



RUE <sup>DE</sup>  
L'AVENIR

INFORMER | ÉCHANGER | INSPIRER

# LE BULLETIN

## DIAGNOSTIC ET AMÉNAGEMENTS PIÉTONS

JOURNÉE MOBILITÉ PIÉTONNE SUISSE

**P**our mettre à disposition un réseau piéton continu et attractif, il est nécessaire, après la phase de planification du réseau, de procéder à l'analyse des aménagements et de planifier des mesures pour les traversées, les trottoirs et les places. Le Bulletin 3/19 rend compte de cette thématique en s'appuyant sur

ces exemples concrets, à l'occasion de la parution d'un nouveau manuel de l'OFROU.

La bordure de trottoir incarne bien le niveau de détail dans lequel il faut descendre quand on analyse les aménagements piétons. Débattre des dimensions des infrastructures au centimètre près peut paraître exagéré, or c'est là que se joue, entre autres, la qualité des aménagements. Une bordure remplira-t-elle son rôle pour tous les usagers qui attendent d'elle un gain de confort et de sécurité? La variante verticale de 3 cm de haut semble satisfaire à la fois les personnes avec un déambulateur

ou en fauteuil roulant, les malvoyants et les cyclistes. Une bonne nouvelle quand on est quotidiennement confronté à des choix d'aménagement qui divisent les usagers.

Le sujet au centre de la journée d'étude 2019 de Mobilité piétonne Suisse a d'ailleurs fait mouche, puisque la manifestation affichait complet. Suite logique du manuel de planification des réseaux piétons, le nouveau manuel «Diagnostic et aménagements piétons» de l'Office fédéral des routes (OFROU), paru ce printemps, guide les professionnels du diagnostic à la planification des mesures en faveur des piétons. ●

# LES MESURES QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Jenny Leuba

Beaucoup de communes ont aujourd'hui conscience de l'importance des déplacements à pied. Elles sont cependant encore nombreuses à aborder la question au gré des opportunités, plutôt que de façon systématique. Un manuel décrit les étapes à suivre entre la planification du réseau et la réalisation de travaux.

Le diagnostic constitue un maillon essentiel de la planification du réseau piéton. Il permet de sélectionner les mesures à réaliser en priorité sur les trottoirs, les chemins, les places et les traversées et de coordonner les travaux avec d'autres projets en cours. Il vaut la peine de combiner plusieurs méthodes (diagnostic de l'infrastructure, comptages de flux et statistiques liées au séjour, observations, entretiens) pour décrire et comprendre une situation.

## Effectuer un diagnostic systématique

Soigneusement documentée, la méthodologie peut être répétée pour mesurer l'évolution d'un espace. Un précieux argument pour justifier des politiques en faveur de la marche.

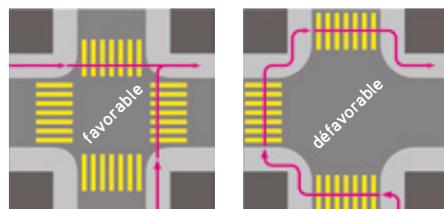
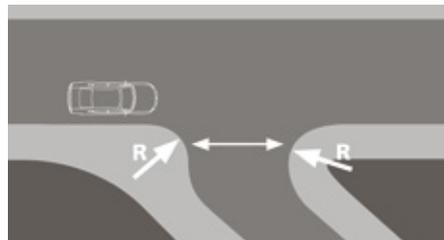
La publication de l'OFROU et Mobilité piétonne Suisse dresse un tour d'horizon des méthodes et des mesures. Pensée pour les praticiens, elle invite à viser au-delà des éléments indiqués dans les normes, pour offrir des espaces publics de qualité.



Manuel et documentation de la journée: [mobilitepietonne.ch/journee](http://mobilitepietonne.ch/journee)

## Dans le détail des aménagements

L'analyse de l'infrastructure se fait par des relevés et des observations de terrain. Lors de la planification des mesures, le dimensionnement constitue un levier essentiel pour rendre la marche confortable. Voici une sélection de recommandations dont l'impact bénéfique pour les piétons et la qualité des rues sont sans équivoque:



## RUE DE L'AVENIR

Association indépendante créée en 1981, active en Suisse romande. Plate-forme d'information et d'échanges, elle s'adresse particulièrement aux communes, aux bureaux d'études, aux services cantonaux, aux associations spécialisées et aux groupes d'habitants.

## MEMBRES DU COMITÉ

Yves Delacrétaz, Président; Alain Rouiller, Vice-Président; Sandra Bonilla De Cazorla; Lucile Develey; Etienne Doyen; Françoise Lanci-Montant; Jenny Leuba; Julien Lovey; Mathieu Pochon; Valérie Sauter; Dominique von der Mühl; Martin Walther.

## ORGANISMES MEMBRES

ATE Association transport et environnement  
Mobilité piétonne Suisse  
PRO VELO Suisse

## PRODUCTION

Graphisme: Bontron&Co, Genève  
Impression: Pressor, Delémont  
Imprimé sur papier certifié FSC  
Parution: trimestrielle  
Responsables du no: J. Leuba et L. Develey

## SECRÉTARIAT & ABONNEMENT

Martina Lézat, avenue Soret 23,  
1203 Genève, 079 837 43 32,  
[secretariat@rue-avenir.ch](mailto:secretariat@rue-avenir.ch)  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)  
IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

## COUVERTURE

Bordure à 3 cm à Mittelstrasse, Berne.  
(photo: E. Urtuzuástegui)

## QUELLE LARGEUR AU RÉTRÉCISSEMENT LATÉRAL ?

Pour une traversée sans passage piéton, facilitée par un rétrécissement, une largeur de chaussée de 3,5 m suffit pour qu'une voiture et un vélo se croisent. Des potelets garantissent le ralentissement des véhicules.

## RÉDUIRE LES DISTANCES DE TRAVERSÉE

Le rayon de courbure permet de faire ralentir les automobilistes, de diminuer la distance de traversée des piétons, et parfois même de créer de petits espaces publics, tout en veillant à maintenir l'espace nécessaire pour la giration des poids lourds.

## SOUHAITABLE, LE MARQUAGE DU STATIONNEMENT SUR LES TROTTOIRS ?

Si les places sont souvent inoccupées, cela dégage plus de surface pour les piétons. Par contre, la transition entre le trottoir et la chaussée n'est pas détectable tactilement pour les malvoyants.

## QUID DES TRAVERSÉES EN RETRAIT ?

Dans les carrefours gérés en priorité de droite sur les routes de trafic moyen ou faible, il est possible de minimiser les détours en plaçant le passage piéton sur la ligne de désir plutôt que 5 m en retrait par rapport au bord de la chaussée.

Diagnostic du réseau piéton

# UNE VASTE PALETTE DE MÉTHODES

Jenny Leuba

Le diagnostic peut s'effectuer à l'échelle de la commune, d'un quartier ou encore par thématique. Quantitatif ou qualitatif, il peut avoir pour but de décrire un espace et ses usages, mais aussi de comprendre les comportements qu'on y observe.



#### MISE EN SITUATION

Les yeux bandés pour monter un escalier. La configuration de la main courante est un critère déterminant.

(photo : @id-Geo Sàrl)

Plusieurs démarches partent du point de vue de groupes d'utilisateurs spécifiques (enfants, femmes, handicap) pour aborder principalement les déficiences des infrastructures. Il est cependant aussi utile de s'interroger très en amont sur les questions de gouvernance, qui peuvent en partie être la cause du hiatus entre des documents de planification de qualité, et leur concrétisation sur le terrain, qui nécessite souvent des adaptations ou des compromis.

#### Chausser les lunettes du genre

Dans le cadre du préavis « Rues vivantes », la Ville de Lausanne recourt actuellement à plusieurs méthodes d'analyse de l'espace public. Deux d'entre elles s'intéressent particulièrement au genre.

La Ville a d'une part mandaté l'agence Gehl architects pour effectuer des comptages des mouvements et des activités stationnaires dans le centre-ville selon la méthode *Public Space Public Life* (PSPL). Cette analyse révèle les éventuels déséquilibres en termes de représentation des genres, la présence de nombreuses femmes, d'enfants ou de personnes âgées étant synonyme d'espace public de qualité et pour tous.

De plus, une marche exploratoire destinée spécifiquement aux femmes a été effectuée

en 2018. En plus de recenser des problèmes lors de déplacements à pied ou de séjour dans l'espace public, cette expérience permet aussi de comprendre pourquoi certains lieux sont préférés ou évités. Les participantes apprécient par exemple la promenade Derrière-Bourg qui permet de pique-niquer à midi au centre-ville. La rue du Grand-Pont est moins appréciée en raison du trafic et de l'absence de

« SUR LES ESCALIERS EN PAVÉ, SEULS LES HOMMES S'ASSEYENT, SAUF À MIDI. »  
PLACE ST-LAURENT



#### LAUSANNE

Le groupe de femmes commente les rues du centre-ville. (photo : Ville de Lausanne)

bancs. Elle est pourtant empruntée la nuit car les femmes s'y sentent plus en sécurité en raison du passage des voitures qui contraste avec les rues piétonnes désertes dès la fermeture des magasins.

Une feuille de route a été établie sur la base de ce diagnostic accompagné par le *Büro für Mobilität AG*, de manière à améliorer la qualité des aménagements.

#### Long, dangereux, déroutant.

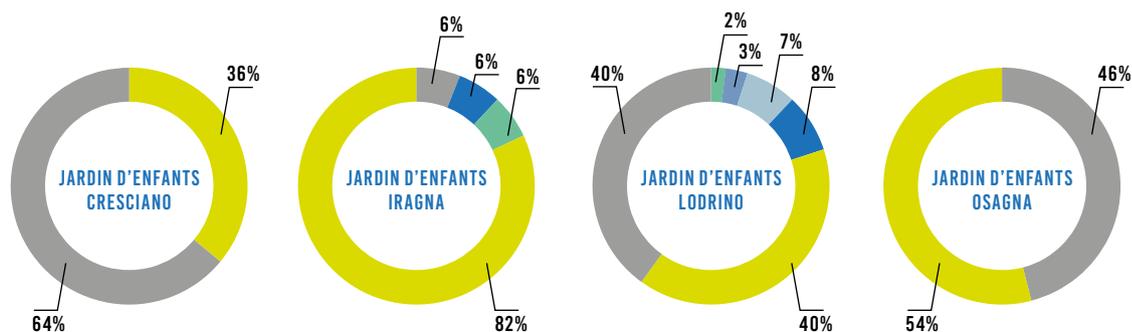
**Le chemin des personnes à mobilité réduite est encore semé d'embûches**

Alors que le délai de mise en conformité fixé par la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées LHAND se rapproche (2023), l'accessibilité universelle est encore loin d'être une réalité, ceci malgré les efforts entrepris notamment au niveau de l'accès aux transports et bâtiments publics.

Rien de tel que la mise en situation pour réaliser les difficultés auxquelles sont confrontées les personnes en situation de handicap. Atteintes de troubles visuels, auditifs, moteurs ou cognitifs, temporaires ou permanents, souvent en raison de l'âge, les personnes fragiles dans l'espace public constituent 20% de la population suisse (OFS 2017). ID Gé propose des formations pour sensibiliser aménagistes et ingénieurs

## RIVIERA

Répartition modale des élèves. (source: commune de Riviera)



aux obstacles que constituent le manque de contraste dans les escaliers ou les polices inappropriées sur les panneaux, pour ne citer que deux exemples parmi une longue liste de doléances.

En 2018, la commune de Chêne-Bougeries a mandaté l'association Handicap architecture urbanisme (HAU) pour effectuer une radiographie de l'entier de ses 24 km de voirie publique du point de vue de l'accessibilité universelle. Les résultats de l'étude sont édifiants: 160 secteurs d'obstacles ou de dangers. Aucun morceau de ville n'est épargné. Comment l'expliquer? Grégor Nemitz, urbaniste co-auteur de l'étude avance: protéiformes et omniprésents, les obstacles aux déplacements des personnes à mobilité réduite sont la plupart du temps imperceptibles pour les personnes valides, donc non pris en compte dans les (ré-) aménagements. Si les piétons comptent parfois pour beurre dans certaines réalisations – même récentes, les handicapés sont souvent encore davantage pénalisés. Loin d'être la seule à faire face à tant d'endroit problématiques, la courageuse commune genevoise doit maintenant déterminer dans quel ordre remédier à la situation. De quoi persuader de la nécessité d'anticiper: le diagnostic d'accessibilité doit s'imposer dans la boîte à outils des aménagistes et décideurs.

### Diagnostic du chemin de l'école à Riviera

La commune de Riviera, qui regroupe quatre villages d'une vallée entre Biasca et Bellinzona, s'est appuyée sur le guide d'élaboration des *Piano di mobilità scolastica* édité par le canton du Tessin pour identifier les moyens d'améliorer la sécurité sur le chemin de l'école, notamment pour que les enfants, accompagnés ou seuls, puissent s'y rendre à pied.

Le processus mené par un groupe de travail comprend un sondage (auprès des représentants scolaires, des parents et des enfants de 3 à 15 ans), des visites de terrain et des actions dans le cadre de la semaine de la mobilité. Lors des visites, les enfants ont signalé les emplacements jugés dangereux au moyen de bandes jaunes.

Grâce au sondage, on connaît aujourd'hui les parts modales de chaque village. Dans les quatre villages de nombreux enfants sont déjà accompagnés à l'école à pied, à Iragna même 82%. Mais dans les trois autres villages, 40% d'écoliers

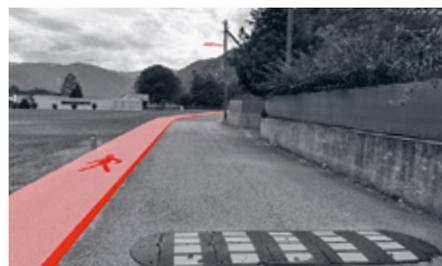
sont amenés en voiture. Enfin, la part des enfants allant à l'école sans la surveillance d'un adulte est faible (max 6%), tout comme la part du vélo et de la trottinette.

La commune doit aujourd'hui trouver un financement pour les 77 mesures identifiées pour remédier aux problèmes soulevés, soit un montant de CHF 2,4 millions. Même si rien n'est encore gagné, les autorités ont dans les mains les arguments nécessaires pour orienter leurs actions, notamment la création de «scendi e vivi» (aires de dépose pour les parents) et le déplacement de l'arrêt du bus scolaire. La commune va aussi modérer la vitesse sur de nombreuses rues.



#### UN LONG DÉTOUR POUR LES PMR

Pour une personne valide, l'itinéraire à pied fait 60 m de long. Pour une personne en fauteuil roulant, l'absence d'abaissement des trottoirs induit un détour de 100 m supplémentaires pour aller traverser au prochain passage piéton accessible. Intersection ch. de Fossard – av. Georges Werner. (schéma: HAU)



#### LODRINO

Bande rouge pour sécuriser les déplacements des enfants. (source: commune de Riviera)

### Où agir pour faciliter la mise en œuvre?

La méthode Bypad (*Bicycle Policy Audit*) est généralement utilisée pour analyser le réseau cyclable. Dans le cadre de la planification de l'Ouest lausannois, cet outil a été adapté au réseau piéton. La démarche consiste en un questionnaire portant principalement sur la gouvernance en matière de modes actifs. Politiciens, responsables techniques et usagers répondent ainsi aux mêmes questions. L'appréciation propre à chacun de ces différents groupes mène à identifier les forces à maintenir ainsi que les faiblesses auxquelles remédier dans les politiques piétonnes et cyclables régionales. Cette étude aboutira à un catalogue de mesures.

L'adaptation de la méthode au réseau piéton n'a pas représenté de difficulté majeure. Le Bypad piéton dans l'Ouest lausannois identifie la nécessité dans la plupart des communes d'opérer des changements de gouvernance (ressources humaines et financières, ainsi que l'enchevêtrement des responsabilités) pour pouvoir mettre en œuvre les mesures inscrites dans les projets d'agglomération. ●

# TROUVER L'ÉQUILIBRE DANS LE DIMENSIONNEMENT

« Il y a déjà un trottoir. » Qui n'a pas déjà entendu cette riposte au moment d'aborder la nécessité d'améliorer les parcours piétons ? Or le trottoir est loin d'être synonyme d'un réseau piéton de qualité. Outre le dimensionnement des infrastructures et les traversées, la mixité des usagers est l'un des points les plus épineux. On cherche souvent à s'accorder sur des compromis.

Et si l'on parlait plutôt du principe que la qualité des espaces urbains dépend d'abord et prioritairement du confort des piétons ?

Cet article aborde la question au travers de trois cas pratiques.



Le retrait des bus de la rue du Seyon (la ligne 101 reliant Corcelles-Cormondrèche à Marin) n'implique la suppression que d'un seul arrêt. Ceux-ci contournent la zone piétonne les samedis uniquement, hors flux pendulaires, tandis que la fréquentation des commerces bat son plein.

## Premier bilan

Aucun problème signalé et plusieurs effets positifs : l'extension du périmètre du marché et l'animation accrue de la rue du Seyon, immédiatement appropriée par les chalandes qui déambulent désormais au centre de la chaussée. Les bus n'enregistrent que 2 minutes de retard à l'horaire, qui peuvent actuellement être compensées avec les temps d'attentes au terminus. Pour étendre la mesure aux jours de semaine, des solutions devraient cependant être trouvées, notamment car le trolleybus doit pour l'instant dépercher à un carrefour en courbe.

## COHABITATION BUS / PIÉTON

### QUAND LES COMMERCES RÉCLAMENT UNE VRAIE ZONE PIÉTONNE

Jenny Leuba

Aujourd'hui destination privilégiée, la zone piétonne de Neuchâtel a demandé un courage hors du commun lors de sa création, il y a 40 ans. Les bus avaient à l'époque été maintenus sur l'axe central de la rue du Seyon. Un compromis dans ce geste affirmé de piétonnisation. Indice peu commun et peut-être révélateur d'un changement de paradigme, les commerçants du Seyon ont récemment exprimé aux autorités leur souhait de retrouver une « vraie » zone piétonne, dans le cadre de la démarche participative portant sur le secteur Gare-Lac. Un souhait pris au sérieux par les élus qui désirent soutenir la vitalité commerciale.

La rue du Seyon un samedi avec et sans les bus. Le degré d'appropriation est incomparable. (photos : Ville de Neuchâtel)



# AMÉNAGEMENTS PARTAGÉS : À QUELLES CONDITIONS ?

Julian Fleury,  
chef de projet, TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils

Un travail de recherche de l'association des professionnels de la route et des transports VSS analyse les interactions (au sens conflictuel du terme) entre piétons, cyclistes et voitures sur des surfaces utilisées conjointement. L'objectif est d'établir un guide répondant aux questions suivantes :

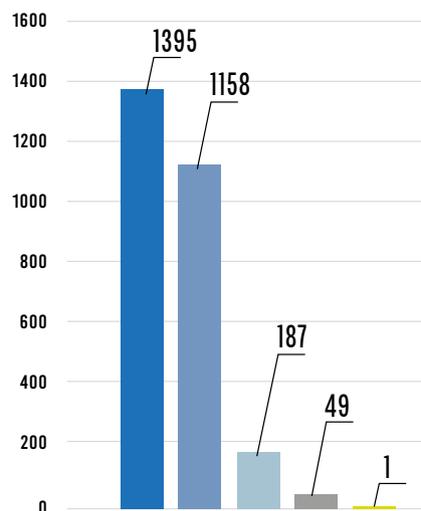
- sous quelles conditions un espace partagé est-il fonctionnel, voire attrayant ? dans quelles situations ce type d'infrastructure est-il inadapté ?
- quels sont les facteurs déterminants à prendre en compte et quels sont leurs effets ?
- quelles sont les mesures permettant de rendre les espaces partagés plus fonctionnels et plus attractifs ?



Pour compléter les éléments tirés de l'analyse bibliographique, cinq surfaces partagées entre piétons et cyclistes ont été étudiées de manière approfondie (Zurich, Fribourg, Thoun, Dübendorf, Genève). Pour chaque situation, les conflits ont été analysés sur la base de relevés vidéo.

Chaque rencontre entre un piéton et un vélo a été documentée: distance minimale observée entre usagers, vitesse des usagers, degré de correction de la trajectoire pour éviter une collision, temps d'anticipation (nombre de secondes d'anticipation des usagers avant le point de collision théorique). Sur cette base, chaque cas a été catégorisé (pas d'interaction / conflit léger / conflit moyen / conflit aggravé), ce qui a permis d'établir des corrélations entre l'intensité des conflits, la largeur de l'infrastructure, la densité des piétons / vélos et la vitesse des usagers.

SUR TOUTE LA PÉRIODE (15H-19H)



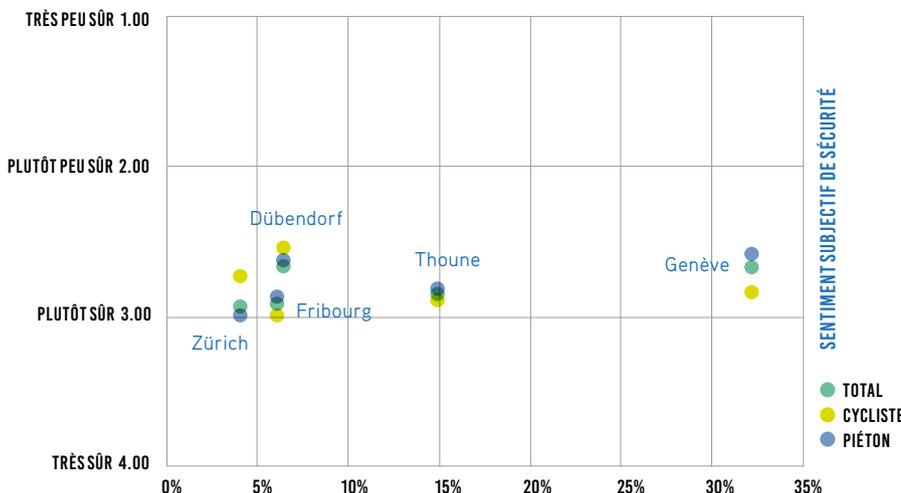
Ces résultats « objectifs » ont ensuite été confrontés à la perception « subjective » des usagers, estimée sur la base d'une enquête réalisée en parallèle aux enregistrements vidéo. La mise en relation des deux dimensions permet de souligner d'éventuels décalages: par exemple, une infrastructure présentant de nombreux conflits mais non ressentie comme dangereuse par les usagers engendre une sous-estimation des risques.

### PEU DE CONFLITS

Au total sur les cinq sites, près de 1400 rencontres piétons / vélos ont été recensées durant la période de mesure (15h-19h). Parmi celles-ci, moins de 5% présentent un niveau de conflit moyen et 10 à 15% un niveau de conflit léger. Ces valeurs sont bien entendu dépendantes de la classification établie.



PART D'INTERACTIONS CONFLICTUELLES



### L'INFLUENCE DU CONTEXTE

Les cinq cas d'étude obtiennent des résultats similaires en termes de ressenti (légèrement du côté de la sécurité), alors que la probabilité de conflit varie fortement, notamment en lien avec le rapport largeur / nombre de piétons. Le ressenti est en effet fortement lié au contexte dans lequel les usagers évoluent. (source des graphiques: Transitec)

### POUR ALLER PLUS LOIN

L'ensemble des résultats de l'équipe composée des bureaux Metron Verkehrsplanung AG et Transitec Ingénieurs-Conseils SA sera présenté dans un **Guide de conception et d'aménagement des surfaces partagées**, parution prévue en 2020. (VSS 2016/623)

## MIXITÉ TOUS MODES

# QUELLE COHABITATION POUR QUELS USAGERS?

Lucile Develey

Les questions de cohabitation entre les piétons, les vélos et le trafic motorisé ont été débattues à l'un des stands de la Place du Marché de la Journée d'étude, autour d'un projet d'aménagement d'une nouvelle rue de quartier à Echallens.

### Le cas d'Echallens

Pour cette future rue en zone 30, destinée à desservir un nouveau quartier et menant au collège, la volonté initiale était de mettre l'accent sur le cheminement des écoliers. Une piste mixte piétons-vélos avait ainsi été proposée au Nord de la chaussée, en plus d'un trottoir au Sud. Certains habitants du quartier, consultés durant la planification, se sont cependant opposés à cette variante, craignant pour la sécurité des piétons.

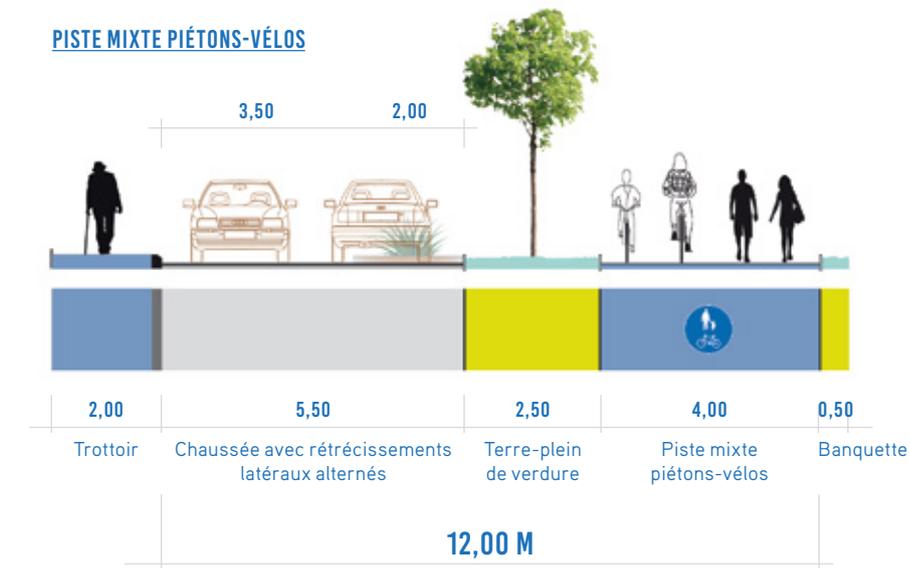
## LA VOLONTÉ INITIALE ÉTAIT DE METTRE L'ACCENT SUR LE CHEMINEMENT DES ÉCOLIERS.

Plusieurs options ont alors été étudiées (voir profils-types): aménagement de bandes cyclables et de trottoirs, cycles sur chaussée sans voie propre ou encore piste séparée piétons et vélos. Après plusieurs séances de consultation, il a été décidé de séparer les piétons et les cycles, remis sur la chaussée mais sécurisés par une bande cyclable dans le sens montant.

### L'importance de la priorisation des objectifs

Il est ressorti de la discussion avec les participants de la Journée sur ce cas particulier qu'en zone 30, la mixité entre cycles et trafic motorisé participe de fait à la modération: pour une rue de ce type, la Ville de Lucerne n'aménage par exemple pas d'éléments modérateurs ni d'aménagements cyclables, mais uniquement des trottoirs.

Cernant la mixité entre piétons et vélos, les avis étaient plus divergents: pour certains elle n'est problématique qu'aux heures de forte affluence des élèves, pour d'autres elle permet d'éviter que les écoliers à vélo roulent malgré tout



### TROTTOIRS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



### VARIANTES

Profils-types du projet de base et de la solution retenue. (source: *Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA*)

sur un trottoir plus étroit. Le sentiment de sécurité, en plus de la sécurité objective, joue un rôle important dans ce débat.

### Des idées pour faciliter la cohabitation

Les participants ont suggéré plusieurs pistes: la mise en place d'aménagements provisoires pour tester les variantes, l'utilisation de revêtements différenciés pour faciliter la compréhension de l'aménagement et rendre attentif à la cohabitation, ou encore de jouer avec la signalisation: un large trottoir avec cycles autorisés plutôt qu'une piste mixte permettrait par exemple aux cyclistes expérimentés de rester sur la route, et aux écoliers à vélo qui cheminent avec leurs copains à pied d'utiliser le trottoir. ●

### RAPPEL

# 36<sup>e</sup>

## JOURNÉE RUE DE L'AVENIR

### 27 SEPT 2019

## SION

Vers un espace public conçu pour et avec les enfants

Avec Thierry Paquot, philosophe de l'urbain.

Inscriptions jusqu'au 20 septembre  
[www.rue-avenir.ch/journee](http://www.rue-avenir.ch/journee)

# LA RUE, UN ESPACE DE VIE

Par Jenny Leuba

Après Zurich et Berne, c'est la Ville de Lausanne qui recourt à l'analyse de l'agence danoise Gehl Architects pour étudier la qualité de ses espaces publics. Louise Kielgast, anthropologue et urbaniste, en charge de l'étude Public Space Public Life (PSPL) nous explique cette démarche quantitative descriptive, qui innove en plaçant l'humain au centre de la réflexion.



**LOUISE KIELGAST**  
Anthropologue et  
urbaniste à l'agence  
Gehl architects.

## Pourquoi avoir développé une méthode d'analyse spécifique sur la vie publique ?

C'est une réponse à l'aménagement traditionnel qui s'est surtout concentré sur la forme, en pensant qu'il était possible de planifier une ville rationnellement, vue d'en haut. Les enquêtes sur l'espace public et la vie qui s'y déroule introduisent une autre perspective dans la planification. Quelle est l'expérience à hauteur d'yeux ? Que se passe-t-il vraiment dans un espace ? Comment peut-on tirer parti de ces éléments tant dans les stratégies de développement urbain que dans l'aménagement concret des rues et des places ? Dans les villes dans lesquelles nous travaillons, nous rencontrons de nombreux mythes sur la manière dont fonctionnent les villes. Documenter



### RUE CENTRALE UN SAMEDI DE MAI À 15:18

Le comptage effectué durant 10 minutes recense 495 piétons pour 162 voitures et 7 vélos. (photo: RdA)

ce qui se passe dans la rue démystifie les choses et permet de comprendre qui est présent ou absent de l'espace public ? Comment les gens l'utilisent-ils ?

## Les urbanistes et aménagistes ne s'en préoccupent-ils pas encore assez ?

Aujourd'hui, les villes sont en concurrence pour être les plus attractives, agréables et durables. Ceci implique de s'intéresser davantage aux gens, à leurs besoins et leurs comportements. Il y a certes de plus en plus de processus participatifs innovants, mais dans la réalité, la majorité des planifications sont encore conçues assis derrière un bureau. De nombreux professionnels ont du mal à prendre le temps pour sortir voir ce qui se passe sur le terrain et quels y sont les enjeux. Au lieu d'inviter les gens à écouter des présentations à la mairie, il faut trouver de nouvelles manières de comprendre et répondre à ce qui se joue dans nos rues et inviter différents types d'acteurs et de citoyens à s'engager activement. Cette diversité de contributions conduira inévitablement à des espaces plus équitables, plus sains et plus durables, un but vers lequel je pense que nous tendons tous.

## Qu'est-ce que la méthode PSPL permet, contrairement à d'autres analyses ?

Cette méthode combine une analyse quantitative subjective des paramètres de la vie publique, notamment les parts modales, les profils d'utilisateurs, les activités et le temps passé sur place, avec une analyse de la configuration spatiale de l'espace public ; le type et la qualité des revêtements, le nombre d'assises, de commerces ou d'activités récréatives. Ce n'est que par la combinaison de ces deux analyses que nous pouvons déduire la relation entre la forme et l'usage (form and life) et comprendre ce

qui encourage ou empêche certains choix ou comportements. Un indice précieux pour qui est amené à décider du fonctionnement d'un lieu dans le futur.

## Pourquoi relever des activités comme boire, lire, téléphoner ou fumer dans la rue ?

Dans un premier temps, nous prenons simplement acte que ces activités ont lieu. Lorsque l'on effectue des observations à différents moments du jour et de la semaine et par des conditions météorologiques variées, on peut commencer à mieux interpréter ces activités comme des tendances et comme des composantes de routines et d'habitudes partagées. En combinant ces observations aux informations qualitatives issues des entretiens, on déduit des principes plus généraux. Le pas suivant est de conclure si les activités observées nécessitent une adaptation de l'espace ou non pour y offrir une meilleure qualité de vie, mais l'observation est la base de tout.

## Votre agence dispose d'une vaste comparaison des rues dans les mondes. Quel enseignement en tirez-vous ?

En effet, cette base de données nous permet notamment de comprendre les typologies de rues et de places. Lorsque nous disposons de données sur le long terme, cela nous permet de documenter les changements et de voir les conséquences de certaines interventions. Même si ces comparaisons peuvent être utilisées comme outil de benchmarking, il demeure important de continuer à considérer chaque ville dans sa propre spécificité et son contexte. ●

### POUR ALLER PLUS LOIN

La vie dans l'espace public, Comment l'étudier. Jan Gehl, Brigitte Svarre, 2019  
[www.lesespacespublics.com](http://www.lesespacespublics.com)