

# COMMENT ÇA MARCHE EN ÎLE-DE-FRANCE?

SYNTHÈSE DU PETIT DÉJEUNER

DÉCIDEURS-CHERCHEURS DU 17 JUIN 2020



DÉCEMBRE 2020

30.18.05

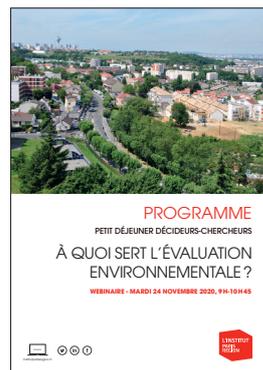


[institutparisregion.fr](http://institutparisregion.fr)

**Cette synthèse présente les principaux enseignements du petit déjeuner  
« Comment ça marche en Île-de-France ? »**

Elle s'inscrit dans le thème transversal des petits déjeuners décideurs-chercheurs 2020 sur les territoires en transition :

- Comment ça marche en Île-de-France ? (17-06-2020)
- Cohabiter avec les animaux sauvages en milieu urbain (30-09-2020)
- À quoi sert l'évaluation environnementale ? (24-11-2020)



**Retrouvez les ressources documentaires (podcast, diaporamas, bibliographie, etc.)  
sur le site de L'Institut Paris Region:**

<https://www.institutparisregion.fr/petits-dejeuners-decideurschercheurs.html>

Directeur général : Fouad AWADA  
Synthèse rédigée par Éric CHENDEROWSKY, Antonio GONZALES-ALVAREZ,  
Brigitte GUIGOU, Dorothée INGERT, Paul LECROART et Jérôme MONNET  
Coordination : Brigitte GUIGOU  
n° d'ordonnancement : 30.18.05

Crédit photo de couverture : Christine Tarquis/L'Institut Paris Region

# COMMENT ÇA MARCHE EN ÎLE-DE-FRANCE ?

La marche à pied est le premier mode de déplacement des Franciliens. Fonctionnelle, peu coûteuse, bénéfique pour la santé, silencieuse, non polluante, économe en espaces, ses avantages sont nombreux. Et pourtant, au quotidien, marcher est souvent une course d'obstacles : trottoirs encombrés, traversées dangereuses, omniprésence de la voiture, concurrence accrue avec les vélos et autres modes actifs, manque de signalétique adaptée... Dessinées par et pour l'automobile, les distances s'accroissent, alors que les densités et les mixités fonctionnelles se réduisent. La pandémie actuelle, qui oblige à conserver ses distances physiques, nous rappelle brutalement que certains espaces urbains ou périurbains sont difficilement « marchables ». Elle nous conduit à imaginer des espaces publics plus équitablement répartis et plus confortables pour les piétons et à repenser les implantations d'équipements et de services afin d'améliorer leur accessibilité pédestre.

Comment expliquer cette situation paradoxale ? Quelles pistes d'action et quels projets mettre en place aujourd'hui dans les espaces publics métropolitains pour y remédier ? Comment construire une stratégie et une « bonne » politique en faveur de la marche à pied ? Ce petit déjeuner décideurs – chercheurs s'appuiera sur différents points de vue pour débattre de ces questions.

## PROGRAMME DU 17 JUIN 2020 (EN WEBINAIRE)

### 9h00 : OUVERTURE

**Fouad AWADA**, directeur général de L'Institut Paris Region

- **Cadrage :**  
**Paul LECROART**, urbaniste, département Urbanisme aménagement et territoires à L'Institut Paris Region
- **Animation :**  
**Brigitte GUIGOU**, chargée de mission partenariat recherche à L'Institut Paris Region

### 9h20 - 10h30 : INTERVENTIONS ET QUESTIONS/RÉPONSES

- **Jérôme MONNET**, enseignant chercheur à l'École d'Urbanisme de Paris (Université Gustave Eiffel) et au Laboratoire Ville Mobilités Transports
- **Dorothée INGERT**, responsable du service transports et études générales, Direction des transports, voiries, déplacements, Conseil départemental du Val-de-Marne
- **Éric CHENDEROWSKY**, directeur Urbanisme et Territoires, Ville et Eurométropole de Strasbourg
- **Antonio GONZALES-ALVAREZ**, directeur de l'équipe Dynamiques territoriales à l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba)

# COMMENT ÇA MARCHE EN ÎLE-DE-FRANCE ?

## Ouverture

**Fouad AWADA,**

*directeur général de L'Institut Paris Region*

Nous sommes tous des marcheurs urbains quels que soient notre âge et notre statut social. Et pourtant nous savons que le piéton n'est pas au centre des préoccupations des aménageurs. Le marcheur peine à trouver sa place dans l'agglomération parisienne, particulièrement en banlieue et dans le périurbain. La marche représente pourtant 40 % des déplacements et 4 % des distances parcourues en Île-de-France, contre 1 % seulement pour le vélo dont on parle tant. Dans ce contexte, je parlerai de droit à la marche et je dirai qu'il faut sécuriser la marche en milieu urbain, la rendre prioritaire, faire en sorte qu'elle soit plus agréable, plus confortable, plus aisée. Aujourd'hui nous savons que les villes sont conçues pour les voitures et non pour les piétons. Améliorer les conditions de la marchabilité est donc un enjeu fondamental, et le sera plus encore dans la ville de demain.

Ce petit déjeuner est l'opportunité d'interroger les projets, les pistes d'actions, les politiques publiques à mettre en place pour remédier aux obstacles de la marche. De nouveaux équilibres sont à trouver dans l'aménagement des rues et des espaces publics. Et nous avons la lourde tâche, dans un contexte où il faut limiter l'urbanisation, de gérer un héritage qui n'est pas favorable à la marche car fondé sur une politique de zonage, de longues distances, de production d'espaces distendus. À l'Institut, nous sommes convaincus de l'importance de cette thématique sur laquelle nous travaillons depuis des années. Parmi les travaux récents on peut citer ceux de Paul Lecroart sur les espaces publics, ceux de Mireille Bouleau sur la cartographie des territoires de la marche en 2016 ou ceux de Sabine Host de l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) et de Nicolas Laruelle du Département Environnement Urbain et Rural de L'Institut, sur les zones de multi exposition aux problèmes environnementaux. Aujourd'hui la situation sanitaire nous invite à revisiter la question de la marche : le télétravail va rapprocher l'habitat de l'emploi, favoriser la proximité, le besoin de services et de commerces, et donc le développement de la marche qui est étroitement corrélée à une ville de la proximité. Nous devons accompagner et anticiper ces évolutions et le petit

déjeuner de ce matin, qui donne la parole à des intervenants qualifiés sur le sujet, y contribue.

Je les en remercie, ainsi que Brigitte Guigou, qui organise et anime ces petits déjeuners.

**Brigitte GUIGOU,**

*chargée de mission partenariat recherche à L'Institut Paris Region*

Lorsque nous avons programmé ce petit déjeuner sur le thème de la marche, c'était à la fin de l'année 2019, nous n'imaginions pas qu'il serait d'une telle actualité en juin 2020. Les exemples d'élargissement des espaces dédiés aux piétons sont de plus en plus nombreux dans cette période de déconfinement et c'est tant mieux. Seront-ils pour autant pérennes ? Rien n'est moins sûr tant le rapport de forces est défavorable aux piétons et reste favorable à la voiture mais aussi de plus en plus, à d'autres modes roulants comme le vélo.

La période est donc propice pour s'interroger sur le paradoxe de la marche à pied. C'est, comme le soulignait Fouad Awada, un mode de déplacement qui nous concerne tous. C'est une activité banale, partagée, très fréquente, alors même qu'au quotidien, marcher en ville et plus encore dans le périurbain, reste une course d'obstacles. Comment expliquer et remédier à ce paradoxe ? Nous demanderons d'abord à un enseignant-chercheur, Jérôme Monnet, si et comment la marche est décrite et analysée par les chercheurs et quels sont les principaux résultats des travaux de recherche en cours sur ce sujet. L'urbaniste Paul Lecroart donnera ensuite le point de vue de l'Institut en s'appuyant sur différents travaux collectifs ou individuels. Puis nous entendrons le témoignage de deux représentants de collectivités locales : Éric Chenderowski nous parlera de la politique et des projets en faveur de la marche dans la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg, territoire qui est souvent présenté comme exemplaire en matière de ville marchable. Puis Dorothee Ingert du Conseil départemental du Val-de-Marne rendra compte du projet du département en insistant sur les obstacles et les leviers rencontrés et sur l'importance des sciences sociales pour « opérationnaliser » les orientations en faveur de la marche à pied. Enfin Antonio Gonzales-Alvarez, de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, nous expliquera la façon dont une agence d'urbanisme peut contribuer, *via* ses travaux et interventions, à promouvoir cette culture de la marche.

Jérôme MONNET,  
professeur, École d'Urbanisme de Paris, Université  
Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport

## **Par où attraper la marche et les marcheuses/marcheurs ?**

### ***La marche en ville, phénomène marginalisé car complexe à saisir ?***



### ***Hétérogénéité. Marcher, c'est :***

- quoi ? Se déplacer, s'arrêter, s'asseoir, faire du jogging, regarder les vitrines, conduire un vélo à la main, discuter, attendre les enfants à la sortie de l'école, etc.
- où ? Sur le trottoir, sur les traversées formelles de la chaussée, sur la chaussée en dehors des clous, dans les espaces verts, dans les passages à travers des bâtiments ou le long des cheminements à l'intérieur des îlots, dans les gares, dans les couloirs du métro, etc.
- qui ? Une expérience différente selon qu'on est une femme ou un homme, un familier ou un étranger, un enfant ou une personne âgée, une personne pressée ou non, quelqu'un qui porte une charge, seul, en couple ou en groupe, etc.

### ***Trivialité : une banalité qui n'est pas digne d'intérêt ?***

Alors que tout le monde est concerné, tout le temps et partout, la marche et les piétons sont beaucoup moins connus, étudiés et soutenus que les véhicules et leurs infrastructures.

Par exemple, le moteur de recherche « Google scholar » (qui répertorie les publications scientifiques) donne les occurrences suivantes :

- « Vehicle » = 5,06 millions de références vs.  
« Pedestrian » = 1,16 millions
- « Road » = 3,4 millions de références vs.  
« Sidewalk » = 0,22 millions

L'aménagement de la voirie est structuré par la problématique de la circulation pour les véhicules, avec d'importants budgets qui y sont consacrés par les administrations nationales et locales, et de puissantes technostructures dédiées.

Il en va de même avec la planification des transports : les investissements dans les infrastructures ferroviaires (depuis deux siècles), autoroutières (depuis un siècle) et désormais dans l'électromobilité sont sans commune mesure avec ceux consacrés aux « plans Vélo » (depuis les années 1980 à Paris), eux-mêmes très supérieurs à ce qui est consenti pour les plans « piétons » balbutiants des dernières années.



### ***Dichotomie loisir/transport***

L'histoire des aménagements pédestres sépare la promenade (conçue comme loisir) de la marche utilitaire (conçue en termes de sécurité routière).

Pour donner place à la marche-loisir :

- création d'espaces verts (à partir du XVI<sup>e</sup> siècle) ;
- balisage d'itinéraires de randonnée (dès les années 1840 dans la forêt de Fontainebleau) ;
- piétonnisation de quartiers touristiques et commerciaux (à partir des années 1960).
- Pour sécuriser les piétons et améliorer la circulation des véhicules :
- trottoirs (à partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle) ;
- passerelles et passages souterrains pour piétons (depuis la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle) ;
- barrières et potelets (2<sup>e</sup> moitié du XX<sup>e</sup> siècle).

### ***Segmentation des connaissances en cinq champs***

La complexité de la marche en ville est jusqu'à présent abordée avec des points de vue séparés, qui vont être présentés ici de façon nécessairement schématique et partielle, à compléter par les éléments de bibliographie joints.

### **Mouvements de foule : modélisation des flux**

L'unité est ici le piéton considéré comme point mobile avec vitesse et orientation variables, avec des extrapolations à partir de comptages aux accès et parfois des enregistrements vidéos de scènes réelles. Cette analyse concerne des lieux clos et des flux canalisés où s'applique la réglementation des Établissements recevant du public (ERP) : gares, passages ou centres commerciaux etc. L'enjeu est le dimensionnement des accès, l'évacuation d'urgence (incendies, terrorisme...). Les points aveugles concernent les attributs personnels et sociaux des individus, les motifs et la continuité des cheminements, le rôle de ce qui se passe en « dehors ».

### **Interactions piéton-véhicules-environnement : accidentologie et comportements**

Le piéton est ici considéré comme un individu avec des attributs (âge, genre, état physique). Les approches sont celles de la psychologie environnementale ou de la simulation informatique, qui s'appliquent à des lieux ouverts mais ponctuels, comme les traversées de chaussée. Il s'agit d'analyses de scènes réelles et d'interactions avec les usagers (entretiens, questionnaires, immersion expérimentale). Ces connaissances servent à la conception de la voirie dans une perspective de sécurité routière, et intègrent la problématique des Personnes à mobilité restreinte. Mais elles n'incluent pas la mesure des flux pédestres et restent aveugles aux usages des trottoirs et aux cheminements hors voirie.

### **Mobilité et système de transport : approches statistiques**

Les enquêtes (EGT, EMD...) mesurent depuis peu la place de la marche face aux transports mécanisés, qu'ils soient concurrents (vélo, 2RM, voiture) ou complémentaires (TC), pour servir à la planification de ces transports. La méthode principale est celle de la reconstitution des déplacements à l'échelle des réseaux, de la commune à l'agglomération, à partir de déclarations qui induisent une forte sous-estimation de la marche. L'exposition à l'environnement physique et social (cf. harcèlement sexuel) et plus largement les questions d'urbanisme sont des angles morts de ces approches.

### **Urbanité, convivialité et qualité de vie : théories et ethnographies de l'espace public**

Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle (par ex. Bossuet), des penseurs et chroniqueurs observent la marche en ville comme un prisme d'analyse des interactions sociales, des relations de pouvoir et des conditions d'anonymat et d'autonomie. Ces approches s'intéressent à des lieux précis (rue, promenade,

passage, gare, terrasse, centre commercial) et/ou à l'espace générique de formation de l'opinion, pour aborder l'ordre public, les manifestations (politiques, festives, sportives), l'urbanisme participatif (tactique, expérimental, événementiel etc.), à la coopération des parties prenantes, etc. Elles portent sur des comportements, des motivations, des sensibilités à l'environnement physique et aux conditions sociales, avec des observations et des analyses de représentations (entretien, questionnaire, documentation). En revanche, elles sous-estiment souvent les dimensions utilitaires du déplacement pédestre et ses déterminations spatiales et techniques.

### **Activité physique et santé, épidémiologie des pathologies de la sédentarité**

Ces approches viennent du champ de la santé publique et contribuent à constituer un sous-champ, « l'urbanisme favorable à la santé ». Les données analysées reposent sur l'extrapolation de dépenses énergétiques (accéléromètres, GPS) et des enquêtes par questionnaire (modes de vie, variables socio-démographiques). L'intérêt pour la « mobilité active » ne prend pas encore en compte les conditions économiques et géographiques, alors que sont impliqués une grande variété d'espaces (escaliers, circulations intérieures des bâtiments, voirie, espaces verts...).

### **Les recherches du groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs Urbains**

#### **Des recherches individuelles qui s'inscrivent dans la variété des champs de connaissance :**

- Confort de la marche à Paris (thèse en CIFRE, J. Roussel). Il s'agissait de montrer les déterminants psychologiques du confort dans l'espace public, en particulier le rôle des interactions avec l'environnement et avec les autres usagers.
- Évolution des représentations sociales et politiques (J. Monnet). Analyse de corpus littéraires, scientifiques, réglementaires (Code de la Route) ou médiatiques reflétant le débat public et exprimant les imaginaires de la marche (partage de la voirie, engins de déplacement personnel, loisir vs. déplacement, archaïsme pédestre vs. modernité technologique).
- Géographie de la santé (H. Charreire). Rôle des inégalités socio-spatiales, des déterminants environnementaux des comportements de santé, dans la mobilité, l'accessibilité et l'urbanisme favorable à la santé.
- Simulation des comportements piétons (J.-M. Auberlet). Modélisation d'interactions entre mar-

cheurs, avec le peuplement de scènes virtuelles, avec les outils de la réalité augmentée, dans la perspective de la sécurité routière.

- Noctambulisme à Paris et Madrid (F. Guérin). Socio-géographie des pratiques et des régulations publiques.
- La marche dans les marges sociales et spatiales : le cas de Mexico (E. Ducharme). Marcher est-il une contrainte et une dépendance ou une ressource pour produire la proximité ?

### **Des projets collectifs à l'intersection recherche-action**

- La place de la marche dans le fonctionnement de la rue du Faubourg du Temple à Paris (coord. E. Hernandez & J. Monnet). Diagnostic et propositions d'aménagements expérimentaux pour la DVD.
- Piétonnisation et urbanisme participatif (coord. K. Demailly, H. Charreire, J. Roussel). Co-conception, accompagnement et évaluation de deux piétonnalisations expérimentales avec la DVD et une variété d'acteurs (Paris 14<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>).
- Infrastructure pédestre : analyse, conception et expertise d'usage (coord. J. Scapino & J. Monnet). Méthodologie pour transformer les routes départementales en espaces publics à vivre (DTVD Val de Marne).
- Avant-projet : Marathon Vert Permanent du Val de Marne (J. Monnet). Conception et réalisation d'une voie verte de 42 km articulant voirie, espaces verts et cheminements internes aux îlots.

Dictionnaire pluriel de la marche en ville (à paraître en 2021, coord. K. Demailly, J. Monnet, S. Deraeve, J. Scapino) : un panorama des savoirs à l'attention des acteurs

### **En guise de conclusion : vers un Plan « Marchal » (Marche, ReCHerche et Action Locale) ?**

- Mobiliser mieux les connaissances dispersées en les croisant plus systématiquement ?
- Réunir les acteurs :
  - de différents secteurs techniques (voirie, espaces verts, logement social, jeunesse et sport etc.),
  - de différents niveaux d'intervention : conception, construction, gestion et entretien,
  - d'administrations locales et déconcentrées, d'associations, les usagers, les commerçants...
  - Mettre en place des expérimentations méthodiquement évaluées ?

### **Paul LECROART,**

*Urbaniste, département Urbanisme aménagement et territoires à L'Institut Paris Region*

Mon intervention portera sur les transformations de l'espace public et de la ville liées à la marchabilité, c'est-à-dire l'organisation de l'espace en fonction des besoins et attentes d'un humain essentiellement bipède. Pour répondre aux enjeux actuels, on a besoin de faire un retour en arrière.

Jusqu'aux années 1930, l'espace urbain de la région parisienne est marchable : on traverse les rues pratiquement partout même s'il y a déjà de la circulation. Les distances sont courtes, on rentre déjeuner le midi chez soi, la rue est un espace social et les enfants y jouent.

### **À partir des années 1950-1960, on passe à l'ère de l'automobile de masse**

et le piéton devient finalement un gêneur, un obstacle au progrès ; il n'est pas physiquement éliminé, il est canalisé, marginalisé. Paul Delouvrier, le 1<sup>er</sup> président de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne affirme en 1964 : « L'urbanisme doit épouser l'automobile, car nos concitoyens l'ont épousée ou vont l'épouser ». On ne parlait pas à l'époque des concitoyennes ! Le concept urbain de l'époque est celui de la ségrégation des circulations, comme on le voit avec l'exemple du projet de ZUP à Fontenay-sous-Bois (1964), où les piétons sont parqués sur une dalle au centre du nouveau quartier enserré par une maille autoroutière.

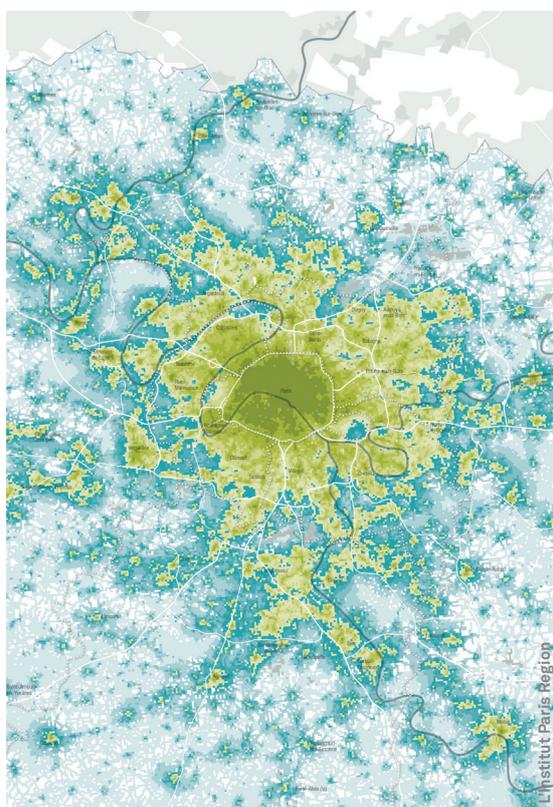
Mais comment éliminer le piéton dans la ville ? En lui laissant le moins de place possible ! On rogne les trottoirs, on laisse les automobiles y stationner, légalement ou pas. À partir des années 1980, on protège les piétons par des potelets. On multiplie aussi les durées des traversées piétonnes en donnant la priorité à la circulation automobile. Le piéton traverse en deux ou trois fois les grands axes.

L'Institut, qui a travaillé dans les années 1990 au Plan de circulation douces des Hauts-de-Seine, s'est rendu-compte que dans certaines situations (exemple de La Garenne-Colombes), un piéton ordinaire avait besoin, selon la phase de feux dans laquelle il intervenait, de traverser en 6, voire 8 fois. Pour éliminer les piétons, on a aussi supprimé des passages piétons et même des trottoirs, comme on le voit sur la Nationale 20 (le *cardo* romain de la région parisienne) ou à la porte de la Chapelle.

**En fait, le piéton est la variable d'ajustement du système de déplacement :** s'il ne gêne pas trop les voitures, on peut lui faire de la place. Sinon, on accorde les restes. Et surtout, l'univers urbain et périurbain créé, avec ses lotissements en impasse, ses centres commerciaux et ses échangeurs, est hostile à la marche.

Dans les années 1960, des modèles de simulation de trafic sont importés des Etats-Unis dans l'objectif de programmer et dimensionner ce réseau autoroutier (un substitut au réseau de boulevards et d'avenues de l'époque d'Hausmann). Mais dès les années 1970, le chercheur Gabriel Dupuy révèle que la taille des zones origine/destination utilisées par ces modèles élimine la marche à pied qui est considérée comme un « résidu ». Ces modèles ont donné lieu à des projets d'infrastructures qui ont généré de fortes coupures urbaines, comme celle de Paris avec sa banlieue suite à la construction du Périphérique ou celle de la première avec la deuxième couronne suite à la construction de l'A86. L'autoroute A3 à Romainville sépare, par exemple, deux quartiers de cette ville, ce qui empêche ou limite les déplacements. La ségrégation des fonctions (*zoning*) se superpose à la séparation des circulations ce qui a pour effet une non mixité et une multiplication des distances. Le périurbain peu dense, qu'évoquait Fouad Awada, se développe à partir des années 1970 à une large échelle, y compris dans les villes nouvelles planifiées comme Marne-la-Vallée. Les distances continuent de s'accroître aujourd'hui en région parisienne.

**Malgré tout, le piéton résiste.** Il faut dire qu'il marche depuis longtemps, plus de 2 millions d'années ! La stratégie change alors, l'objectif est de lui



**Les territoires de la marche en Île-de-France.**

faire davantage de place. **À partir des années 1980, il y a un retour à la rue. À partir des années 1990, un retour de l'espace public,** nouveau concept qui se développe. On imagine alors des aménagements plus favorables à la marche à pied, plus qualitatifs, notamment autour des réseaux de transport en commun comme le tramway qui contribue à développer la mobilité piétonne. C'est l'époque où l'on commence à réduire les vitesses, d'abord avec les zones 30, puis avec les *zones de rencontre* pour faire cohabiter les différents usages et modes de déplacement et pour mettre l'accent sur le rôle social de l'espace public. Les plans de déplacements urbains et les plans de circulations douces commencent à être élaborés (notamment à L'Institut). Les urbanistes travaillent sur les liaisons piétonnes et cyclables et esquisse un urbanisme compact, axé davantage sur la mixité que sur la séparation. De nouveaux outils apparaissent aussi, comme le *walkability plan* de Londres. Dès 2005, la *marchabilité* des espaces publics londoniens est repensée afin de soulager le système de transport saturé. Cette initiative est pilotée par Transport For London, l'autorité organisatrice des déplacements. Dans les années 2010, il y a un changement de conception. On passe du piéton comme catégorie à la « *marchabilité* », qui signifie prise en compte large de l'espace de la marche, de l'environnement de la marche, de l'urbanisme de la marche, et ce à de grandes échelles. De nouveaux thèmes apparaissent comme la santé, le jeu, le sport, les parcours (avec les sentiers métropolitains) autour de l'idée d'une redécouverte de l'environnement urbain au travers de la marche.

De nouveaux outils émergent aussi avec l'urbanisme temporaire. L'art est réintroduit dans l'espace public, des artistes ou des collectifs citoyens sont sollicités pour changer les perspectives et les modes de représentation de l'espace. On commence à dépaver et verdir la rue, avec les permis de végétaliser dans certaines villes. On se dote d'outils d'analyse : comme la cartographie réalisée par l'Institut en 2016 sur les « Territoires favorables à la marche en Île-de-France ». Ce sont des territoires de concentration d'aménités (équipements, services, commerces, gares, centres villes) accessibles à pied.

Sur cette carte, il y a une superposition, une corrélation, entre la densité et la mixité des fonctions et les territoires de la marche. *A contrario*, on remarque que les espaces périurbanisés sont défavorables à la marche. Des plans directeurs piétons comme celui de Genève s'intéressent aussi à la question de l'utilisation des rez-de-chaussée urbains, un enjeu fondamental pour l'environnement de la marche.

**Aujourd'hui, où en est-on ?** La marche est le principal mode de déplacement à l'échelle de la région parisienne avec 17 millions de déplacements par jour. C'est un mode en croissance par rapport à celui de l'automobile avec ses quelques 14 millions de déplacements par jour. La portée (la distance) des déplacements en voiture est bien plus importante, mais ces déplacements sont structurellement en baisse – en dépit de ce qu'on observe post-confinement. Mais l'espace de la circulation et du stationnement est toujours largement dominant dans l'espace public. Un rééquilibrage est indispensable. Associé à la marche, il y a les transports en commun. Les deux font système. Les utilisateurs du

métro ne sont-ils pas des piétons qui font une pause ? **Ce système marche est dominant avec les 2/3 de la mobilité et il est efficace**, mais il est menacé à terme par la peur des transports en commun et le désir de nature. Et l'accidentologie des piétons reste à un niveau élevé, avec 70 piétons tués tous les ans en Île-de-France. Les plus touchés sont les enfants, les personnes de milieu défavorisés et les personnes âgées. Aux États-Unis et en Scandinavie, des stratégies Vision Zero (pour zéro accident de la route ou de la rue) et des stratégies globales de marchabilité sont développées. De quoi nous inspirer ici en Île-de-France ?



**Le réseau autoroutier crée des barrières à l'intérieur même des villes. Romainville A3.**



**Trottoirs encombrés par les voitures = piétons sur la voirie = danger.**



**Comment éliminer les piétons ? A3 à Bondy.**



**2010 : outils tactiques et participatifs.**

Éric CHENDEROWSKY,  
*directeur Urbanisme et Territoires,*  
*Ville et Eurométropole de Strasbourg*

Strasbourg mène depuis 30 ans une politique en faveur des mobilités alternatives à l'automobile. L'Eurométropole s'implique aussi, depuis quelques années, dans cette politique. L'agglomération bénéficie d'un contexte favorable :

- une ville de plaine sillonnée par de nombreux cours d'eau supports d'une trame verte ;
- une ville compacte et dense ;
- une ville au patrimoine architectural et urbain exceptionnel incitant à la déambulation ;
- une présence des étudiants au centre-ville liée à des choix urbanistiques des années 1960 ;
- 700 km de pistes cyclables ;
- un réseau tramway de 46 kilomètres.

**Le développement de la politique en faveur des piétons naît au début des années 1970** avec la création des premières zones piétonnes dans les secteurs touristiques de la cathédrale et de la Petite France. Dans les années 1990, les deux premières lignes de tramway sont l'occasion d'une refonte complète de l'accessibilité automobile du centre-ville et dessinent un secteur piéton couvrant environ 50 hectares (soit près des deux tiers de la Grande-Ile). Les années 2000 verront la poursuite des politiques en faveur des transports en commun et du vélo, posant essentiellement la place du piéton dans une vision d'extension de la centralité, avec de nouvelles zones piétonnes (presqu'île Malraux en particulier).

**À partir des années 2010, une vision plus trans-versale conduit la Ville de Strasbourg à élaborer un Plan piéton (2012)** qui évoluera en Plan d'action des mobilités actives porté par la Direction de la Mobilité de l'Eurométropole en 2019. De ce Plan on retiendra le projet de « Magistrale piétonne » de 3 kilomètres, entre la Gare centrale, le centre-ville et le quartier en pleine transformation de Neudorf. Cette magistrale redonne une place prépondérante au piéton dans un contexte de croissance massive des mobilités actives et de conflits de plus en plus fréquents entre piétons et cyclistes.

**Les projets urbains ont également pris en compte le piéton dans leur conception.** Depuis les années 2000, du deuxième Projet d'agglomération à la démarche Ecocités, les documents d'orientation revendiquent une ville pensée à partir des transports en commun et des mobilités douces. Dans ce cadre, à partir de 2010, 80 % de la production de logements de l'agglomération s'est opérée dans les corridors de 400 mètres des transports en commun.

Les projets urbains mis en œuvre à partir de cette période ont donc placé le piéton au centre de la conception à partir de quelques principes :

- un espace public généreux et non pas uniquement dimensionné à l'aune des normes automobiles et cyclables. Illustrant ce principe, le réseau du quartier du Bruckhof et de l'écoquartier Danube à Strasbourg mettent en relation les éléments générant des déplacements piétons (station de tramway, écoles, crèches...) à partir de venelles, promenades, jardins, placettes et parvis ;
- la programmation et la conception des rez-de-



**À Strasbourg, des aménagements « test », rapides et moins coûteux.**

chaussée des immeubles de manière à fabriquer un espace public vivant et sécurisant : il s'agit de retrouver un « bon sens » de la ville avec des accès aux immeubles sur la rue, des vitrines vivantes, la localisation d'activités offrant de multiples prétextes à la déambulation des piétons sur l'espace public...

Ces principes établis à Strasbourg ont trouvé depuis des déclinaisons spécifiques dans les opérations d'aménagement menées dans les communes moins denses de la première et deuxième couronne. Plus récemment, la démarche « Genre et ville » a posé la question de la place des femmes dans l'espace public et rappelé le rôle des aménagements dans leur capacité à offrir une place à tous les usagers. Penser les espaces de manière à voir et être vu, favoriser la mixité et les lieux de convivialité, proposer des aménités urbaines et des cheminements ergonomiques en faisant par exemple une place particulière aux personnes âgées a permis un nouveau regard des concepteurs des aménagements.

### Marcher dans l'Eurométropole

Si la marche à pied répond bien aux déplacements de proximité (moins de 3 km en moyenne dans l'Eurométropole en 2019) et de courte durée (moins de 18 minutes), le développement de cette pratique pour les déplacements de plus grande amplitude commence à être pensé dans le cadre des loisirs, des politiques de santé et d'une forte demande citoyenne de nature en ville. **L'Eurométropole peut s'appuyer sur un réseau de trame verte et bleue**

**remarquable et sur deux massifs forestiers situés aux portes de la ville.** Ces massifs constituent un support de mobilité pour les loisirs et permettent de recoudre une agglomération morcelée par les infrastructures.

Ainsi le parc naturel urbain de l'Ill-Bruche propose, depuis 10 ans, un cadre de travail innovant et un projet paysager d'ensemble avec les habitants et les associations : il s'agit de décloisonner, de valoriser et d'ouvrir sur leur environnement des espaces sportifs, des terrains maraîchers ou agricoles, des jardins familiaux et des parcs pour favoriser les liens entre différentes entités de la première couronne de la ville. Cet emboîtement de multiples cheminements de proximité, pensé dans la relation de la ville à sa « campagne », dessine les chemins de « grande randonnée » à travers le territoire transfrontalier.

Cette démarche de mise en valeur et de redécouverte du patrimoine paysager s'appuie également, depuis 20 ans, sur les guides de découverte du patrimoine architectural, urbain et paysager des quartiers et faubourgs, proposant des circuits de découverte de plusieurs kilomètres, à pied ou à vélo. Ainsi l'expérience strasbourgeoise témoigne de la nécessité d'articuler et de mobiliser toutes les ressources et les projets, quelque soit leur échelle, dans une vision généreuse et constante d'une agglomération vue et vécue à hauteur du piéton. Nous en sommes au début, beaucoup pourra encore être fait dans les années à venir, notamment à l'échelle de l'agglomération.



**La trame verte d'agglomération comme support de déplacements « loisirs ».**



**La pression des modes actifs sur l'espace public : avenue de la Paix.**

Dorothee INGERT,  
responsable du service transports et  
études générales, Direction des transports,  
voiries, déplacements, Conseil départemental  
du Val-de-Marne

### **Définir des objectifs stratégiques**

En 2009, le Département a adopté un Plan pour les déplacements en Val-de-Marne (PDVM) qui promouvait des déplacements les plus durables possible et notamment la marche. Huit ans après l'adoption du PDVM, le territoire du Val-de-Marne et le contexte général ont profondément évolué et une actualisation est apparue nécessaire. **Au regard de la multiplication des usages et de la raréfaction de l'espace, le Département porte une nouvelle vision de la voirie départementale** (voir le Plan des déplacements du Val-de-Marne (PDVM) voté en 2019. La voirie ne doit plus être uniquement un support de flux mais un espace d'urbanité et de cohésion sociale : un espace public à vivre.

Comment développe-t-on la marche sachant que, cela a déjà été dit, 40 % des déplacements se font à pied ? Comment fait-on dans un département comme le Val-de-Marne qui compte 420 km de route, qui doit gérer le lourd héritage de la « culture voiture » et qui a intégré, lors de la décentralisation, des services de l'État dont la culture routière était très marquée ? Il a fallu retravailler sur ces questions de déplacements mais aussi sur la manière dont on s'organisait en interne, au sein de la direction voiries, transports et déplacements.

**La première étape est de sortir de la logique de superposition de flux,** avec une chaussée pour les flux voitures, des pistes pour les flux vélos et une structure, le trottoir, dédiée aux piétons.

Nous avons restructuré notre document stratégique autour de trois grands axes : « les Val-de-Marnais au cœur des préoccupations », outre les aides à la mobilité, la question du rééquilibrage Est-Ouest a été posée, jusqu'à s'interroger sur « finalement, le meilleur déplacement n'est-il pas celui que l'on ne fait pas ? ». « Les routes départementales : un espace à vivre », l'infrastructure peut être considérée comme le socle de l'espace public, comment (ré) interroge-t-on les usages ? Enfin, la troisième partie, « Se déplacer efficacement et différemment » porte notamment sur le nécessaire maillage des modes de transports.

Le choix de ces axes nous a obligés à appréhender l'espace dans son intégralité. La particularité du Val-de-Marne est d'être mitoyen avec Paris, donc d'avoir une partie très urbaine, mais c'est aussi d'avoir une partie péri-urbaine avec des campagnes et, aujourd'hui encore, des productions agricoles.

Comment travailler sur la répartition des espaces ?

### **Sensibiliser les agents**

En interne, nous avons misé sur des actions de sensibilisation. On a, par exemple, créé des ateliers intitulés « la piétonnisation des trottoirs » dans l'objectif d'impliquer tous les collègues de la direction, que ce soit à l'exploitation ou à l'opération. Une des questions phare étant celle de la place réellement laissée aux piétons. Est-ce que le trottoir est un espace pour marcher ou un espace qui récupère tout ce qu'on ne veut pas mettre sur la chaussée ?

Autre question : que nous enseignent les données de la sécurité routière ? On sait que ce sont les piétons les plus vulnérables, ceux qui ont le plus de dégâts corporels et que deux populations particulièrement touchées émergent : les personnes âgées et la tranche des collégiens. Si on veut sécuriser au maximum et si on veut que tous les modes puissent cohabiter, il faut mettre le piéton au cœur du dispositif. **Notre politique est donc notamment de réduire les vitesses sur les routes départementales.**

Pour se faire on a mis en place depuis quelques années un programme de développement de plateau surélevé. Le premier effet est de réduire la vitesse, le second, c'est de remettre le piéton au centre. Ce n'est plus le piéton qui descend de sa structure pour aller traverser la structure de la voiture, mais la voiture qui est obligée de monter sur la structure du piéton. Ce sont des dispositifs que l'on continue à développer. On travaille aussi sur les questions d'accessibilité et on développe, au sein du Département, une culture d'expertise d'usage : sur des gros projets de qualification on fait tester nos nouvelles voiries, en particulier par les associations de personnes à mobilité réduite.



**Le réaménagement de l'avenue de l'Abbé Roger Derry à Vitry sur Seine a bénéficié du retour d'expérience des personnes à mobilité réduite.**

## Réinterroger nos pratiques

Aujourd'hui, l'objectif est, dès le démarrage d'un projet, de repenser l'intégralité de nos aménagements en mettant le piéton et le partage des usages au cœur de nos problématiques. Ce n'est pas simple car cela dépasse la stricte application des normes et implique des choix dans un espace urbain contraint. Cela faisait des années qu'on essayait de développer la marche mais nos résultats étaient, somme toute, assez modestes. Alors on s'est d'abord tourné vers une association de piétons. Comment appréhende-t-on cette place du piéton dans l'espace public, comment les associations peuvent-elles nous aider? On a engagé un partenariat et une démarche avec l'association Rue de l'avenir, ce qui nous permet d'avoir un regard critique sur les aménagements déjà effectués et une ouverture sur ce qui est possible d'aménager.

**Brigitte GUIGOU: qu'est-ce qui a manqué et qu'est-ce qu'il manque aujourd'hui encore pour que le piéton soit mieux pris en compte par le département? Quels sont les principaux obstacles?**

**Dorothee INGERT,**

**Le principal obstacle est d'ordre culturel.** Comme on a peu d'espaces, puisque c'est une denrée rare en milieu urbain, une fois qu'on a fait passer les fonctionnalités pour les voitures, les bus et les vélos et bien finalement, quand on ne met pas le piéton au cœur, il récupère ce qui reste. C'est le bilan que l'on peut faire. Quand il y a beaucoup de place, il en reste un peu pour le piéton, mais quand il y a moins de place, le piéton redevient le parent pauvre des aménagements. À ce titre, la démarche menée avec Rue de l'avenir est intéressante: l'association va sur des routes départementales avec des chargés d'opération et essaie de comprendre comment ça s'est construit et ce qui a manqué dans la réflexion pour que la place du piéton soit mieux prise en compte. C'est un travail en cours.

## S'interroger sur ce qu'est une infrastructure pédestre

Ensuite, on s'est interrogé sur ce qu'est une infrastructure pédestre. En tant que gestionnaire et concepteur de voirie, on sait faire une voirie efficace pour les voitures, pour les bus et même pour les vélos. Mais qu'est-ce qu'une voirie efficace pour les piétons? Qu'est-ce qu'une infrastructure pédestre efficace?

En bon technicien on a tenté d'y répondre en commençant par faire un tableau avec plein d'indicateurs. Rien que pour largeurs, il y en avait cinq: la largeur réglementaire, la largeur efficace, la largeur confortable, etc. Qu'est-ce qu'on pouvait en tirer?

En fait, pas grand-chose car on restait dans notre culture routière de gestion des flux où l'on sait que plus on fait large plus ça passe. Mais le piéton ne répond pas à cette logique. La notion d'infrastructures pédestres, comprenant les trottoirs mais aussi les traversées piétonnes, va donc bien au-delà des normes techniques. C'est une question primordiale d'harmonie de l'espace (notion qui est moins importante à l'échelle de la voiture ou du vélo). Afin d'aiguiser notre compréhension de la marche nous nous sommes rapprochés des chercheurs du « Labex Futurs Urbains », en particulier ceux du groupe de recherche sur la mobilité urbaine pédestre. Le travail commun d'observation, l'analyse des actions des piétons, des raisons pour lesquelles ils agissent et de leurs contraintes, a permis aux ingénieurs que nous sommes d'avancer dans leur réflexion, non seulement mon service d'études et de prospective mais tous les services de la direction. **L'approche sociologique a été pour nous une révélation.** En s'appuyant sur plusieurs terrains d'étude, on a découvert par exemple que les largeurs sont importantes mais qu'il n'y a pas que ça puisque, si c'est trop large, on perd le côté sociabilisant, mixte et agréable de la rue. Si la rue est trop large, on se salue de loin mais on ne va pas s'arrêter pour discuter. Si on est en proche, on va s'arrêter, à condition toutefois qu'on ait un peu de place et qu'on ne gêne pas les autres piétons. Tout ça nous interroge fortement: comment concevoir une infrastructure qui soit la plus adaptée possible aux piétons? Le travail se poursuit.

Ensuite comment intègre-t-on ces découvertes dans les projets? Pour dessiner, il faut pouvoir observer et savoir quelle est la meilleure réponse à apporter aux usages pratiqués dans un espace. **L'observation du piéton, j'insiste, ce n'est pas aussi simple que du comptage de voiture ou de vélo.** En complément des comptages physiques, plusieurs degrés d'informations qualitatives doivent être relevés, du simple sens de circulation à l'analyse des comportements individuels. Ces analyses doivent être ensuite couplées aux besoins actuels et futurs de déplacement à pied. Puis, dans une phase de projet, on travaille à déterminer à quel moment ces observations doivent être réalisées, de façon à ce que les concepteurs puissent dès le départ mettre en place les structures qui répondent le mieux possible aux usages. Le tout étant évidemment une affaire de compromis.

## Poursuivre en impliquant de plus en plus les villes et les associations

Ce travail devra se poursuivre avec les villes. Le réseau routier est départemental, et la question, on

l'a vu avec le collègue de Strasbourg, c'est comment on travaille le maillage et les connexions. On est d'ailleurs ravi d'apprendre, suite à l'annonce d'Anne Faure de l'association « Rue de l'avenir », qu'un collectif de trois associations « Place aux piétons » vient d'être créé pour fédérer les énergies et créer une culture de la marche. Aujourd'hui tous nos projets sont soumis à l'expertise d'usage du collectif régional vélo, cela veut dire que tous nos plans leur sont soumis dans l'objectif de partager les difficultés et de trouver des solutions ensemble. **Avec ce collectif piétons, on va pouvoir mettre en place très rapidement l'expertise d'usage avec les piétons**, et articuler les deux au mieux car il ne s'agit pas de mettre en concurrence ces deux modes actifs ! Si concurrence il y a aujourd'hui, c'est vis-à-vis de la voiture.

### Et les pistes sanitaires cyclables ?

Un dernier point sur l'actualité, plus précisément sur les pistes sanitaires cyclables mises en place suite à la Covid-19. Dans le département du Val-de-Marne, une quarantaine de kilomètres de voies cyclables est en train d'être aménagés. La logique a été simple, on a pris les grands axes par lesquels passaient les transports lourds ou le Trans-Val-de-Marne et, partout où il y avait des 2 voies, une voie a été « transformée » en piste sanitaires cyclables y compris lorsqu'une bande cyclable sur trottoir existait, ceci afin de libérer le trottoir pour permettre une meilleure distanciation des piétons. Pour finir, je dirai qu'un des leviers pour mieux appréhender la marche, c'est la multidisciplinarité, c'est d'avoir une approche tout à la fois sciences dures et sciences humaines.

### Antonio GONZALES-ALVAREZ,

(vidéo préalablement enregistrée)

*directeur de l'équipe Dynamiques territoriales à l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba)*

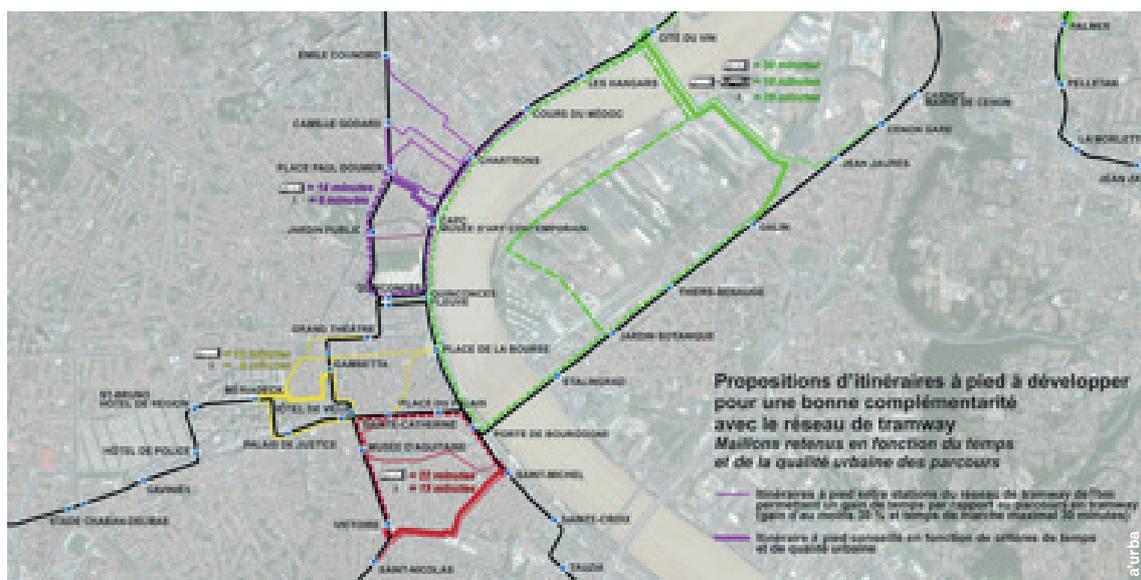
L'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba) a développé des études et animé des dispositifs variés autour de la marche en ville ces dix dernières années avec pour fil rouge l'idée que la marche est un mode de déplacement efficace et performant.

### Entre 2012 et 2014, l'a-urba a piloté le Grenelle des mobilités, démarche de concertation

qui associait des représentants de plusieurs collèges (État, collectivités territoriales, employeurs, salariés, experts et associations d'usagers). Près 120 personnes y ont participé intuitu personae et ont produit un rapport « Le manifeste des mobilités de l'agglomération bordelaise ». Ce rapport comprend 20 principes d'action et 17 mesures pour changer le modèle de mobilité. Une de ces mesures concerne « la mobilité piétonne universelle ». La marche est présentée comme un mode déplacement efficace, bon pour la santé publique et vecteur de sociabilité, d'urbanité et de citoyenneté. Elle est considérée comme la « cellule souche » de la mobilité urbaine et l'enjeu consiste à l'encourager dans la ville.

### Des dispositifs d'observation et de compréhension de la marche ont été mis en place.

Les enquêtes de déplacements montrent une progression de la part modale de la marche (dans la métropole bordelaise, on serait passé de 24 % à 30 % entre 2009 et 2017). Mais ces enquêtes sous-estiment le poids de la marche puisque seul le « mode principal » est retenu et que souvent la marche est utilisée pour aller prendre un transport en commun. L'agence a alors mené une enquête



Proposition d'itinéraires à pied en complémentarité avec le réseau de tramway de Bordeaux.

auprès de 1 600 usagers des transports en commun (TC) de l'agglomération bordelaise pour identifier la distance parcourue à pied pour se rendre aux arrêts. La moyenne a été de 560 mètres, ce qui est au-dessus des chiffres habituels des études de rentabilité socio-économique des réseaux de transports en commun.

**Des travaux ont ensuite été réalisés en partenariat avec la direction de l'intermodalité de Bordeaux Métropole et l'exploitant du réseau de transport en commun.** L'objectif était d'identifier les itinéraires plus rapides à pied qu'en empruntant une correspondance en tramway. Moyennant l'usage d'un logiciel, tous les temps de parcours entre les arrêts du réseau de tramway ont été calculés et des comparaisons établies entre des itinéraires réalisés uniquement en tramway (avec correspondances) et des itinéraires utilisant uniquement la marche. Cette méthode permet d'identifier une série de « maillons » d'itinéraires à pied qui viennent compléter le réseau de TC, y compris quand on impose des critères de gain de temps relativement importants. Ces itinéraires à pied ont par la suite été représentés dans les cartes de communication de l'exploitant du réseau qui les a trouvés intéressants à double titre. Encourager l'utilisateur à marcher entre deux stations permet de désaturer les tronçons centraux du réseau et de proposer des solutions alternatives en cas de problèmes techniques sur une ligne. Mais identifier des itinéraires à pied ne suffit pas. Il faut aussi réaménager l'espace public. Un travail plus fin a alors été mené avec Bordeaux Métropole pour déterminer sur certains de ces itinéraires, des aménagements de l'espace public, des trottoirs, des traversées ou de la signalétique sur l'espace public.

**Une autre lignée d'études a porté sur la façon d'encourager les parents à amener les enfants à l'école à pied ou à vélo.** Le dispositif nommé « À l'école sans voiture » est issu des propositions du Grenelle des mobilités. Il s'est traduit sous forme d'actions diverses : enquêtes auprès des jeunes élèves, film, expérimentation de fermeture temporelle au trafic automobile d'une rue devant une école, ou réalisation d'une BD à vocation pédagogique.

Tout récemment, dans le contexte de l'épidémie Covid19, **l'a-urba a édité de façon très réactive plusieurs productions répondant aux enjeux du déconfinement et de la distanciation physique.** Pour rappeler les dispositifs simples qui permettent d'allouer davantage d'espace aux piétons, certains éléments de productions de l'agence déjà existants ont été repris sur l'urbanisme temporaire, tactique ou expérimental (notamment ceux du Guide des espaces publics). Le focus s'est porté sur ce qui pourrait être fait spécifiquement devant les écoles et les commerces. Et une carte a été produite également sur les temps de parcours à pied entre les principaux lieux de Bordeaux et des communes adjacentes. Il est ainsi montré de façon visuelle qu'il n'est pas si long de parcourir l'ensemble de la ville à pied. Cette carte a beaucoup intéressé la direction des mobilités de Bordeaux Métropole qui l'a diffusée dans ses services et s'y est référée pour produire une série d'affiches installées pendant la période de déconfinement dans l'espace public pour signaler les temps à pied ou à vélo entre divers points de la ville. Le sous-titre en était « À vélo ou à pied, respirez ! ».



Temps de parcours à pied. Vitesse de marche à 4 km/h, soit 1 km en 15 minutes.

# QUESTIONS/ RÉPONSES

**À Strasbourg, quelle synergie pour faciliter la cohabitation des piétons et des vélos dans l'espace public? Quelle stratégie de communication pour favoriser la marche en ville ?**

Éric CHENDEROWSKY

Le meilleur service qu'on pourra rendre au vélo est de faire en sorte que les piétons ne viennent pas empiéter sur les pistes cyclables. On voit des sujets d'énervement, des incivilités entre les deux modes, ce qui pose problème. Ces zones de conflits demandent un travail fin d'analyse pour trouver des solutions et éviter que chacun reproche à l'autre de lui prendre sa place.

**La question des rez-de-chaussée est importante. Plus il y a d'entrées piétons le long des rues, plus il y a d'animation. C'est aussi une condition de sécurité, les villes anciennes offrent cette qualité, ce qui n'est manifestement pas le cas dans tous les projets présentés.**

Paul LECROART

Je suis d'accord. Je pense à cette étude sur le pas de la ville qui disait que la perception d'un cheminement est dépendante de l'animation que l'on va y trouver. Plus il y aura d'animation, plus le temps passé à parcourir 1 km paraîtra court.

**À Strasbourg, avez-vous des collaborations avec vos services santé pour penser la marche en tant que moteur de l'activité physique ?**

Éric CHENDEROWSKY

On a travaillé sur des vitaboucles qu'on a essayé d'installer en nombre suffisant pour ponctuer et même travailler sur des parcours piétons. Il est important de pas se déconnecter des objets qui pourraient avoir leur utilité dans un parcours santé et de raisonner aussi sur les liaisons à grande échelle.

**Comment les élus du département du Val-de-Marne ont-ils accompagné votre démarche ?**

Dorothee INGERT

Le positionnement des élus est non seulement primordial mais déterminant. Puisqu'on manque de place, il faut bien qu'il y ait un des modes qui laisse de la place à celui qui n'en avait pas auparavant. Et donc, la décision de faire diminuer la part modale de la voiture est un choix politique fort même si au-

jourd'hui, on est plutôt sur une société qui pousse un certain nombre d'élus à adopter des plans, pas encore sur les piétons, mais sur le vélo. Beaucoup de villes qui n'étaient pas favorable au vélo ont adopté des plans assez rapidement sous la pression des concitoyens. Il n'en demeure pas moins qu'on a un exécutif extrêmement proactif sur le sujet et qui n'hésite pas à aller au contact de ses collègues élus, en particulier des maires. Même si les routes départementales appartiennent au Département, elles traversent les villes et on ne va pas aménager sans l'accord de la ville, ce serait contreproductif. Il y a bien sûr tout le travail technique, tout le travail politique de conviction, par exemple sur le fait qu'enlever quelques places de stationnement ne veut pas dire la fin du commerce de proximité. Et ce discours est extrêmement important, la position et le rôle actif et proactif des élus sont déterminants.

**À Strasbourg, comment les élus accompagnent-ils votre démarche ?**

Éric CHENDEROWSKY

Le rôle de l' élu est essentiel parce que c'est lui qui subit la pression des riverains et des commerçants. On a constaté que si le maire ne mettait pas les mains dans le cambouis, ça n'allait pas. Nous n'avons pas d'adjoint à Strasbourg délégué à l'espace public et notre vice-président en métropole est un élu d'une commune, il est d'abord voirie et ne se sent pas vraiment légitime pour porter une vision d'aménagement. En fait, on prend commande aux nouvelles équipes pour commencer à installer une véritable responsabilité politique sur l'espace public, qui traite à la fois de l'aménagement mais également de sa gestion, de son animation. L'objectif est de rassembler auprès d'un élu toutes ces questions sur le rôle de l'espace public.

**Quel est, selon vous, l'avenir de la marche à pied en ville ?**

Paul LECROART

Le confinement nous a appris à apprécier la proximité de notre quartier, ses échelles de marchabilité. Il faut développer des stratégies de marchabilité à toutes les échelles, ça veut dire se saisir de la question de manière décrochée et travailler avec les citoyens car on voit qu'il y a de très fortes attentes. Donc, il faut développer une nouvelle vision tournée davantage vers l'humain que vers la technologie ou vers la technique en général.

Jérôme MONNET

Ce qui me paraît prometteur avec les exemples du Val-de-Marne, de Bordeaux ou de Strasbourg, c'est

qu'une accumulation d'expériences est en train de se produire autour des aménagements de voirie, de la prise en compte des usages et des démarches participatives, ce qui n'est pas la même chose. Une chose est de développer les techniques participatives et une autre est de développer les techniques pour savoir prendre en compte les usages. On progresse sur ces trois fronts. Il y en a sur lequel je vais insister. On est tenté de parler d'un aménagement de l'espace public alors qu'il s'agit de l'aménagement de la voirie. La voirie est un des espaces publics, à côté d'autres, en particulier les espaces publics plus favorables à la marche que sont les espaces verts. Évidemment, derrière, il y a la géopolitique interne de toutes les organisations. Ceci me paraît important. L'infrastructure piétonne est celle qui est sur la voirie, c'est le trottoir et les traversées avec tout ce qui va avec. Si on raisonne infrastructure pédestre, cela veut dire qu'on va considérer que le cheminement pédestre va emprunter un bout d'infrastructure piétonne mais va aussi emprunter un espace vert. Un troisième grand gisement pour le développement de la marche, ce sont les che-

minements internes aux îlots. L'enjeu est devant nous. Ce ne sont pas les centres villes mais les espaces urbanisés du XX<sup>e</sup> siècle, ces cheminements internes aux îlots, qu'il est absolument essentiel de reconsidérer et d'intégrer dans notre réflexion. Enfin si les communes et les intercommunalités ont développé des espaces verts et transformé la voirie, si on veut penser la marche dans le système de mobilité métropolitain, il faut intégrer dans le jeu une réflexion à l'échelle régionale.

#### Paul LECROART

Je dirai même une échelle régionale et une échelle nationale. Certains pays comme la Norvège ont un plan national de marche.

#### Jérôme MONNET

Je ne crois pas en la centralisation de ce sujet de la marche. Il me semble que les échelons pertinents de conception et de coopération, c'est la région, l'intercommunalité, le département, la commune, l'association de quartier, etc.

---

#### RESSOURCES WEB

- **L'a-urba** : <https://www.aurba.org/themes/espace-public>
- **Cerema** : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/villes-territoires-100-marchables-100-cyclables>
- **Conseil départemental du Val-de-Marne** : <https://www.valdemarne.fr/le-conseil-departemental/cadre-de-vie/ameliorer-les-deplacements/le-plan-des-deplacements-du-val-de-marne>
- **L'Eurométropole de Strasbourg** : <https://www.strasbourg.eu/plan-pieton>
- **L'Institut Paris Region** : <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/comment-ca-marche-en-ile-de-france.html>
- **Labex Futurs Urbains** : <https://www.futurs-urbains.fr/groupes-transversaux/presentation-des-groupes-transversaux/groupe-transversal-mobilites-urbaines-pedestres>
- **Rue de l'avenir** : <https://www.ruedelavenir.com>



**L'INSTITUT PARIS REGION**  
EST UNE ASSOCIATION LOI DE 1901

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49