

La « zone de rencontre » est-elle l'avenir du trottoir ?

Présenté comme un moyen de protéger le piéton, le trottoir a surtout été utilisé, au fil des temps, pour faciliter la circulation des chevaux, puis des voitures. Le Covid-19 pourrait bien accélérer son évolution, à l'œuvre depuis vingt ans.

Le Monde Par [Cécile Peltier](#) Publié le 23 mai 2020 à 10h00



Iphéion du Paraguay, qui a fleuri les premiers jours du confinement, en bordure de trottoir, dans le 11^e arrondissement, à Paris Collection particulière

Avec le déconfinement, les trottoirs, délaissés depuis deux mois, ont retrouvé leurs passants. Mieux, ils sont au centre de toutes les attentions. Alors que la crise sanitaire pousse les citadins à se détourner des transports en commun, les trottoirs gagnent du terrain pour accueillir davantage de piétons dans de bonnes conditions. Leur élargissement est un enjeu important pour donner envie aux citadins de préférer la marche à pied à la voiture, mais aussi de continuer à fréquenter les boutiques (et bientôt les bars et restaurants) en respectant les règles de distanciation physique qui imposent de patienter à l'extérieur. Une belle revanche pour cette infrastructure, qui, depuis sa réinvention au XVIII^e siècle, a beaucoup servi, dans l'histoire, à débarrasser la chaussée du piéton.

Si des traces de son existence ont été découvertes à Pompéi, le trottoir moderne apparaît vers 1750 à Londres, le long des artères commerçantes, puis à Paris, en 1781, rue du Théâtre-Français (actuelle rue de l'Odéon). Il s'agit de permettre au piéton d'admirer les vitrines sans risquer de se salir ou d'être renversé. « *A l'époque, les rues de la capitale sont boueuses, d'où l'utilisation par les élites de carrosses, qui accentuent encore le danger pour les marcheurs* », explique Jean-Luc Pinol, professeur émérite à l'École normale supérieure de Lyon et coauteur de *l'Atlas des Parisiens : de la Révolution à nos jours* (avec Maurice Garden, Parigramme, 2009).

Faciliter la circulation des voitures et des marchandises

La création du trottoir est « *aussi et surtout un moyen de mettre de l'ordre dans la ville, afin de faciliter la circulation des voitures et des marchandises* », souligne Virginie Milliot, maîtresse de conférences en anthropologie urbaine à l'université Paris-Nanterre. En 1802, Arthur Dillon, chanoine de Notre-Dame de Paris et fervent promoteur du dispositif, résume bien cette double visée : « *Les trottoirs sont les chemins des habitants des villes pour toutes les communications sociales et les besoins du commerce* », écrit l'auteur d'*Utilité, possibilité, facilité de construire des trottoirs dans les rues de Paris* (1803).

En 1811, le directeur des Ponts et Chaussées de la Seine, sensible à l'argument, favorise le dallage le long des rues, précise André Guillerme, professeur émérite d'histoire des techniques au Conservatoire national des arts et métiers. Mais le trottoir connaît son véritable essor à partir de 1830, sous l'influence de la pensée hygiéniste, qui y voit un moyen de bloquer la dispersion « *des émanations miasmatiques* », censées venir du sol. Et de l'industrialisation naissante, pour laquelle c'est un formidable terrain d'expérimentation. Recouvert de bitume, équipé de candélabres au gaz, « *c'est aussi le gardien des réseaux d'eau, de gaz, puis d'électricité, qui font vivre la ville moderne* », poursuit M. Guillerme.

120 km de trottoirs à Paris en 1838

En 1838, Paris compte déjà 120 km de trottoirs. Ils bordent les cafés, restaurants, salles de spectacles, où des bourgeois chapeautés viennent se montrer. A partir de 1850, les règles d'urbanisme imposent leur généralisation, indispensable pour faciliter la circulation des chevaux, dont le nombre a triplé entre 1800 et 1850 et qui seront bientôt rejoints par les bicyclettes et les tramways.

En cantonnant les piétons aux trottoirs, on permet à la voiture d'accélérer

Le développement de l'automobile au début du XX^e siècle renforce la séparation de l'espace urbain. En cantonnant les piétons aux trottoirs, on permet à la voiture d'accélérer, alors que les inventeurs du code de la route, fervents promoteurs de l'automobile, consacrent sa suprématie. On assiste alors à un reflux des trottoirs.

Dans la capitale, entre 1900 et 1940, ils perdent 40 % de leur surface, et ceux qui restent sont progressivement grignotés par le stationnement automobile. Sur les Grands Boulevards, on n'hésite pas à couper une rangée d'arbres pour ajouter une ligne de véhicules. Le phénomène ne cesse de s'amplifier au fil des Trente Glorieuses. « *Au point qu'au début des années 1970, la place réservée au piéton est réduite à la portion congrue* », se désole Anne Faure, urbaniste et présidente de l'association Rue de l'avenir, qui milite pour le développement des mobilités actives (marche, vélo).

Années 1970 : le début de la reconquête

Pourtant, le changement est en marche. Les investissements importants réalisés pour réhabiliter certains quartiers historiques marquent le début d'une reconquête de la ville par le piéton. En 1971, Rouen crée, rue du Gros-Horloge, la première rue piétonne de France. Une révolution.

Plusieurs villes suivront. Dans les centres anciens, souvent trop étroits pour installer des trottoirs dignes de ce nom, c'est un moyen de concilier valorisation du patrimoine et activité commerciale.

L'instauration des « zones 30 » à partir de 1990 constitue un autre tournant : la voiture reste prioritaire, mais elle est sommée de ralentir pour laisser traverser le piéton.

Un peu plus tard, la mise (ou remise) en service du tramway pousse des villes comme Nantes, Strasbourg, Montpellier ou Bordeaux, notamment, à piétonniser ou élargir certains trottoirs. Au grand dam des commerçants, qui craignent qu'en supprimant les places de parking, on ne décourage les clients. L'avenir leur montrera que c'était faux.

Depuis une quinzaine d'années, la prise de conscience écologique s'est accompagnée du développement des mobilités douces, entraînant parfois une concurrence des usagers sur les trottoirs. Afin de favoriser leur coexistence, les villes ont dû repenser leur traitement de l'espace dans une logique de partage.

« On ne peut plus pousser les murs pour élargir les trottoirs, comme au temps d'Hausmann, commente Nathalie Barruet, directrice de la stratégie et des études de déplacement de Nantes Métropole. On doit penser l'espace public en le recomposant au bénéfice des plus vulnérables. » Exemple emblématique : la transformation, entre la gare et le château de Nantes, du trottoir en une esplanade et une grande promenade réservée pour les piétons et les vélos.

Bienvenue en zone de rencontre

Cette logique de partage de l'espace urbain trouve sa plus parfaite illustration depuis le début 2008 dans la « zone de rencontre », estime Sonia Lavadinho, anthropologue et fondatrice du cabinet Bfluid. Comme Anne Faure, de l'association Rue de l'avenir, elle a milité pour introduire en France ce dispositif qui a fait ses preuves aux Pays-Bas, en Belgique ou en Suisse. A rebours de la logique dominante, c'est le piéton qui est prioritaire sur les autres véhicules, limités à 20 km/heure.

Afin d'assurer sa sécurité, la lisibilité est indispensable. Cela peut passer par de l'aménagement. *« Quand on crée une zone de rencontre, on commence par abattre les trottoirs afin de mettre tout le monde au même niveau. Puis, on dresse des obstacles – jardinières, mobilier urbain... – afin d'obliger la voiture à ralentir »,* témoigne Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire chargé des mobilités alternatives de Strasbourg, dont la métropole compte plusieurs zones de ce type. Une signalétique adaptée peut être nécessaire, en complément, afin de permettre aux personnes aveugles ou malvoyantes de se repérer.

Malgré leur percée, *« ces zones restent beaucoup trop rares en France, alors que dans le reste de l'Europe elles se sont multipliées de façon exponentielle ces vingt dernières années »,* regrette Sonia Lavadinho. Selon Benoît Hiron, chef de groupe sécurité des usagers et déplacements au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), cela s'explique à la fois par le temps et le coût nécessaires à leur réalisation. *« Sans compter que tous les espaces ne s'y prêtent pas, loin de là. »* Le long des grands axes et dans l'espace périurbain, par exemple.

Si l'installation de passages piétons et de trottoirs traversants a permis de sécuriser le franchissement des axes avec une forte circulation, ces environnements restent trop souvent difficiles pour le piéton. A commencer par « *le trottoir, pensé pour organiser la circulation routière, et non en fonction de l'utilisateur* », déplore Clémence Montagne, directrice du Care Design Lab de L'École de design de Nantes Atlantique. Mais dans ces zones, les cyclistes et les piétons qui militent pour faire évoluer les aménagements sont rares...



Aménagement de la voirie pour les piétons et les cyclistes, pendant le confinement imposé par le coronavirus, dans l'avenue de la Noëveillard à Pornic, en mai. Jacques Loic / Photononstop / Jacques Loic / Photononstop

Comme on l'a vu, le trottoir n'est plus l'alpha et l'oméga d'une politique favorable au piéton – étant par endroits en quelque sorte « transcédé » – mais il reste, dans bien des cas, une infrastructure tout à fait essentielle. Et la bataille pour son élargissement un débat d'actualité. Si certaines villes, à l'instar de Paris, par exemple, ont fait des efforts en ce sens, beaucoup de projets se contentent du mètre quarante imposé par les textes. Une largeur insuffisante aux yeux des associations d'utilisateurs : « *C'est vraiment trop petit ! Il faudrait au minimum un mètre soixante pour que deux fauteuils roulants puissent se croiser, et, idéalement, trois mètres* », insiste Anne Faure.

Leur rationalisation est une autre revendication récurrente. S'il est impossible de déplacer les arbres, « *rationaliser la signalétique et installer bancs, poubelles et panneaux sur la même bande permettrait aussi de gagner beaucoup de place* », poursuit-elle.

Ces dernières années, les villes se sont mobilisées pour adapter leur design aux besoins des usagers et favoriser leur réappropriation à travers un mobilier urbain modulable, des programmes de végétalisation ou des aménagements éphémères.

Un déconfinement qui pousse à expérimenter

La crise actuelle pourrait jouer un rôle d'accélérateur. Les contraintes de déconfinement, et en particulier le respect des distanciations physiques, conduisent les villes à revoir la configuration de l'espace public en jouant notamment sur les trottoirs. Le déconfinement est « *un laboratoire grandeur nature pour imaginer de nouvelles solutions afin d'élargir l'espace accordé au piéton* », se réjouit Benoît Hiron.

Sachant que pour des questions de temps et de coût, il est difficile d'augmenter l'emprise physique du trottoir, les villes imaginent des solutions transitoires. C'est « *l'urbanisme tactique* ». En posant des plots sur la chaussée, par exemple, pour l'élargir visuellement. Ou en supprimant des places de parking pour créer des zones d'attente devant les écoles, comme à Nantes.

Autres scénarios possibles : la création de trottoirs à sens unique, de « zones 30 » ou de zones de rencontre temporaires. Strasbourg vient ainsi de transformer l'ensemble de son centre-ville (Grande-Ile) en zone de rencontre, hors espaces déjà piétonnisés. On peut aussi envisager la fermeture de certains axes à la circulation... Le Cerema, qui accompagne les collectivités dans ces adaptations, prépare un guide « piéton et aménagement » pour la fin du mois.

« *Certaines villes, comme Lille, Grenoble, Bordeaux, Montpellier, Strasbourg ou Lyon ont déjà projeté des choses intéressantes, d'autres, de peur de fâcher leur électorat, seront plus frileuses* », avance Anne Faure. Des aménagements qui, s'ils fonctionnent, pourraient être pérennisés. Avec à la clé, insiste Sonia Lavadinho : « *Davantage de vitalité commerciale, d'interactions sociales et de mixité intergénérationnelle.* »

Ce texte est paru dans la newsletter **Cities** du Monde. Vous pouvez vous inscrire à cette lettre hebdomadaire [en suivant ce lien](#).

Cécile Peltier