous les piétons et pourtant, certains ne prennent pas en compte les besoins des personnes à mobilité réduite. Cela peut s'expliquer par la rapidité de la mise en place. Le guide de référence¹⁶ mettait en lumière ces besoins d'accessibilité, mais la mise en œuvre n'a pas toujours suivi ces recommandations.

5.4.1. Modification du cheminement piéton perturbant

Ainsi, certaines terrasses s'étendent sur le cheminement piéton, obligeant les piétons à se déplacer sur la chaussée. Cela peut éventuellement entraver leur sécurité mais aussi, en l'absence de trottoirs abaissés, poser des problèmes d'accessibilité aux personnes avec un handicap moteur ou présentant une gêne à la marche.

Si le cheminement piéton est modifié, cela peut également être problématique pour les personnes présentant un handicap visuel. En effet, quand la circulation piétonne est reportée sur la chaussée, ces personnes n'ont plus de repère et ne peuvent plus s'aider des façades pour se déplacer.

5.4.2. Manque de repères dans des zones à priorité piétonne

La création de nouvelles zones à priorité piétonne n'est pas toujours bien accueillie par certaines personnes aveugles ou malvoyantes, comme c'est le cas à Toulouse lors de la mise en place d'une zone de rencontre sur l'octogone du centre-ville. En charge de la voirie et des espaces publics, la métropole a édité une charte d'accessibilité de la voirie et de l'espace public¹⁷, référence nationale dans le domaine. Il existe un groupe de travail « Accessibilité voirie – espaces publics » composé de techniciens de Toulouse Métropole, de représentants d'associations de personnes handicapées, de personnes âgées, d'usagers et de représentants du secteur économique. Pendant le confinement, ils ont partagé leurs avis sur les aménagements provisoires mis en place et leurs conséquences pour les usagers. Leurs échanges ont mis en évidence les difficultés que rencontrent les PMR pour se repérer dans une zone de rencontre.

Ces zones, si elles ne concernent pas des rues mais de grands espaces ouverts comme des places, sont en effet difficiles à appréhender pour elles à cause du manque de repères tactiles et de frontières entre le trottoir et la chaussée, et de bruit des véhicules motorisés qui sont autant de repères sonores.

¹⁶ Cerema, « Piétons et chantiers urbains », paru le 26 septembre 2018

¹⁷ Toulouse Métropole, Charte technique « Accessibilité de la voirie et de l'espace public », édition 2016

Crédit photos : © David Pignaud/ Toulouse
Métropole



Photos d'entrées de zone de rencontre à Toulouse

Logiquement, les passages piétons et les feux tricolores sont supprimés lors de l'aménagement d'une zone de rencontre, car leur rôle est de gérer le trafic motorisé pour les feux, et de canaliser le piéton pour le passage piéton. Sont ainsi supprimés des éléments de guidage et de repérage pour les personnes présentant un handicap visuel, avec la disparition des bandes d'éveil de vigilance et des signaux sonores aux feux, tout en leur offrant un niveau de sécurité des déplacements beaucoup plus élevés que dans une rue classique avec du trafic automobile. Ils sont également inquiets par l'absence de bruit des cyclistes à qui ils doivent faire confiance comme aux autres usagers motorisés pour leur garantir une priorité absolue. De plus, la cohabitation de plusieurs modes de déplacements sur un même espace peut poser des difficultés de compréhension pour les personnes ayant des déficiences mentales, cognitives ou psychiques.

5.4.3. Un marquage d'animation perturbant

Depuis le déconfinement, on voit fleurir de nombreux marquages d'animation. Ceux-ci sont destinés à matérialiser des espaces d'attente, les distances à maintenir, le sens de circulation imposé, mais aussi à transformer l'espace public en lieu agréable pour les piétons, et signaler clairement que l'espace n'est plus attribuée aux véhicules motorisés. Les marquages ainsi créés peuvent éventuellement perturber le déplacement de personnes à déficience visuelle ou cognitive, dans la phase de découverte comme toute modification des marquages ou nouvel aménagement de l'espace public. Ces marquages peuvent aussi être incompris par les chiens d'aveugle. Par exemple, il serait déconseillé d'utiliser la couleur rouge, car ils apprennent que cela signale un danger.

5.4.4. Des trottoirs trop encombrés pour installer des espaces d'attente

Des espaces d'attente provisoires ont été créés devant des commerces ou des arrêts de transports en commun. Des trottoirs trop étroits ou encombrés ne peuvent pas accueillir beaucoup de personnes et ne permettent donc pas le respect des règles de distanciation. Il est alors nécessaire de se débarrasser des panneaux publicitaires, poteaux, scooters ou trottinettes pour que ces espaces puissent être utilisés convenablement. Il est également possible d'envisager la fermeture de la rue à la circulation ou de neutraliser temporairement des places de stationnement de sorte à élargir l'espace dédié au cheminement des piétons.

Sur le trottoir, une file d'attente est organisée pour accéder à La Poste. Le trottoir est encombré de poteaux, d'une boîte aux lettres, de deux-roues stationnés, etc... ce qui ne permet pas aux piétons voulant circuler sur le cheminement qui leur est dédié de respecter la distance d'un mètre préconisée.



Crédit photo : © Valérie Battaglia/
Cerema

Photo d'une rue à Aix-en-Provence avec une file d'attente qui prend une grande partie de l'espace du trottoir

La limitation du nombre de personnes dans un espace clos oblige les clients à attendre sur le trottoir, déjà bien encombré pour les accueillir.

5.5 Une communication insuffisante menant à une incompréhension

Pris par l'urgence, certaines collectivités n'ont pas réalisé de concertation avec les riverains ni établi un plan de communication sur les aménagements provisoires, contraintes par les délais dans lesquels les réalisations devaient être livrées. En conséquence, il a pu y avoir des confusions et il existe des cas où des mesures n'ont pas été très bien accueillies par des riverains ou des commerçants. Ces problèmes ne se sont pas posés lorsqu'il y eut une concertation organisée avec les citoyens et les associations, principaux concernés par les aménagements.

Pour que la marche devienne un mode de déplacement équivalent au vélo ou à la voiture, il est conseillé de communiquer de manière efficace sur les cheminements

créés ou les temps de déplacement dans la ville. Il est également possible de proposer des animations pour attirer l'attention sur l'amélioration apportée au confort des piétons, souvent négligé. Un marquage d'animation, des bancs, des aires de repos... contribuent à l'attractivité de ces espaces.

6 Perspectives

Ce travail a permis de mettre en avant des réalisations et les questionnements qui sont apparus suite à ce type de projet. L'urbanisme tactique, les aménagements de transition, sont des possibilités pour mettre en œuvre rapidement, tester, avant de poursuivre une réflexion plus complète et pérenne sur un aménagement et des usages finaux.

La problématique soulevée aux abords des écoles (peu traité ici de par les dates de stage) a fait émerger cette question de la place de l'enfant dans l'aménagement. Des nombreuses réflexions et réalisations sont désormais en cours dans les collectivités pour sécuriser et d'aménager ces espaces particuliers.

Les questions d'évaluation et de pérennisation ou amélioration ou temporalité de ces aménagements restent en suspens.

Un suivi de ces réalisations et de leur devenir reste à faire.

