Article écrit par Barbara ROMERO le 15 octobre 2018

La place du piéton dans la ville

Du tout automobile dans les années 70, les grandes agglomérations repensent leur hyper centre en mode déplacements doux à la faveur des piétons.

Une partie de Time Square à New York piétonnisée en 2009, le quartier des Halles à Paris dès le début années 90, la place de la République à Paris en 2013, les quais de Seine en 2017... Des États-Unis à l'Europe, de Montpellier à Strasbourg en passant par Dijon ou Bordeaux, l'idée du partage de l'espace public à la faveur du piéton prend une nette ampleur… La maire de Paris Anne Hidalgo est allée jusqu'à prendre un arrêté “permanent” contre l'avis du tribunal administratif, pour maintenir la piétonnisation des berges entre les Tuileries et le tunnel Henri IV…

LE PIÉTON SURPASSE LE CYCLISTE…

Des mesures pour le piéton, et ce même face au vélo, comme en témoigne Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire en charge des mobilités alternatives à Strasbourg, “capitale du vélo” en France. “Nous avons initié un 'Plan Piétons' en 2012 prévoyant d'améliorer la place du piéton dans tous les nouveaux aménagements de voirie et dans les anciens quand cela est possible. L'une des priorités est de faire en sorte que dès que l'on traite la question du vélo de ne pas oublier celle du piéton. Nous prenons désormais de l'espace à la voiture et non plus au piéton.”

Ainsi, Strasbourg est pionnière dans la visibilité des passages piétons en enlevant une place de stationnement pour offrir un espace de cinq mètres entre le premier véhicule stationné et le passage clouté. “Cette mesure volontariste de la Ville de Strasbourg sera inscrite dans le Projet d'orientation des mobilités”, précise- t-il avant de rappeler que nous sommes tous piéton à un moment de la journée, de l'automobiliste au cycliste. Alors que Strasbourg est réputée pour ses 476 kilomètres de pistes cyclables - un record en France - la capitale européenne prend désormais le problème du partage de l'espace public dans l'autre sens, en incitant les cyclistes à garer leur vélo aux abords de l'hyper centre ou en créant de nouvelles voies contournant le centre-ville. “Nous souhaitons éviter de mettre en contact direct le cycliste rapide et le piéton, précise l'adjoint au maire. Il n'y a pas de suraccidentalité cyclistes-piétons mais une sensibilité du grand public dans le ressenti du vivre ensemble”.

Les piétons - qui sont souvent eux-mêmes également cyclistes - expriment en effet de plus en plus se sentir en danger non plus face aux voitures, mais aux vélos ! De fait, le “Plan piéton”, qui s'achève en 2020 à Strasbourg, sera généralisé à l'ensemble de l'Eurométropole avant son terme. “Au niveau national, le futur plan vélo deviendra un 'Plan mobilité active' où le piéton sera également pris en compte”, précise par ailleurs l'adjoint au maire strasbourgeois.

LES MARCHEURS, MEILLEURS ACHETEURS ?

Autre réalité : “La question n'est plus de faire circuler la voiture en ville, le débat porte sur l'accessibilité du centre-ville, et ce que l'on propose comme stationnement”, commente Jean-Baptiste

Gernet. Le refrain “No parking, no business” serait donc obsolète, comme l'on peut le lire sur le site de la ville de Paris : “Le paradoxe saute aux yeux de tous les habitués de la Ville lumière : alors que plus de la moitié de l'espace public est dédiée aux véhicules individuels, les déplacements urbains des Parisiens effectués en voiture ne représentent que 13 % de l'ensemble de leurs déplacements intra-muros. À l'inverse, la part de leurs déplacements à pied s'élève à 52 %. Et ce chiffre s'élève même à près de 80 %, si l'on étudie les déplacements pour achats à Paris (79 % contre 4 % en voiture).

La vitalité commerciale des quartiers est donc très liée à la possibilité offerte à tout un chacun d'accéder à pied aux lieux où l'on fait ses courses”.

Et les défenseurs du piéton de donner en exemple Pontevedra en Galice, commune de 80 000 habitants qui a décidé dans les années 2 000 de sortir la voiture de l'hyper centre. 70 millions d'euros d'investissement plus tard, 90 % de la circulation a baissé en ville et 70 % des déplacements se font désormais à pied. Les quelque 3 000 commerçants qui battaient alors le pavé sont aujourd'hui heureux de cette décision. La Grand'Rue, l'une des premières rues piétonnes de Strasbourg, est aujourd'hui l'un des axes commerciaux les plus performants en France.” Une étude menée dans le centre de Londres* révèle, par ailleurs, que les marcheurs, qui prennent le temps de flâner, de regarder les vitrines, dépensent en moyenne 150 € de plus par mois dans les commerces que les automobilistes.

DES ALTERNATIVES POUR LES AUTOMOBILISTES

Mais si la tendance est à la piétonnisation, aux zones de rencontres et à la sortie des voitures du centre-ville, d'autres lèvent leur bouclier et continuent de défendre les automobilistes à l'instar du sociologue Alain Bourdin qui maintient qu'interdire aux automobilistes de passer par un endroit ne les incite pas à se passer de leur voiture… Mais à prendre un itinéraire différent et donc à créer des embouteillages et à déplacer le problème.

Les automobilistes étant toujours nombreux, il faut pouvoir leur proposer des alternatives tels un nombre suffisant de parkings, des stations multimodales (transports en commun, vélo ou trottinette en libre-service, etc). “Mais parfois on a les places, mais les automobilistes l'ignorent ou n'ont pas encore le réflexe, constate Jean-Baptiste Gernet. À Strasbourg, nous avons un parking à deux pas du centre-ville, à côté du musée d'art moderne, où il reste chaque jour une bonne centaine de places… À nous de communiquer là-dessus.” D'autres rappellent par ailleurs que la voiture de demain sera plus propre, plus sûre…

Alors, peut-être peut-on encore lui laisser une juste place ?

Pour aller plus loin :

(*) www.livingstreets.org.uk

www.strasbourg.eu/plan-pieton

www.actu-environnement.com

© Babaroga - Adobestock