

LE COLLÈGE DE PROSPECTIVE AU TEMPS DU CORONAVIRUS

MARCHER EN VILLE, PAS SI SIMPLE

ÉDITO

Les confinements successifs, les restrictions d'activités et les limites géographiques imposées à nos déplacements ont remis la marche au cœur de nos vies. Si la bipédie est le propre de l'homme, un moyen de déplacement qui ne requiert aucune aide spécifique, une activité physique essentielle pour la santé humaine, nécessitant des investissements peu coûteux, elle est souvent négligée au profit des autres mobilités.

Pire, les mesures prises pour favoriser les autres modes de transport, et notamment la voiture, font souvent naître des obstacles infranchissables pour le marcheur - et surtout, pour la marcheuse, car comme toutes les mobilités, la marche est un déplacement genré, et les femmes se déplacent davantage à pied que les hommes, en portant des charges ou en accompagnant des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées...).

La situation évolue pourtant, et on assiste aujourd'hui à une deuxième vague de piétonisation, notamment aux abords des écoles (après la première vague des rues piétonnes en centre-ville dans les années 1990-2000). Loin d'être anecdotique, la place de la marche est le reflet d'un choix de société, pour plus d'apaisement et de partage de l'espace public.



SOMMAIRE

Des enfants dans les rues

Les passages piétons, passages pas si sûrs

La marche, une mobilité genrée

La "ligne de désir", pour une marchabilité pragmatique

Cette newsletter est complémentaire de la fiche variable « *Partage des espaces publics* » disponible en ligne ici :

<https://2040.hautsdefrance.fr/22-variables-cles-pour-lavenir-des-centres-villes/>

DES ENFANTS DANS LES RUES

Dans les années 50, les formes et les usages des espaces publics sont bouleversés du fait de l'avènement, puis de la démocratisation, de l'automobile. Les rues et les places se retrouvent ainsi progressivement envahies de véhicules, mobiles ou immobiles. La configuration des rues et des places est complètement modifiée et les chaussées sont réaménagées pour accueillir un maximum de files de circulation, au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement. Les places deviennent de vastes parkings collectifs, au même titre d'ailleurs que le moindre espace libre disponible. Les villes sont fragmentées en quartiers délimités par de grands axes de circulation qui les traversent.

Rues et places sont conçues avant tout pour organiser le flux croissant de voitures en mouvement et en stationnement. Les piétons sont repoussés vers l'extérieur des voies de circulation de part et d'autre des chaussées et la largeur dédiée à ces usagers est largement amputée au profit de l'emprise réservée aux véhicules à moteur.

Cette évolution s'est faite au détriment de la marche, reléguée, circonscrite à quelques rues piétonnes à partir des années 1980.

Victimes invisibles de cette modification de nos espaces publics, les enfants disparaissent du paysage urbain. Dans le passé, l'enfant appartenait tout naturellement à l'espace public, avec ou sans ses parents. Pas de rue sans enfants de tous âges et de toutes conditions. Ensuite, un long mouvement de privatisation l'a retiré peu à peu de l'espace urbain qui a cessé dès lors d'être un espace de vie pour devenir un lieu de passage, réglé par les logiques de la circulation et de la sécurité. La hausse du nombre d'automobiles a réduit l'espace disponible pour les jeux d'enfants mais aussi augmenté fortement la dangerosité de l'espace public pour ces usagers particulièrement fragiles. Ainsi, les jeux et autres relations sociales sont désormais circonscrits à des sites dédiés : aires de jeux, squares, parcs...

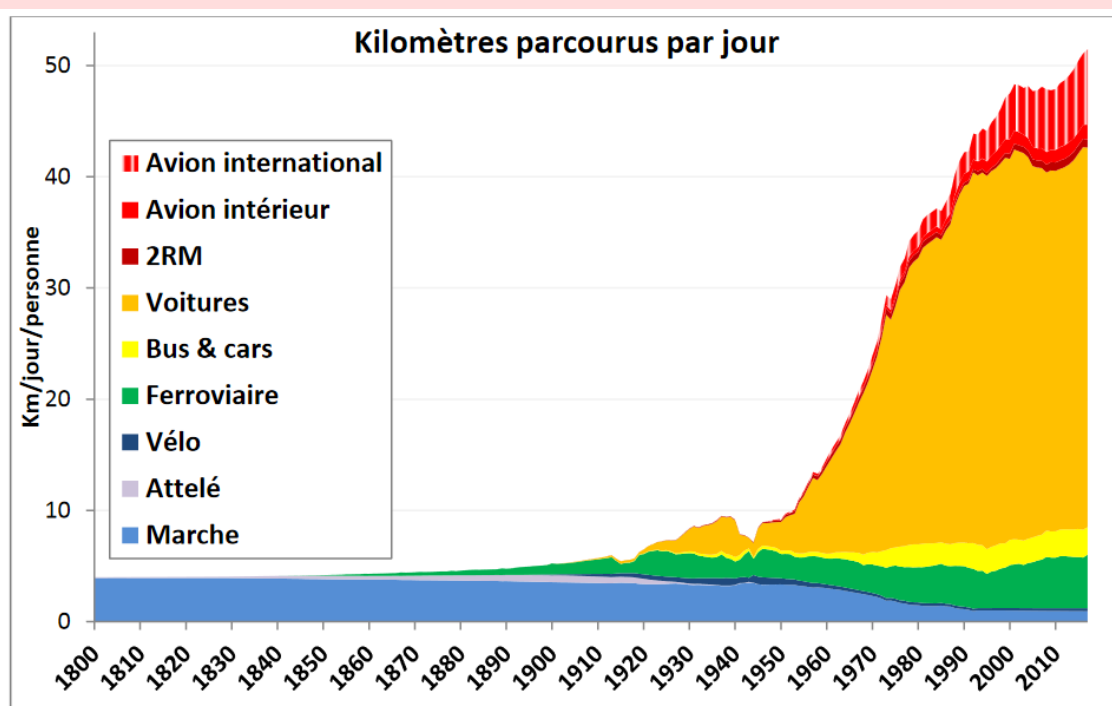


Figure 71 : Estimation du nombre de kilomètres par jour et par personne en France, 1800-2017

Schéma à partir de nombreuses données compilées, en particulier CGDD, SNCF, DGAC, Orselli, Grübler, Papon ; incertitudes importantes plus les périodes sont éloignées ; 2RM = deux-roues motorisés ; Voitures comprend aussi les VUL

Source : Les transports face au défi de la transition énergétique, Aurélien Bigo, 2020
 Disponible ici : <https://cutt.ly/mbm9fDk>

LETTRE D'INFORMATION CHANTIER CENTRES-VILLES

Pourtant, comme le souligne Anne Faure, présidente de l'association rue de l'avenir, citée par le CEREMA, "l'enfant dans la ville est le symbole d'une qualité de vie. Une ville qui leur accorde une belle place est un symptôme d'une ville où il fait bon vivre. Une ville plus lente, plus douce, apaisée, où chacun a sa place".

Corollaire de l'éviction des enfants de nos rues, leur santé et leurs capacités physiques se sont dégradées. La sédentarité physique des enfants s'est traduite par une perte de capacité physique des adolescents (9-17 ans) de l'ordre de 25 % entre 1971 et 2013 (source : Le Figaro, <https://cutt.ly/pbm46Ow>). La sédentarité est devenu un problème de santé mondial, selon l'OMS, et pour lutter contre ce phénomène, il ne suffit pas de faire quelques séances de sport dans la semaine, mais plutôt limiter le temps passé assis ou allongé.



Belfast, 1969 - Crédit photo : David Lewis-Hodgson / Mary Evans Picture Library



Londres, 1961 - Crédit photo : The Paul Kaye Collection / Mary Evans Picture Library
Plus de photos : <https://cutt.ly/4bmM4ig>

Or la voiture est le premier mode de transport utilisé pour emmener les enfants à l'école : 30 % des déplacements domicile-école sont faits en voiture, devant la marche (25 %), alors même qu'il s'agit majoritairement de trajets de moins de 1 km. Le constat du manque de mobilité des enfants et des conflits d'usage liés au "dépose-minute" devant les écoles a fait émerger la prise de conscience qu'un autre modèle de trajet scolaire était possible.

Si le concept de rues aux enfants a commencé à émerger en 2016 (et bien plus tôt dans certaines villes pionnières comme La Rochelle), la crise sanitaire a permis une accélération du déploiement de rues scolaires fermées à la circulation automobile, au moins sur certaines tranches horaires. Les rues autour des écoles deviennent ainsi le lieu d'expérimentations préfigurant peut-être l'avenir de nos espaces publics. Ainsi, en 2020, Paris a piétonnisé ou apaisé les abords de 80 écoles, Lyon a fait de même pour 23 écoles, Lille a créé 7 rues scolaires. Rouen vient d'annoncer la mise en place de "rues aux écoliers" pour 23 écoles. La dynamique se propage ainsi largement, le webinaire organisé par le Cerema le 23 mars dernier a ainsi réuni plus de 1200 participants. L'ensemble des interventions et des ressources sont disponibles sur le site du Cerema : <https://cutt.ly/sbW3iVR>.

De façon complémentaire, certaines collectivités et/ou familles mettent en place des pédibus, un ramassage scolaire pédestre. Les parents ou des bénévoles accompagnent, à tour de rôle, les élèves à l'école à pied. Ainsi, chaque matin, les enfants du quartier attendent l'accompagnateur, devant un panneau signalétique facilement identifiable grâce à son badge, son gilet fluorescent et son bandeau. Le trajet peut compter plusieurs arrêts afin de récupérer ou déposer d'autres enfants en cours de route.

Pour en savoir plus : <https://cutt.ly/ZbW3nuh>



LE PASSAGE PIÉTON, PASSAGE PAS SI SÛR

Un tiers des 483 piétons tués dans un accident de la route en France en 2019 l'ont été en traversant un passage piéton. Une mortalité piétonne qui ne diminue pas depuis plusieurs années, elle a même augmenté de 2,8 % entre 2018 et 2019. L'analyse des accidents montre que le masque à la visibilité est un scénario type de la mortalité des piétons traversant une rue. Ce défaut de visibilité des automobilistes, qui les empêche de ralentir à temps pour laisser traverser l'usager prioritaire, est notamment causé par la présence de véhicules stationnés ou arrêtés en amont des passages piétons. Si jusqu'au vote de la loi LOM, la neutralisation du stationnement motorisé à proximité des passages piétons n'était qu'une recommandation, elle est désormais obligatoire : les collectivités ont jusqu'au 31/12/2026 pour supprimer les masques à la visibilité dans une bande de 5 mètres en amont de chaque passage piéton, notamment via la suppression du stationnement motorisé. Pour la Métropole européenne de Lille, cela représente la suppression de 2 à 4 % des places de stationnement de la collectivité par exemple.

Plusieurs actions sont possibles pour neutraliser ce que le Cerema appelle « triangle de visibilité ». La seule interdiction de stationner n'étant souvent pas suffisamment dissuasive pour les automobilistes. L'emplacement pourrait également être colonisé par d'autres usages, comme des poubelles de particuliers ou des panneaux publicitaires. Parmi les méthodes de neutralisation recommandées, on peut donc citer l'installation d'arceaux vélos, ou bien la végétalisation de la zone par des plantes basses ne portant pas atteinte à la visibilité. Cela faisant, cela permet dans un cas de répondre à la demande des cyclistes de disposer de davantage de stationnement et, dans l'autre, de renforcer la place de la nature dans la ville.

Pour en savoir plus :

Fiche n°10 Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, CEREMA, 2020
 ==> disponible ici : <https://cutt.ly/TbmGIA6>



Photo 1



Photo 2



Photo 3

Source photos : Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, CEREMA, 2016

LA MARCHÉ, UNE MOBILITÉ GENRÉE

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement qui réglementent et construisent les espaces publics sont rarement soumises à une analyse genrée et reflètent plutôt un point de vue masculin. Mais l'usage des différents modes de transport est différent selon le genre. Ainsi, les femmes ont plus fréquemment recours à la marche à pied : en Hauts-de-France, selon le dernier recensement de la population, 20 % des femmes habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail y vont à pied, contre 16 % des hommes.

En outre, les aménagements discriminent les femmes lorsqu'ils ne prennent pas en compte le fait qu'elles assument encore la majorité des tâches ménagères. Elles réalisent, par exemple, 75 % des accompagnements des enfants et des personnes âgées, selon une étude publiée en 2014 par le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes. Les éléments de décor ou de mobilier urbain qui gênent le passage des piétons pénalisent surtout les femmes, qui ont l'habitude de transporter plus souvent poussettes, caddies, valises à roulettes ou poussant des fauteuils roulants... En outre, le manque de bancs et de toilettes publiques, gratuites et entretenues, pénalise notamment les femmes dans l'utilisation des espaces puisqu'elles ne peuvent l'investir durant une longue période.

UN NOUVEL OBJET DE MOBILISATION COLLECTIVE

Signe que l'enjeu de la marche est en train de devenir un sujet sociétal, plusieurs associations se sont fédérées l'année dernière pour créer le collectif "Place aux piétons". Son objectif est de soutenir la marche et les piétons dans les villes, les quartiers, les villages, pour des espaces publics apaisés et propices aux échanges.

Parmi ses premières actions, une grande enquête a été menée début 2021 pour évaluer la marchabilité des villes françaises. Les résultats du baromètre sont attendus pour le 2 juin 2021.

Pour en savoir plus :
<http://placeauxpietons.fr/>

En Suède, ce constat a fait évoluer la politique de déneigement des espaces publics : traditionnellement, les premières zones déneigées étaient les voiries, prioritairement les voies express, et, en dernier lieu, les trottoirs et les pistes cyclables. Selon les études réalisées par les pouvoirs publics suédois avec une optique genrée, cela revenait à déneiger d'abord les espaces utilisés en majorité par les hommes. En outre, ce déneigement était source d'accidents : trois fois plus de personnes se blessaient en glissant sur un trottoir qu'en conduisant, principalement des femmes. Considérant que pour une épaisseur de neige d'environ 10 cm, les déplacements à pied et en vélo étaient plus pénalisés que ceux en voiture, les collectivités territoriales suédoises ont réfléchi à un déneigement plus juste et plus équitable. Après analyse, l'espace public est déneigé selon un nouvel ordre de priorité : d'abord les trottoirs et les pistes cyclables, puis ensuite les chaussées, suivant un ordre de priorité.

- en premier lieu, les écoles maternelles, où les parents se rendent avant d'aller au travail,
- puis les principaux pôles d'emploi, en incluant les sites avec une main d'œuvre majoritairement féminine qui n'étaient pas pris en compte précédemment (hôpitaux, pôles administratifs...),
- trottoirs et pistes cyclables vers les écoles primaires
- le reste de l'espace public.

La ville devient ainsi plus accessible à tous, en particulier aux enfants !



Vidéo de présentation de la politique de déneigement suédoise par les collectivités locales du pays, à regarder ici :
<https://www.youtube.com/watch?v=dYuYAolytCo>

LA "LIGNE DE DÉSIR", POUR UNE MARCHABILITÉ PRAGMATIQUE

Même quand ils sont présents, les aménagements piétonniers ne répondent pas toujours de façon adéquate aux besoins des marcheurs de la ville. Une façon assez facile pour s'en rendre compte est d'observer ce que les urbanistes nomment "ligne de désir". La ligne de désir est, dans un espace urbain, un sentier tracé graduellement par érosion suite à des passages répétés de piétons ou cyclistes. Ces lignes de désir illustrent l'inadaptation des passages prévus par l'aménageur : les piétons, confrontés à un parcours sinueux, se créent des raccourcis, des trajectoires directes, plus pratiques, plus logiques. L'hiver, la neige peut être un bon révélateur des cheminements réels ("sneckdown").

Ces lignes de désir peuvent interpeler les aménageurs et nourrir une réflexion qui mettrait à son cœur l'usage. Étudier les comportements des usagers permettraient de concevoir des designs plus humains que théoriques, pour rendre plus habitable et plus praticable les espaces urbains.

Pour en savoir plus :

- un article d'Olivier Razemon : <https://cutt.ly/ubQHFO1>
- application au Canada : <https://cutt.ly/tbQJ8nT>



collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Cette newsletter est rédigée dans le cadre du Collège de prospective.

Pour s'abonner à sa diffusion :
<https://bit.ly/346QNNn>



<https://2040.hautsdefrance.fr>



Amiens : le cheminement piéton prévu par les aménageurs du quartier prévoit un détour pour rejoindre le passage piéton situé sur la droite, même quand le piéton souhaite aller tout droit.

Le sentier tracé dans la terre à gauche illustre la pratique réelle des piétons du quartier : pour eux, il s'agit d'aller tout droit, la marche étant une activité physique, l'effort ne doit pas être inutile.