



**« Construire la ville à l'échelle du piéton, c'est concevoir plus que des trottoirs. »**

*Entretien avec **Virginie Piquet-Michot**, architecte-urbaniste, ayant élaboré en 1998 le volet « **qualité des déplacements** » de la **Charte du piéton** corrélatrice au Plan des Déplacements Urbains (PDU).*

*Propos recueillis par Emmanuelle Lambrey le 10 mai 2004*

### **Comment penser la ville à partir du piéton ?**

Plusieurs considérations devraient entrer en compte dans la manière de réfléchir sur les cheminements. En premier lieu, les piétons ne sont pas des individus identiques dans leur manière de se déplacer, de percevoir l'espace traversé. Le piéton, c'est en fait une multiplicité de cas. Il y a mille et une façon d'être piéton, selon que l'on est un enfant ou un adulte, une personne âgée, une personne chargée, quelqu'un de myope... ! Ensuite, ce sont tous les sens de la perception qui entrent en jeu dans la marche à pied : marcher, ce n'est pas seulement voir où l'on va, mais c'est aussi sentir, entendre, toucher. Le toucher est essentiel à la perception du sol : on tombe à cause de revêtements défectueux, par exemple. Et puis, marcher sur un trottoir, c'est aussi être vulnérable. Le piéton n'est pas comme le conducteur enfermé dans l'espace isolé de sa voiture. Il est confronté, physiquement, à toutes sortes de désagréments, d'obstacles : pluie battante ou ensoleillement trop fort, dénivelés, déjections canines, manque de lumière la nuit... et même les « autres », qui sont parfois agressifs. Finalement, être piéton dans la rue, c'est se sentir plus vivant, et par les sens de la perception et par les contacts possibles – une expérience de la rue que l'on ne peut connaître en voiture. Penser la ville à partir du piéton, c'est donc concevoir plus que des trottoirs. C'est prévoir la sécurité, certes, mais aussi la qualité des cheminements... c'est aussi inventer de nouveaux cheminements, des raccourcis. Les immeubles ne sont pas assez pensés comme pouvant être longés par des piétons : des alignements monotones, des recoins abandonnés... ne sont guère attirants. Considérer les façades du point de vue du trottoir est une politesse qui n'existe pas, ou peu, vis-à-vis du piéton qui préfère emprunter des cheminements agréables, même s'ils sont longs. Le piéton est curieux et c'est une curiosité que l'on n'a pas quand on est conducteur. Les rues les plus accueillantes sont celles qui racontent une histoire, qui éveillent l'imagination. Les beaux quartiers, par exemple, font rêver : on y croise des gens élégants, on aperçoit par les fenêtres des intérieurs bien décorés, de beaux jardins à travers les grilles... Les vues panoramiques aussi font rêver. Et même si la vue est furtive, c'est toujours de la beauté que l'on capte ! Le mauvais temps crée une atmosphère particulière, qui peut être favorable à la rêverie : le piéton entend la pluie tomber, le vent dans les branches... La musique aussi, qui s'échappe des appartements, est un bruit qui marque ses parcours. En un mot, la ville à l'échelle du piéton n'est pas la ville que perçoit le conducteur derrière son pare-brise. Avant de concevoir des aménagements urbains, il faut donc redescendre « au ras du piéton ».

### **Comment à Lyon ces préceptes s'appliquent-ils concrètement ?**

La recomposition des 3<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements se fait précisément dans l'idée de se rapprocher du piéton : l'ouverture de passages permettant de traverser des îlots parfois aussi vastes que la place Bellecour est une action déterminante – bien qu'assez délicate à mettre en place, car il s'agit de passages mixtes, c'est-à-dire mi-privés mi-publics, pour lesquels il faut dire qui, de la co-propriété ou de la municipalité, est responsable de l'entretien, de l'éclairage... et aussi de la sécurité (une solution consistant à les fermer au public après 20H). Christian Portzamparc est l'architecte qui a introduit le concept d'îlot ouvert comme base de l'urbanisme de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle. Pour en revenir à l'aspect des façades, les constructeurs peuvent être tenus, par un cahier des charges, d'introduire des percées visuelles entre deux immeubles pour briser des linéaires : les plans peuvent prévoir un porche ou même une interruption dans le bâti, ou encore des immeubles en retrait avec des marches pour y accéder... Tout dépend en fait de la « physionomie » de la rue, si elle est uniquement cadrée ou si elle

comporte déjà des retraits, si le bâti est ancien ou si c'est du pavillonnaire, etc. Le Corbusier a vivement critiqué ce qu'il appelait la « rue-corridor » spécifique de la ville ancienne, c'est-à-dire une rue bordée de maisons délabrées, sans lumière, sans air, sans nature. Aujourd'hui, la « rue-corridor », on n'y touche pas dans l'ancien. En revanche, dans le neuf, cette « rue-corridor » peut être pesante : la hauteur des immeubles arrête plus encore la lumière, les bruits sont amplifiés... C'est là que l'on a davantage la possibilité de casser cet aspect « corridor ». Pour introduire de la variété dans le bâti bordant le trottoir, on peut aussi jouer sur l'éclairage et les plantations d'alignement... En fait, avant de proposer des règlements d'urbanisme (consignés dans le POS maintenant remplacé par le PLU\*), il faut penser la ville avec des ouvertures, des traversées pratiques et agréables. Par exemple, pourquoi imposer un retrait de 5 mètres par rapport au trottoir ? A quoi cet espace dégagé va-t-il servir ? Il faut absolument avoir à l'esprit ce rapport entre la règle et l'usage. Ces espaces de retrait sont en général privés - car le lot bâti s'aligne aux autres immeubles le long du trottoir - mais ils doivent être traités autrement qu'en parkings uniformes. Ils peuvent, au contraire, devenir des lieux sympathiques, végétalisés, fermés par des clôtures esthétiques plutôt que du grillage. Et on peut toujours y insérer des places de stationnement, en couvrant le sol avec des dalles perméables, par exemple... Le PLU amène justement au développement du bâti une notion de projet urbain que ne recouvrait pas le POS, en montrant véritablement comment la ville va évoluer grâce à des plans masses où sont reportées des indications sur le bâti - ce qui est mieux que les zonages uniformes, imprécis, du POS où seul le bâti ancien apparaît.

### **Comment se décide la normalisation d'un espace public adapté au piéton ?**

Les dimensions sont répertoriées dans des ouvrages spécialisés. Par exemple, la largeur minimum d'un trottoir, c'est la distance nécessaire pour que deux piétons (mais aussi deux poussettes ou deux fauteuils roulants) puissent se croiser sans se gêner : en comptant 1 mètre par personne, cela fait donc des trottoirs de 2 m de large. Sur un trottoir de 1 m de large, les piétons se gênent en se croisant, et il y en a souvent un qui descend sur la chaussée pour passer. Les 2 m sont mesurés hors réverbères, potelets, poubelles... donc les trottoirs sont en réalité un peu plus larges. Ces dimensions sont valables là où passent beaucoup de piétons. Habituellement, c'est la chaussée qui est surdimensionnée. Et c'est ce qui favorise la vitesse des voitures - pour la réduire, on a tendance aujourd'hui à passer deux voies en sens unique à deux voies en double sens, ou à rétrécir les voies. On peut aménager ainsi une piste cyclable sur l'espace gagné sur la chaussée ou bien élargir le trottoir. D'ailleurs, nous sommes revenus de l'urbanisme de dalle des années 1960-1970 qui séparait les différents flux de la circulation pour favoriser l'automobile en ville, mais, en un certain sens, c'est encore ce que nous faisons aujourd'hui, puisque nous séparons le bus, le tramway, la voiture, le vélo, le piéton... et c'est bien souvent au piéton d'avoir à tout traverser ! Sans compter que le trottoir est aussi emprunté par les rollers, les trottinettes... Il faudrait rééquilibrer davantage ce partage de la rue entre les différents usagers en offrant au piéton des trottoirs plus larges encore. La largeur du trottoir n'est d'ailleurs pas seulement une question de sécurité et de confort physique : il y a en effet une dimension psychologique qui entre en jeu dans la distance nécessaire à deux personnes pour se croiser sans se gêner - c'est ce qu'on appelle l'« espace vital », cet espace qui nous enveloppe directement et que l'on n'aime pas que les autres pénètrent, sous peine de se sentir agressé... En France, la distance à tenir entre deux personnes est plus importante qu'au Maghreb, par exemple, parce que notre « espace vital », à nous, Français, est plus grand. Autrement dit, nous supportons moins l'idée d'un rapprochement physique avec les « autres »... Mais au-delà de la largeur du trottoir, il existe d'autres mesures encore qui interviennent dans la normalisation de l'espace public : l'éclairage, par exemple, peut être calculé en sorte d'éclairer précisément le piéton - contrairement aux grands éclairages qui, paradoxalement, le laissent dans l'ombre. Même le revêtement est réajusté à l'échelle du trottoir. Les zones 30, pour leur part, conditionnent la manière même dont l'espace public est distribué et circulé par les différents usagers : une mesure technique (soit 30 km/h comme limite de vitesse autorisée) joue ainsi sur l'ensemble du fonctionnement de la voirie, en permettant de mixer l'automobile, le vélo, la marche à pied... sans avoir à aménager spécifiquement des voies cyclables, ni des traversées piétonnes. Une zone 30 nécessite surtout de bien signaler l'entrée et la sortie aux automobilistes. 30 km/h, c'est la vitesse à laquelle l'automobiliste, le cycliste et le piéton peuvent se prendre en compte mutuellement ; les zones 30, ce sont des espaces où tout le monde doit faire attention à tout le monde - à Paris, on appelle cela les « quartiers tranquilles ». A Graz, en Autriche, toute la ville est en zone 30 ; de fait, il y a moins de risques d'accidents de la circulation (on y a d'ailleurs observé un recul des victimes de la circulation de 30%), et moins de nuisances sonores.

C'était au départ uniquement le centre-ville qui était visé par cette mesure, et puis, suite à un sondage d'opinion, toute la ville est passée en zone 30.

**Est-ce que, comme avancé dans la Charte du piéton, le Grand Lyon « s'ouvre au piéton » ?**

Le Grand Lyon a conscience de l'enjeu d'offrir un cadre de vie de qualité à ses habitants. De même, la voirie est perçue comme un espace tout public, non plus dédié à la circulation de l'automobile. Des architectes sont régulièrement consultés pour réfléchir sur la beauté des espaces de l'agglomération – ce qui se faisait déjà au cours des années 1990, sous Michel Noir. Parce que rendre la ville belle, c'est attirer plus de touristes, mais aussi, et surtout, c'est rendre des habitants plus heureux et leur donner une bonne raison de ne pas quitter la ville. Le PDU valorise la marche à pied, en cherchant non pas à écouler à tout prix les flux de circulation le plus vite possible, mais en favorisant la qualité des cheminements pédestres, en terme de disponibilité d'espace, de continuité des itinéraires, de beauté des lieux traversés, etc. Une étude a même été faite au cours des années 1998-1999 consacrée au fait de s'asseoir en ville ! Le développement d'autres modes de transport est aussi l'occasion de travailler sur le paysage urbain et d'inciter les habitants à la marche à pied : le tramway, par exemple, affirme le partage de la rue tout en requalifiant son esthétique, alors que quand la fonction « voiture » de la voirie prédomine, on façonne des quartiers morts, glauques.

\*PLU = Plan Local d'Urbanisme