

AUAT

l'autre Demain ?
MOBILITÉ

Septembre 2020

DEPLOYER UNE CULTURE PIETONNE

CONCILIER FLUX ET VIE URBAINE SUR L'ESPACE PUBLIC

Distanciation sociale, aménagements temporaires, files d'attente des commerces et services, élargissement des terrasses des cafés et restaurants... La période de déconfinement a renforcé les difficultés à accueillir et concilier tous les usages de la ville dans l'espace public en complexifiant encore davantage le partage de celui-ci.

Sous la pression de flux de passage majoritairement automobiles et très concentrés en heure de pointe, l'espace public devait, déjà avant la crise sanitaire, être le réceptacle d'une vie urbaine renforcée à l'image de l'opération toulousaine "Cœur de Quartier"¹. Les enjeux de densification des principaux axes de l'agglomération (notamment à proximité des transports collectifs) demandent encore davantage aux espaces publics d'accueillir la vie sociale d'une métropole attractive et de répondre aux enjeux de confort.

Ces principaux axes toulousains, historiquement contraints (route d'Albi, avenue Saint-Exupéry, par exemple), sont aussi les secteurs aux plus forts enjeux de report modal pour les déplacements quotidiens générés par notre système urbain à l'habitat étalé et aux emplois polarisés. Ils sont par exemple les porteurs d'un ambitieux projet de Réseau Express Vélo qui doit permettre d'aider à ancrer les pratiques cyclables dans la mobilité quotidienne en aménageant des continuités de qualité. Ils sont aussi le support des axes de bus Linéo, dont les conditions de circulation sont le gage de leur performance et attractivité.

Déjà, face à ces enjeux de conciliation entre vie urbaine et flux de transit, le piéton semblait perdant dans le partage de l'espace. Il est contraint à slalomer sur des trottoirs étroits entre mobilier urbain, revêtements dégradés et stationnement gênant. Il entre en conflit avec vélos et nouveaux engins de déplacement personnel² qui cherchent également leur place sur l'espace public. Pensé d'abord pour la voiture dans des aménagements majoritairement routiers et minéraux, l'espace public peut devenir insécuritaire et illisible que ce soit dans le cœur d'agglomération ou dans les centres-villes et centres-bourgs des communes périphériques. Le piéton reste pourtant le premier des usagers de l'espace public et aussi le plus vulnérable.

Vu par le prisme du cadre de vie, le piéton toulousain traverse l'espace public plus qu'il ne s'y attarde. Ces lieux apparaissent comme parfois inconfortables, souvent bruyants et peu propices à la pause. Le confort thermique est souvent mis à mal pendant les épisodes caniculaires et les espaces publics, non ombragés, peuvent s'avérer être un calvaire. Repenser l'espace comme un lieu qualitatif permettant la flânerie autant que le passage n'est pas superflu et doit être un objectif urbain incontournable, aussi pour permettre à l'espace public de jouer son indispensable rôle métropolitain de vecteur de vie sociale. Le Projet Urbain Toulousain³ fait d'ailleurs de la qualité des espaces publics une condition importante de la pérennité de ses centralités dans son chapitre II "convivialité - soigner l'espace public".

¹ Opération lancée par la Mairie de Toulouse pour renforcer l'attractivité commerciale et les aménagements urbains dans les centralités existantes ou en devenir - Opération cœurs de quartiers, ville de Toulouse

² Un engin de déplacement personnel (EDP) motorisé regroupe des engins tels que les trottinettes électriques, les gyropodes, les monoroues ou les hoverboards.

³ Plan-guide - Le Projet Urbain Toulousain - Mairie de Toulouse et AUAT - mars 2019 - 135p

LE PIETON, GRAND PERDANT DU DECONFINEMENT

Si l'on devait trouver un aspect positif à la période de confinement, ce pourrait être cet espace public rendu quasi entièrement aux piétons et cycles. Par l'obligation de rester à moins d'un kilomètre de chez soi, de nombreux avantages ont pu émerger : une (re)découverte des bienfaits de la marche ou du vélo, un quotidien non-emprunt des temps de déplacements domicile - travail, les opportunités offertes par la proximité. Pendant quelques semaines, le piéton est devenu l'acteur principal de la rue.

Au sortir de ce confinement, pourtant, le piéton a rapidement perdu sa place face à la reprise du trafic automobile - peut-être plus rapide qu'imaginé - et face à des aménagements temporaires presque exclusivement tournés vers le vélo, plus à même de parcourir des distances adaptées aux trajets ayant pour motif le travail, et plus capacitaire pour compenser une "fuite" des transports publics. L'agrandissement des terrasses de cafés et restaurants à des fins de distanciation sociale (lorsqu'il n'a pas été réalisé sur les espaces dédiés au stationnement automobile) a encore contraint l'espace réservé au piéton et la place nécessaire aux déplacements des personnes à mobilité réduite. À ces conflits d'usage s'ajoutent des files d'attente temporaires qui monopolisent une partie du trottoir, dans les règles de la distanciation sociale. S'ajoutent également les usagers habituels des transports en commun accueillis par l'espace public (au 12 juin 2020, le métro toulousain passait tout juste la barre des 50% de sa fréquentation normale).

Restaurant rue Porte-Sardanne



Des espaces publics à nouveau traversés à défaut d'être vécus, à nouveau dédiés au transit alors que les aspirations, latentes, à une vie quotidienne davantage située dans la proximité ont été renforcées par la période de confinement.

Or, cette période est une vraie opportunité pour redonner à la marche l'attention qu'elle mérite. Le télétravail, développé massivement durant le confinement, sera peut-être le principal bouleversement des modes de vie s'il venait à entrer enfin dans une importante part des quotidiens. Cette pratique réduit la place de déplacements domicile - travail particulièrement dimensionnant (1/4 des déplacements quotidiens), amenuisant l'empreinte de la voiture sur l'espace public et réinterrogeant surtout l'organisation des routines quotidiennes. Le télétravail repositionne le domicile au centre du quotidien, nécessitant un espace public apte à favoriser les pratiques à l'échelle du quartier. Si développer la marche à pied nécessite autant de modifier notre modèle urbain que de travailler sur des aménagements physiques, cette modification des routines est une aubaine.

File d'attente de La Poste rue Matabiau



LES OUTILS DE LA “MARCHABILITE”

Pour accompagner cet “appel d’air” de la proximité, il paraît nécessaire d’encourager la marche à pied en améliorant le confort des espaces publics. Cette réappropriation au profit du piéton peut se faire par divers outils complémentaires au service de la “marchabilité”, traduits notamment dans l’agglomération toulousaine par un Schéma Directeur Piéton d’agglomération⁴ piloté par Tisséo, validé par l’ensemble des collectivités, et ayant pour vocation à être déployé dans les outils de planification et dans les opérations d’aménagement urbain.

Récupérer l’espace public, même temporairement : une réappropriation à petite échelle

Les aménagements temporaires de déconfinement ont montré une réactivité et une agilité nouvelles dans les politiques de mobilité et d’urbanisme pour la mise en œuvre d’infrastructures. Ces modes de faire permettent d’imaginer des réappropriations provisoires des espaces publics allant dans le sens de l’expérimentation et de l’ancrage de nouvelles pratiques. Avant la crise existaient déjà des actions telles que le “Parking Day”, qui propose par exemple de transformer temporairement des espaces de stationnement en espace public de manière ludique. La démarche “Rue aux enfants” invite par ailleurs à fermer des rues, certains jours et à des heures bien précises, à la circulation motorisée pour les dédier entièrement à l’usage des jeunes publics. L’urbanisme tactique, tel que réalisé à Cugnaux sur la rue des Arts, est aussi une démarche participative de valorisation d’espace public via de micros-aménagements provisoires, concertée avec les usagers, ayant pour vocation de préfigurer des aménagements plus durables. La rue de la Chaîne, dans le centre historique de Toulouse, est un bon exemple pour illustrer la réappropriation d’espaces auparavant réservés à la voiture.

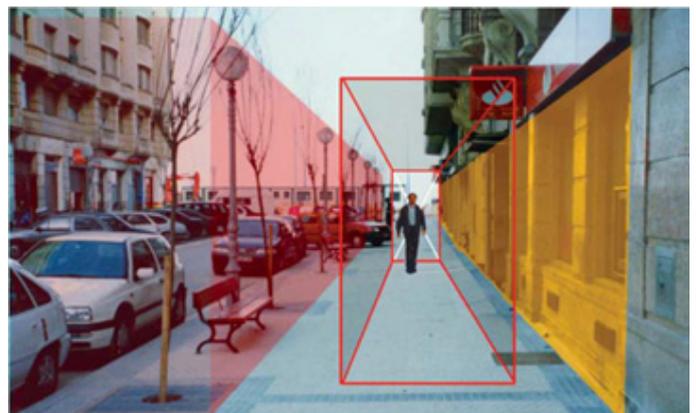
Anciennes places de stationnement aujourd’hui végétalisées rue de la Chaîne



Faciliter les parcours : la réalité des usages comme point de départ

Favoriser la marche à pied, c’est aussi rendre le parcours du piéton lisible et attractif. En traitant les coupures urbaines (infrastructures routières ou ferroviaires, formes urbaines peu perméables, etc.) pour tendre vers les cheminements les plus naturels et rapides, tel que l’imagine le concept de “lignes de désirs”. Ce concept vise à adapter les parcours en s’appuyant sur l’usage effectif de l’espace par les piétons, par exemple par l’analyse des raccourcis répétitifs des piétons repérés par les pelouses abîmées. Faciliter les cheminements est également un enjeu pour les projets d’aménagement qui doivent, dès leur conception, imaginer dans leur trame urbaine des îlots perméables, à une échelle adaptée à la pratique de la marche. Aussi, et au-delà du 1,40 mètre minimal réglementaire pour la largeur du trottoir, il importe d’intégrer à l’aménagement des parcours le principe du “tunnel imaginaire” : aucun obstacle ne doit interférer le cheminement du piéton.

Principe du “tunnel imaginaire”



⁴ Schéma Directeur Piéton approuvé le 11 décembre 2019 par Tisséo Collectivités

Penser le confort : une prise en compte du changement climatique

Au-delà de la fonctionnalité des cheminements, le confort du piéton passe aussi par l'adaptation de l'espace public aux enjeux climatiques. Il importe en ce sens de repenser les dimensions des espaces, de tenir compte des orientations, de l'ensoleillement, de la présence du végétal, de points d'ombre et d'espaces de pause. Il peut être nécessaire de prioriser les matériaux clairs et perméables et d'aménager des continuités thermorégulées, sur des logiques d'itinéraires, indispensables au maintien de la mobilité des publics les plus fragiles.

“Enchanter” l'espace public : oublier les distances

La prise en compte du piéton dans l'espace public intègre aussi une approche plus sensible liée à ce que voit et ressent l'usager lorsque qu'il parcourt les espaces. Pour favoriser la marche et renforcer son attractivité, il importe de poser davantage le regard sur “l'épaisseur” de l'axe plutôt que dans sa capacité à accueillir des flux. Ce travail sur l'espace que Sonia Lavadinho⁵ qualifie “d'ingénieries de l'enchantement” passe par diverses stratégies, allant de la valorisation des rez-de-chaussée à l'activation des façades, aux interventions artistiques ou à la végétalisation... Cette approche par l'esthétisme du parcours transforme le regard du piéton sur son déplacement et réduit les distances perçues, ouvrant la pratique à des distances réelles plus importantes (seuls 18 % des déplacements de 1 à 3 kilomètres se font à pied dans la grande agglomération toulousaine⁶) et rééquilibrant l'espace public dans ses fonctions circulatoires et urbaines.

La crise sanitaire a été très révélatrice du manque de prise en considération du piéton dans l'espace public en situation dite “normale”. Ralentissement des rythmes et baisse des mobilités motorisées ont redonné, durant le confinement, une place centrale à la marche dans un espace public accueillant une fonction sociale renforcée. Dès le déconfinement, la marche est redevenue la pratique très contrainte face à la reprise des activités dans un espace public sur-sollicité.

Devant les enjeux de développement durable et de résilience des villes face aux crises, il y a pourtant urgence à redistribuer l'espace urbain pour qu'il ne soit plus seulement le réceptacle des flux. Il doit être le support d'une vie urbaine renforcée, de solidarités nouvelles, des pratiques de tous les usagers, y compris les plus vulnérables.

Confort des parcours, apaisement et conciliation des vitesses, enchantement des espaces... sont autant d'outils à mettre en œuvre dans une culture renouvelée de l'aménagement de la voirie et des espaces publics. Mais renforcer la “marchabilité” des espaces publics doit s'appuyer, au-delà des infrastructures, sur un modèle territorial favorable aux proximités.

C'est toute une “culture piétonne” qui doit se déployer dans les outils d'aménagement et dans les documents cadres de la planification urbaine.

Les piétons ont tendance à faire des parcours plus longs dans les espaces centraux, là où existe une animation urbaine qui rend les parcours plus attractifs. Par exemple, les piétons parcourent en moyenne 650 m dans Toulouse et seulement 450 m en périphérie éloignée.

Penser inclusif : un espace pour tous

Parcours, apaisement, confort, enchantement, ... Le premier regard à adopter pour mettre en œuvre ces outils en faveur de la marche à pied est celui de l'accessibilité pour tous. Les aménagements doivent tenir compte de ce que vit la personne en situation de handicap, physique ou cognitif, au-delà des prescriptions réglementaires. Penser inclusif, c'est également tenir compte des jeunes publics et de leur pratique de l'espace public pour garantir leur sécurité et leur apprentissage de l'autonomie. De la même manière, il est important d'intégrer la tendance au vieillissement de la population dans l'aménagement des espaces. Cela signifie entre autres de réduire la distance entre les arrêts de transport, les lieux de pause, les espaces ombragés mais aussi d'améliorer la qualité des trottoirs et de laisser plus de temps pour traverser la voirie. Il est aussi indispensable de tenir compte des rapports sociaux qui se jouent dans l'espace public, à l'image des inégalités femmes – hommes qui conduisent parfois les femmes à des stratégies d'évitement de certains espaces. Une approche par l'expertise d'usages (technique et sensible), grâce à des outils tels que les diagnostics en marchant, est possible pour sensibiliser la sphère technique au vécu de tous dans l'espace public.

⁵ Directrice de BFluid, anthropologue et géographe urbaine

⁶ Enquête Ménages Déplacements de la Grande Agglomération toulousaine, 2013