

Le retour du piéton en ville

Les villes romandes ont commencé à restituer des zones aux piétons. Les aménagements doivent être pratiques, agréables et propices aux rencontres. Mais les normes des ingénieurs ignorent notamment les besoins des seniors et des femmes.



© DR

Ci-dessous

L'espace public est un enjeu majeur de l'urbanisme.

«Si on aménageait la ville comme on l'a fait pour la voiture, les piétons auraient accès à des voies rapides, des voies lentes et des espaces de repos», lance Renate Albrecher, assistante scientifique au sein du Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) de l'EPFL. Cette chercheuse consacre sa carrière aux piétons. Elle est aussi la fondatrice d'un site dédié aux bancs publics en Suisse – www.secrets-bancaires.ch –, objets qu'elle compare à des stations-service pour marcheurs. «La marche a un potentiel énorme. Elle est totalement sous-estimée, en particulier à Genève, où l'on marche deux fois plus que l'on ne conduit», commente Sébastien Munafò, directeur de la filiale suisse du bureau d'études sur la mobilité 6t.

Faciliter la rencontre

Comme pour les vélos, la qualité des aménagements a un effet direct sur la motivation d'une personne à se déplacer à pied. Les marcheurs ont besoin d'un écosystème qui réponde à une série de besoins. Les cheminements doivent être sûrs et le plus continu possible. Ils doivent aussi offrir des aires pour se reposer. Ils ne sont pas uniquement des voies de déplacement. «Un trottoir sur une longue route droite où circulent des voitures se déplaçant à 50 km/h, même s'il est large et bien aménagé, n'invite pas à marcher», souligne Renate Albrecher. Lents et vulnérables, les piétons ont aussi besoin de pouvoir visualiser leur cheminement à hauteur d'homme. «C'est frustrant de devoir faire demi-tour après s'être engagé sur un chemin qui ne débouche sur rien. Il faut une signalétique appropriée», dit-elle. Autre point de friction: de longs temps d'attente aux feux face à un trafic dense.

La chercheuse de l'EPFL fait aussi remarquer que les besoins des piétons sont différents selon les types de marcheurs. Durant ses observations, à

Genève et Lausanne notamment, elle a mis en évidence le fait que les femmes subissent de fortes contraintes en se déplaçant à pied (poussette, chariot, sac, enfant). Les personnes à mobilité réduite cherchent à cheminer en sécurité et le passage proche de marcheurs rapides peut être considéré comme un danger. «Une personne âgée concentre son attention sur la marche, car une chute peut signifier la fin de son autonomie», rappelle cette spécialiste. L'un des éléments centraux d'un bon aménagement piétonnier est sa capacité à provoquer la rencontre sociale. «Il faut prévoir des bancs, des arbres, des points d'eau pour que la rue offre la possibilité de se détendre et de se rencontrer», souligne Philippe Petit, coordinateur de la mobilité à la Ville de Sion, dont le cœur est devenu piétonnier. Les aménagements ont donc quelque chose à voir avec la sociologie, mais les normes qui les régissent sont le plus souvent le fait des seuls ingénieurs. Renate Albrecher a notamment analysé la composition de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), qui édicte les standards

Le piéton, dernier dans la hiérarchie des besoins.

routiers. «Ses différentes commissions comptent en majorité des hommes et elles sont dépourvues de personnes formées en sciences sociales. Elles créent des normes qui ne tiennent pas compte des besoins des différents marcheurs», critique la chercheuse. Le piéton figure souvent en dernier dans la hiérarchie des besoins. On attribue d'abord l'espace nécessaire aux machines de nettoyage.

«La marche est rarement considérée comme un mode de transport à part entière», regrette Renate Albrecher. A Lausanne, ville qui possède un délégué aux piétons, la Municipalité est consciente de ces biais. «En termes de fréquentation, les femmes, les enfants et les seniors sont sous-représentés dans l'espace public», indique Fabien Roland, responsable de la division espaces publics. Des déambulations

proposées à des femmes ont permis de cerner leurs attentes. «Ces groupes ont notamment mis en exergue une sensibilité à l'environnement tel qu'il est perçu. Si un lieu sent l'urine, les personnes s'en détournent. Idem pour les espaces publics situés près d'une route à 50 km/h», rapporte ce spécialiste.

«La discussion sur le piéton tourne autour de la place de parc», résume Xavier de Rivaz, adjoint de direction du Service de l'urbanisme de la Ville de Genève. «Je souhaite un parage plus équitable dans l'espace urbain», répond Pierre-Olivier Nobs, magistrat responsable de la mobilité à Fribourg où, pour 32% des habitants, la marche est le premier moyen de déplacement et la pandémie a agi comme un accélérateur de la piétonisation.

De nouvelles terrasses

Fribourg a aménagé près de 500 mètres de rues piétonnes entre 2021 et 2022, ce qui a permis d'agrandir huit terrasses et d'en créer trois. Une trentaine de places de parc ont été supprimées. Elles ont laissé place, dans des rues perpendiculaires à la rue de Romont, une artère marchande, à des bacs fleuris en chêne qui permettent aussi de s'asseoir. «Ces espaces sont pris d'assaut», se réjouit le conseiller communal: une place de parc devant un commerce occasionne environ six rotations alors qu'une terrasse attire des dizaines de personnes.

A Genève, les zones piétonnes dignes de ce nom sont quasiment inexistantes. La Vieille-Ville est classée zone piétonne, mais le passage des ayants droit rend par endroits impossible une déambulation en toute sécurité. «Il faut inciter les gens à aller parquer leur voiture après avoir déposé quelque chose chez eux», propose Xavier de Rivaz qui annonce la piétonisation de plusieurs espaces, notamment dans les Rues Basses et autour de la gare Cornavin. |

Le poids des ingénieurs et des transports est trop lourd dans l'urbanisme.



© DR