

PIETONNISATION

EXCLURE POUR MIEUX INCLURE ?



Décembre 2016

Travail réalisé par Hugo Fernandez-Inigo,
Pauline Georges et Ludmilla Lamarche.



**SCIENCES PO
TOULOUSE**

Sommaire

Introduction	1
I / Ecologie et économie : quand la piétonnisation nous enfume	3
A / Environnement et santé publique : un smog efficace	3
Encadré : Logique périphérie/centre : entre congestion du trafic et gentrification.....	5
B / L'argument économique : un enjeu capital	6
Encadré : Copenhague, une piétonnisation réussie	8
II / Le volet sociétal : pleins phares sur le "vivre ensemble"	9
A / Le genre : en voiture, Simone !.....	10
Encadré : Gender mainstreaming, l'émergence du genre en urbanisme	10
Encadré : Le label HgQe, la ville à l'épreuve du genre	12
B / La ville comme théâtre urbain : quand on met la gomme sur le tourisme	13
III / Piétonniser en sortant des sentiers battus	15
A / La ville asseyable : rien ne sert de ralentir, il faut s'arrêter à point ...	15
B / Renaturer la ville : quand la nature reprend ses droits	17
Encadré : Hambourg, cité verte et première ville européenne sans voiture	19
Conclusion	20
Bibliographie	21
Annexes	26

Piétonnisation : exclure pour mieux inclure ?

Travail réalisé par Hugo Fernandez-Inigo, Pauline Georges, Ludmilla Lamarche et sous la direction de Valérie Péan.

Remerciements

Nous tenons à remercier Valérie Péan pour son encadrement et ses encouragements, ainsi que pour ses conseils.

Merci enfin à Julien Weisbein pour son implication à construire un parcours de master diversifié et professionnalisant.

*« Aujourd'hui, la rue n'est plus à
tout le monde, ou plutôt elle l'est,
mais uniquement sous certaines conditions. »*

Alice Béja¹

"55 % des Parisiens favorables à la piétonnisation de la rive droite de la Seine"², "Piétonnisation des berges de Paris : Valérie Pécresse saisit la justice"³, "Piétonnisation des berges de Seine : le recours d'associations rejeté"⁴, "Piétonnisation de la rive droite: L'enquête publique est contre, Anne Hidalgo s'empporte"⁵... à lire la presse depuis quelques mois, nous avons l'impression que le projet de piétonnisation de la rive droite de Paris⁶ déchaîne les passions et crée un réel clivage à toutes les échelles. Une controverse autour d'un tel projet n'est pas nouveau, mais son actualité a retenu notre attention.

En effet, si elle prend racine dès le XXe siècle, la piétonnisation est un concept urbanistique très en vogue depuis le début des années 2000 et se retrouve aujourd'hui au centre des débats sur l'aménagement urbain en Europe et aux États-Unis⁷. L'automobile, pourtant reine durant les Trente Glorieuses, est considérée à l'heure actuelle comme un mode de déplacement inadapté au modèle de ville contemporain, dense et en perpétuelle expansion. D'ailleurs, depuis le 22 septembre 1997, et ce tous les deux ans, se tient la "Journée mondiale sans voiture" qui promeut des moyens de transports plus doux tels que le vélo et le tramway. On note en effet un retour en force de ce dernier comme à Montpellier où, entre 2000 et 2012, 4 lignes de tramway sont sorties de terre et d'autres sont actuellement en construction. Un mode de transport qui était déjà très présent au début du XXe siècle, à Strasbourg par exemple, qui possédait 234 km de lignes en 1930. Vélos, transports collectifs, certes, mais où en est la place accordée aux piétons ? A Paris, dès 2001, dans une enquête⁸ concernant les déplacements des Franciliens, la municipalité constate que l'espace réservé aux piétons, aux transports en commun et aux "circulations douces" est de 6% alors même qu'ils représentent plus de 80% des déplacements. Ce chiffre est certes à manipuler avec

¹ Béja A, (2012) « L'espace public, le bien commun par excellence », *Esprit*, 11/2012 (Novembre), p. 71-72.

² Jérôme, B. (2016) 55% des parisiens favorables à la piétonnisation de la rive droite de la Seine, *Le Monde*, [en ligne] 23 septembre 2015.

³ Lelievre, A. (2016) Piétonnisation des berges de Paris: Valérie Pécresse saisit la justice, *Les Echos*, [en ligne] 25 novembre 2016.

⁴ Négroni, A. (2016) Piétonnisation des berges de Paris : le recours d'associations rejeté, *Le Figaro*, [en ligne] 15 novembre 2016.

⁵ Pouliquen, F. (2016) Piétonnisation de la rive droite : l'enquête publique est contre, Hidalgo s'emporte, *20minutes*, [en ligne] 22 août 2016.

⁶ Annexe 1 : cartographie du projet de piétonnisation des berges rive droite.

⁷ Terrin, J- J (dir.), (2011) *Le Piéton dans la ville. L'espace public partagé*, Marseille : Parenthèses Editions.

⁸ Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France, (2001) Les déplacements des Franciliens en 1997-1998, Enquête Globale de Transport (EGT).

précaution, mais reste tout de même révélateur de la place centrale de l'automobile au sein de la capitale. Face à ce nouveau mal du siècle, l'axe alors privilégié est celui du réaménagement de la voirie avec des projets tels que la piétonnisation qui brandissent l'argument environnemental en porte-étendard.

Dans un contexte où l'argument économique est souvent mis en exergue au sein des débats, il est donc important de noter que les partisans de la piétonnisation préfèrent quant à eux miser sur la carte environnementale et de la santé publique. Sortir la voiture de la ville et réintroduire des modes de circulation douce permettrait d'apaiser la vie urbaine et conséquemment le climat social. Les nuisances sonores et visuelles entraîneraient une individualisation des comportements ; par conséquent, les habitants investiraient moins l'espace public, perçu comme agressif. En somme : exclure la voiture pour mieux inclure le piéton.

Néanmoins, le volet écologique de cette controverse fait souvent office d'argument-écran qui masque une pléthore d'enjeux sous-jacents et finalement révélés au fur et à mesure des échanges sur la mise en œuvre des projets, tel qu'on peut le voir actuellement avec le débat à propos du futur de la rive droite de la Seine. Ce dernier a révélé des prises de position nouvelles, notamment sur l'idéal démocratique et le vivre ensemble, car la France à l'heure actuelle est vue comme profondément divisée. L'espace public permettrait, dans ce cadre, de casser les clivages intergénérationnels, identitaires et du genre. Reconnecter les citoyens entre eux, recréer du lien, c'est bien ce qui est au cœur de ces démarches. Mais en essayant d'inclure des franges nouvelles de la population, d'autres peuvent se trouver exclues. D'où l'importance de comprendre pourquoi et pour qui ces projets sont menés à bien.

De fait, ce dossier vise à montrer en quoi la piétonnisation révèle une logique protéiforme d'exclusion/inclusion.

I / Ecologie et économie : quand la piétonnisation nous enfume

Dans un contexte où la question environnementale prend de l'ampleur dans la sphère politique, médiatique et civile, la piétonnisation semble prendre tout son sens dans les politiques de planification d'une ville durable. Les enjeux urbains et de santé publique se rejoignent et sont étudiés ensemble pour améliorer la qualité de vie des usagers. Toutefois, dès que se lève le voile bien-pensant de ces deux arguments, la réalité est tout autre. L'argument économique se dévoile dans toute sa puissance touchant les espaces à proximité immédiate du projet, mais révèle aussi un malaise plus profond lié au clivage entre Paris et sa proche banlieue, faisant écho à l'image dualiste de Paris face au désert français⁹.

A / Environnement et santé publique : un smog efficace ?

« [La piétonnisation] souhaitée par les Parisiens, bénéfique sur les plans urbain et culturel et absolument indispensable sur le plan sanitaire et environnemental. »

Anne Hidalgo¹⁰

Dans le cadre de la démarche *100 resilient cities*¹¹, la mairie de Paris mène une politique de réduction des dégradations environnementales, des pics de pollution et des vagues de chaleur. En effet, Santé publique France a publié le 21 juin 2016 un rapport¹² intitulé "Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives" dans laquelle elle estime à 48 000 le nombre de morts prématurés liés à la pollution en France. Elle est aussi responsable du décès de 7 millions de personnes à travers le monde selon l'OMS. La circulation alternée est l'un des moyens employés dans la lutte contre la pollution mais elle n'est qu'une réponse temporaire et sporadique qui n'est pas envisageable dans la durée. Les projets de piétonnisation, quant à eux, cherchent à endiguer le phénomène en s'attaquant aux causes structurelles. D'où le fait qu'ils sont tout naturellement portés par l'argument écologique et environnemental. Selon l'Avem¹³ (Association pour l'Avenir du Véhicule Electro-Mobile) qui se base sur des données¹⁴ de l'ADEME, la voiture est en effet source de 62 % de la pollution de l'air due aux transports. Néanmoins exclure l'automobile sur une distance limitée a-t-il un effet

⁹ Marchand, B (2001) La haine de la ville : « Paris et le désert français » de Jean-François Gravier. In: L'information géographique, volume 65, n°3, pp. 234-253.

¹⁰ AFP (2016) Le Conseil de Paris approuve la piétonnisation des berges de Seine Rive droite, LCP Assemblée Nationale, 26 septembre 2016.

¹¹ Pour davantage d'informations autour du projet 100 resilient cities : http://www.100resilientcities.org/cities/entry/paris#/-_/.

¹² Santé publique France (2016) *Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives*.

¹³ Site de l'Avem.

¹⁴ Voir Annexe 3 : Répartition du bilan énergétique des transports en milieu, ADEME.

positif sur la pollution atmosphérique ? La piétonnisation excluant la voiture n'illustre-t-elle pas l'instrumentalisation des enjeux environnementaux au service des ambitions de la puissance publique et économique ?

Fort du succès de la piétonnisation de la rive gauche de la Seine de Paris avec plus de 6 millions de visiteurs accueillis en trois ans entre le Pont-Royal et le pont de l'Alma, c'est aujourd'hui au tour des berges de Seine rive droite d'être réaménagées sur 3,3 kilomètres. Après des mois de débats houleux, le projet a été définitivement accepté par le Conseil de Paris ce 26 septembre 2016. Selon le PDUIF¹⁵, la piétonnisation prend en effet tout son sens dans la démarche de résilience urbaine. Basé sur des études menées depuis la piétonnisation de la rive gauche en 2013, le résultat est saisissant : la fermeture des berges à la circulation automobile a permis de diminuer de 15 % en moyenne le niveau de dioxyde d'azote (NO₂) sur le site, par rapport à l'état initial mesuré en 2010, avec une baisse plus significative à ses extrémités. Toutefois, d'après le rapport de l'IAU du 10 octobre 2016¹⁶, si cette diminution du niveau du dioxyde d'azote sur le site a été mesurée, une augmentation de ce même niveau a été enregistrée sur les zones avoisinantes. En outre, la commission d'enquête publique a émis un avis négatif dans son rapport¹⁷ du 8 août 2016 sur le projet rive droite. Elle pointe du doigt, entre autres, la zone d'étude d'impact trop restreinte : une bande d'une largeur de 100 m et qui ne s'étend que de la Concorde jusqu'au début du quai de la Rapée. Elle remet donc sérieusement en cause la pertinence de ces résultats fièrement brandis par Anne Hidalgo. Dans un article¹⁸ datant du 25 août 2016, Le Figaro s'insurge : *"Moins Anne Hidalgo obtient de résultats, plus elle accentue la chasse à la voiture pour se donner des airs de modernité écologique et masquer ses ratés"*.

En clair, l'argumentaire de la mairie de Paris est remis en question. Dans tous les cas, afin de mener à bien les objectifs concernant la diminution de la pollution atmosphérique, d'autres mesures sur la réduction de l'automobile en ville sont à envisager.

« Ne respectant pas la directive de juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, Paris est menacée de sanctions financières par Bruxelles. »

Laetitia Van Eeckhout¹⁹ (2014)

¹⁵ Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF), Bonnes pratiques en Île-de-France, Défi 3 Action 3.1 « Aménager la rue pour le piéton ».

¹⁶ Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (2016) *Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris*.

¹⁷ Commission d'enquête publique (2016) *Projet d'aménagement des berges de Seine rive droite à Paris*.

¹⁸ Federbusch, S. (2016) Piétonisation des quais à Paris : voie expresse pour le mensonge, Le Figaro, 25 août 2016 [en ligne].

¹⁹ Van Eeckhout, L. (2014) La France ne lutte pas assez contre les nuisances sonores, 27 février 2014, Le Monde, [en ligne].

En juin 2016, Bruitparif, l'observatoire du bruit en Île-de-France, a publié une étude sur le coût social du bruit. Ce dernier conduirait en moyenne à une perte de 7,3 mois de vie en bonne santé et jusqu'à 2 années en cas de forte exposition. De ce fait, le coût des nuisances sonores en Île-de-France s'établirait à 16,2 milliards d'euros par an, dont 6,9 milliards pour le seul bruit lié aux transports et ce, en comptabilisant les effets sanitaires des troubles du sommeil, de la gêne et des risques cardiovasculaires accrus, les pertes induites de productivité et les troubles de l'apprentissage²⁰. Selon le PDU²¹ commandé par la Ville de Paris, l'évaluation de l'impact acoustique du projet rive gauche montre une forte diminution – de jour comme de nuit - des niveaux de bruit. Entre 2012 et 2014 au niveau du quai bas, il a été relevé une baisse en moyenne 10 dB(A)²², soit une diminution peu significative comprise entre -0,5 et -1,8 dB(A) des niveaux de bruit sur la rive opposée. Toutefois, le rapport rendu par la commission d'enquête publique remarque qu'il aurait été nécessaire, là aussi, d'étudier la question sur un périmètre plus large. Il convient également de rappeler qu'un piéton est lui-même source de nuisances sonores. Il est susceptible de provoquer des troubles bien plus indésirables et persistants, contrairement à une voiture qui ne fait que traverser cet espace en quelques secondes.



Logique périphérie/centre : entre congestion du trafic et gentrification

« Nous sommes contre la fermeture des berges, car cela va entraîner des embouteillages supplémentaires. Les quais de la rive droite et la rue de Rivoli sont déjà à saturation du fait des automobilistes qui veulent éviter le périphérique.²³ »
Mathieu Guyon²⁴

L'environnement immédiat du projet va subir une transformation nette avec une circulation plus dense sur certains axes qui ne l'étaient pas forcément auparavant. Du moins, c'est ce qu'en pense la doxa. La mairie de Paris mise quant à elle sur un effet d'évaporation qui limitera à terme l'augmentation du temps de trajet. En effet, les reports de circulation liés à la fermeture de la voie express rive gauche sont en 2014 conformes, voire même inférieurs, aux prévisions et restent

²⁰ Bruitparif (2016) *Note de synthèse sur le coût social du bruit en Île-de-France*.

²¹ Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF), Bonnes pratiques en Île-de-France, Défi 3 Action 3.1 « Aménager la rue pour le piéton ».

²² Une valeur exprimée en dB (A) est l'évaluation en décibels d'un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « Electroacoustique– Sonomètres »1, établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences.

²³ CCI Paris Ile-de-France (2015) *Projet des berges de Seine rive droite : un collectif s'est créé*, 27 juillet 2015.

²⁴ Caviste rue de Rivoli et président de l'association des commerçants Louvre-Rivoli.

supportables et maîtrisés. 50 % du trafic de la voie express s'est reporté sur le quai haut Anatole France mais cela ne génère que 2 minutes d'augmentation du temps de parcours contre 6 minutes estimées lors des simulations²⁵. Cet effet d'évaporation peut être corrélé avec une utilisation massive des mobilités douces telles que les Vélib' où 340 000 mouvements ont été enregistrés depuis la piétonnisation du quai en 2013²⁶.

« Nous avons une certitude : les habitants de nos communes qui travaillent à Paris, les Parisiens qui travaillent dans nos communes, sont fatigués et en colère. »²⁷

Si cela touche la population et les commerçants des rues adjacentes au projet, cela concerne également les usagers de cet itinéraire. Dans une lettre ouverte publiée le 30 novembre 2016 destinée à la maire de Paris, Anne Hidalgo, 168 maires d'Île-de-France contestent la fermeture des voies sur berges rive droite. Ils pointent notamment du doigt le fait que Paris, sans concertation avec les villes avoisinantes, établisse un projet de piétonnisation qui impacte directement les administrés de ces villes. Cet enjeu a ramené au premier plan la question de la dichotomie et de la fracture entre Paris et sa banlieue. En 2010, Christophe Guilluy, géographe et auteur de *Fractures françaises*²⁸, mentionne déjà cette scission entre "France métropolitaine" et "France périphérique" et alerte sur la nécessité de retisser des liens entre la périphérie et le centre pour faire face à la gentrification des centres-villes français. Or le projet de piétonnisation ne fait qu'aggraver ce phénomène en cloisonnant l'hypercentre parisien le déconnectant davantage de sa proche banlieue. La Ville lumière brille finalement toujours plus en mettant dans l'ombre ses villes voisines.

B / L'argument économique : un enjeu capital

Ainsi dissipé, l'argument environnemental et de santé publique concernant les projets de piétonnisation semble bien moins probant qu'auparavant et révèle alors un autre registre dont la présence ne faisait pourtant aucun doute : les motivations économiques. Or il s'avère que cet argument est lui aussi source de clivage.

Concernant la piétonnisation de la rive droite, la mairie de Paris prône les avantages d'un tel réaménagement avec en premier lieu, la mise à disposition de cinq

²⁵ Annexe 2 : Evolution du temps de trajet entre 2014 et 2016 sur les quais de la Concorde à l'hôtel de Ville (2,6km).

²⁶ Ville de Paris, PDU Ile-de-France - Aménagements des berges de Seine - Rive gauche - Action 3.1 - Aménager la rue pour le piéton.

²⁷ Citation de la lettre ouverte de 168 maires d'Île-de-France à la maire de Paris, plaidant pour la réouverture des voies sur berges rive droite, 30 novembre 2016.

²⁸ Guilluy, C (2010) *Fractures françaises*. François Bourin Éditeur, 195 pages.

locaux²⁹ allant de 50 à 400 m² qui permettront d'accueillir de nouveaux commerces, dont l'activité est non déterminée à l'heure actuelle. Elle met aussi en avant l'évidente proximité et connexion avec la Seine qui sera source de revenus et d'attractivité avec entre autres des transports fluviaux qui attireront davantage de touristes. De manière plus générale et en s'appuyant sur le registre environnemental, elle note aussi le fait, enquêtes à l'appui, que l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie est un indicateur recherché par les entreprises cherchant à s'implanter en ville.

« La configuration de la berge rive droite, contrairement à la configuration de la berge rive gauche, n'offre que peu d'espaces (locaux d'accueil pour les croisières, parc de stationnement d'autocars...) susceptibles de permettre un développement intensif et significatif du tourisme. »

*Commission d'enquête publique*³⁰

Cet argumentaire a lui aussi été déconstruit par la commission d'enquête publique qui évoque plusieurs pierres d'achoppement. La configuration des locaux destinés aux commerces en est une. Leur surface et leur agencement ne permettraient d'en faire que des activités de petite restauration ou des cafés. Cela représente donc une perspective de retombée économique relativement faible. En effet, la fréquentation sera peu intense en semaine et en dehors de la période estivale ; conséquemment, les emplois créés seront majoritairement saisonniers et à temps partiel.

Si l'on sort du cénacle parisien, d'autres catégories d'acteurs sont montées au créneau brandissant le paramètre économique contre d'autres projets de piétonnisation parfois déjà réalisés ou en passe de l'être. C'est notamment le cas des commerçants de centre-ville qui se sentent dépossédés de leur clientèle mettant en cause l'exclusion de la voiture. Ainsi, les politiques partisans de la dépiétonnisation³¹ ont bien souvent cet argument économique à la bouche : ces mesures sont censées répondre à un appel à l'aide des commerçants des cœurs de ville qui doivent faire face à la concurrence accrue des centres commerciaux en périphérie. On voit d'ailleurs fleurir des phénomènes de rétropédalage dans des villes auparavant engagées dans la piétonnisation et qui ont vu le vent tourner lors des municipales de 2014. C'est par exemple le cas de Saint-Etienne où l'hypercentre est redevenu une zone 30 ou de Dole qui a tout simplement abandonné un projet de mobilité douce. Ceci renvoie en grande partie à une idée martelée depuis les années 1950 et que reprend Bernardo Trujillo³²,

²⁹ Commission d'enquête publique (2016) *Projet d'aménagement des berges de Seine rive droite à Paris*.

³⁰ Idem.

³¹ Terraeco (2015) *Commerçants de centre-ville, les piétons sont vos amis* [en ligne].

³² La rédaction (2014) Bernardo Trujillo, « le prophète de la distribution », LSA Commerce & Consommation, 13 février 2014.

théoricien des principes de la grande distribution, avec son slogan : “*No parking, no business*”. Un point de vue que nuance Frédéric Héran, maître de conférences en économie au CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches économiques et sociologiques) : « *Les commerçants ont cru que ce qui était bon pour ces nouveaux concurrents était également bon pour eux* ». Il montre, via une étude³³ qu'il a réalisée en 2003, que la vitalité des commerces est en fait peu influencée par le trafic routier : seulement 20% des clients de la librairie Furet du Nord de Lille sont des automobilistes, et ils ne sont que 5% pour une boulangerie du centre-ville. Frédéric Héran souligne également le fait que le piéton est un client régulier et généralement fidèle qui consomme plus sur la durée que l'automobiliste. Certains commerçants luttent donc contre un phénomène qui leur est pourtant bénéfique. En effet, le piéton est celui qui consomme le plus devant le cycliste, l'utilisateur des transports en commun et l'automobiliste qui, lui, dépense deux fois moins : environ 40,39 euros par semaine pour un piéton contre 21,65 pour un automobiliste.



Copenhague, l'exemple d'une piétonnisation réussie

Dès 1962, sous l'égide du célèbre urbaniste Jan Gehl, la ville contre-attaquait en libérant sur 1,1 km l'artère commerçante, *Stroget*, des automobiles. Dix-huit places publiques qui faisaient office de parking ont retrouvé leur fonction pédestre et les vitesses ont été abaissées à 30 voire 15 km/h pour les voitures dans certaines rues. Ainsi, la ville est graduellement passée d'une cité automobile à un havre pour piétons et cyclistes (qui sont d'ailleurs eux aussi bannis dans certaines zones), où sur un même espace l'on retrouve terrasses, musiciens de rues et familles en promenade. La piétonnisation, vecteur d'attractivité, est aussi bénéfique pour l'économie, car la vente au détail aurait augmenté de 25 à 40%³⁴ depuis le réaménagement de cet axe.

³³ Héran, F (2003) *Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés*, Publication ADEME n°4841.

³⁴ Thongphanith, E. (2014) *Stroget à Copenhague, la rue piétonne qui fait rêver*, 25 août 2014.

II / Le volet sociétal : pleins phares sur le “vivre ensemble”

L'espace public urbain, miroir d'un idéal démocratique

Avant de continuer sur le lien entre piétonnisation et vivre ensemble, il est important de revenir sur la notion d'espace public qui est ici centrale. Expression-valise bien souvent porteuse d'amalgames, elle a tout d'abord été forgée par la philosophie politique des années 1960, puis fut appliquée plus largement à l'urbanisme durant la décennie suivante. Souvent perçu comme un idéal démocratique permettant la pleine expression des citoyens, cet espace est porteur d'un idéal d'égalité entre des couples souvent opposés tels que hommes/femmes, démunis/riches, jeunes/seniors. Il peut devenir une nouvelle interface de rencontres et dès lors être assimilé à une forme de remède contre les fractures sociales. Néanmoins, dans les faits, il est sujet à de nombreuses controverses car son ambivalence est explicite : l'espace public est à la fois lieu « *d'apprentissage de comportements en public qui promeuvent une accessibilité généralisée fondée sur l'égalité* » mais aussi « *espace d'expérience des violations de cette norme* »³⁵. D'ailleurs, George Simmel³⁶ ne décrivait-il pas Berlin comme une ville aliénante dans laquelle les relations interindividuelles sont impersonnelles, indifférentes et régulées par l'argent et le temps ? Isaac Joseph³⁷, quant à lui, n'a pas hésité à pointer du doigt le fait que « *l'urbanisation, loin d'être une forme d'émancipation généralisée, n'efface ni les privatismes, ni les enclaves* ». Face à ce triste constat, nous sommes en droit de nous demander en quoi la piétonnisation posséderait des propriétés bénéfiques et créatrices de lien social.

Mais aujourd'hui l'espace public urbain est discuté, repensé. Favorisée par des lois successives³⁸, la prise en compte et la valorisation de la société civile au sein des projets de politique urbaine en est une des causes. La perception de cet espace se transforme et mute au contact de ces sphères de débat permettant de mettre en exergue des thématiques jusqu'alors délaissées par l'arène politique. Ainsi, dans les confrontations qu'elle fait surgir et dans les voix qu'elle fait entendre, la piétonnisation permet de repenser pleinement l'espace public en révélant des problématiques sociales nouvelles.

³⁵ Tonnelat, S. (2016) « Espace public, urbanité et démocratie », *La Vie des idées*.

³⁶ Simmel, G (1999) *Sociologie. Études sur les formes de la socialisation*, Paris PUF, p. 137.

³⁷ Isaac J. (1992) *L'espace public comme lieu de l'action*, Annales de la recherche urbaine, n° 57-58, p. 210-217.

³⁸ Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, la création des CICA lors de la loi n° 82-1169 du 31 décembre 1982 relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale ou encore la création des Conseils Citoyens depuis la loi n° 2014-173 du 21 février 2014.

A / Le genre : en voiture, Simone !

« Il ne faut pas chercher bien loin pour constater que l'espace public n'a pas été conçu pour la femme ni par elle. Tout fonctionne globalement selon ce que le patriarcat attend des hommes et des femmes et des rôles qu'il souhaite leur distribuer.

Et nous qu'attendons-nous de la ville ? »

Julie Maroh³⁹

Selon la Ville de Paris, depuis l'ouverture des berges rive gauche en 2013, 4,1 millions de visiteurs⁴⁰ ont pu en profiter. Cette fréquentation accrue oblige à bien penser l'espace dès l'élaboration du projet de piétonnisation. Nous l'avons vu, ces aménagements souhaitent améliorer le cadre de vie des usagers et favoriser de nouvelles interfaces de rencontres. Toutefois, il convient de mieux cerner les multiples usages qui en sont faits et les différentes appropriations du lieu pour réellement permettre la réalisation de l'idéal d'égalité entre les citoyens. Le genre peut, à ce titre, être utilisé comme outil de compréhension du fonctionnement et des comportements au sein de l'espace public.



Gender mainstreaming, l'émergence du genre en urbanisme

Concept qui s'est développé en Europe à partir des années 1990, le mouvement *gender mainstreaming* valorise la prise en compte de la thématique du genre au sein des institutions et des politiques publiques⁴¹. Ce phénomène récent a été étudié par Sandra Huning⁴² qui explique que « *le genre et l'espace ne sont pas des entités naturelles mais un produit de la société* ». Elle identifie également une approche urbanistique genrée qui reposerait sur 3 axes : la planification urbaine axée sur une parité dans le processus de planification, une approche volontariste et collaborative de la population dans les projets et la prévention des pratiques urbanistiques discriminatoires.

Nous avons donc choisi d'étudier le cas de la piétonnisation à travers cette approche du genre. En effet, il s'avère que la piétonnisation, contrairement à sa volonté affichée de réduire les inégalités dans l'espace public peut aller à l'encontre d'une justice spatiale en créant de nouvelles discriminations ou bien en accentuant celles déjà

³⁹ Maroh, J (2015) *Gender & City*, Contre-jour, 64 pages.

⁴⁰ Ville de Paris, PDU Ile-de-France - Aménagements des berges de Seine - Rive gauche - Action 3.1 - Aménager la rue pour le piéton.

⁴¹ Pollack, M. D. et Hafner-Burton, E. 2000. « Mainstreaming gender in the European Union », *Journal of European Public Policy*, vol. 7, n° 3, p. 432-456.

⁴² Huning, traduit par Alice Delarbre, (2013) « Intégrer le genre à la planification urbaine », *Métropolitiques*.

préexistantes. Il convient de rappeler au préalable que la prise en compte du genre est encore minime dans les projets urbains. Becker et Neusel⁴³ mettent en avant le manque de considération des professionnels de l'aménagement urbain et des chercheurs universitaires, qui ne saisissent pas quelle peut être sa dimension critique à l'encontre du patriarcat.

Echappant à cette règle, la Communauté Urbaine de Bordeaux, forte de la valorisation réussie des quais et du centre-ville, a mandaté l'agence d'urbanisme de la métropole bordelaise et de l'Aquitaine (A'urba), le laboratoire ADES-CNRS et l'université Michel de Montaigne 3 pour réaliser une étude sur "les usages de la ville par le Genre"⁴⁴. Celle-ci était souhaitée dans le but de comprendre si « *la métropole bordelaise a apprivoisé ses vieux démons de l'insécurité, atteint la maturité dans l'évolution de sa sociabilité et offre maintenant une modernité des modes de vie où prime la citoyenneté et la mixité entre âges et sexes*⁴⁵ ». Les résultats de l'étude sont édifiants : derrière une certaine mixité partagée des espaces urbains se cachent une appropriation différenciée en fonction de l'heure du jour ou de la nuit et surtout une division spatiale genrée⁴⁶.

En effet, le fait de libérer un espace de la voiture peut engendrer certains effets pervers quand les usages ne sont pensés que dans le cadre diurne. Or l'espace public piéton pris en otage la nuit par des groupes ivres, belliqueux, dont les faits divers se font une joie de relayer, peut créer un sentiment d'insécurité chez certaines personnes telles que les femmes et les enfants. Le fait de devoir garer sa voiture en dehors du centre quand on vient de la périphérie et de traverser à une heure tardive certains espaces publics peuvent engendrer un sentiment de vulnérabilité. Cela va induire des stratégies d'évitement (utilisation du vélo, itinéraire modifié) de la part de cette catégorie d'usagers à l'image d'un "mur invisible"⁴⁷ qu'il faudrait éviter ou franchir via des stratagèmes. Selon Yves Raibaud⁴⁸, spécialiste de la géographie du Genre, les femmes se déplacent « *d'un point A à un point B, ni trop vite pour ne pas montrer qu'elles ont peur, ni pas assez pour ne pas montrer qu'elles cherchent leur chemin. Elles ne flânent pas ou peu dans l'espace public* ». Or cette peur, Marylène Lieber explique qu'elle est due à notre socialisation plus qu'à de réels faits : loin d'être commises dans des lieux déserts et de nuit, les agressions sexuelles ont en effet lieu de nuit comme de jour et le plus souvent au domicile de la

⁴³ Becker, R. et Neusel, A. (1997) « Architektur, räumliche Planung », in Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (dir.), *Berichte aus der Frauenforschung*, Hannover : Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, p. 193-267.

⁴⁴ A'urba/ADES/CNRS (juin 2011) *L'usage de la ville par le genre - Les femmes*.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ Bernard-Hohm, M-B & Raibaud Y, (2012) « Les espaces publics bordelais à l'épreuve du genre », *Métropolitiques*.

⁴⁷ Di Méo, Guy. 2011. *Les Murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris : Armand Colin.

⁴⁸ Raibaud Y, (2005), *Des lieux construits par le genre*, in revue Géographie et Culture n°54.

victime ou de l'agresseur⁴⁹. Néanmoins, il convient de prendre en considération ces vulnérabilités pour éviter que ces espaces publics ne deviennent à terme des "no women's land"⁵⁰. A cause d'une représentation mentale où la femme est exclue, elle finira par s'exclure d'elle-même, phénomène qui tend à se renforcer et se perpétuer dans le temps.

Comme évoqué précédemment, le projet de piétonnisation des quais a été l'un des plus grands succès de la ville de Bordeaux. Anciennement saturés de voitures et source d'insécurité, ils ont été libérés de cette problématique avec la mise en place du tramway et la reconnexion de Bordeaux à son fleuve. Dans le cadre de l'étude sur "les usages de la ville par le Genre" focalisée sur les zones piétonnes, il a été réalisé de nombreux ateliers de concertation avec la population. Des enquêtes sur les usages et les déplacements des femmes ont été menées ; d'autres ont eu pour terrain d'investigation les équipements sportifs. Des recommandations ont été émises notamment sur le fait d'éviter l'implantation d'équipements sportifs à dominante masculine tels que les terrains de football ou les skate-parks et de favoriser les terrains de volley. D'autres axes d'amélioration ont été évoqués : une meilleure offre de mobilité avec davantage de stations de vélo, des transports publics qui fonctionnent toute la nuit, des "taxis roses" réservés aux femmes à la sortie des boîtes de nuit, une surveillance discrète par une présence humaine dans les espaces publics ou encore un meilleur éclairage.



**Le label HqEg,
la ville à l'épreuve du genre**

La ville de Bordeaux souhaite mettre en place un Observatoire des inégalités du genre qui aurait une fonction de veille sur les politiques publiques liées à l'aménagement urbain. Il permettrait de valoriser grâce à un label de Haute Qualité d'égalité humaine (HqEg)⁵¹ les villes qui possèdent un bon coefficient de mixité des espaces publics, de jour comme de nuit, et un fort degré d'appropriation des affaires de la cité par les femmes. Il s'agirait en somme de promouvoir une forme de justice spatiale et la restauration d'une ambiance urbaine paisible grâce à la prise en compte du genre.

⁴⁹ Lieber M. (2008), Genre, Violences & Espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question, Presses de Sciences Po.

⁵⁰ Di Méo G. (2011) *Les Murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris : Armand Colin.

⁵¹ Bernard-Hohm, M-B & Raibaud Y, (2012) « Les espaces publics bordelais à l'épreuve du genre », *Métropolitiques*.

B / La ville comme théâtre urbain : quand on met la gomme sur le tourisme

Il serait impossible d'évoquer la piétonnisation sans s'attarder sur l'enjeu touristique transverse à tous les thèmes abordés précédemment. En effet, le tourisme a un poids considérable dans l'économie française avec 196,29 milliards d'euros de dépenses dans le secteur marchand⁵² et Paris en est la pierre angulaire, en tant que première destination touristique mondiale. Ainsi, les hôtels du Grand Paris ont enregistré 22,2 millions d'arrivées en 2015, malgré un contexte difficile marqué par les attentats de janvier et de novembre.⁵³ Le projet de piétonnisation se pare alors d'un argumentaire en apparence irréfutable sur la valorisation du patrimoine UNESCO.

« La suppression de la circulation automobile permettra un meilleur accès au site par les piétons. L'accès facilité aux abords directs du fleuve, dans des espaces appropriés pour la flânerie et l'observation, renforce l'attrait du patrimoine et de sa valeur. [...] Le projet a donc un impact positif sur le classement au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. »

Mairie de Paris⁵⁴

Ces éléments ont cependant été remis en cause par l'Autorité environnementale dans un avis du 10 mai 2016⁵⁵ qui pointe des incohérences au niveau du choix des aménagements et du périmètre d'étude jugé ici volontairement trop étendu.

Mais, surtout, à travers l'argument porté par la Ville de Paris, il convient d'aborder le fait que le "touriste" se pare des habits de spectateur voire d'acteur au sein d'un théâtre urbain fantasmé. Afin de préserver ce secteur-clé, les villes mettent en œuvre un ensemble de politiques publiques dont la piétonnisation devient un instrument et un moyen de valoriser les lieux stratégiques (historiques, économiques, symboliques). A terme, la piétonnisation peut s'avérer être un outil qui pourrait générer l'un des risques décrits par Cynthia Ghorra-Gobin⁵⁶.

Il s'agit de la patrimonialisation, c'est-à-dire la transformation d'un espace en vitrine métropolitaine à travers laquelle le citoyen devient touriste malgré lui. Il est ainsi à la fois inclus dans cet espace en tant que résident et exclu car le lieu est agencé pour le touriste. L'authenticité du site n'est alors qu'une illusion créée pour divertir le visiteur.

⁵² GGE (2015) *Mémento du tourisme*, p.30.

⁵³ Office du Tourisme de la ville de Paris, *Le Tourisme à Paris - Chiffres clés 2015* (édition 2016), 29 novembre 2016.

⁵⁴ Propos de la Mairie de Paris rapportés dans le rapport de la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile de France (2016), *Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des berges de la Seine rive droite à Paris dans les 1er et 4ème arrondissements*.

⁵⁵ *Idem*.

⁵⁶ Ghorra-Gobin, C. (2010) *Métropoles, les vitrines de l'économie globalisée*, dans *Atlas des mondialisations*.

Divertir au sens latin du terme qui signifie “se détourner de” car, ici, les politiques de la ville donnent à voir ce que le voyageur souhaite voir, un voyageur placé sur le devant de la scène, reléguant en coulisse le citoyen⁵⁷. Pour reprendre la thèse de Philippe Muray, l’homme moderne recherche à travers la “disneylandisation” de son quotidien⁵⁸ un réenchantement permanent.

Le touriste remplacerait alors l’habitant, ce qui remet en cause l’authenticité du produit vendu ; « produit » car finalement l’image de la ville est elle aussi source de profits. L’espace public prend alors la forme d’un service privé qui ne tend pas vers l’intérêt général (ce qui est la fonction même du service public) mais qui est générateur de rendements.

⁵⁷ Ghorra-Gobin, C. (2010) *Métropoles, les vitrines de l’économie globalisée*, dans Atlas des mondialisations.

⁵⁸ Roland, N. (2014), *Du Spectacle au Festivisme : petite histoire de la diversion contemporaine*.

III / Piétonniser en sortant des sentiers battus

La piétonnisation telle qu'elle est pensée aujourd'hui renvoie à une vision relativement dualiste de la ville où piéton et automobile sont en perpétuelle confrontation. Cette conception réductrice tente d'être palliée à travers des projets de plus en plus ambitieux mais qui omettent encore aujourd'hui certains éléments pourtant indispensables.

A / La ville asseyable : rien ne sert de ralentir, il faut s'arrêter à point

Ce que prône la piétonnisation n'est autre qu'une ode à la lenteur, à la contemplation et finalement un retour à une ville à vitesse humaine. Néanmoins, l'assise, l'un des premiers lieux de partage et de rencontres, tient une place peu significative au sein des projets de piétonnisation, elle en est parfois même exclue.

« Le banc disparaît là où il y a de la démagogie de la part des élus et de l'incapacité politique à gérer les conflits.⁵⁹ »

Jean-Paul Blais⁶⁰

Le retour à une ville "asseyable" et non plus seulement "marchable", expressions forgées par le blog de réflexion sur la ville durable *Demain la ville*, permettrait d'ancrer le piéton dans sa ville et d'en faire un véritable usager. En effet, les zones piétonnes doivent être appréhendées comme des haltes potentielles et non plus comme de simples lieux de passages. Une ville sans pause et sans interruption ne serait alors qu'anxiogène.

D'autant plus que, Sonia Lavadinho, sociologue spécialiste de la marche et anthropologue urbaine, met en exergue l'importance du banc en termes de santé publique⁶¹. Paradoxalement, l'assise lutte contre la sédentarité car sortir en ville en sachant que les pauses seront possibles incite à investir l'espace public. En effet, la pause est nécessaire car elle fractionne l'effort. Or, dans une société vieillissante où près de 30% de la population aura plus de 65 ans en Europe en 2080⁶², il est primordial de penser le banc en ce sens. Pourtant, son absence est notable dans la conception récente de certains espaces comme au niveau du quai des Belges sur le Vieux-Port à Marseille,

⁵⁹ Cazenave, C. (2015) *Rien de tel qu'un banc pour faire marcher les villes*, TerraEco, [en ligne] 8 janvier 2015.

⁶⁰ Sociologue et urbaniste, enseignant à l'École des ingénieurs de la ville de Paris.

⁶¹ Cazenave, C. (2015) *Rien de tel qu'un banc pour faire marcher les villes*, TerraEco, [en ligne] 8 janvier 2015.

⁶² Eurostat, office statistique de l'Union européenne (juin 2015) *Structure et vieillissement de la population*.

projet qui a pourtant mis en avant une politique axée sur les voies douces et la piétonnisation.

« Le banc crée plus de ville, plus de vie. Si le banc ne remplit pas cette fonction, c'est seulement que ce n'était pas le bon banc, ou qu'il n'était pas au bon endroit. »

Sonia Lavadinho⁶³

Pourquoi exclure le banc, pourtant l'un des plus grands partenaires du piéton ? Plusieurs explications peuvent justifier cette régression. Premièrement, la nécessité de matériaux résistants face aux exigences de l'extérieur comme les intempéries rend le banc souvent peu accueillant, rigide et froid. Deuxièmement, la croissance des "antisites" ou "dispositifs anti-SDF". La peur de l'investissement de ces espaces comme lits de fortune ne favorise pas l'expansion de l'assise en ville. La ville d'Angoulême a par exemple grillagé neuf bancs publics pour empêcher les SDF de s'installer en 2014. Perpignan, suite à des plaintes de riverains, les a quant à elle tout bonnement supprimés en 2015. De plus, le piéton ne doit pas rester sur place, il doit se mouvoir pour éviter les rassemblements, susceptible d'engendrer des troubles à l'ordre public ; sans oublier qu'un piéton qui s'arrête est un piéton qui ne consomme pas. Enfin, l'argument du coût d'entretien qui est parfois évoqué par les autorités publiques pour expliquer la faible présence d'assises est discutable. Avec un budget de 430 000 euros pour 26 000 bancs, la ville de Paris dépense en moyenne 16,50 euros d'entretien par an et par banc⁶⁴. Cette somme relativement faible s'explique en grande partie par le recyclage des lattes en bois qui peuvent être réutilisées sur un autre banc. Mais cela est aussi dû à une implantation judicieuse des assises au sein de l'espace public, car un banc utilisé par des populations diverses durent plus longtemps que celui exploité par un même public⁶⁵.

« Jadis, le banc était au service des dimanches au parc avec les mioches. Aujourd'hui, comment s'en passer quotidiennement sur les places, voies sur berges et artères volées à la circulation automobile ? »

Cécile Cazenave⁶⁶

De récents projets tentent toutefois de redonner sa place à l'assise urbaine en revisitant sa structure et son apparence traditionnelles. L'exemple du "cocon" à Grenoble⁶⁷ semble assez éloquent. Réalisé par 18 étudiants de Master I et II en

⁶³ Demain la ville (2016), *La ville asseyable, une utopie à (re)construire*.

⁶⁴ Cazenave, C. (2015) *Rien de tel qu'un banc pour faire marcher les villes*, TerraEco, [en ligne] 8 janvier 2015.

⁶⁵ Idem.

⁶⁶ Idem.

⁶⁷ Annexe 4 : Le "cocon", réalisation architecturale (Rue Lafayette - Grenoble).

formation "Design et innovation pour l'architecture" à l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, ce banc en bois circulaire construit autour d'un micocoulier mêle usage pratique et design. Dans le cadre de l'éducation à l'environnement et au développement durable, ce cocon est un outil pour l'enfant car il permet de jouer avec sa structure et peut faire office de lien doux avec l'arbre et, plus généralement, l'écosystème local dans le cadre de la sensibilisation à la nature. Autre projet innovant permettant de renouer contact avec la nature, les "Vergers Urbains"⁶⁸ permettent à la fois la mise à disposition de bancs et de bacs destinés à la plantation : ces "banc-bacs"⁶⁹ réintroduisent donc à la fois une assise pour l'homme et une zone dédiée à la biodiversité.

B / Renaturer la ville : quand la nature reprend ses droits

« Aimer la nature et vivre en ville, c'est se réconcilier avec elle, lui laisser plus de place dans un espace urbain non plus régi par les routes et l'automobile, mais par l'eau, les arbres, les champs, les forêts, afin qu'ils en redeviennent des éléments restructurants. »

Geoffrey Galand⁷⁰

La nature est une éternelle exclue de l'espace urbain. Elle y est peu, et souvent mal, accueillie et intégrée. On oppose d'ailleurs souvent ville et campagne mais des auteurs tels que Philippe Descola ou Bruno Latour font aujourd'hui l'éloge du dialogue entre nature et culture. Selon une étude japonaise réalisée en 2009⁷¹ sur le taux de cortisol, aussi appelée "hormone du stress", il a été démontré que la marche en espace vert est bénéfique. Ainsi, 24 espaces verts différents ont été évalués avec un panel de 280 participants. Après s'y être promenés, la présence de cortisol dans la salive des participants avait diminué de 13,4 % et le rythme cardiaque était plus bas : le végétal en ville est donc avant tout un bienfait. Véritable défi du XXI^e siècle, il est effectivement nécessaire de replacer la nature au cœur des projets urbains. De fait, la nature en ville offre de multiples avantages comme une séquestration carbone plus efficace, une réduction des îlots de chaleur ou une résilience plus forte face aux inondations. Il est important de considérer à ce titre la piétonnisation comme participant d'un processus de renaturation. Or l'usage du béton et des pavés reste pourtant prédominant dans ces aménagements là où l'usager urbain cherche aujourd'hui un retour au vert et à la respiration.

⁶⁸ Vergers Urbains, Ville comestible.

⁶⁹ Annexe 5 : Exemple de banc-bacs.

⁷⁰ Galand, G (2005) La ville renaturée, Editions de la Martinière / WWF, 224pp.

⁷¹ Vida, S. (2011) *Les espaces verts urbains et la santé*, Institut national de santé publique du Québec.

« 1500 m² environ au total [pourront être gazonnés] auxquels s'ajouteront 25 arbres fruitiers palissés sur une surface totale fermée à la circulation de 4,5 ha (soit 45 000 m²) ». Bref, 3% de la surface impactée pourront être transformés en espaces verts !⁷² »

Serge Federbusch⁷³

Dans les projets de piétonnisation, la biodiversité a encore peu de place et piétonniser pour bétonner n'a pas vraiment de sens : les sols sont déjà imperméabilisés à 90%⁷⁴. L'utilisation de matériaux pérennes et durables doit donc devenir une priorité. Mais avec seulement 3% de la surface totale dédiée aux espaces verts, le projet rive droite de la ville de Paris ne va pas du tout en ce sens et reste dans une dimension symbolique. L'exemple de la rénovation par l'urbaniste barcelonais Joan Busquets de l'avenue Alsace-Lorraine à Toulouse est lui aussi sans équivoque. Le choix des matériaux, comme le granit noir de Chine⁷⁵ utilisé comme revêtement au sol, est discutable. En effet, ils favorisent à la fois les phénomènes d'îlots de chaleur urbain ou de ruissellement pluvial, des enjeux qui ont en apparence peu de rapport avec la piétonnisation mais qui finalement sont accentués par ce choix de requalification urbaine.

Ce qu'on oublie également souvent c'est à quel point nos villes sont artificialisées et que le piéton ne marche plus sur de la terre mais sur des sols créés de toutes pièces. Le retour de la boue en ville est certes difficile à accepter mais laisser la nature filtrer, laisser au piéton la possibilité d'apercevoir la nature sous les pavés, est un premier pas. C'est ce qu'essaie de mettre en place la ville de Caen avec l'opération "au pied du mur"⁷⁶. L'objectif est de ne plus utiliser d'herbicides et de laisser les mauvaises herbes coloniser les fentes, ce qui est en adéquation avec la démarche PhytoZéro rendue obligatoire à partir du 1er janvier 2017⁷⁷.

De plus, le piéton investit des lieux sans qu'ils soient nécessairement étiquetés "faits pour le piéton" lors de l'élaboration du projet urbanistique. C'est le cas de Séoul⁷⁸ en 2003 qui a réintégré son cours d'eau, le Cheonggyecheon jusqu'ici enfoui sous les infrastructures publiques, au cœur de la ville. 6 km de rivière ont été redécouverts par les habitants et cela a eu des effets bénéfiques similaires à ceux que cherchent à atteindre les partisans de la piétonnisation : - 3,6°C de différence de température entre

⁷² Federbusch, S. (2016) Piétonnisation des quais à Paris : voie expresse pour le mensonge, Le Figaro, 25 août 2016 [en ligne].

⁷³ Président du Parti des Libertés, essayiste et fondateur du site Delanopolis.

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ La rédaction (2011), Un bout de trottoir terminé rue Alsace-Lorraine, *La Dépêche*, 12 juillet 2011.

⁷⁶ Loyer, C. (2016), *Projet de renaturation urbaine à Caen*, CREPAN (Comité Régional d'Étude pour la Protection et l'Aménagement de la Nature en Normandie), 7 juin 2016.

⁷⁷ Loi Labbé n°2014-110 du 6 février 2014.

⁷⁸ Galand, G (2005) *La ville renaturée*, Editions de la Martinière / WWF, 224pp.

les espaces proches du cœur d'eau et le reste de la ville, une diminution de 15,3% de la concentration de particules en suspension et une baisse de la nuisance sonore de plus de 10dB. D'autres retombées positives ont également été relevées dont une prolifération de la biodiversité avec un nombre d'espèces qui est passé de 98 à 788 en 6 ans.

Réensauvagement, un extrême de la renaturation

Une grande part de la biodiversité, dont 20% des espèces d'oiseaux⁷⁹, vivent en ville avec des contraintes spécifiques telles que la dispersion de la nourriture ou une température plus élevée. Ceci entraîne inévitablement la raréfaction de certaines espèces mais aussi la prolifération d'autres plus adaptées à ces environnements. La notion de réensauvagement désigne la réimplantation de faune et de flore dans une région donnée. Appliquée à l'échelle de la ville, le réensauvagement urbain signifie surtout que la place de la biodiversité doit être valorisée en intégrant de nouvelles espèces.

Ici l'enjeu est de préserver et de promouvoir les trames vertes et bleues afin de restructurer cette continuité écologique autant pour l'homme que pour la biodiversité. Il faut donc penser les modes de circulation douce aussi en fonction des écosystèmes locaux.



Hambourg, cité verte et première ville européenne sans voiture

Avec près de 40% de sa superficie constituée d'espaces verts⁸⁰ et l'intention d'en créer de nouveau, Hambourg a la volonté de les connecter grâce à des voies piétonnes et cyclables végétalisées. D'ici 20 ans, ce projet donnera la possibilité à ses 1,8 million d'habitants de circuler sans voiture à travers toute la ville du centre jusqu'à la périphérie. Ainsi à la manière des trames vertes et bleues en France, ces corridors écologiques serviront à la fois la biodiversité et les habitants.

⁷⁹ Galand, G (2005) La ville renaturée, Editions de la Martinière / WWF, 224pp.

⁸⁰ Reporterre (2014) *Hambourg veut devenir la première grande ville sans voiture.*

CONCLUSION

Il semble désormais évident que la piétonnisation cherche à exclure en premier lieu l'automobile à travers un discours bien-pensant focalisé sur la santé publique et la protection de l'environnement. Elle est également un moyen de réaliser l'idéal démocratique d'égalité entre les citoyens. Souhaitant créer un espace unifié et apaisé, celle-ci leur permettrait d'investir l'espace public sans discrimination aucune. Mais, de fait, elle exclut volontairement ou involontairement des catégories de populations humaines, voire non humaines. Humaines d'abord, car l'espace public n'est pas neutre mais occupé de différentes manières par les catégories d'usagers, hommes et femmes par exemple, ou encore résidents permanents et touristes, ces derniers étant davantage guidés par des impératifs économiques. Non humaines ensuite, car la bétonisation massive, qui imperméabilise les sols, influence irrémédiablement l'écosystème urbain. Néanmoins, les décideurs possèdent les clés nécessaires afin d'améliorer ces projets d'aménagement à travers l'exemple de piétonnalisations réussies dans le monde. Ces derniers leur permettent d'appréhender des thématiques nouvelles telles que la renaturation de la ville ou encore la revalorisation de l'assise urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

Articles de revue disponibles sur internet

Béja A, (2012) « L'espace public, le bien commun par excellence », *Esprit*, 11/2012 (Novembre), p. 71-72.

Bernard-Hohm, M-B & Raibaud Y, (2012) « Les espaces publics bordelais à l'épreuve du genre », *Métropolitiques*. Disponible sur :

<<http://www.metropolitiques.eu/Les-espacespublics-bordelais-a-l.html>>

Ghorra-Gobin, C. (2010) *Métropoles, les vitrines de l'économie globalisée*, dans Atlas des mondialisations.

Huning, traduit par Alice Delarbre, (2013) « Intégrer le genre à la planification urbaine », *Métropolitiques*. Disponible sur : <<http://www.metropolitiques.eu/Integrer-le-genre-a-la.html>>

Isaac J. (1992) *L'espace public comme lieu de l'action*, Annales de la recherche urbaine, n° 57-58, p. 210-217.

Marchand, B (2001) *La haine de la ville : « Paris et le désert français » de Jean-François Gravier*. In: *L'information géographique*, volume 65, n°3, pp. 234-253.

Pollack, M. D. et Hafner-Burton, E. 2000. « Mainstreaming gender in the European Union », *Journal of European Public Policy*, vol. 7, n° 3, p. 432-456.

Raibaud Y, (2005), *Des lieux construits par le genre*, in revue Géographie et Culture n°54.

Simmel, G (1999) *Sociologie. Études sur les formes de la socialisation*, Paris PUF, p. 137.

Tonnelat, S. (2016) « Espace public, urbanité et démocratie », *La Vie des idées*. Disponible sur : <<http://www.laviedesidees.fr/Espace-public-urbanite-et-democratie.html>>

Sites internet

Avem (Association pour l'Avenir du Véhicule Electro-Mobile). Disponible sur : <<http://www.avem.fr/index.php?page=pollution>>

Demain la ville (2016), *La ville asseyable, une utopie à (re)construire*. Disponible sur : <<http://www.demainlaville.com/la-ville-asseyable-une-utopie-a-reconstruire/>>

Eurostat, office statistique de l'Union européenne (juin 2015) *Structure et vieillissement de la population*. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Population_structure_and_ageing/fr>

Loyer, C. (2016), *Projet de renaturation urbaine à Caen*, CREPAN (Comité Régional d'Étude pour la Protection et l'Aménagement de la Nature en Normandie), 7 juin 2016. Disponible sur : <http://www.crepan.org/projet-de-renaturation-urbaine-a-caen/>

Office du tourisme et des Congrès de Paris, *Visites pédestres*.
Disponible sur : <http://www.parisinfo.com/ou-sortir-a-paris/excursions-et-plein-air/visites-pedestres>

Office du Tourisme de la ville de Paris (2016), *Le Tourisme à Paris - Chiffres clés 2015* (édition 2016).
Disponible sur : <http://presse.parisinfo.com/etudes-et-chiffres/chiffres-cles/le-tourisme-a-paris-chiffres-cles-2015-edition-2016>

Projet "100 resilient cities".
Disponible sur : <http://www.100resilientcities.org/cities/entry/paris#/-/>

Reporterre (2014) *Hambourg veut devenir la première grande ville sans voiture*. Disponible sur : <https://reporterre.net/Hambourg-veut-devenir-la-premiere>

Roland, N. (2014), *Du Spectacle au Festivisme : petite histoire de la diversion contemporaine*.
Disponible sur : <https://comptoir.org/2014/12/01/du-spectacle-au-festivisme-petite-histoire-de-la-diversion-contemporaine/>

Terraeco (2015) *Commerçants de centre-ville, les piétons sont vos amis* [en ligne].
Disponible sur : <http://www.terraeco.net/commerces-voiture-centre-ville,58728.html>

Vergers Urbains, Ville comestible
Disponible sur : <https://villecomestible.org/>

Articles de presse en ligne

AFP (2016) Le Conseil de Paris approuve la piétonnisation des berges de Seine Rive droite, *LCP Assemblée Nationale*, 26 septembre 2016. Disponible sur : <http://www.lcp.fr/afp/le-conseil-de-paris-approuve-la-pietonnisation-des-berges-de-seine-rive-droite>

Cazenave, C. (2015) Rien de tel qu'un banc pour faire marcher les villes, *TerraEco*, [en ligne] 8 janvier 2015. Disponible sur : <http://www.terraeco.net/Rien-de-tel-qu-un-banc-pour-faire,58085.html>

CCI Paris Ile-de-France (2015) *Projet des berges de Seine rive droite : un collectif s'est créé*, 27 juillet 2015. Disponible sur : <http://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/web/cci75/projet-des-berges-de-seine-rive-droite>

Federbusch, S. (2016) Piétonnisation des quais à Paris : voie expresse pour le mensonge, *Le Figaro*, 25 août 2016 [en ligne]. Disponible sur :

<http://www.lefigaro.fr/vox/societe/2016/08/25/31003-20160825ARTFIG00106-pietonisation-des-quais-a-paris-voie-express-pour-le-mensonge.php>

Jérôme, B. (2016) 55% des parisiens favorables à la piétonnisation de la rive droite de la Seine, *Le Monde*, [en ligne] 23 septembre 2015. Disponible sur :

http://www.lemonde.fr/politique/article/2016/09/23/55-des-parisiens-favorables-a-la-pietonisation-de-la-rive-droite-de-la-seine_5002341_823448.html

La rédaction (2014) Bernardo Trujillo, « le prophète de la distribution », *LSA Commerce & Consommation*, 13 février 2014. Disponible sur :

<http://www.lsa-conso.fr/bernardo-trujillo-le-prophete-de-la-distribution,162370>

La rédaction (2011), Un bout de trottoir terminé rue Alsace-Lorraine, *La Dépêche*, 12 juillet 2011.

Disponible sur : <http://www.ladepeche.fr/article/2011/07/12/1126175-un-bout-de-trottoir-terme-rue-alsace-lorraine.html>

Lelievre, A. (2016) Piétonnisation des berges de Paris : Valérie Pécresse saisit la justice, *Les Echos*, [en ligne] 25 novembre 2016. Disponible sur : <http://www.lesechos.fr/politique-societe/regions/0211531585769-pietonisation-des-berges-de-paris-valerie-pecresse-saisit-la-justice-2045730.php>

Lettre ouverte de 168 maires d'Île-de-France à la maire de Paris, plaidant pour la réouverture des voies sur berges rive droite, 30 novembre 2016. Disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2016/11/29/01016-20161129ARTFIG00346-voies-sur-berges-168-maires-en-colere-ecrivent-a-anne-hidalgo.php>

Négroni, A. (2016) Piétonnisation des berges de Paris : le recours d'associations rejeté, *Le Figaro*, [en ligne] 15 novembre 2016. Disponible sur : <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2016/11/15/97001-20161115FILWWW00173-pietonisation-des-berges-de-seine-le-recours-d-associations-rejete.php>

Pouliquen, F. (2016) Piétonnisation de la rive droite : l'enquête publique est contre, Hidalgo s'empporte, *20minutes*, [en ligne] 22 août 2016. Disponible sur :

<http://www.20minutes.fr/paris/1911383-20160822-pietonisation-rive-droite-enquete-publique-contre-anne-hidalgo-emporte>

Thongphanith, E. (2014) *Stroget à Copenhague, la rue piétonne qui fait rêver*, 25 août 2014.

Disponible sur : <https://poursaintecatherine.wordpress.com/2014/08/25/stroget-a-copenhague-la-rue-pietonne-qui-fait-rever/>

Van Eeckhout, L. (2014) La France ne lutte pas assez contre les nuisances sonores, 27 février 2014, *Le Monde*, [en ligne]. Disponible sur :

http://www.lemonde.fr/planete/article/2014/02/27/la-france-en-retard-dans-la-lutte-contre-les-nuisances-sonores_4373976_3244.html#OACGR1stuZrSBap8.99

Rapports, avis et notes de synthèse

A'urba/ADES/CNRS (juin 2011) *L'usage de la ville par le genre - Les femmes*.

Becker, R. et Neusel, A. (1997) « Architektur, räumliche Planung », in Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (dir.), *Berichte aus der Frauenforschung*, Hannover : Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, p. 193-267.

Bruitparif (2016) *Note de synthèse sur le coût social du bruit en Île-de-France*. Disponible sur : <https://api-site.paris.fr/images/85159>

Commission d'enquête publique (2016) *Projet d'aménagement des berges de Seine rive droite à Paris*. Disponible sur : <https://api-site.paris.fr/images/84463>

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, (2001) *Les déplacements des Franciliens en 1997-1998*, Enquête Globale de Transport (EGT). Disponible sur : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/transport_58_deplacements_cle27119b.pdf

GCE (2015) *Mémento du tourisme*, p.30. Disponible sur : http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/etudes-et-statistiques/stats-tourisme/memento/2015/2015-12-Memento-tourisme.pdf

Héran, F (2003) *Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés*, Publication ADEME n°4841.

Plan de déplacements urbains en Île-de-France (PDUIF), *Bonnes pratiques en Île-de-France, Défi 3 Action 3.1 « Aménager la rue pour le piéton »*. Disponible sur : http://www.pduif.fr/IMG/pdf/75-amenagement_berges_seine_rive_gauche-vdp_vf.pdf

Propos de la Mairie de Paris rapportés dans le rapport de la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île de France (2016), *Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement des berges de la Seine rive droite à Paris dans les 1er et 4ème arrondissements*. Disponible sur : http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AVIS_AE_-_Projet_d_aménagement_des_berges_de_Seine_rive_droite_-_1er_et_4eme_arrdt_de_Paris_-_10_Mai_2016.pdf

Santé publique France (2016) *Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives*. Disponible sur : <http://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Presses/Tous-les-communiqués/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives>

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (2016) *Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris*. Disponible sur : https://www.iau-idf.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Amenagement/voiesberges/Rapport_IAU_Comite_Berges_-_10_octobre_2016.pdf

Vida, S. (2011) *Les espaces verts urbains et la santé* (Institut national de santé publique du Québec). Disponible sur : https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274_EspacesVertsUrbainsSante.pdf

Ville de Paris, *PDU Ile-de-France - Aménagements des berges de Seine - Rive gauche - Action 3.1 - Aménager la rue pour le piéton*. Disponible sur : http://www.pduif.fr/IMG/pdf/75-amenagement_berges_seine_rive_gauche-vdp_vf.pdf

Ouvrages

Di Méo, Guy. 2011. *Les Murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris : Armand Colin.

Galand, G (2005) *La ville renaturée*, Editions de la Martinière / WWF, 224 pages.

Guilluy, C (2010) *Fractures françaises*. François Bourin Éditeur, 195 pages.

Lieber M. (2008), *Genre, Violences & Espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Presses de Sciences Po.

Maroh, J (2015) *Gender & City*, Contre-jour, 64 pages.

Terrin, J-J (dir.), (2011) *Le Piéton dans la ville. L'espace public partagé*, Marseille : Parenthèses Editions.

Textes législatifs

Loi n° 82-1169 du 31 décembre 1982 relative à l'organisation administrative de Paris, Marseille, Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale.

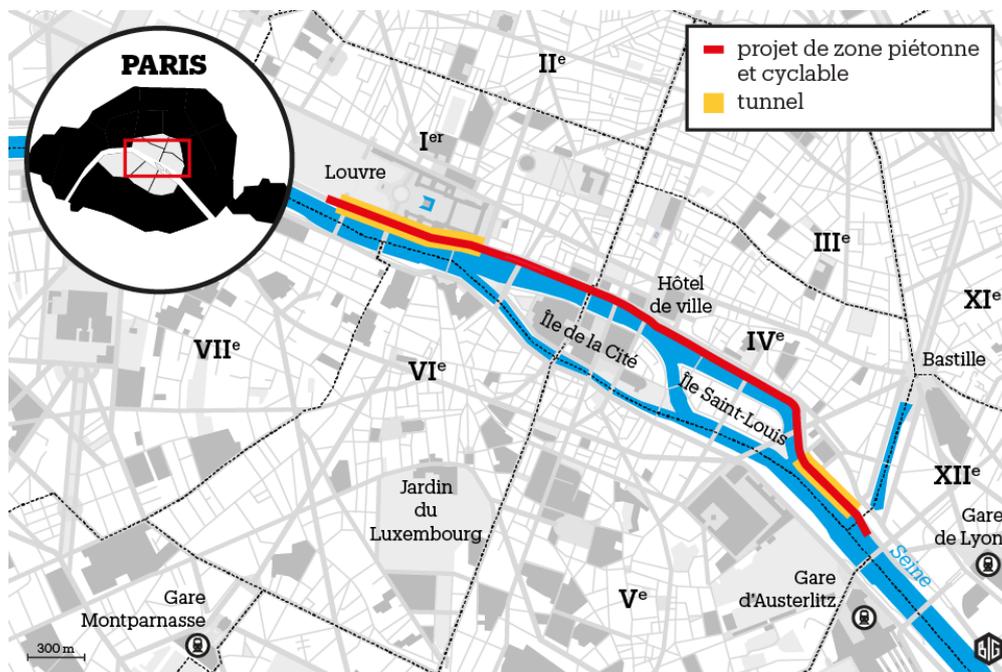
Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

Loi Labbé n°2014-110 du 6 février 2014

Loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.

ANNEXES

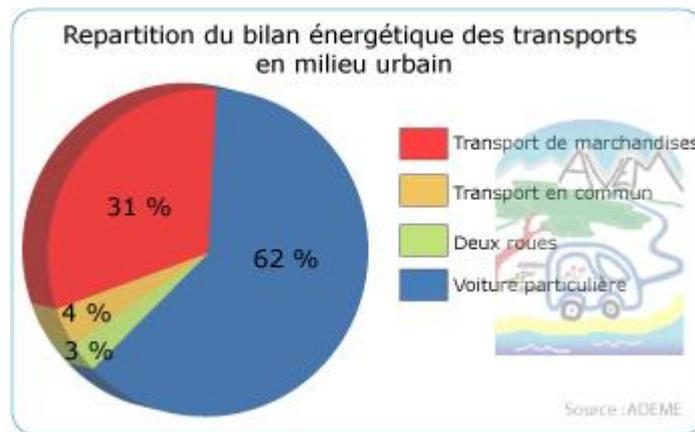
Annexe 1 : Plan du projet de piétonnisation des berges rive droite de la Seine



Annexe 2 : Evolution du temps de trajet entre 2014 et 2016 sur les quais de la Concorde à l'hôtel de Ville (2,6km)



Annexe 3 : Répartition du bilan énergétique des transports en milieu, ADEME



Annexe 4 : Le "cocon", réalisation architecturale (Rue Lafayette - Grenoble) (Crédit photo : Gre-mag)



Annexe 5 : Exemple de banc-bacs (source : Vergers Urbains)

