

La prise en compte des piétons dans l'aménagement de l'espace public urbain

Éléments méthodologiques

En ville, les piétons sont impliqués dans approximativement 1 accident sur 4 et représentent environ le quart des victimes graves (tués + blessés graves) : deux chiffres qui permettent de mesurer l'importance de l'enjeu sécurité que représentent ces usagers. En terme de déplacement, l'analyse de la situation au cours de ces 25 dernières années montre une diminution sensible de la pratique de la marche à pied au profit d'une utilisation toujours plus importante de la voiture particulière. Néanmoins, ce mode arrive encore en deuxième position, avec en moyenne, dans les agglomérations, plus d'un quart des déplacements effectués à pied ; c'est même le mode prédominant dans les centres-villes. Enfin, rappelons que les piétons sont indispensables à l'animation urbaine ainsi qu'à la vitalité économique et sociale, et, que la marche à pied constitue un mode de déplacement efficace, économe et non polluant.

Malgré les enjeux importants ci-dessus rappelés, force est de constater que la marche à pied est négligée jusqu'à présent dans l'organisation des transports. Ainsi est-il plutôt rare de trouver dans une ville la planification d'un véritable réseau de cheminements pour piétons. Bien que l'intérêt de ce type de démarche soit généralement admis, la plupart du temps les aménagements en faveur des piétons sont réalisés au coup par coup, en réponse à des besoins spécifiques ponctuels, sans s'inscrire dans une conception globale. Notons toutefois que, dans la plupart des PDU élaborés ou approuvés, la marche à pied est reconnue comme un véritable mode de déplacement et l'élaboration et la mise en œuvre de "plans piétons" sont inscrites comme un des objectifs prioritaires des PDU.

L'objectif de ce chapitre est de donner quelques éléments méthodologiques en terme d'aménagement de la voirie urbaine, dans une optique d'amélioration et de réhabilitation des conditions de déplacement des piétons. Une première partie traite de la nécessité d'une démarche globale prenant en compte les piétons à l'échelle de la ville, ou du moins à l'échelle du quartier. Une seconde, plus centrée sur les aménagements eux-mêmes, présente les grands principes de traitement de l'infrastructure et de son environnement et donne des exemples de prescriptions techniques. Au travers de ces quelques pages, l'exhaustivité n'est bien sûr pas recherchée...

1 Une approche globale à l'échelle de la ville : un "plan piétons"

Constituer un "plan piétons" consiste à adopter une démarche à l'échelle de la ville qui permette d'avoir une vision globale des besoins des piétons et permette ensuite de proposer et planifier des aménagements coordonnés pour constituer une véritable trame piétonne.

1.1 Les besoins des piétons

Les besoins des piétons sont nombreux et variés, on peut schématiquement en distinguer trois principaux :

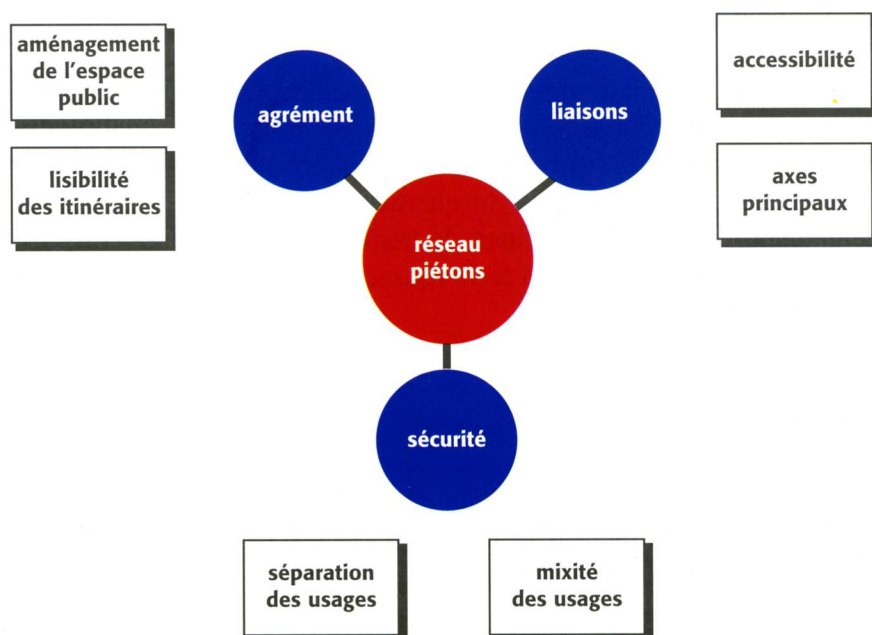
- **la liberté de déplacement** : les piétons font des déplacements courts dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles, présents partout dans la ville. Leurs déplacements ne se limitent pas à un nombre de "circuits",
- **des liaisons pratiques** : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part,
- **la sûreté et l'agrément des itinéraires** : les itinéraires dangereux ou de mauvaise qualité ne sont pas utilisés. Les piétons sont particulièrement sensibles à la qualité de leur environnement (sonore, visuel, olfactif, lumineux...).

En outre, parmi les piétons, il existe des catégories particulières avec des besoins spécifiques que les aménageurs doivent prendre en compte, notamment :

- **la catégorie des personnes âgées** qui se caractérise principalement par des vitesses de déplacement faibles posant problème lors des traversées,
- **la catégorie des enfants** qui, du fait de leur petite taille, peuvent être masqués et, pour des raisons morphologiques, perceptives et cognitives, n'appréhendent pas comme les adultes la complexité du trafic routier,
- **la catégorie des personnes à mobilité réduite (PMR)** pour lesquelles de nombreux obstacles subsistent sur l'espace public et entravent au quotidien leur circulation : bordures de trottoir infranchissables ; implantation désordonnée de publicités, de mobiliers urbains ou d'étals de commerçants sur les trottoirs ; stationnement gênant de véhicules sur trottoirs...

1.2 Objectifs d'un réseau de cheminements pour piétons

Les besoins des piétons déterminent les exigences auxquelles doit répondre un réseau de cheminements pour piétons, ils définissent ses objectifs que l'on peut résumer de la façon suivante :



Assurer les liaisons

Le réseau de cheminements pour piétons doit offrir des liaisons pratiques et directes aux piétons.

- Cela consiste d'une part à identifier les axes principaux empruntés par les piétons, axes qui relient des pôles urbains de forte activité (gares ou arrêts de transports publics, centre ville, quartiers commerciaux, complexes administratifs, hospitaliers, établissements scolaires, centres de loisirs, etc.). Ces liaisons fortes doivent être particulièrement soignées.
- Mais construire un réseau de cheminements pour piétons, cela signifie également et surtout assurer l'accessibilité des piétons partout. Autrement dit, supprimer les obstacles, assurer la continuité des itinéraires, créer des raccourcis au travers d'îlots bâtis, par exemple..., faciliter en somme tous les déplacements au sein des quartiers par des aménagements adéquats.

Il ne s'agit donc pas de favoriser exclusivement quelques itinéraires majeurs mais bien de prendre en considération la trame générale : tout espace, toute portion de trottoir doit faire partie d'un cheminement continu.

Agrément des itinéraires

Pour qu'ils soient empruntés, les itinéraires doivent être attractifs, le piéton étant très sensible au confort et à la qualité de son environnement.

- Le réseau de cheminements pour piétons doit se traduire en conséquence par un aménagement de l'espace public, aménagement qui vise à reconquérir l'espace urbain envahi par la voiture (actions sur la géométrie des voies, traitement des abords, mise en place de bancs, de mobiliers urbains, de végétation, vitrines attractives, protection contre le bruit, éclairage...).
- Le réseau de cheminements pour piétons doit également se préoccuper de la lisibilité des itinéraires : les piétons doivent percevoir clairement la trame piétonne dans laquelle ils se situent. Cela peut s'accompagner du renforcement de la signalétique : jalonnement des itinéraires touristiques, plans de quartier, signalisation des points d'arrêt de transport collectif...

Sécurité

Enfin, le réseau de cheminements pour piétons doit assurer la sécurité des déplacements partout et pour tous les types de piétons. Les techniques d'aménagement sont différentes selon le type de voies considéré. Une fois exclues les aires piétonnes qui constituent des espaces particuliers, de par leur aménagement et leur mode de fonctionnement, on peut distinguer les deux approches suivantes pour le réseau restant :

- la séparation des usages visant la suppression des conflits sur les axes principaux routiers. En effet sur ces axes où la fonction prioritaire reste la fonction circulation motorisée, il est nécessaire de séparer au maximum la circulation des usagers vulnérables, piétons et cyclistes, de la circulation motorisée pour pouvoir assurer leur sécurité. Les cyclistes auront ainsi leurs propres espaces (bandes ou pistes) et pour ce qui concerne les piétons, leur circulation sera protégée sur les trottoirs, leurs traversées seront organisées et localisées en des endroits sûrs c'est-à-dire presque exclusivement aux carrefours ;
- la mixité des usages sur les autres voies grâce aux techniques de modération de la vitesse et d'aménagement de l'espace public. Ce parti d'aménagement concerne aussi bien des rues à trafic relativement important (par exemple 15 000 véhicules/jour) que des rues à trafic faible ou modeste. Dans cette catégorie d'aménagement, on peut citer le concept de zone 30 qui répond particulièrement bien à la protection des piétons. À noter que "mixité" ne signifie en aucun cas "priorité aux piétons" mais cohabitation de l'ensemble des usagers qu'ils soient automobilistes, cyclistes, piétons, chacun ayant ses droits et devoirs...

