

À PIED D'ŒUVRE

Mettre les piétons
au cœur de la fabrique
des espaces publics

Ce document est édité par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME
par Agence Monono + Le Facilitateur de Mobilité + Equal Saree

Coordination technique : Christelle Bortolini (ADEME)

Relecteur-ice-s : Cédric Boussuge (Cerema), Élodie Barbier-Trauchessec (ADEME), Christelle Bortolini (ADEME), Frédérique Calvanus (Ville de Batonne), Mathieu Chassignet (ADEME), Denis Cheminade (Fédération Française de la Randonnée Pédestre), Maud Depuis-Caillot (Polymorphe Design), Jean-Michel Evin (Ectim Conseils), Clément Gerber (Eurométropole de Strasbourg), Bruno Gouyette (Ville de Paris), Simon Pragalacis (Nantes Métropole), Ariane Rozo (ADEME), Daniela Sanna (ADEME), Marie Touzet-Barboux (Designer graphique)

Rédaction : Stéphane Malek (Monono) avec les contributions de Julien de Labaca (Le Facilitateur de Mobilité), Alicia Lujan et Julia Goula Mejon (Equal Saree), Lucas Delafosse et Pauline Dupuis (Monono)

Coordination : Stéphane Malek (Monono)

Création graphique : Lucas Delafosse (Monono)

Brochure réf. 011881

ISBN : 979-10-297-2003-1 - décembre 2022

Dépôt légal : ©ADEME Éditions, décembre 2022

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. L 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce guide a été réalisé par des professionnel·les de la fabrique des espaces publics (enquête, programmation, conception), de la participation citoyenne et de la promotion des nouvelles mobilités. Il est fondé sur leur expérience professionnelle et la mobilisation de nombreuses ressources à disposition, ainsi que sur la réalisation de plus de vingt entretiens avec divers·es acteur·ice·s (élu·es, technicien·nes des collectivités, concepteur·ice·s) de l'aménagement des espaces publics.

Une journée de workshop a permis de rassembler des professionnel·les expert·es, chacun porteur ou porteuse d'un regard spécifique et décalé de l'expérience urbaine dans les espaces publics : conception lumière, conception sonore, approche psychosociale, approche artistique, marche et tourisme, conception signalétique, design et publics spécifiques, écologie.

Cet ouvrage est disponible en ligne : <https://librairie.ademe.fr>

Citation de ce rapport :

Monono (dir.), 2022, **À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics**, 88 pages.



BON PIED BON ŒIL

Ce guide présente les moyens, les outils et les processus pour **faire de la figure du piéton le pivot de la fabrique des espaces publics**. Il s'appuie sur une grande diversité de publications (ouvrages académiques, articles, guides opérationnels, cahier de prescriptions, études comparatives, *benchmarks*, etc.) et sur un nombre conséquent d'entretiens réalisés avec des acteurs et actrices de la fabrique des espaces publics (élu-es, technicien-nes, concepteurs et conceptrices, monde associatif, expert-es divers-es et varié-es), impliqué-es dans des contextes, des échelles et des enjeux territoriaux variés (métropoles, villes moyennes, territoires périurbains et ruraux, en France et en Europe).

Il s'adresse à l'ensemble des acteurs et actrices concerné-es, élu-es, technicien-nes des collectivités, professionnel-les et toute personne curieuse des questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Il vise à **guider l'action publique dans les différentes étapes d'une politique de fabrique des espaces publics**, depuis la conduite de projet aux outils opérationnels en passant par la vision stratégique.

INTRODUCTION



LES PIÉTONS AU CENTRE DE LA FABRIQUE DES ESPACES PUBLICS

RENOUVELER LA VISION ET LA FABRIQUE DES ESPACES PUBLICS DU QUOTIDIEN

La prise en compte des piétons et de la marche nous invite à sortir d'une vision de l'aménagement de l'espace public strictement orientée par l'infrastructure de la voirie et sa fonction principale d'écoulement des flux. Si le déplacement demeure une composante essentielle, il ne doit être qu'un aspect d'une fabrique des espaces publics comme **espaces vivants**, centrée sur le partage de l'espace, l'accessibilité, les relations sociales, la convivialité, la qualité de vie, la santé, l'écologie, la diversité et la complémentarité des usages.

Cela implique de repenser en profondeur les mécanismes d'aménagement. Il s'agit de **redéfinir une vision ambitieuse** de l'espace public, en mobilisant l'ensemble des acteurs et actrices, des domaines et des thématiques nécessaires à l'épanouissement des personnes. Cette vision doit se matérialiser dans une **conduite de projet plus ouverte** (qui combine les approches, intègre la multidimensionnalité des espaces et leur évolutivité) **et transversale** (qui coordonne des compétences éclatées entre services et échelons, et met en œuvre une culture commune).

Cela implique également d'**abolir la noblesse du projet d'espace public**, perçu comme opération « vitrine ». L'aménagement à grands frais d'une place publique procure plaisir, visibilité et attractivité, mais le caractère exceptionnel des projets – aussi bien réalisés soient-ils – n'est pas la caution pour opérer un basculement durable des habitudes.

Dans un contexte de sobriété (financière, des ressources, etc.) et d'urgence écologique et sociale, il est impératif de diffuser les bonnes pratiques dans les espaces banals et quotidiens, et d'accepter le fait que, avec un budget donné, il est souvent plus performant et responsable de multiplier les petites interventions moins éclatantes mais efficaces plutôt que de récolter le prestige d'une seule.



LA MARCHÉ EST PLUS QU'UN MODE DE DÉPLACEMENT

Par son universalité et sa capacité à relier tous les moyens de locomotion, la marche est le mode de déplacement le plus souple, le plus agile, le plus économique, le plus écologique, le plus sain et le plus indispensable. Elle est de tous les trajets, qu'il s'agisse de marcher jusqu'à son automobile ou vers une station de transports en commun, de changer de mode ou de faire les quelques pas pour arriver



à destination. La marche est à la fois un mode de déplacement à part entière et **le liant qui rend possible l'intermodalité** (l'utilisation de plusieurs modes de déplacement lors d'un même trajet).

En ce sens, la garantie du confort des piétons, de leur sécurité, de la continuité et de l'accessibilité de leurs cheminements devrait constituer **un droit inaliénable et universel**.

La marche ne se limite toutefois pas à cette dimension, qui aurait pour effet d'uniformiser la figure du piéton. Par la diversité des personnes, par leur perméabilité à l'environnement, leur capacité à créer des lieux vivants et animés, des liens sociaux et des rencontres, les piétons constituent l'essence d'une urbanité menacée par l'étalement, la segmentation et l'accroissement des vitesses. Favoriser leur présence et leur épanouissement, dans leur diversité, c'est rendre possible l'idéal d'**une ville accueillante, hospitalière, vivante et durable**.

C'est aussi le meilleur moyen, et ce malgré de nombreuses idées reçues à ce sujet, **de réveiller et de vivifier le tissu économique** des villes, grandes et moyennes, des villages et des cœurs de bourgs.

PENSER LES PIÉTONS À L'ARTICULATION DES ÉCHELLES

Par conséquent, deux dimensions complémentaires des piétons doivent guider l'action publique en termes d'aménagement : **les piétons comme figures mobiles**, par leur capacité à effectuer de (longs) trajets, en reliant les territoires et les modes de déplacement ; **les piétons comme figures sociales**, par leur capacité à créer des rencontres, à consommer, à faire vivre et à animer les lieux.

Cette double dimension des piétons, à la fois « cellule souche »¹ de la mobilité et de l'urbanité, du mouvement et de la proximité, devrait constituer le fondement d'une politique publique d'espaces publics dans tous les territoires.

Trop souvent cantonnée aux centres-villes, cette politique doit se doter d'une ambition et de moyens (intellectuels, techniques, financiers) pour s'étendre dans les lieux où elle est *a priori* exclue (petites villes, périphéries, territoires ruraux et périurbains).



1. D'après l'expression de Georges Amar, consultant en mobilités.

CONSIDÉRER LES PIÉTONS ET LES USAGES DE LA MARCHÉ DANS LEUR DIVERSITÉ

L'expérience du piéton, c'est avant tout **l'expérience universelle de l'espace à échelle humaine**, que chaque individu peut faire quel que soit son âge, son genre, ses capacités fonctionnelles ou financières. Ainsi, **favoriser la marche c'est déjà contribuer à fabriquer des espaces publics plus inclusifs.**

Pour autant, il n'y a pas un piéton mais **des piétons**. Le rapport à l'espace (ainsi que le rapport à soi et aux autres dans l'espace) varie et structure fortement les pratiques en fonction des profils et des moments de la vie. On ne s'y repère et ne s'y déplace pas tou-te-s aussi facilement ni pour les mêmes raisons, on ne s'y sent pas tou-te-s autant légitimes et en sécurité, on ne l'appréhende pas tou-te-s avec les mêmes sens ou depuis la même hauteur, on n'y apprécie pas les mêmes choses, etc. Par conséquent, **nous ne sommes pas tous égaux face à la marche.**

Au-delà des caractéristiques propres à chacun-e, la marche se définit également par la diversité de ses usages : on marche dans un but précis, pour aller au travail, à l'école, à la boulangerie ; on flâne et on se promène, seul-e, en couple ou en groupe ; on fait du shopping, du lèche-vitrine ou la tournée des cafés ; on marche pour faire du sport, on randonne sur les chemins, on court, on jogge ; on visite, on explore et on découvre de nouveaux lieux ; on dévie de sa route, on s'étonne, on s'émerveille et on s'assoit.

Les besoins du marcheur ne sont donc pas uniformes à l'échelle d'une vie, d'une semaine ou même d'une journée. Toute politique publique devrait intégrer cette souplesse et cette polyvalence des usages.

Ce guide a donc été produit en veillant à **prendre en compte les différents déterminants de la pratique des espaces publics** et de faire de la marche un véritable levier de la production de territoires durables et inclusifs.



LES ENFANTS ET LES PERSONNES ÂGÉES : DE LA VULNÉRABILITÉ À L'OPPORTUNITÉ

S'il y a bien un public qui concentre les enjeux actuels en termes de conception, d'accessibilité et de pratique de l'espace public, il s'agit des **enfants**. À eux seuls, ils nous mettent face aux questions de sécurité, de confort, de pollution, de santé et d'intensification des usages, qui doivent guider l'action publique en la matière. Leur place dans l'espace n'a cessé de se dissiper depuis des décennies. Plusieurs facteurs à cela : l'augmentation de l'emprise de l'automobile, les nouveaux supports numériques de jeux, un accroissement de la peur des parents quant aux dangers divers qu'ils peuvent encourir. **Les résultats sont dramatiques en termes de santé publique** : sédentarité, surpoids, perte de capacités physiques, manque de stimulations cognitives, baisse de l'autonomie, etc. **L'effondrement des trajets domicile-école à pied**, au profit de l'automobile, est une illustration de ce problème.

Des espaces publics en faveur des piétons doivent être des espaces publics en faveur des enfants. Surtout, des espaces publics en faveur des enfants sont généralement des espaces publics en faveur de tous les piétons. En effet, la prise en compte de leurs besoins spécifiques profite à tous les usager-es. Il en va de même pour les personnes âgées, pour lesquelles la conception des rues requiert un niveau d'exigence supplémentaire en termes de sécurité, d'accessibilité et de confort.

L'accueil et le confort des plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap) dans l'espace public doivent constituer **la norme de l'aménagement**. Les espaces publics seraient ainsi plus sûrs, apaisés, exempts de violences routières, moins bruyants et davantage respirables. Ils favoriseraient les interactions sociales pour les nourrissons, les enfants, les personnes isolées et les accompagnant-e-s. Ils seraient spacieux, accessibles, permettraient la lenteur, la pause et la distraction. Ils stimuleraient le plaisir, la curiosité, la découverte et le jeu.

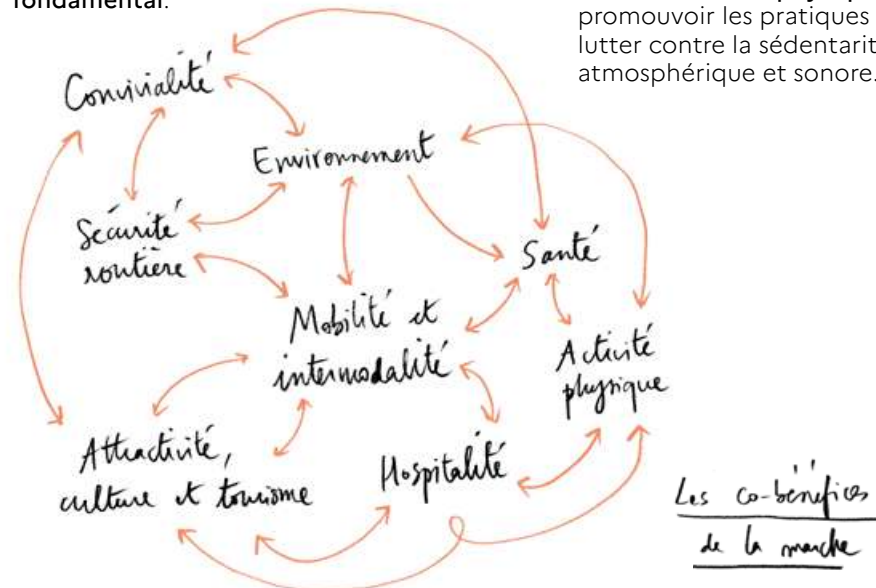
La prise de conscience de ces problématiques peut constituer **une réelle opportunité pour provoquer le changement**. La question consensuelle de la sécurité et de l'épanouissement des enfants dans l'espace public permet ainsi d'initier de nombreux projets d'aménagements des abords des écoles, qui se sont progressivement imposés dans l'agenda politique des collectivités locales. Le succès rencontré par les **rues enfants et rues aux écoles** (rues fermées – temporairement ou définitivement – à la circulation automobile pour que les enfants et les usagers puissent se les réapproprier) peut être perçu comme la première pierre d'une politique publique d'espaces publics plus respirables, moins dangereux, plus apaisés, attractifs et favorables à la santé.

LES CO-BÉNÉFICES D'UNE POLITIQUE PUBLIQUE ÉCOLOGIQUE, DURABLE ET INCLUSIVE EN FAVEUR DES PIÉTONS

La marche est un **mode de déplacement durable, sobre et résilient**, concourant à la réduction des gaz à effet de serre, des polluants, du bruit et à la préservation de la biodiversité. Les piétons sont des symboles d'urbanité. Ils renvoient aux notions de densité, de centralité, de connexion et de proximité. La promotion de la marche touche donc directement à la **lutte contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, ainsi qu'à la renaturation des villes.**

Durable, la marche l'est également au regard de ses bienfaits en termes de **santé publique**, alors que la sédentarité est un enjeu de société, que les pollutions atmosphérique et sonore provoquent de nombreuses pathologies et que le culte de la vitesse peut être une source de stress et de mal-être.

Derrière les enjeux de mobilité, de sécurité routière et d'hospitalité des espaces publics, la marche est à la **jonction de nombreux co-bénéfices, faisant de la promotion des piétons un enjeu de société fondamental.**



- ▶ **Environnement** : réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants et le bruit, par les reports modaux vers la marche et l'apaisement des espaces publics ; favoriser la biodiversité par une place accrue du vivant dans l'aménagement.
- ▶ **Mobilité et intermodalité** : fluidifier les déplacements en lien avec les autres modes de transport et favoriser le rééquilibrage modal.
- ▶ **Sécurité routière** : réduire les vitesses pour réduire les risques, améliorer la visibilité et la légitimité des piétons, sensibiliser et faire prendre conscience de leur présence.
- ▶ **Hospitalité** : rendre les espaces publics plus accessibles, ouverts et polyvalents pour tous les piétons.
- ▶ **Convivialité** : ralentir et favoriser les liens sociaux, notamment intergénérationnels.
- ▶ **Attractivité, culture et tourisme** : favoriser les appropriations diverses, les commerces de proximité et l'animation de la rue.
- ▶ **Santé et activité physique** : promouvoir les pratiques sportives, lutter contre la sédentarité, la pollution atmosphérique et sonore.

REDÉFINIR LA GOUVERNANCE DU PROJET

Nous partons du constat d'une **complexification du processus de la fabrique des espaces publics**, dans un contexte de multiplication des acteurs, des opérateurs et des normes, et d'une volonté croissante et bienvenue de davantage de **participation citoyenne**. Il semble nécessaire de repenser les cadres de la démarche de projet en associant les compétences, les thématiques et les approches, aujourd'hui trop éclatées entre services, métiers et échelons, au sein d'une gouvernance transversale et intégrée. L'objectif est bien de créer une **culture commune** pour une fabrique de l'espace public favorable aux piétons, déclinée à toutes les étapes du projet.

À travers ce guide, **il s'agit de poser les grands jalons d'une politique publique d'aménagement, en s'attachant moins à la technicité de certaines mises en œuvre qu'aux leviers et processus qui les insufflent**. L'idée est simple : **il sera difficile d'agir sur les espaces produits sans réinterroger toute la chaîne de production.**

Qu'est-ce que cela implique de **remettre les individus et les usages au cœur de la fabrique des espaces publics** ?

Comment en repenser certains cadres, parfois lourds et figés, pour **expérimenter une nouvelle conduite de projet, plus souple, adaptable, évolutive et transversale** ?

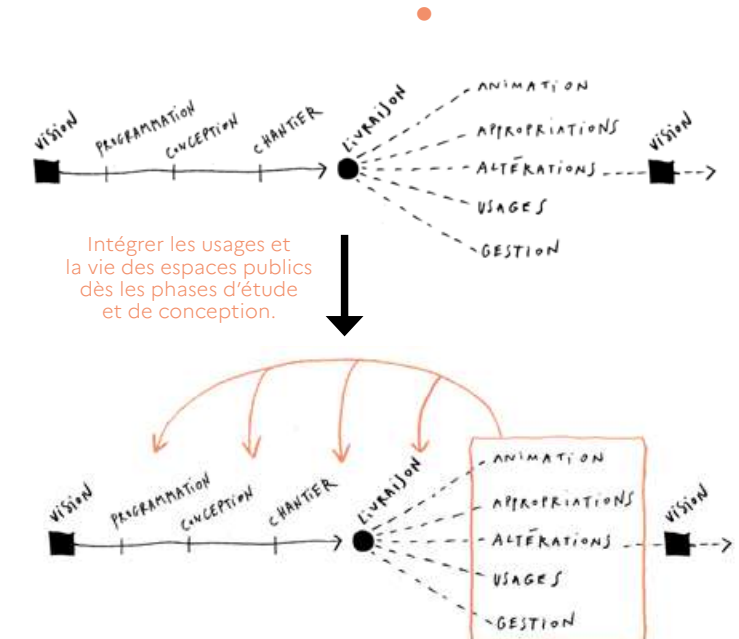
Comment fonder une nouvelle culture d'aménagement, en sortant des dogmes de la finalité, de la spatialité, de la technicité et de l'usage uniforme ?

Et comment repenser le projet comme **espace de dialogue interdisciplinaire, comme processus continu d'adaptation aux usages et à leur évolution** ?

Trois grandes parties composent le guide, dans une logique d'entonnoir allant du plus global au plus particulier :

- ▶ **La conduite de projet**
Repenser les fondements d'un projet adapté, partagé et malin.
- ▶ **La vision stratégique**
Définir un plan d'action cohérent et contextualisé.
- ▶ **Les principes opérationnels**
Mettre en œuvre la fabrique concrète d'espaces publics favorables aux piétons.

Chaque partie est composée de fiches-actions détaillées et richement illustrées. L'ensemble peut être lu de façon linéaire (un début, un milieu, une fin) ou selon la logique du picorement, au gré des besoins, des envies, des fiches et des encadrés. Ce travail veut proposer une vision globale et accessible. Nécessairement lacunaire, il a plutôt vocation à constituer une porte d'entrée vers les différents sujets qu'il aborde.



Titre de la fiche
évoquant l'action

Numéro
de la fiche

Encadré « Et concrètement ? »

Renvoi à un concept ou un exemple
de politique publique inspirant provenant
d'une collectivité en France ou en Europe

Rappel du chapitre
auquel correspond
la fiche

Encadré « Définition »

Éclairage synthétique
sur un terme, un concept
ou un point réglementaire
en lien avec le thème de la fiche

FICHE N°7 **REDÉFINIR LE PARTAGE DE LA VOIE**

À la fois espace dynamique et statique, la voie est l'unité de mesure basique des aménagements piétons. Après des décennies de segmentation de la rue dans une optique d'écoulement et de fluidification des flux au profit des véhicules motorisés, la question de son partage et la possibilité d'y voir se déployer de nouveaux usages ouvrent un champ de réflexion au sein duquel les piétons doivent être des figures centrales.

Cela oblige à une inversion du regard, des pratiques et de la culture d'aménagement de la voie : les piétons doivent être mis au centre des considérations, les autres modes doivent s'adapter à leurs besoins et tout doit être mis en œuvre pour leur garantir confort et sécurité. Derrière ces injonctions, ce sont la vision et la conception de la rue qui connaissent une petite révolution. Pensée depuis des décennies par et pour son adaptation à l'automobile (en termes de réglementation, de profil de voie, de revêtement, de mobilier et de signalétique), la rue partagée a vocation à être apaisée.

C'est alors son paysage et son usage qu'il convient d'imaginer à nouveau.

Idée reçue
* POUR ÊTRE EN SÉCURITÉ, LES PIÉTONS DOIVENT ÊTRE SÉPARÉS. *

On peut aisément se dire que les espaces exclusivement piétonniers constituent la solution pour assurer des cheminements confortables et sécurisés. C'est notamment l'état d'esprit qui a prévalu pendant l'âge d'or de l'urbanisme fonctionnaliste (des 1950' aux 1970'), où la hiérarchie des voies et la séparation des modes avaient pour objectif de garantir la vitesse et la fluidité du trafic automobile. Cette vision de l'aménagement n'est pas soutenable : nous n'avons pas la place pour créer autant de types de voies que de modes de déplacements ; les grandes voies de circulation urbaines sont autant de coupures, de dangers pour les plus vulnérables et de désagréments sensoriels ; nous sommes aujourd'hui en train de redéfinir un idéal urbain fondé sur la mixité, le frottement et la rencontre.

Pour toutes ces raisons, le meilleur moyen pour permettre le confort et la sécurité des piétons réside dans une reforme de l'aménagement et de la culture de la voie. D'une rue physiquement segmentée par types de modes de déplacements, il s'agit de passer à une rue partagée rééquilibrant l'espace public en fonction de la réalité des pratiques.

Ayant à l'esprit qu'à Paris (où les débats font rage sur la question du partage de l'espace), 51% de l'espace public affecté à la mobilité est occupé par les automobiles, alors que leur part modale est de 13% ! Au-delà de ces valeurs et des prises de positions partiales, ces rééquilibrages nécessitent d'une forme de logique... et de bon sens.

Et concrètement ?
À Orléans, la chasse aux voitures libère les espaces publics

Loisirs. Orléans a lancé son « Car Free Liability Plan » et sa première « free car zone », la ville, nommée capitale européenne verte en 2019 et disposant d'un budget climat très ambitieux, n'avait pas le droit à l'erreur. Les piétons ne sont pas explicitement au cœur d'une politique qui vise à réduire l'empreinte carbone des déplacements (tout en dynamisant la vie en ville « Promoting City Life », mais les bénéfices sont nombreux. Le premier volet de cette politique repose sur la suppression massive d'espaces dédiés à la voiture (free car zones). Le second est la création (notamment en réoccupant ces espaces libérés) d'espaces publics qualitatifs pour les modes actifs, favorisant l'intermodalité. Progressivement, les effets se font ressentir : depuis 2015, les piétons ont été 10% de plus à arpenter la ville.

Hiérarchiser le maillage des voies pour dégager des marges de manœuvre

- Identifier les différents types de voies (axes de circulation inconditionnels, voies secondaires et locales, desserte) pour définir, dans chacun des cas, les potentiels d'évolution à l'échelle des communes, des agglomérations et/ou des métropoles.
- Faire émerger un réseau de rues partagées, en complémentarité d'un réseau de circulation intense.
- Définir des quartiers apaisés où la vie locale et la civilité priment sur la vitesse et l'optimisation de la circulation.
- Rendre impossible le trafic de transit dans les quartiers résidentiels par les changements de sens de circulation, mais aussi la création de « Filtes modaux » (restriction d'accès aux véhicules à moteur).

Comment aménager les espaces publics pour redonner une place centrale aux piétons ?

Paragraphe introductif
qui synthétise les grands
thèmes et enjeux

Encadré « Idée reçue »
Présente et déconstruit
une idée reçue relative
au thème évoqué par la fiche

FICHE N°7 **APAISER ET RÉDUIRE LA VITESSE POUR FAIRE ÉMERGER UNE VILLE PLUS CONVIVIALE ET ACCUEILLANTE**

- Mettre à égalité tous les usagers de l'espace public, en garantissant la priorité du mode le plus vulnérable (le piéton) sur les autres. Considérer les personnes à mobilité réduite comme l'étalon de référence pour la prise en compte des besoins des piétons.
- Faire de la voie apaisée (zone 30) ou partagée (zone de rencontre) la norme de l'aménagement en ville, et la limitation à 50 km/h l'exception sur les axes principaux.
- Systématiser le passage des doubles sens vers des sens uniques.
- Bannir les leviers et outils d'apaisement de la circulation : favoriser le passage en zone de rencontre quand cela est possible, la mise en place de cours résidentielles (lues qui favorise les usages de proximité plutôt que la circulation, comme les woonerf néerlandais ou les « ruelles vertes » montrealaises), les piétonnalisations pérennes ou temporaires.

1) VIE VESPAÏNE
La rue est d'abord un espace de circulation, fondé sur la séparation des modes. Les cheminements piétons doivent être isolés, confortables et continus.

2) VIE APAISÉE
La rue est toujours fondée sur la distinction trottoir-chaussée, mais elle est plus apaisée (réduction de la vitesse, plus perméable d'occupation des traversées) et plus hospitalière (proximité de séjours et d'interactions).

3) COUR RÉSIDENTIELLE RUE SCOLAIRE
Le partage de l'espace est fondé sur une réduction drastique de la vitesse motorisée, la continuité du sol, l'atténuation (voire la disparition) de la segmentation linéaire, l'intensification des usages et l'hospitalité de la rue.

REDÉFINIR LES LOGIQUES DE COMPOSITION DE LA VOIE AU PROFIT DES PIÉTONS

- Fixer un taux d'au moins 50% de la voie affectée aux modes actifs.
- Travailler sur la qualité, la continuité et l'usage du sol, en encourageant les continuités transversales, de façade à façade.
- Reconfigurer le partage de la voie en ne conservant que le strict minimum d'espace aux automobiles, nécessaire à la circulation et aux rayons de girations. Réattribuer tout l'espace restant aux modes actifs. Mettre en cohérence les hypothèses de charge de trafic et les objectifs de report modal (dimensionner la voirie pour accueillir moins de voitures).
- Gommer la signalétique de la rue pour en modifier la perception au point de vue de l'automobiliste, le mettre en vigilance accrue et inciter au ralentissement (modèle des shared spaces). Utiliser l'ensemble des marges de manœuvre en ce sens, par rapport au code de la route (libertés permises par la réglementation) et au conformisme (marchés publics, sécurité juridique) qui incite à utiliser la signalétique proposée par les entreprises spécialisées.
- Mettre en place des campagnes d'informations constantes dans le temps pour accompagner toutes ces actions et ainsi garantir la mobilité des mobilités.

La Ville 30
La ville 30 est une ville où le 30km/h devient la règle et le 50km/h l'exception. Le panneau « Zone 30 » est associé au panneau d'entrée d'agglomération. La vitesse limite dans l'agglomération est donc de 30km/h pour toutes les rues sauf autres prescriptions ponctuelles : zone de rencontre, limitation à 50, etc.)

AVANT
On calcule la place minimum nécessaire aux piétons et on retire le reste à la route

APRÈS
Dans une logique inverse, on détermine le minimum nécessaire à l'automobile pour reconquérir l'espace public.

Comment aménager les espaces publics pour redonner une place centrale aux piétons ?

Illustrations
pour souligner
un ou des points
saillants du texte

Code couleur
renvoyant aux
trois grandes
étapes de projet

1. La conduite de projet

2. La vision stratégique

3. Les principes opérationnels

LA CONDUITE DE PROJET

FICHE N°1

- ▶ PRENDRE LE TEMPS D'ÉtudIER LE CONTEXTE, LES USAGES ET LES MODES DE VIE p. 18

FICHE N°2

- ▶ FAVORISER LA COOPÉRATION ENTRE LES PARTIES-PRENANTES p. 22

FICHE N°3

- ▶ OUVRIR LE PROJET ET CRÉER DES ESPACES DE DIALOGUE p. 26

FICHE N°4

- ▶ EXPÉRIMENTER POUR MIEUX AVANCER p. 30

LA VISION STRATÉGIQUE

FICHE N°5

- ▶ METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION p. 36

FICHE N°6

- ▶ AGIR SUR LES TRAMES p. 40

FICHE N°7

- ▶ REDÉFINIR LE PARTAGE DE LA VOIE p. 44

FICHE N°8

- ▶ INSCRIRE LA CULTURE DE LA MARCHÉ DANS TOUS LES TERRITOIRES p. 50

LES PRINCIPES OPÉRATIONNELS

FICHE N°9

- ▶ AMÉNAGER POUR LE MOUVEMENT p. 58

FICHE N°10

- ▶ DÉCLOISONNER LES ESPACES ET LES PROGRAMMES p. 62

FICHE N°11

- ▶ FAVORISER L'ÉCHANGE ET L'ACTIVITÉ DES REZ-DE-CHAUSSÉE p. 66

FICHE N°12

- ▶ CRÉER UN ENVIRONNEMENT HOSPITALIER FAVORISANT L'AUTONOMIE p. 70

FICHE N°13

- ▶ MÉNAGER UNE PLACE AU VIVANT ET AUX SERVICES ÉCOLOGIQUES p. 74

FICHE N°14

- ▶ CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS SENSIBLES p. 78

POUR ALLER PLUS LOIN

- ▶ QUELQUES RESSOURCES ACCESSIBLES EN LIGNE p. 82

Et concrètement ?

- ▶ À Barcelone : systématiser les rues scolaires p. 26
- ▶ Expérimenter pour sortir de l'inaction p. 30
- ▶ Fermer temporairement les rues pour laisser les usages s'y épanouir p. 30
- ▶ À La Roche-sur-Yon : se donner le temps et les moyens d'expérimenter les usages d'une rue commerçante p. 31
- ▶ À Montréal : la saison des piétonnalisations estivales p. 33
- ▶ À Bordeaux : un Plan Marche co-construit et partagé... à mettre en œuvre p. 36
- ▶ À Strasbourg : un « 1% piétons » à l'occasion des projets de TCSP p. 38
- ▶ À Strasbourg (bis) : un Plan Piéton Magistral ? p. 39
- ▶ À Bruxelles : un plan pour sortir le piéton des frontières de la « ville capitale » p. 39
- ▶ Accompagner le piéton et son confort : potentiels et limites des outils numériques p. 40
- ▶ À Oslo, la chasse aux voitures libère les espaces publics p. 45
- ▶ À Strasbourg (ter) : Penser les réseaux piétons et vélo de façon complémentaire p. 48
- ▶ À Delft : le woonerf, un vieux concept toujours d'actualité p. 49
- ▶ À Loos-en-Gohelle : (ré)inventer la marche dans un contexte périurbain p. 53
- ▶ À Bilbao, la mobilité verticale pour maintenir la marche « à tous les étages » p. 70
- ▶ À Vienne : l'approche genre comme levier de la fabrique de la ville marchable p. 72



idée reçue

- ▶ La marche est un mode lent p. 21
- ▶ La marche, ce n'est pas vraiment du sport p. 29
- ▶ Pour être en sécurité, les piétons doivent être séparés p. 44
- ▶ La marche est un mode circonscrit aux centres-villes p. 55
- ▶ Pour favoriser la marche, on a juste besoin de faire des trottoirs et des passages piétons p. 62
- ▶ Pour jouer en toute sécurité, il faut des espaces dédiés et fermés p. 65
- ▶ Moins de voitures, c'est mauvais pour le business p. 69
- ▶ Tout le monde peut marcher p. 73
- ▶ Pour favoriser la marche, il faut planter des arbres vite et partout p. 74

Définition

- ▶ Marchabilité p. 18
- ▶ Le quartier apaisé : reconquérir les espaces du quotidien p. 38
- ▶ La ZTL (zone à trafic limité) p. 39
- ▶ La « deuxième peau » des parcs : repenser les espaces publics à partir des parcs et jardins p. 41
- ▶ La ville 30 p. 47
- ▶ La zone de rencontre : partager l'espace pour apaiser les circulations et amplifier les usages p. 49
- ▶ Les *shared space* : mettre tous les usagers d'un espace au même niveau p. 49
- ▶ Qu'est-ce que prendre en compte le genre dans l'aménagement ? p. 71

Le globe, présent sur toutes les pages, nous ramène au sommaire en un clic!



LA CONDUITE DE PROJET

FICHE N°1

PRENDRE LE TEMPS D'ÉTUDIER
LE CONTEXTE, LES USAGES
ET LES MODES DE VIE

p. 18

FICHE N°2

FAVORISER LA COOPÉRATION
ENTRE LES PARTIES-PRENANTES

p. 22

FICHE N°3

OUVRIR LE PROJET ET CRÉER
DES ESPACES DE DIALOGUE

p. 26

FICHE N°4

EXPÉRIMENTER POUR
MIEUX AVANCER

p. 30

PRENDRE LE TEMPS D'ÉTUDIER LE CONTEXTE, LES USAGES ET LES MODES DE VIE

Mode de déplacement mais également mode de vie et d'appropriation des espaces, la marche résulte de choix, de représentations, d'aspirations, d'entraves ou de possibilités, qu'il est nécessaire de comprendre pour agir. La pratique des piétons n'est pas conditionnée par une infrastructure ou un aménagement : si celui-ci peut certes l'accompagner ou la faciliter, il ne peut pas la définir.

Intrinsèquement variée, volatile et peu prévisible, cette pratique doit être comprise dans sa complexité. L'intégration des usagers (enquêtes, études, participation citoyenne) est donc un prérequis indispensable à une fabrique des espaces publics qui puisse intégrer les piétons dans leur diversité, à travers la multitude des facteurs de leur mise en marche.

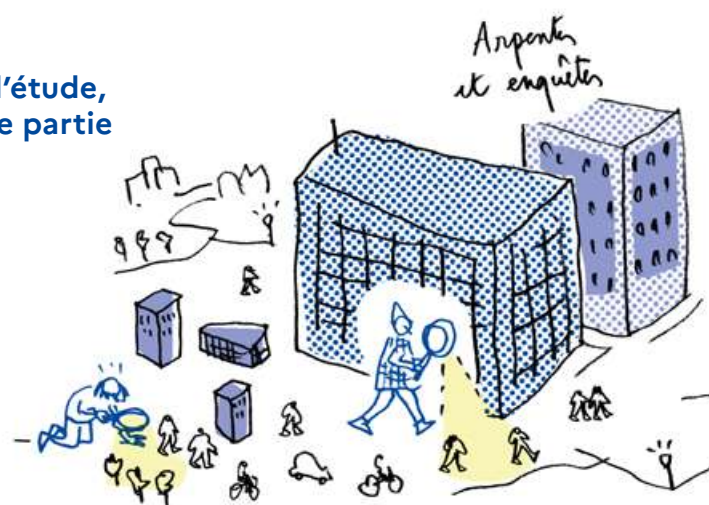
Cela implique de redéfinir les temporalités du projet et de ses étapes : les phases d'étude, qui ne correspondent qu'à une partie infime de l'économie globale du projet (budget et temps) doivent impérativement être consolidées, amplifiées et ouvertes à de nouvelles compétences, métiers et thématiques.

Définition

MARCHABILITÉ

La marchabilité (de l'anglais walkability) définit l'adaptation d'un environnement aux déplacements à pied. Elle se définit grâce à de nombreux critères d'accessibilité, de continuité, de lisibilité ou encore de confort.

Début 2021, le collectif Place aux piétons a demandé aux Français d'évaluer la marchabilité de leur commune. Près de 70 000 personnes ont répondu à cette consultation publique inédite, qui a donné naissance au premier baromètre des villes et villages marchables.



POUR AGIR AVEC JUSTESSE, IL FAUT EXPLORER LE CONTEXTE DANS LEQUEL ON INTERVIENT ...

- ▶ Pratiquer la marche et **arpenter** les espaces de projet, pour en saisir les ambiances et l'atmosphère (sensibilité générale aux lieux, aux paysages, aux sensations, aux gens et à leur activité) : parcours sensibles, repérages sonores, marches nocturnes, etc.
- ▶ Prendre en compte les modes de vie et chercher à identifier les **facteurs limitants et motivants** de la pratique de la marche.
- ▶ Aller à la rencontre des acteurs et actrices du territoire (associations, habitant-e-s, commerçant-e-s, travailleur-ses, etc.) : comprendre la diversité de pratiques, de représentations et d'imaginaires qui façonnent le lieu.
- ▶ Observer les comportements de mobilités et les usages : cheminements, appropriations, pratiques, sociabilités, stratégies et tactiques, etc.
- ▶ Cartographier, compter, capter, filmer, retranscrire et analyser les espaces vécus selon différentes temporalités.
- ▶ Considérer les aménagements dans un **réseau d'espaces publics élargi**, pour faire ressortir les principes de fonctionnement et d'usages entre les lieux (liens, complémentarités, concurrence, dépendance, absence de lien, etc.).



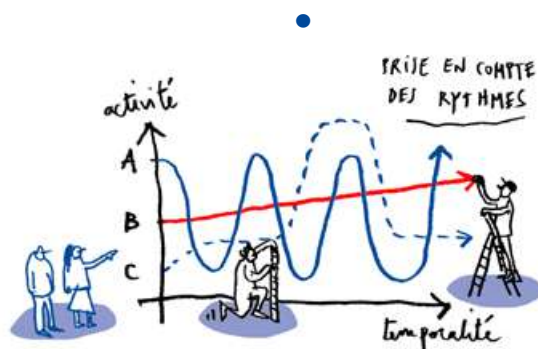
... INCLURE LA DIVERSITÉ DES ATTENTES ET DES BESOINS...

- ▶ Proposer des **dispositifs d'exploration et d'échanges sur-mesure** (ateliers, marches, micro-trottoirs, etc.), en fonction des contextes et des publics, pour comprendre la diversité des ressentis, des attentes, des envies et des besoins.
- ▶ « **Aller vers** » et ne pas attendre que **l'on vienne à nous** : mettre en place des dispositifs directement dans l'espace public, dans les lieux de flux et fréquentés ; susciter la curiosité des passants.
- ▶ Veiller à recueillir les **points de vue d'une grande diversité de publics** en genre, en âge et habilités fonctionnelles et cognitives, en diversifiant les dispositifs participatifs.
- ▶ Être attentifs à la bonne intégration des publics dont les besoins méritent une écoute et un approfondissement spécifiques : enfants, PMR, minorités en tous genres.

SUSCITER
LA CURIOSITÉMARCHE
COLLECTIVE

... ET COMPRENDRE LES TEMPORALITÉS D'USAGES

- ▶ Observer et analyser les usages selon les heures de la journée, les jours de la semaine et les saisons de l'année.
- ▶ Prendre en compte la **temporalité nocturne** et ses spécificités en termes d'usages (question de la sécurité et du sentiment de sécurité), de paysage, d'éclairage et de respect de la biodiversité.
- ▶ Prendre en compte et tirer parti des **rythmes de l'espace public** en fonction des événements réguliers (les marchés hebdomadaires ou les vacances scolaires par exemple) ou exceptionnels (un festival, une fête foraine).



idée reçue



« LA MARCHÉ EST UN MODE LENT. »

Sur une ligne droite, d'un même point de départ jusqu'à une même ligne d'arrivée, un-e piéton-ne ira toujours moins vite qu'un-e cycliste, qui sera lui-même plus lent qu'un-e automobiliste et ainsi de suite.

Dans un monde abstrait donc, la marche est incontestablement, et comparativement, un mode « lent ». Toutefois, dans la réalité de nos trajets quotidiens, par sa souplesse et son agilité, la marche peut s'avérer être **diabement efficace**.

Il faut compter en moyenne 12 minutes pour parcourir 1 km à pied. Sur des courtes distances, la marche est performante là où l'automobile l'est moins (temps de démarrage, feux, stationnement, etc.). En ville, 40 % des trajets quotidiens effectués en voiture font moins de 3 km, et sont ainsi deux fois plus polluants qu'un trajet de plus grande distance (surconsommation de carburant quand le moteur est froid, arrêts et redémarrages fréquents etc.). Par ailleurs, près de la moitié des trajets domicile-travail de moins de 1 km s'effectuent en voiture ! En considérant le temps d'accès à l'automobile, celui du stationnement, des derniers pas à l'arrivée et les éventuels ralentissements sur la route, quelle est en définitive la part de temps « gagné » ?

Associée au loisir et à la flânerie, la marche a longtemps souffert d'un déficit de crédibilité par rapport aux autres modes. Souvent négligée comme mode de déplacement à part entière, elle apporte pourtant des réponses pertinentes aux enjeux des transporteurs et des collectivités. Cette prise de conscience repose sur une évidence : la marche est le seul mode de déplacement universel ; quel que soit le mode

utilisé, tous les trajets ou presque commencent et se finissent à pied.

L'action en faveur des piétons doit impérativement être pensée en relation et en complémentarité des politiques de promotion des transports, quelles qu'elles soient. Par exemple, la marche est devenue une solution pour certains opérateurs de transports en commun pour **désaturer leur réseau**, beaucoup trop sollicités, notamment aux heures de pointe (c'est l'objectif de l'importante campagne de communication menée par Transport for London à Londres, pour inviter les usagers à descendre un arrêt plus tôt et finir à pied). À Bordeaux, des études d'identification de « raccourcis piétons » (projet Marche à Suivre en 2015, étude d'urbanisme en 2017), montrent que les gains de temps peuvent aller jusqu'à 30% pour faire la correspondance entre deux lignes de tramway à pied.

La marche peut-être un mode de déplacement efficace et légitime. Il est a priori perçu comme lent car le temps passé à marcher est souvent considéré comme du temps perdu. Imaginons même que l'on « perde » quelques minutes, le trajet en est-il appauvri pour autant ? Comment mesurer les plaisirs de l'exercice physique, de la flânerie, de la curiosité, de la surprise et de la rencontre que nous procure l'acte de marcher ? Comment se rendre compte de tout ce que tous ces temps dits « perdus » nous font gagner, en termes de convivialité, de santé publique ou d'épanouissement de nos enfants ? La marche est justement une manière de requalifier le temps du déplacement, de le réenchanter en offrant la possibilité de s'intéresser à son environnement, d'aller à la rencontre des autres, de penser à soi et à sa santé.

Ce guide a justement pour vocation de proposer des pistes d'actions pour que l'aménagement de nos espaces publics facilite cet épanouissement par les pieds.

FAVORISER LA COOPÉRATION ENTRE LES PARTIES-PRENANTES

Les piétons sont des êtres complexes et multidimensionnels, dont les besoins et les attentes sont à la croisée des thématiques et des compétences.

Pour considérer une action en leur faveur, il convient d'être outillé et accompagné.

Cela est d'autant plus vrai pour des collectivités qui n'ont pas les moyens humains et techniques suffisants en interne.

Cependant, même dans les plus grandes métropoles, la culture de la marche ne va pas de soi. Elle doit se construire de façon transversale et intégrée, en associant les compétences, les approches et les savoirs trop souvent éclatés entre les services et les métiers.

La création d'une culture commune de la marche – interservices, interdisciplinaire et associant l'ensemble des parties prenantes – apparaît comme un pré-requis fondamental pour mettre en mouvement une politique publique pertinente.



INSTAURER UN CADRE DE TRAVAIL TRANSVERSAL ET CRÉER UNE CULTURE COMMUNE

- ▶ Considérer la prise en compte des piétons sous un **angle transversal** aux différentes thématiques, compétences et métiers du champ de l'aménagement ; favoriser la mise en place d'une **culture de projet partagée** qui puisse mettre la diversité des usages au centre des décisions.
- ▶ Définir les **parties prenantes** et les **interlocuteurs pertinents** pour accompagner le projet d'espace public : services gestionnaires, associations, commerçants, acteurs principaux de la vie de quartier, etc.
- ▶ Constituer une **équipe projet resserrée**, consulter systématiquement les services ressources (circulation, culture, urbanisme, sports, environnement, jeunesse) et les concessionnaires. Enclencher une dynamique d'échanges interservices.
- ▶ Créer un **groupe de pilotage** « piétons », rassemblant élu.e.s et technicien.ne.s de diverses thématiques, appelé à définir les orientations et à valider les phases successives de la conception des espaces publics.
- ▶ Associer et s'appuyer sur les **acteurs du sport, du tourisme, de la mobilité, de l'enfance, de l'accessibilité et de la santé**, qui intègrent déjà la marche dans l'ensemble de leurs projets : s'appuyer sur les chemins pré-existants, les parcours sportifs et de santé, les initiatives culturelles, touristiques et artistiques (GR13 à Marseille, randonnées périurbaines à Paris, tours du Grand Paris), les cheminements pour les seniors, etc.
- ▶ S'appuyer sur les **ressources existantes** :
 - documents cadres (PLU(i), PDM, Plan Vélo, Plan marche),
 - enquêtes et données de mobilité (enquêtes mobilité, enquêtes locales de circulation),
 - boîtes à outils et études (études vitalité commerciale, charte environnement, charte des espaces publics, plans de renaturation).
- ▶ Mobiliser l'**expertise** :
 - des associations spécialisées (Place aux piétons, Rue de l'Avenir, Fédération Française de Randonnée, 60 millions de piétons, Club des Villes cyclables et marchables, etc.),
 - des structures publiques et parapubliques (CAUE, agences d'urbanisme, etc.),
 - des centres de recherche (en particulier le Cerema).
- ▶ Actionner les leviers de l'**accompagnement territorial** (programmes de financement nationaux et européens, appui local des CAUE).
- ▶ S'inscrire dans la dynamique actuelle de valorisation des modes actifs pour faire évoluer les territoires et les mentalités, déconstruire les peurs et les idées préconçues sur le sujet : formations spécifiques aux élu.e.s et technicien.nes, sensibilisation en interne, etc.

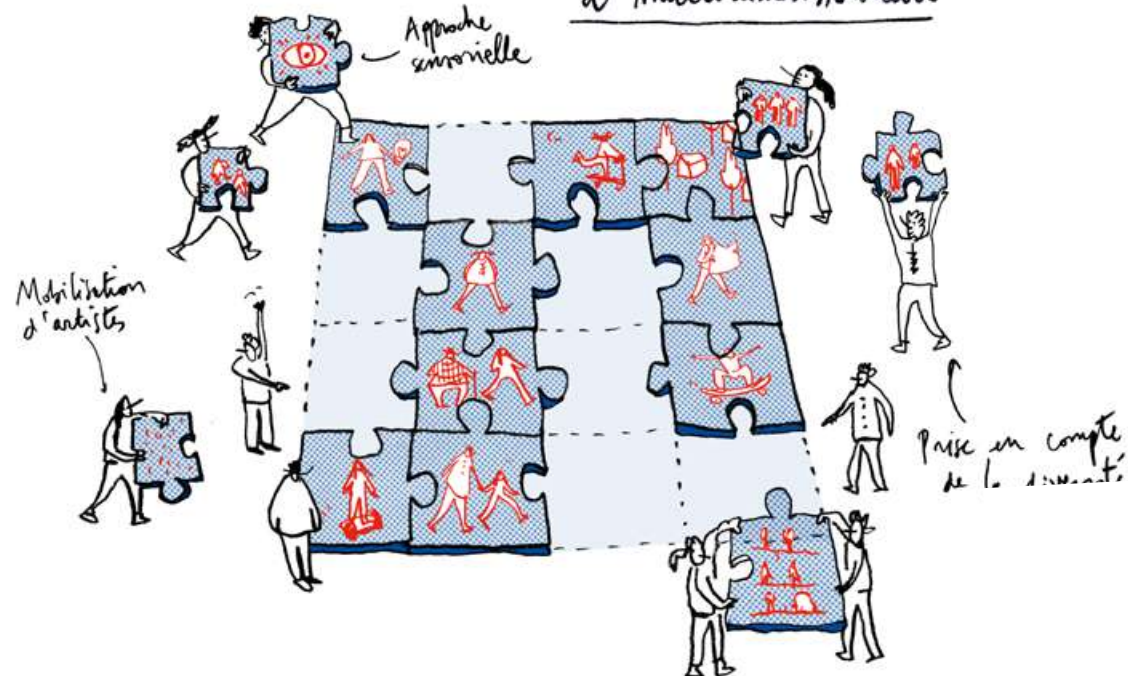


DÉCENTRER LE REGARD ET FAIRE UN PAS DE CÔTÉ

- ▶ Intégrer les **approches sensorielles** de l'espace et s'entourer des compétences techniques qui font appel aux sens : concepteurs lumière, designers sonores, etc.
- ▶ **Écouter et mobiliser les expert-es des différents types de publics** (en fonction du genre, de l'âge, des catégories sociales ou des situations de handicap) pour s'assurer de la bonne prise en compte de la diversité des piétons.
- ▶ Mobiliser des **artistes** pour réinventer et enrichir l'expérience sensible de la marche dans les espaces publics.
- ▶ Organiser des espaces d'échanges pour **croiser les différents regards et expertises**, et évaluer l'équité des aménagements.

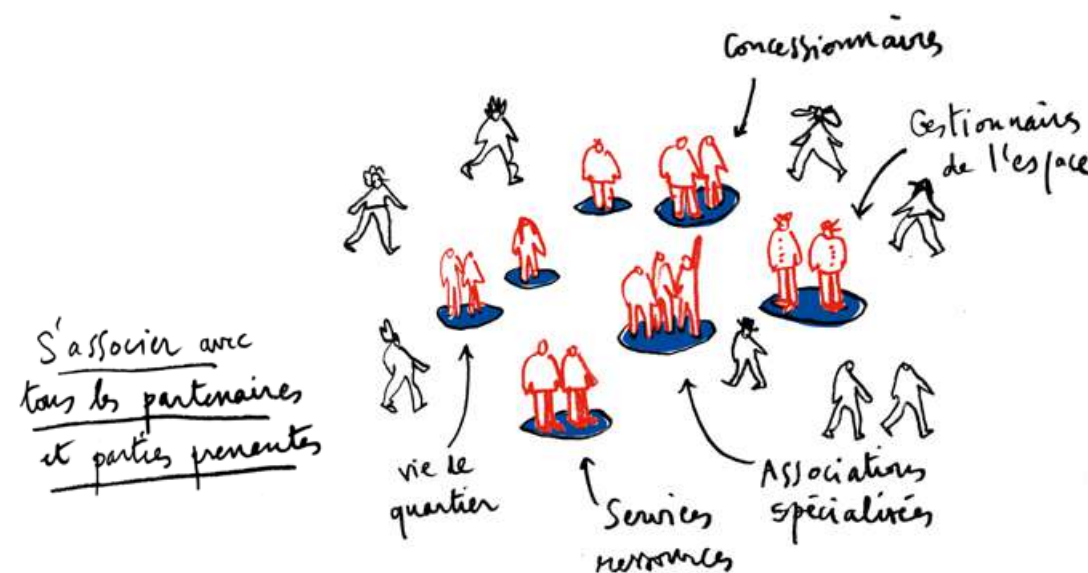
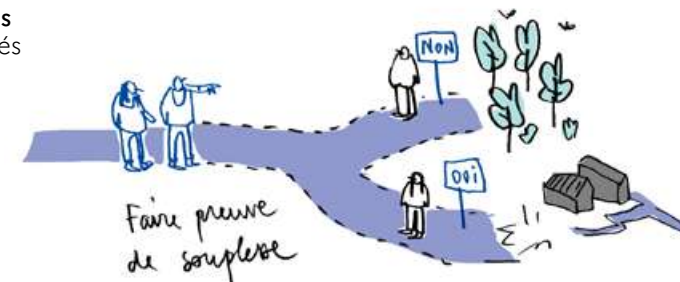


Prendre une approche transversale
et multi dimensionnelle



INTÉGRER LES ENJEUX DE GESTION, D'ENTRETIEN ET D'ANIMATION À LONG TERME

- ▶ Associer l'ensemble des **gestionnaires de l'espace public** : services concernés (espaces verts, entretien, etc.), acteurs privés, collectifs d'habitants et associations.
- ▶ Intégrer les **futures contraintes et modalités de gestion** au projet (matériaux et revêtements, types de sol, mobilier, plantation, etc.).
- ▶ Faire preuve de **souplesse** et accepter certaines **modifications** du futur aménagement pour en faciliter la gestion et l'entretien par la suite.
- ▶ **Anticiper les problématiques de gestion** des espaces, en fonction des dégradations, de l'usage ordinaire, des appropriations et des usages.
- ▶ Mobiliser les **associations de marcheurs et marcheuses** pour qu'ils reproduisent dans les espaces publics les actions qu'ils conduisent dans les espaces naturels (documentation, surveillance des cheminements, observation, etc.).



OUVRIR LE PROJET ET CRÉER DES ESPACES DE DIALOGUE

Un projet d'espace public centré sur les usages, pour être juste, doit faire l'objet d'une collaboration élargie. Pour garantir une appropriation durable, désirée, ouverte et plurielle, anticiper les conflits d'usages et les points de tension, il est nécessaire d'associer au plus tôt et sur le long terme les différent-es acteurs et actrices (décideur-ses, technicien-nes, gestionnaires, concepteur-rices, usagers, acteurs et actrices économiques, etc.).

C'est dans une co-conception globale du projet que celui-ci pourra se déployer en interface avec les forces locales et les besoins réels des usagers. En ce sens, la participation citoyenne constitue une dimension fondamentale du processus d'aménagement. Elle doit être ouverte, accessible, et constituer le moteur de tout projet considéré comme un moment et un espace de dialogue. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra intégrer pleinement la diversité des piétons et des usages de la marche.



Et concrètement ?

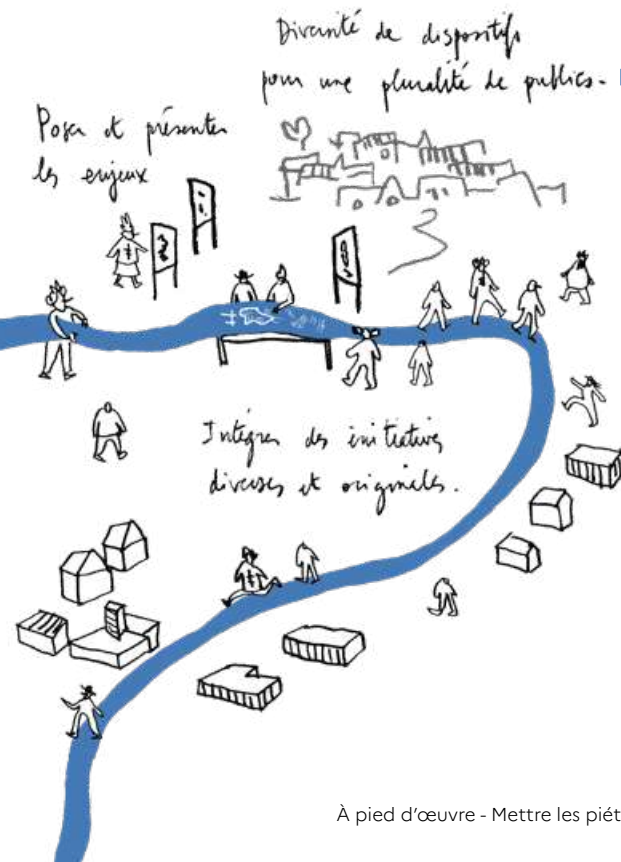
À Barcelone : systématiser les rues scolaires

À Barcelone, un nombre croissant d'écoles bénéficient d'un aménagement de rues scolaire (programme *Protegim escoles*), pour protéger les enfants de la circulation et leur donner un espace pour jouer en toute sécurité. La démarche repose sur l'apaisement de la rue et des aménagements légers et concertés (« tactiques »).

D'autres villes européennes ont adopté cette démarche avec des applications différentes : fermeture temporaire de la rue à la circulation aux temps d'entrée et de sortie des élèves, piétonisation définitive, aménagement de la voie de façade à façade, etc. Loin de constituer des actions isolées, les rues scolaires s'inscrivent dans une stratégie globale d'acupuncture urbaine et de renforcement des trames piétonnes.

METTRE EN ŒUVRE UN PROCESSUS PARTICIPATIF ACCESSIBLE À TOUTES ET À TOUS

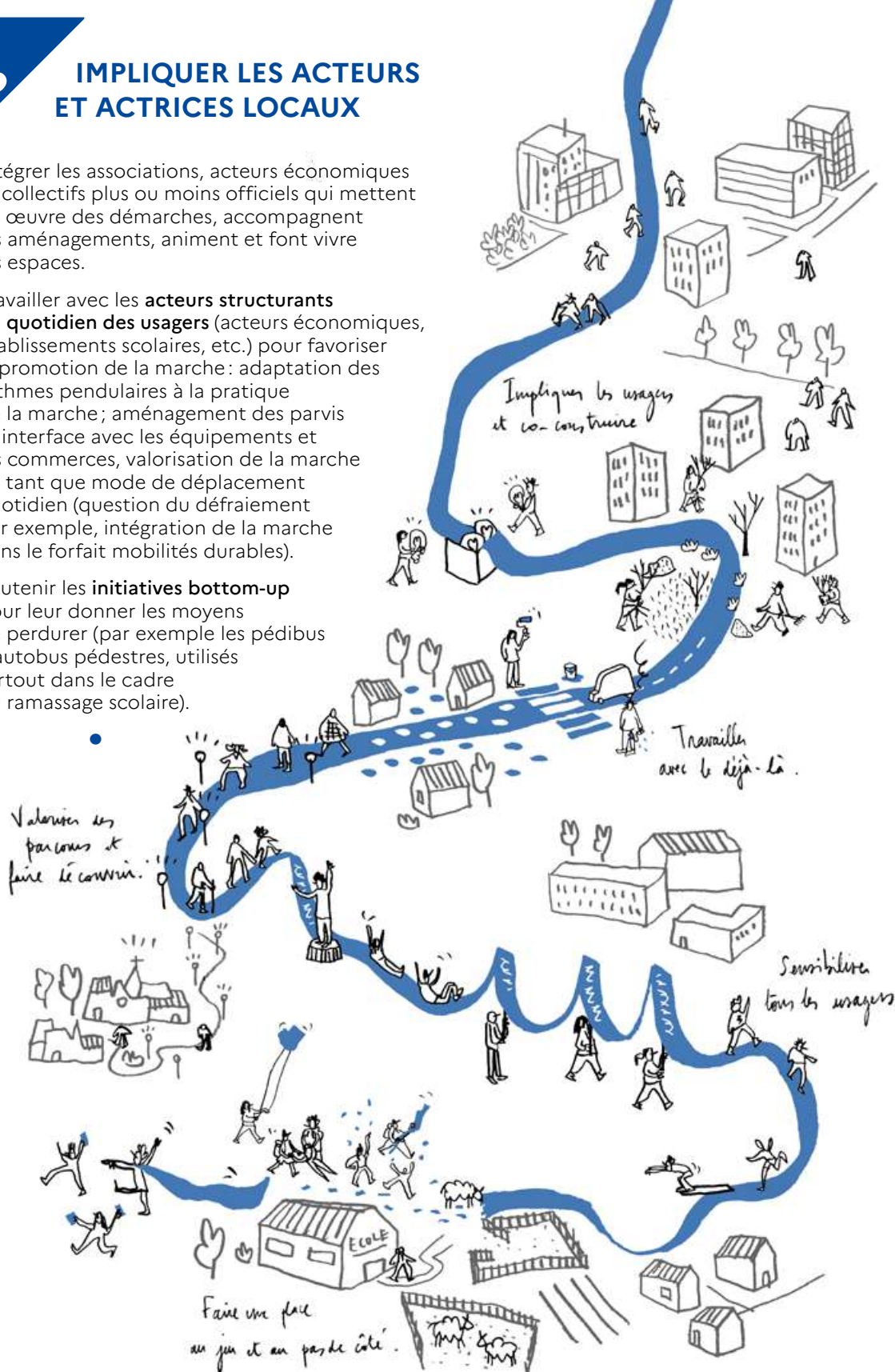
- ▶ S'inscrire dans une **démarche transparente et claire**, en posant dès le début les enjeux, objectifs, possibilités et limites de la participation.
- ▶ Mettre en œuvre des **processus participatifs impliquant les usager-e-s** dans le diagnostic, la planification et la co-construction des projets.
- ▶ Garantir la **participation d'une grande variété de publics** (notamment les absents de ce type de démarches : adolescent-e-s, jeunes actifs et actives, personnes marginalisées), en proposant une **diversité de dispositifs participatifs** (réunions publiques, marches exploratoires, ateliers collectifs, chantiers participatifs, boîte à idées, etc.), et en veillant au **choix des horaires et à l'accessibilité des lieux**.



PROMOUVOIR ET SENSIBILISER

- ▶ Lancer régulièrement des **campagnes d'information et de sensibilisation** pour promouvoir la marche et souligner ses aspects positifs : en termes de plaisir, d'environnement, de santé publique, d'accessibilité, etc.
- ▶ **Travailler davantage sous le prisme de la santé**, notamment pour actionner d'autres leviers financiers sur l'aménagement des villes (budgets affectés au « sport pour tous »).
- ▶ **Sensibiliser les comportements des automobilistes, cyclistes, piétons**, en s'appuyant notamment sur les associations représentantes : prise de conscience et respects des autres modes de déplacement, visibilité et légitimité des piétons, respect des codes de la route et de la rue, etc.
- ▶ **Sensibiliser en particulier les enfants, les scolaires et les parents d'élève** sur les bienfaits de la marche, en termes de santé publique, de plaisir, de sociabilité et d'écologie. Considérer l'univers scolaire comme un levier puissant de sensibilisation et d'action.
- ▶ Mettre en place des **outils de partage de l'information** diversifiés pour toucher tous les publics : affichage, intervention dans les écoles, campagnes numériques, etc.
- ▶ Organiser des **événements autour de la marche** (festivals, promenades collectives, randonnées, etc.).
- ▶ Aménager, matérialiser et valoriser des **parcours de découverte**, en concertation avec les commerçant-es et les acteurs et actrices touristiques.
- ▶ **Aménager des parcours thématiques** (« marche santé », « culture-tourisme »), des parcours pour les publics à mobilité réduite (comme les balades à roulette de la FFRandonnée, incluant les fauteuils mais aussi les caddies et les vélos pour les enfants). Inciter à la pratique par la création d'itinéraires permanents.

- ▶ Intégrer les associations, acteurs économiques et collectifs plus ou moins officiels qui mettent en œuvre des démarches, accompagnent les aménagements, animent et font vivre les espaces.
- ▶ Travailler avec les **acteurs structurants du quotidien des usagers** (acteurs économiques, établissements scolaires, etc.) pour favoriser la promotion de la marche : adaptation des rythmes pendulaires à la pratique de la marche ; aménagement des parvis et interface avec les équipements et les commerces, valorisation de la marche en tant que mode de déplacement quotidien (question du défraiement par exemple, intégration de la marche dans le forfait mobilités durables).
- ▶ Soutenir les **initiatives bottom-up** pour leur donner les moyens de perdurer (par exemple les pédibus – autobus pédestres, utilisés surtout dans le cadre du ramassage scolaire).



idée reçue



« LA MARCHÉ, CE N'EST PAS VRAIMENT DU SPORT. »

Selon la Professeure Martine DUCLOS du Centre Hospitalier Universitaire de Clermont-Ferrand « L'inactivité physique est la première cause de mortalité évitable dans le monde. » **La sédentarité, notamment infantile, ne cesse de croître en France.** Un adulte sur deux et un enfant sur cinq sont en surpoids. En 40 ans, les jeunes de neuf à seize ans ont perdu 25% de leurs capacités physiques.

Concrètement, cela veut dire que les enfants courent moins vite et moins longtemps qu'avant. Les modes de vie contemporains renforcent l'inactivité physique et la sédentarité avec des conséquences graves sur la santé. En France, 40% des adultes ont un niveau de sédentarité élevé (Santé Publique France). Le constat est particulièrement alarmant pour les jeunes générations : plus de 80% des adolescents dans le monde n'ont pas une activité physique suffisante selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

La sédentarité est devenue un véritable problème de santé publique. En plus d'accroître les situations

d'obésité, elle augmente le risque de maladies chroniques dont les cancers. Face à ce constat il est nécessaire de redonner à l'activité physique sa place dans notre quotidien.

La marche (et la course) sont les premières des activités physiques et sportives d'extérieur déclarées par les Français-e-s quand on les interroge sur leurs pratiques. **L'OMS recommande la pratique de trente minutes d'activité physique par jour pour les adultes et une heure pour les enfants et les adolescent-es.** Cette activité physique doit être essentiellement **aérobique** (également appelée activité d'endurance), et d'intensité modérée à soutenue. La marche est un exemple parfait d'activité physique aérobie.

La baisse d'activité physique tient en partie à l'inaction pendant le temps de loisirs et à la sédentarité sur le lieu de travail et à la maison. De même, **le recours accru aux modes de transport « passifs » contribue également au manque d'exercice physique.** Dès lors, redonner de la place au piéton pour ses déplacements quotidiens et pour ses temps de loisir représente en soi **une mesure de santé publique forte et efficace, en plus d'être accessible à toutes et à tous car ne requérant pas ou peu de frais.**

Source : site Internet de l'OMS, nov. 2022
[Lien vers l'article](#)



EXPÉRIMENTER POUR MIEUX AVANCER

La fabrique des espaces publics est souvent un processus normé, long et lourd à mettre en œuvre. L'irruption du champ de l'expérimentation dans l'aménagement permet de repenser les cadres et les temporalités de la conduite de projet, pour la rendre plus souple, adaptable, évolutive et transversale.

L'expérimentation permet notamment de revoir en profondeur les modes de faire, pour mettre les usages et la participation au cœur des processus, produire des espaces publics plus sobres, plus polyvalents et plus adaptés à la réalité changeante des modes de vie.

Au-delà des interventions ponctuelles mises en avant récemment à travers les démarches issues de l'approche tactique de l'urbanisme (aménagements temporaires, transitoires, éphémères, etc.), il s'agit de repenser le projet, dans sa totalité, comme espace de dialogue polyphonique, comme processus continu d'adaptation aux usages et à leur évolution.

Et concrètement ?

Expérimenter pour sortir de l'inaction

L'expérimentation constitue une profonde évolution dans la manière de porter les projets d'espaces publics : en instaurant le droit à l'erreur et le tâtonnement comme principes d'aménagement, les démarches expérimentales libèrent l'action publique de l'inaction et de la peur des réactions face au projet, tout en restant dans la réglementation en vigueur. « Pour les élus, cela rebat les cartes de la démocratie électorale et représentative : cela les relégitime dans leur droit de faire des choses sans concertation préalable classique, et leur permet d'oser des choses et de se tromper. » (Catherine Pilon, Secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables).

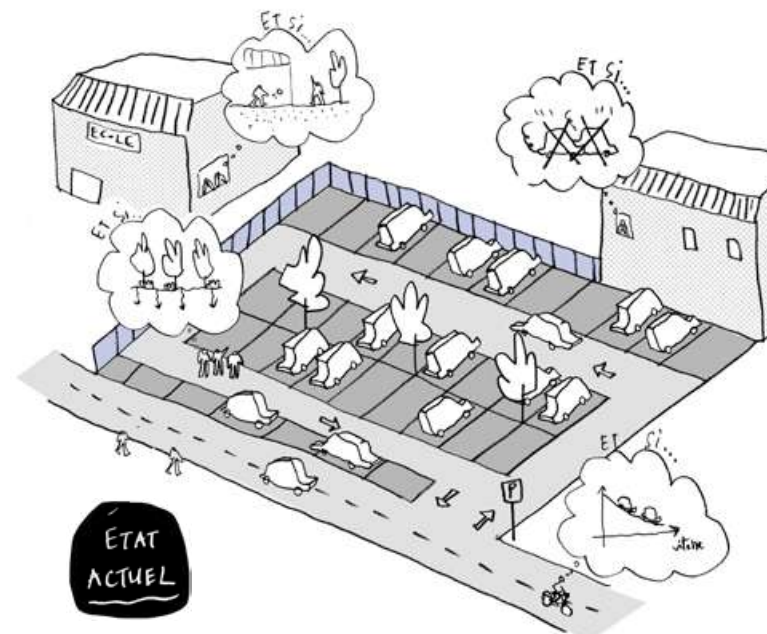
Et concrètement ?

Fermer temporairement les rues pour laisser les usages s'y épanouir

Dans une optique d'actions temporaires, sur une journée ou un week-end, plusieurs municipalités font le choix de fermer des rues à la circulation pour favoriser les sociabilités de quartier, les rencontres intergénérationnelles et le jeu dans l'espace public. À Montreuil (Seine-Saint-Denis) par exemple, plusieurs rues résidentielles sont fermées à la circulation un dimanche par mois et investies par les habitant-es du quartier.

ENCLANCHER UNE DYNAMIQUE COLLECTIVE ET CRÉATIVE

- ▶ Poser dès le début des échanges les bases de la démarche : **droit à l'erreur**, test de nouvelles configurations et usages, validation ou retour en arrière à la fin de l'expérimentation en fonction des résultats.
- ▶ Expérimenter un nouveau rapport aux temporalités de la fabrique des espaces publics, réinventer les relations entre les acteurs, intégrer les usager-e-s à **toutes les étapes de la conception, de la mise en œuvre et de l'évaluation**.
- ▶ **Mobiliser et embarquer les forces locales dans l'expérimentation**, pour une plus grande justesse et une meilleure acceptation du projet.
- ▶ **Anticiper et prévoir**, pour assurer à l'équipe projet de savoir rebondir et réajuster la démarche en cours de route tout en étant en mesure de tenir les engagements formulés au départ.
- ▶ Accompagner le changement : organiser des étapes et célébrer chaque étape pour **faire vivre le changement positivement**.



CONVAINCRE EN FAISANT

- ▶ **S'autoriser à tester des usages** (sportifs, ludiques, récréatifs, etc.), des modifications du statut de voie (piétonisation totale ou partielle, reconquête de stationnements, ralentissement et apaisement, etc.) ou des types d'animations (marchés, spectacles de rue, etc.), en particulier sur des sujets qui suscitent le débat ou des hésitations.
- ▶ **Avancer par touches mais dans un tableau d'ensemble** : mettre en œuvre une stratégie de petits aménagements qui, mis en réseaux, favorisent l'expérience de la marche et les usages de l'espace public.
- ▶ **Tester dans différentes temporalités** : une journée, un week-end, à l'heure des écoles, pendant les vacances, durant l'été, etc.

Et concrètement ?

À La Roche-sur-Yon : se donner le temps et les moyens d'expérimenter les usages d'une rue commerçante

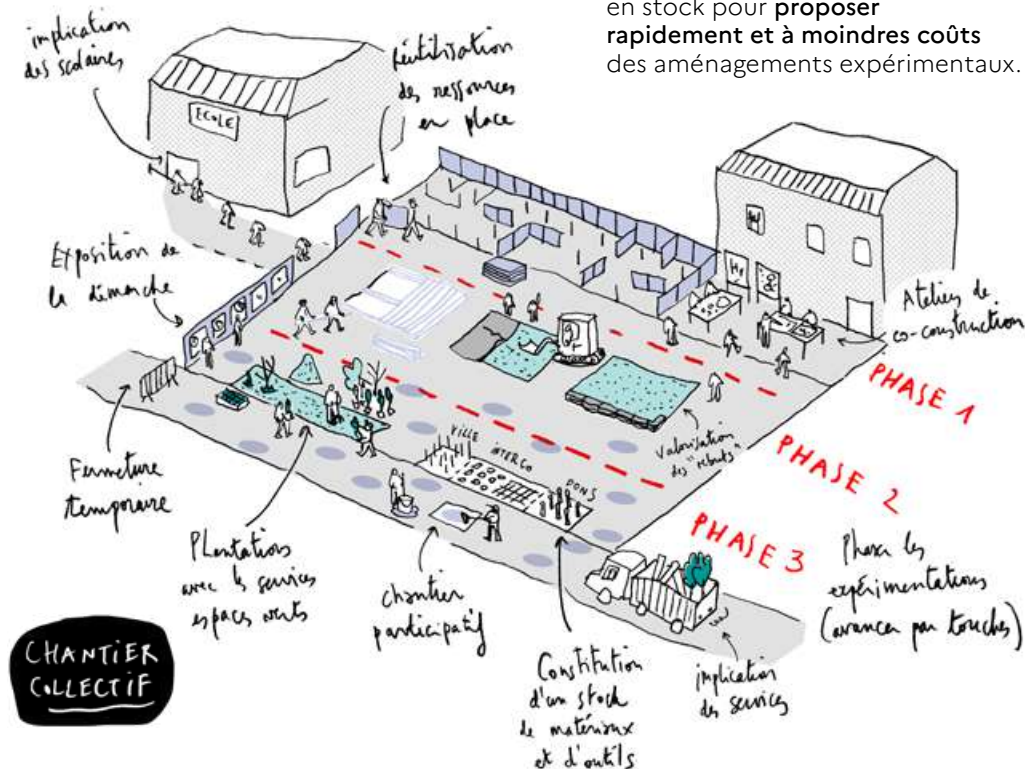
Pendant trois ans, la ville de la Roche-sur-Yon investit une rue commerciale centrale pour y tester différents usages, du plus basique au plus inventif, en piétonnant la rue pour y installer des grands mobiliers modulables. La démarche est évaluée et adaptée au fur et à mesure. « Je pense que si on piétonne et qu'on libère de l'espace seulement pour que le piéton circule, l'espace risque de manquer d'intensité d'usages : l'espace qu'on libère, il faut savoir ce qu'on en fait. » (Fanny Sire, conductrice d'opérations pour les projets urbains à la Mairie de La Roche-sur-Yon)

AMPLIFIER LES MARGES DE MANŒUVRE DE L'ACTION PUBLIQUE

- ▶ Se donner les moyens de **maîtriser l'évolution des aménagements** par l'expérimentation : instaurer une dynamique et des automatismes de projet/de coopération qui pourront être dupliqués.
- ▶ Se nourrir de la pluralité des opinions et des idées en légitimant le mandat démocratique par une mise en place de budgets participatifs : **soumettre aux voix des habitants une partie des dépenses d'investissement** de leur commune, oser des actions qui ne sont pas définitives en posant comme **principe le droit à l'erreur**.

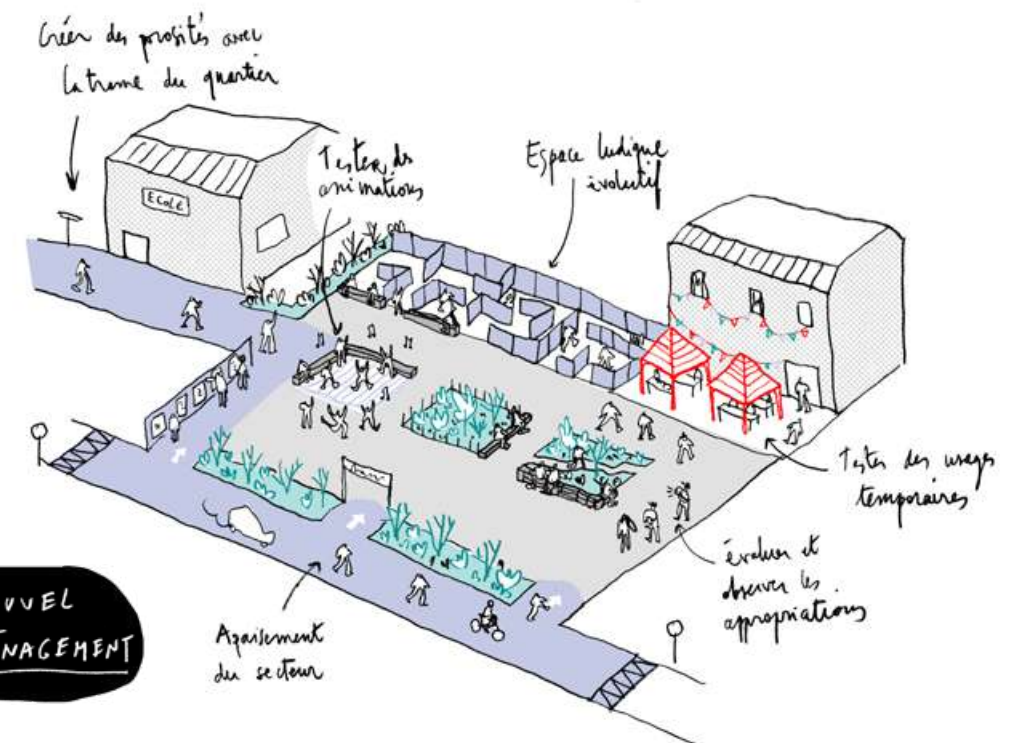
S'APPUYER SUR L'EXISTANT ET SAISIR LES BONNES OPPORTUNITÉS

- ▶ Utiliser **toutes les opportunités** pour expérimenter de nouveaux usages et aménagements : fermeture d'une rue pour travaux, revendications locales, événement festif ou commercial, période estivale, etc.
- ▶ Multiplier les dispositifs de rues scolaires et de rues aux écoles, les considérer comme des « **portes d'entrées** » pour des changements de conception et de pratiques.
- ▶ **Mettre en commun les moyens et matériels**. Constituer un stock d'outils et de mobiliers permettant de tester les aménagements (mobiliers robustes, qui pourront être maintenus sur place ou réutilisés pour d'autres aménagements) et dédier un local à la régie technique, au stockage et/ou à l'animation du site pendant les tests.
- ▶ Utiliser autant que possible du mobilier et des matériaux en stock pour **proposer rapidement et à moindres coûts** des aménagements expérimentaux.



DOCUMENTER ET ÉVALUER

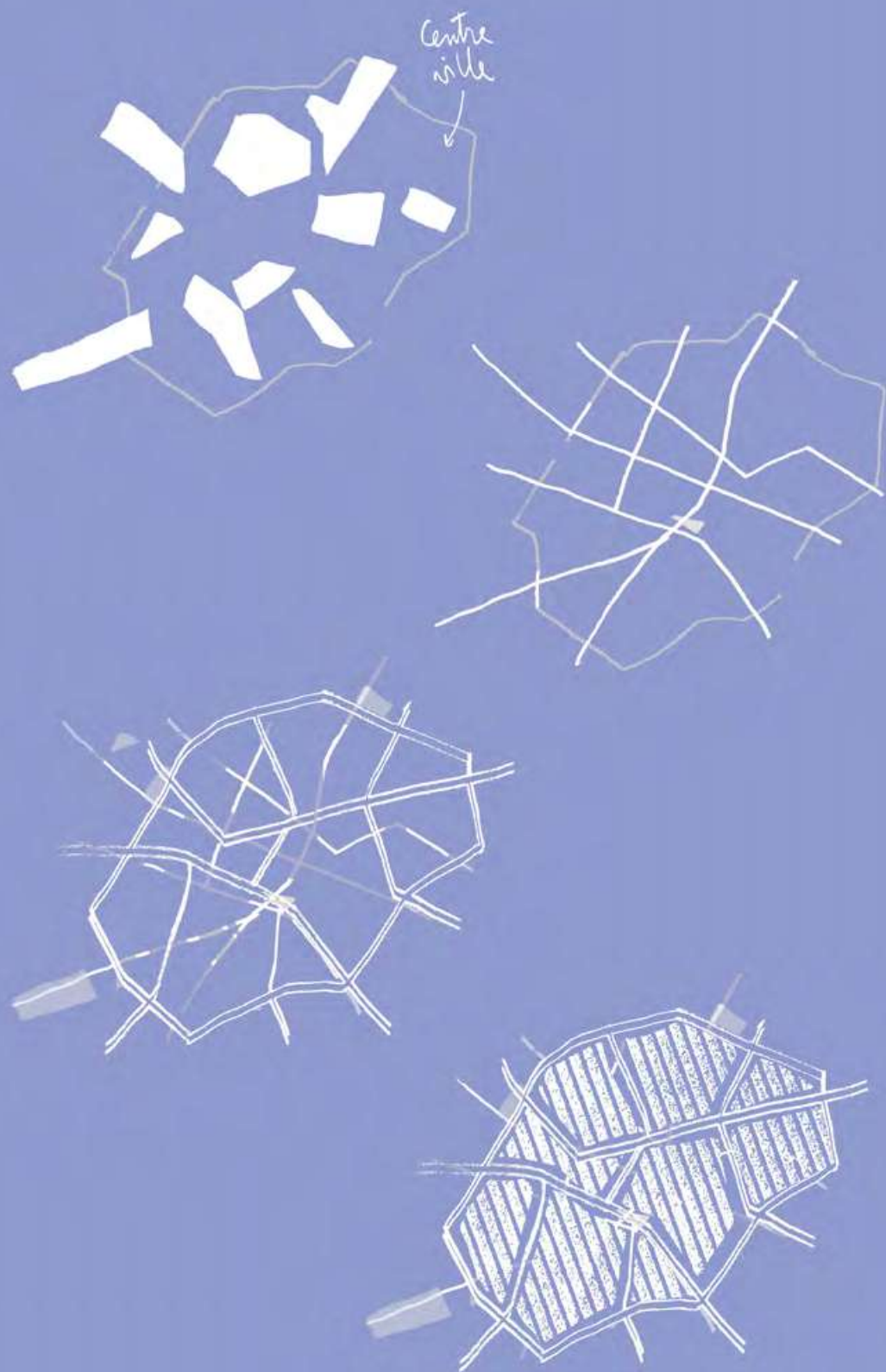
- ▶ Définir un état 0 de l'espace expérimenté (données chiffrées, sensibles ou concertées) pour pouvoir avoir une **base de comparaison** au fur et à mesure du projet.
- ▶ Se servir du retour d'expériences et des évaluations effectuées après les premiers tests pour **ajuster, rectifier, affiner, voire retirer les aménagements**.
- ▶ Prévoir une **évaluation approfondie tout au long de la démarche** (en mobilisant notamment les outils existants, sur les volets sécurité routière, les comptages de flux et de trafics etc.) : prendre en compte les apprentissages de l'expérimentation pour le devenir de l'espace public pour éviter les incompréhensions et les frustrations ; mobiliser ces retours d'expériences pour les projets suivants.
- ▶ Associer les acteurs locaux à ces évaluations pour leur permettre de **monter en compétence**.



Et concrètement ?

À Montréal : la saison des piétonnalisations estivales

À l'été 2021, la mairesse Valérie Plante lançait à Montréal un vaste plan de piétonisation d'une dizaine d'artères: il s'agissait de proposer aux Montréalais-es et aux visiteur-euses des aménagements propices à la flânerie grâce à une piétonisation provisoire, de 3 à 5 mois selon les rues (budget de 4 millions d'euros en 2021, passé à 12 millions en 2022): mobiliers, piétonnalisations, stands et cafés, terrasses, etc. Le succès fulgurant de la mesure s'inscrit dans une politique publique qui fait la part belle aux aménagements tactiques et à leur pérennisation. Après un hiver rude où la vie se fait en intérieur, l'été est à Montréal la saison de l'épanouissement de la ville du dehors, accueillante, conviviale et ludique !



LA VISION STRATÉGIQUE

FICHE N°5
METTRE EN ŒUVRE
UN PLAN D'ACTION

p. 36

FICHE N°6
AGIR SUR LES TRAMES

p. 40

FICHE N°7
REDÉFINIR LE PARTAGE
DE LA VOIE

p. 44

FICHE N°8
INSCRIRE LA CULTURE
DE LA MARCHÉ DANS
TOUS LES TERRITOIRES

p. 50

METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION

Favoriser la pratique de la marche ne va pas de soi : il faut se donner les moyens politiques et techniques d'atteindre des objectifs indispensables à la viabilité des territoires. Une vision globale et transversale, permettant d'intégrer les piétons dans une politique publique raisonnée, déclinée et articulée à plusieurs échelles, doit définir une stratégie d'aménagement cohérente.

Les plans piétons sont, par exemple, des outils qui inscrivent les aménagements d'espaces publics dans une vision et une stratégie territoriale. Leur diversité reflète autant de façons d'aborder la question, toutes aussi légitimes que pertinentes. L'accent est parfois mis sur l'aménagement d'axes structurants, sur la diffusion de bonnes pratiques, sur la valorisation d'itinéraires ou encore sur la promotion d'une culture de la marche. L'important réside dans la prise en compte des piétons en tant que tels, avec leurs besoins et leurs attentes, et dans l'accompagnement nécessaire à leur épanouissement.



Et concrètement ?

À Bordeaux :
un Plan Marche co-construit et partagé... à mettre en œuvre

Après une première tentative, avortée, au milieu des années 2010, Bordeaux Métropole reprend en 2020 l'ambition de monter une politique publique en faveur de la marche. En associant l'ensemble des élu-es, des partenaires associatifs et des services techniques au sein d'une co-construction ambitieuse échelonnée sur une année, le Plan Marche définit des actions transversales réparties en cinq thématiques autour de la qualité de vie et des déplacements : concevoir un espace public plus marchable ; favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes ; articuler la marche et les transports en commun ; valoriser la marche en tant que mode de déplacement quotidien ; faire événement autour de la marche. Il s'agit désormais de passer à la phase opérationnelle. Cela passe par la création d'un poste spécifique de chargée de mission, au sein de Bordeaux Métropole, et à travers une enveloppe de 30 millions sur 6 ans, pour accompagner les communes dans leurs différents projets.

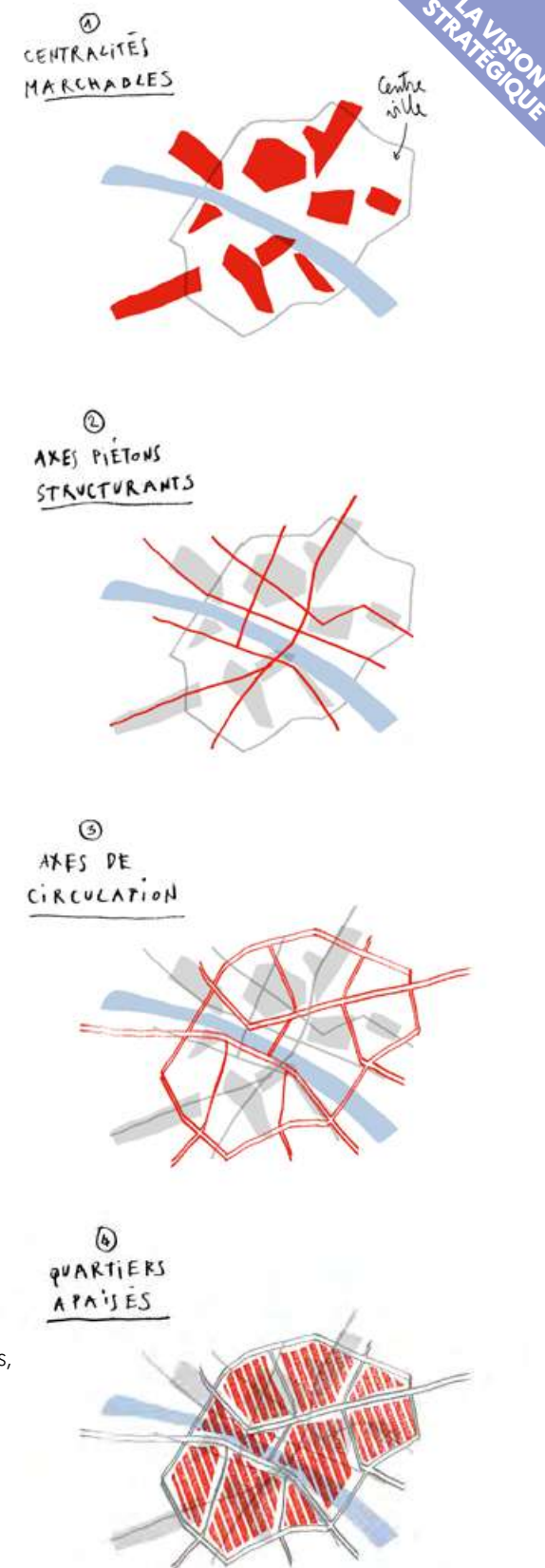
DÉFINIR UNE STRATÉGIE AMBITIEUSE

► **Élaborer des documents de planification à l'échelle des communes et des intercommunalités** pour une meilleure intégration des piétons dans des bassins de vie élargis.

Un exemple de stratégie localisée :

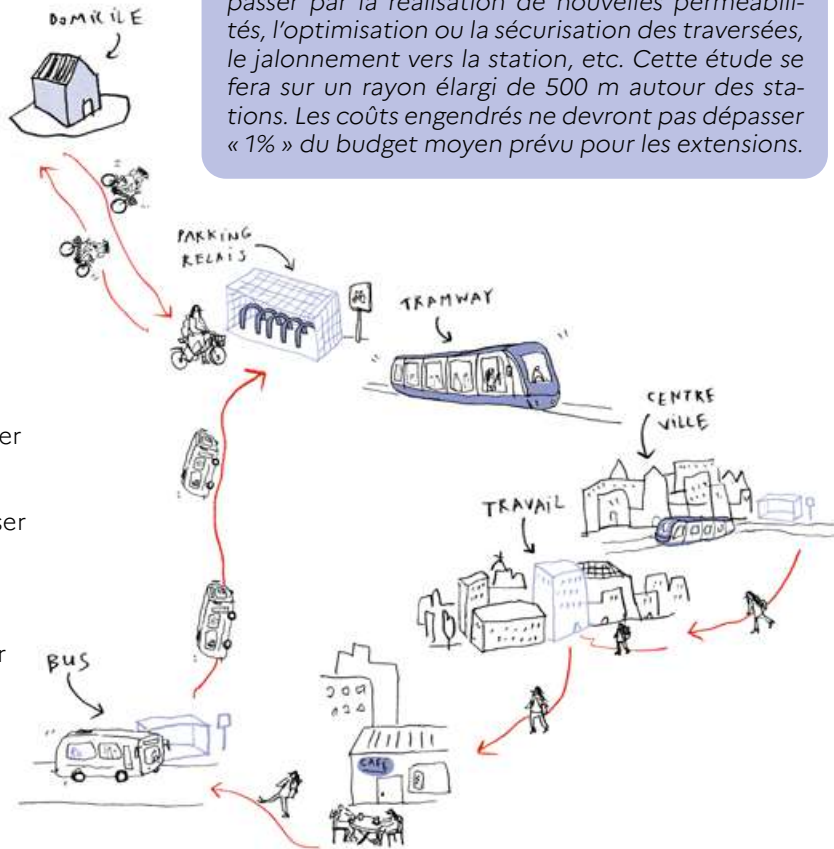
- ① **Identifier des centralités marchables**, lieux d'animation urbaine (regroupant les pôles d'attraction économiques, commerciaux et de services, et arrêts de transports en commun), qui doivent être intensifiés, permettre le bien-être des piétons, les sociabilités et la diversité des usages.
- ② **Définir des axes piétons structurants** (parfois appelées Magistrales piétonnes) qui relient les centralités et garantissent la continuité des déplacements sur de longues distances, sans détour. Ces axes structurants doivent garantir l'autonomie de toutes les personnes et intégrer les qualités sensibles (lumière, revêtement, environnement sonore, ombre et fraîcheur etc.) et écologiques nécessaires à l'épanouissement des piétons.
- ③ **Adapter les axes de circulation** (réseaux transports en voirie, axes de transit automobiles, axes cyclables structurants) de sorte à ne pas entraver la continuité des itinéraires piétons et l'animation des centralités.
- ④ **Apaiser les quartiers et lieux de vie** en limitant la circulation à la seule desserte, et à vitesse réduite. Y empêcher le transit en revoyant les plans de circulation, et reconquérir les espaces de stationnement automobiles non nécessaires à la vie quotidienne du quartier.

► **Reconquérir les espaces publics du quotidien** : piétonniser de manière pérenne ou temporaire certains espaces à forte intensité d'usages (places de quartier, rues commerçantes, etc.) et les « rues scolaires » ; permettre une succession d'usages dans le temps en jouant sur une forme de programmation (expérimentations ponctuelles ou régulières dans le temps comme les piétonnalisations de rues le week-end par exemple) ; renaturer pour rendre les espaces plus résilients, vivants et conviviaux.



PROMOUVOIR LA MARCHÉ COMME PIERRE ANGULAIRE DE L'INTERMODALITÉ

- Considérer la marche comme la « cellule souche » des déplacements, en permettant **l'accès à pied aux lieux d'interface** : pôles multimodaux, arrêts de transports en commun, parkings relais, stations de vélos en libre-service, etc. Cet accès doit être facilité en termes de cheminements, d'aménagements, mais aussi d'information (physique et numérique).
- Identifier et aménager les itinéraires d'accès aux arrêts, stations et pôles de transports en communs, et garantir la sécurité des trajets pour tous les publics et usagers.
- Mettre en œuvre un **schéma directeur signalétique multimodal** et inclusif : garantir une continuité de signes entre le réseau de transports et les espaces publics; faire des nœuds de transport des *hubs* d'information et d'orientation.
- Identifier et faire connaître les raccourcis piétons entre certaines stations de transports en commun pour désaturer le réseau, lors de trajets en correspondance (itinéraire malin pour passer à la marche à la place d'un trajet de un ou deux arrêts).
- Permettre le séjour autour des pôles de transports (rues-places, parvis, commerces, etc.).



LE QUARTIER APAISÉ : RECONQUÉRIR LES ESPACES DU QUOTIDIEN

Un quartier apaisé correspond à une zone définie à l'intérieur de laquelle le transit automobile est très réduit, la circulation soumise à des conditions particulières et où l'espace public est réinvesti au profit de la qualité de vie des habitant·es : renforcement des sociabilités de quartier, réduction de la pollution de l'air et acoustique, plus grande place pour les mobilités actives, etc. Connue surtout au travers du modèle barcelonnais de Supermanzanas, la démarche de quartier apaisé permet d'améliorer et d'étendre des modèles de type zone de rencontre, et de repenser les plans de circulation.

Definition

Et concrètement ?

À Strasbourg : un « 1% piétons » à l'occasion des projets de TCSP

Dans le cadre de son premier Plan Piétons, une des actions mise en œuvre par l'Eurométropole de Strasbourg consistait à améliorer la desserte piétonne au niveau des nouvelles stations TCSP (BHNS, Tramway, TER). Ces améliorations peuvent passer par la réalisation de nouvelles perméabilités, l'optimisation ou la sécurisation des traversées, le jalonnement vers la station, etc. Cette étude se fera sur un rayon élargi de 500 m autour des stations. Les coûts engendrés ne devront pas dépasser « 1% » du budget moyen prévu pour les extensions.

Et concrètement ?

À Strasbourg (bis) : un Plan Piéton Magistral ?

Connue depuis longtemps comme la première ville cyclable de France, Strasbourg n'est pourtant pas en reste sur les questions de développement de la marche. Portant l'ambition de rendre la ville plus marchable et apaisée, le premier Plan piéton 2012-2020 a initié et défriché des dynamiques qui se sont depuis diffusées et banalisées. Dix ans après, un deuxième plan piéton 2021-2030 permet de poursuivre cette dynamique et de faire le bilan sur les actions réalisées.

La plus emblématique est la création d'un réseau de « Magistrales piétonnes » (axes favorables aux piétons, et liant de façon directe les centralités de quartier distantes de moins de deux kilomètres). Un premier aménagement, sur l'itinéraire reliant la gare au quartier du Neudorf, a été réalisé. Ce dernier a permis de tester de nouvelles modalités d'aménagement, qui en ont rapidement fait la « vitrine » du Plan piéton.

Les aménagements de la Magistrale garantissent des espaces publics généreux pour les piétons, permettant le confort du croisement et la lisibilité de l'espace, une rationalisation de la place du mobilier dans la rue (bandes fonctionnelles), des matériaux adaptés et des nœuds de séjour. La fluidité et la continuité du mouvement, sur de longues distances, constituent les éléments forts de cette approche.

Et concrètement ?

À Bruxelles : un plan pour sortir le piéton des frontières de la « ville capitale »

La part modale de la marche est depuis plusieurs décennies confortable dans les rues de Bruxelles. Cependant, le constat est bien différent pour les déplacements de moyenne et longue distance, notamment avec les villes voisines. C'est pourquoi le plan régional Good Move, porté par Bruxelles Mobilités, insiste sur ce type de trajets à pied. Ruptures urbaines, sites industriels, îlots d'immeubles, etc. : autant d'obstacles dans la continuité des cheminements piétons que le plan tente de résorber, en insistant notamment sur la perméabilité urbaine (l'ouverture et l'accessibilité à l'ensemble de la trame urbaine). La ville en profite pour mener une réflexion plus globale sur la marche en passant d'une vision fonctionnaliste à une vision transversale, d'un enjeu de circulation à un enjeu de séjour. Good Move tente donc l'exercice du « Master Plan » décliné en aménagements. Des Magistrales piétonnes depuis le centre-ville sont prévues, pour relier des polarités jusqu'à 45 min à pied du centre. Le plan « good neighborhoods » vise quant à lui à « choyer » les cœurs de quartiers. En poursuivant cette dynamique, la capitale flamande tente de promouvoir la marche à pied hors de ses propres frontières, pour inscrire la réflexion à l'échelle régionale.

Definition

LA ZTL (ZONE À TRAFIC LIMITÉ)

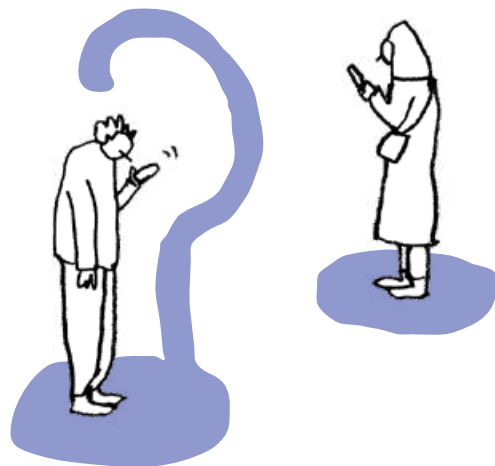
La ZTL italienne, apparue dès les années 70 - 80 d'abord dans les villes historiques, une zone à trafic limité est, en Italie, un espace, généralement situé en centre-ville dans les centres historiques à circulation restreinte voire très res-

treinte. Seule la circulation des transports publics, des services d'urgences, des riverains et des titulaires de permis y est autorisée, tandis que celle des autres automobiles est interdite ou réservée à certaines heures. La vitesse y est limitée le plus souvent à 30 km/h, et les ZTL sont parfois superposées aux zones piétonnes.

Les piétons sont des êtres en mouvement, qui activent et relient les lieux à travers leurs trajets. Ces derniers doivent être garantis par un maillage de rues fin et accessible, et ne doivent pas être entravés par des coupures et des fermetures. Si l'aménagement ponctuel d'une place, d'une rue ou d'un boulevard peut améliorer la qualité de vie, c'est surtout en termes de parcours et de réseaux qu'il convient d'aborder la fabrique articulée des espaces publics. Inscrire chaque aménagement dans un tissu et une trame élargie, et définir les relations entre les espaces publics (en termes de formes, de fonctions, d'usages et de paysages) doit constituer un fondement incontournable de tout projet de programmation et de conception.

Cela implique de changer la vision et les modes de fabrique des espaces publics : sortir d'une logique d'opération-vitrine, diffuser l'innovation et les savoir-faire dans les espaces banals du quotidien, penser les nœuds plutôt que les lieux.

C'est en désacralisant le projet d'espace public que l'on agira vraiment en faveur des piétons.



Et concrètement ?

Accompagner le piéton et son confort : potentiels et limites des outils numériques

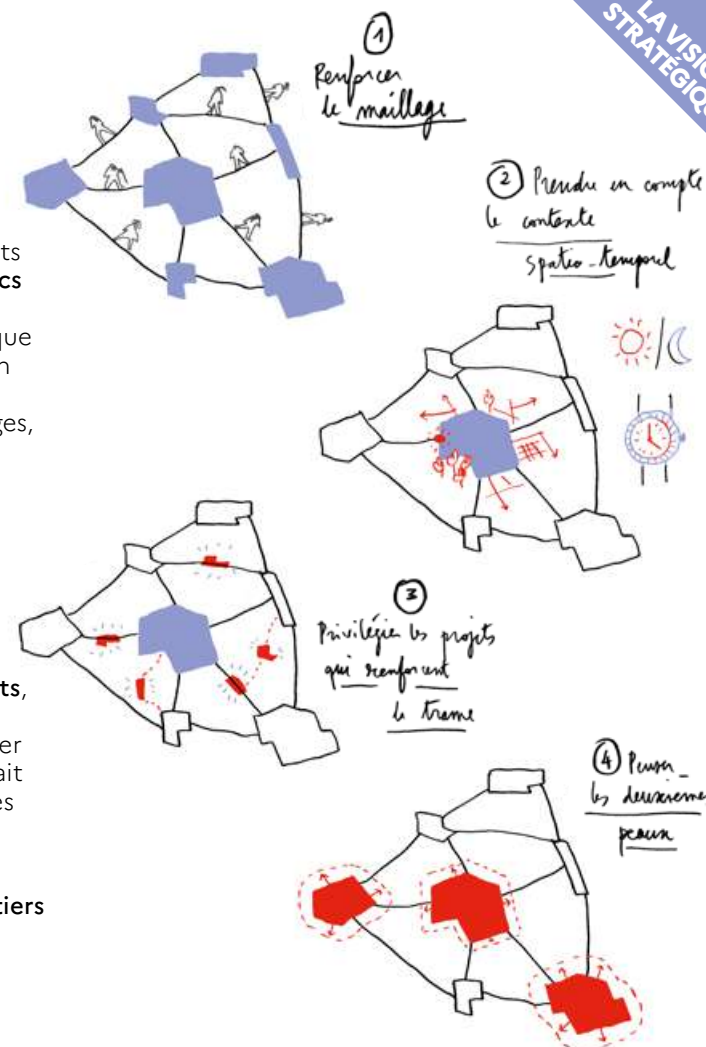
Quel est le meilleur itinéraire pour se rendre dans tel ou tel lieu lorsque l'on est à pied ? C'est une question essentielle pour de nombreux piétons, mais pas si évidente à traiter d'un point de vue numérique. La grande différence entre les données liées au piéton et les données pour les transports publics par exemple, réside dans la quantité de critères à prendre en compte. Quand, d'un côté, il s'agit de géolocaliser les points d'arrêts, puis leur associer des horaires, fréquences et amplitudes ; de l'autre, on doit traiter la largeur de trottoirs, le pourcentage de pente, la présence d'obstacles, d'escaliers, d'ascenseurs, de ponts, de traversées, etc. C'est l'une des raisons qui explique qu'aujourd'hui, le piéton est assez mal « traité » dans les applications multimodales (ou MaaS pour Mobility as a service) ou qu'il existe peu ou pas de véritable application pour celle ou celui qui marche.



...
suite de l'encadré p. 43

PENSER LES LIENS ET LES NŒUDS, DAVANTAGE QUE LES LIEUX

- ▶ Toujours intégrer les aménagements dans le maillage des espaces publics et dans une pensée en/du réseau (ne pas aménager un lieu en tant que tel, mais intégrer la programmation et la conception dans une trame globale, urbaine, paysagère, d'usages, fonctionnelle ou servicielle)
- ▶ Privilégier les petits projets venant renforcer et améliorer la trame marchable aux projets vitrine, souvent décontextualisés.
- ▶ Privilégier également des aménagements sobres portant sur des linéaires importants, plutôt que des aménagements concentrés sur un espace particulier (une rue, une place), qui mobiliserait une part importante des ressources des collectivités.
- ▶ Considérer le réaménagement et l'adaptation des carrefours routiers comme une priorité de l'action publique en faveur de la marche.



Définition

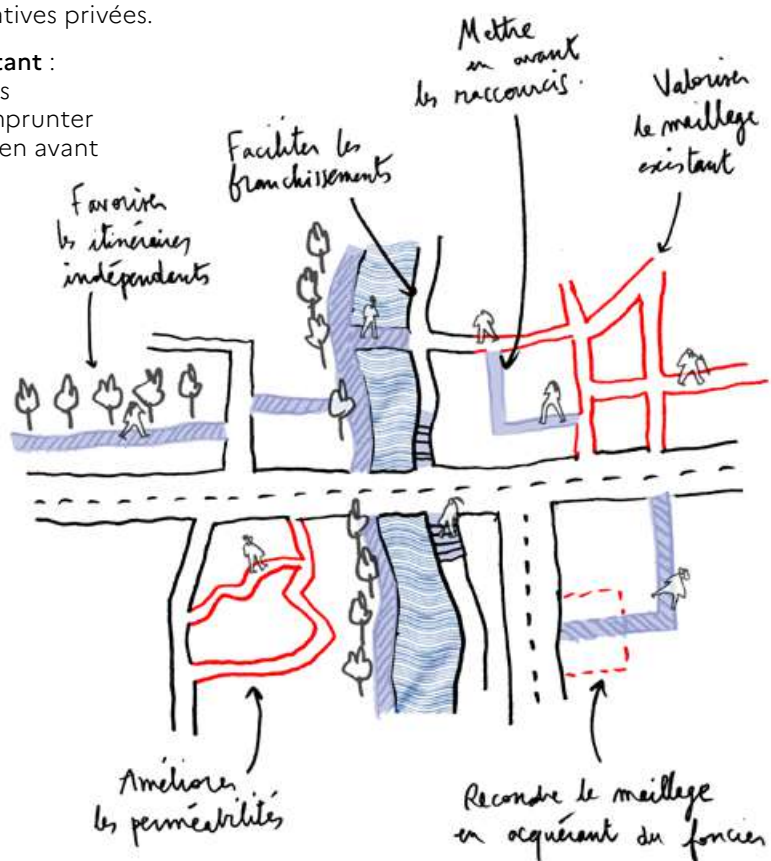
LA « DEUXIÈME PEAU » DES PARCS : REPENSER LES ESPACES PUBLICS À PARTIR DES PARCS ET JARDINS

Pour repenser le paysage et la fonction des espaces publics urbains, en accord avec les pratiques et aspirations des piétons, l'anthropologue Sonia Lavadinho propose le concept de Deuxième Peau des Parcs. Il s'agit de « faire déborder » l'aura des espaces verts, leurs ambiances et leurs usages, au-delà de leurs limites et dans les rues qui les entourent. À l'échelle du quartier, il s'agit de décroquer les espaces verts, de fa-

ciliter les liens avec leur environnement, en permettant de prolonger les usages vers l'extérieur. À une échelle plus large, cela permet de penser une constellation de parcs en créant un réseau d'axes confortables et végétalisés, pour faciliter le plaisir et le confort de la marche.

La Ville de Paris essaie de développer ce concept, de manière opératoire, par différentes mesures : en couplant jardin public et rues aux écoles à proximité, en renforçant la végétalisation des trottoirs des rues entourant un jardin public, en abaissant le niveau de circulation motorisée dans ces rues, etc.

- ▶ Favoriser des **trames urbaines finement maillées**, autour de 100 m entre chaque intersection. Identifier et acquérir le foncier permettant une plus grande perméabilité de la trame viaire : inscription dans les documents de planification et dans les règlements d'opérations d'urbanisme (emplacements réservés, servitudes de passage, outils d'acquisition foncière).
- ▶ **Lutter contre la fermeture des rues** (fermetures résidentielles, privatisation des voies), qui détricote le maillage et la continuité des cheminements, restreint l'accessibilité (aux services, équipements et transports), et oblige à de nombreux détours : déclarations d'utilité publique pour préempter un passage et le maintenir accessible aux piétons ; servitudes de passage et conventions d'entretien ; volontarisme politique devant les initiatives privées.
- ▶ **Valoriser le maillage existant** : dégager des passages vers des chemins, inciter à emprunter telle ou telle rue, mettre en avant les raccourcis possibles, valoriser les itinéraires indépendants des axes circulés, encourager la végétalisation.



- ▶ Accompagner et **ne pas entraver la continuité visuelle** des cheminements, à l'origine de la lisibilité de l'espace et de l'intuitivité du piéton (mobiliers, végétation, bâtiments, etc.).
- ▶ Miser sur l'**opportunité offerte par certaines technologies** pour valoriser le confort de la marche et les cheminements piétons : applications numériques (définition de trajets, notamment dans des logiques d'intermodalité), indexation de l'espace public pour mieux le gérer.
- ▶ Mettre en place une **signalétique et un jalonnement contextualisés et inclusif**, recoupant les différentes informations (d'abord sur les temps de parcours puis les distances).
- ▶ Valoriser des **éléments marquants** (œuvres d'art, éléments patrimoniaux, etc.) qui agissent comme des **repères**, notamment pour les personnes qui en ont besoin (enfants, personnes en situation de handicap, etc.).
- ▶ Identifier et porter une attention particulière aux **« lieux singuliers »** (friches, passages non pratiqués, promenades non valorisées, retraits et placettes à valoriser).



fin de l'encadré de la p. 41

... Des initiatives sont néanmoins notables et, bien que ne s'adressant pas spécifiquement aux piétons, font avancer les réflexions dans le domaine. Someware, en France, est par exemple une des seules entreprises qui possède une grande expérience des données d'accessibilité. Elle les met à profit dans un calculateur d'itinéraires (Handimap) ainsi que dans une interface de programmation (API) qui peut être intégrée dans des applications tierces. Rennes, Lorient, Montpellier, ou encore Nice ont déjà testé Handimap. Cette approche du piéton par l'accessibilité apporte une réponse aux publics PMR qui de toute manière est universelle et peut servir à l'ensemble des piétons. Les Londoniens de Go Jauntly ont, quant à eux, développé une application qui aide à trouver le cheminement piéton « agréable ». Elle a récemment lancé un score de « tranquillité », calculé en utilisant de nombreux critères, y compris la conception des rues, la quantité et la qualité des espaces verts, ainsi que la pollution atmosphérique et sonore. Au-delà de l'itinéraire le plus écologique ou le plus rapide, les utilisateurs peuvent désormais voir les avantages d'une marche plus lente et plus écologique avant de mettre leurs chaussures.

REDÉFINIR LE PARTAGE DE LA VOIE

À la fois espace dynamique et statique, la voie est l'unité de mesure basique des aménagements piétons. Après des décennies de segmentation de la rue dans une optique d'écoulement et de fluidification des flux au profit des véhicules motorisés, la question de son partage et la possibilité d'y voir se déployer de nouveaux usages ouvrent un champ de réflexion au sein duquel les piétons doivent être des figures centrales.

Cela oblige à une inversion du regard, des pratiques et de la culture d'aménagement de la voie : les piétons doivent être mis au centre des considérations, les autres modes doivent s'adapter à leurs besoins et tout doit être mis en œuvre pour leur garantir confort et sécurité. Derrière ces injonctions, ce sont la vision et la conception de la rue qui connaissent une petite révolution.

Pensée depuis des décennies par et pour son adaptation à l'automobile (en termes de réglementation, de profil de voie, de revêtement, de mobilier et de signalétique), la rue partagée a vocation à être apaisée.

C'est alors son paysage et son usage qu'il convient d'imaginer à nouveau.



idée reçue

« POUR ÊTRE EN SÉCURITÉ,
LES PIÉTONS DOIVENT
ÊTRE SÉPARÉS. »

On peut aisément se dire que les espaces exclusivement piétonniers constituent la solution pour assurer des cheminements confortables et sécurisés. C'est notamment l'état d'esprit qui a prévalu pendant l'âge d'or de l'urbanisme fonctionnaliste (des 1950^e aux 1970^e), où la hiérarchie des voies et la séparation des modes avaient pour objectif de garantir la vitesse et la fluidité du trafic automobile. Cette vision de l'aménagement n'est pas soutenable : nous n'avons pas la place pour créer autant de types de voies que de modes de déplacements ; les grandes voies de circulation urbaines sont autant de coupures, de dangers pour les plus vulnérables et de désagréments sensoriels ; nous sommes aujourd'hui en train de redéfinir un idéal urbain fondé sur la mixité, le frottement et la rencontre.

Pour toutes ces raisons, le meilleur moyen pour permettre le confort et la sécurité des piétons réside dans une refonte de l'aménagement et de la culture de la voie. **D'une rue physiquement segmentée par types de modes de déplacements, il s'agit de passer à une rue partagée rééquilibrant l'espace public en fonction de la réalité des pratiques.**

Ayons à l'esprit qu'à Paris (où les débats font rage sur la question du partage de l'espace), 51% de l'espace public affecté à la mobilité est occupé par les automobiles, alors que leur part modale est de 13% ! Au-delà des valeurs et des prises de positions partisans, ces rééquilibrages relèvent d'une forme de logique... et de bon sens.

HIÉRARCHISER LE MAILLAGE DES VOIES POUR DÉGAGER DES MARGES DE MANŒUVRE

- Identifier les différents types de voies (axes de circulation incontournables, voies secondaires et locales, desserte) pour définir, dans chacun des cas, les potentiels d'évolution à l'échelle des communes, des agglomérations et/ou des métropoles.
- Faire émerger un **réseau de rues partagées**, en complémentarité d'un réseau de circulation intense.
- Définir des **quartiers apaisés** où la vie locale et la civilité priment sur la vitesse et l'optimisation de la circulation.
- **Rendre impossible le trafic de transit dans les quartiers résidentiels** par les changements de sens de circulation, mais aussi la création de « filtres modaux » (restriction d'accès aux véhicules à moteur).



identifier les différents
types de voies.

Et concrètement ?

À Oslo, la chasse aux voitures libère les espaces publics

Lorsque Oslo a lancé son «Car Free Livability Plan» et sa première «free car zone», la ville, nommée capitale européenne verte en 2019 et disposant d'un budget climat très ambitieux, n'avait pas le droit à l'erreur. Les piétons ne sont pas explicitement au cœur d'une politique qui vise à réduire l'empreinte carbone des déplacements tout en «dynamisant la vie en ville» (Increasing City Life), mais les co-bénéfices sont nombreux. Le premier volet de cette politique repose sur la suppression massive d'espaces destinés à la voiture (free car zones). Le second est la création (notamment en récupérant ces espaces libérés) d'espaces publics qualitatifs pour les modes actifs, favorisant l'intermodalité. Progressivement, les effets se font ressentir : depuis 2015, les piétons ont été 10% de plus à arpenter la ville.

APAISSER ET RÉDUIRE LA VITESSE POUR FAIRE ÉMERGER UNE VILLE PLUS CONVIVIALE ET ACCUEILLANTE

- ▶ Mettre à égalité tous les usager-es de l'espace public, en **garantissant la priorité du mode le plus vulnérable** (le piéton) sur les autres. Considérer les personnes à mobilité réduite comme l'étalon de référence pour la prise en compte des besoins des piétons.
- ▶ Faire de la voie apaisée (zone 30) ou partagée (zone de rencontre) la norme de l'aménagement en ville, et la limitation à 50 km/h l'exception sur les axes principaux.
- ▶ Systématiser le passage des doubles sens vers des **sens uniques**.
- ▶ Banaliser les leviers et outils d'apaisement de la voirie et de ralentissement de la circulation : favoriser le passage en zone de rencontre quand cela est possible, la mise en place de cours résidentiels (rues qui favorise les usages de proximité plutôt que la circulation, comme les *woonerf* néerlandais ou les « ruelles vertes » montréalaises), les piétonnalisations pérennes ou temporaires.

① VOIE URBAINE

La rue est d'abord un espace de circulation, fondé sur la séparation des modes.

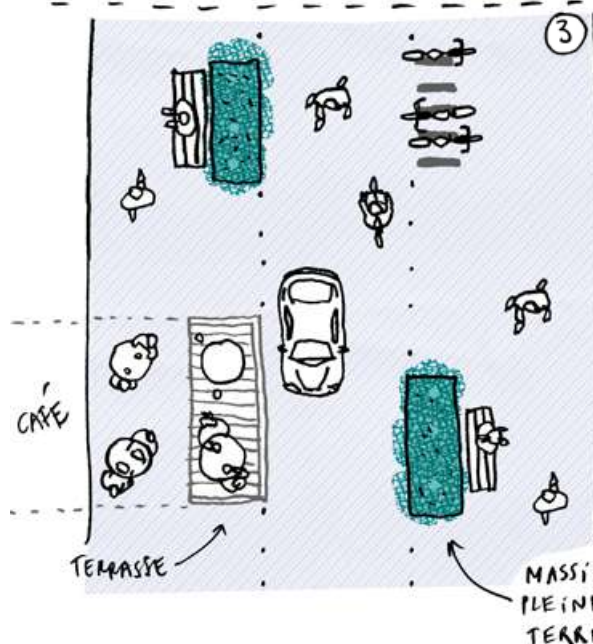
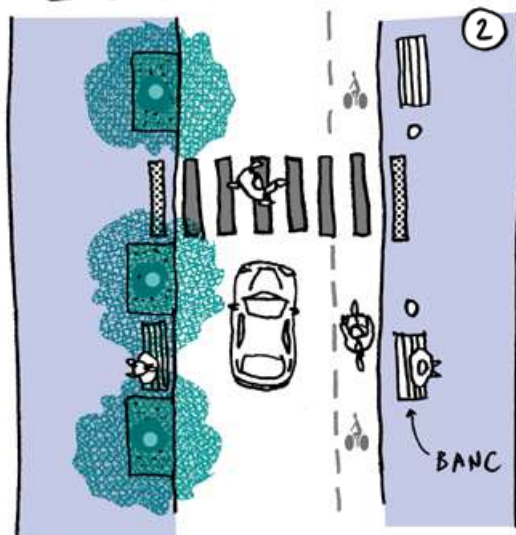
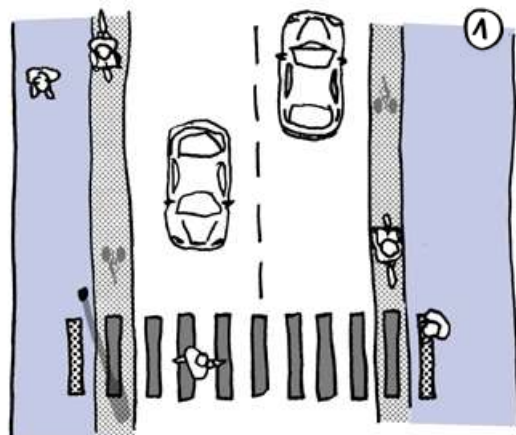
Les cheminements piétons doivent être lisibles, confortables et continus.

② VOIE APAISSÉE

La rue est toujours fondée sur la distinction trottoir-chaussée, mais elle est plus apaisée (réduction de la vitesse), plus perméable (facilitation des traversées) et plus hospitalière (possibilités de séjours et d'interactions).

③ COUR RÉSIDEN- TIELLE RUE SCOLAIRE

Le partage de l'espace est fondé sur une réduction drastique de la vitesse motorisée, la continuité du sol, l'atténuation (voire la disparition) de la segmentation linéaire, l'intensification des usages et l'hospitalité de la rue.



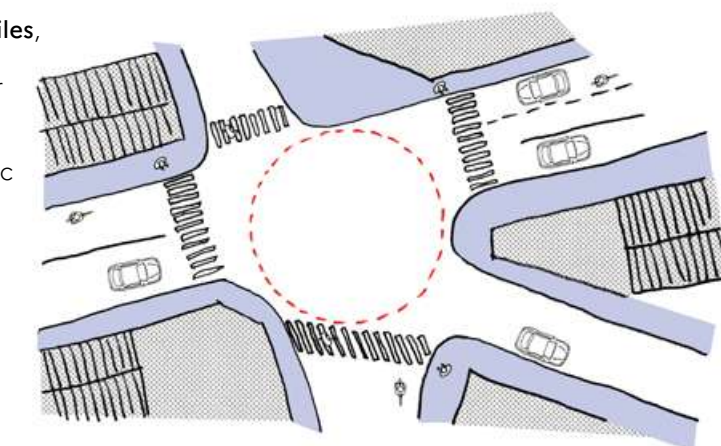
REDÉFINIR LES LOGIQUES DE COMPOSITION DE LA VOIE AU PROFIT DES PIÉTONS

- ▶ Fixer un taux d'au moins 50% de la voie affectée aux modes actifs.
- ▶ Travailler sur la **qualité, la continuité et l'usage du sol**, en encourageant les continuités transversales, de façade à façade.
- ▶ Reconfigurer le partage de la voie en **ne conservant que le strict minimum d'espace aux automobiles**, nécessaire à la circulation et aux rayons de girations. Rétribuer tout l'espace restant aux modes actifs. Mettre en cohérence les hypothèses de charge de trafic et les objectifs de report modal (dimensionner la voirie pour accueillir moins de voitures).
- ▶ **Gommer la signalétique et le vocabulaire routier** de la rue pour en modifier la perception du point de vue de l'automobiliste, le mettre en vigilance accrue et inciter au ralentissement (modèle des *shared spaces*). Utiliser l'ensemble des marges de manœuvre en ce sens, par rapport au code de la route (libertés permises par la réglementation) et au conformisme (marchés publics, sécurité juridique) qui incite à utiliser la signalétique proposée par les entreprises spécialisées.
- ▶ Mettre en place des **campagnes d'informations** constantes dans le temps pour accompagner toutes ces actions et ainsi garantir la convivialité des mobilités.

Definition

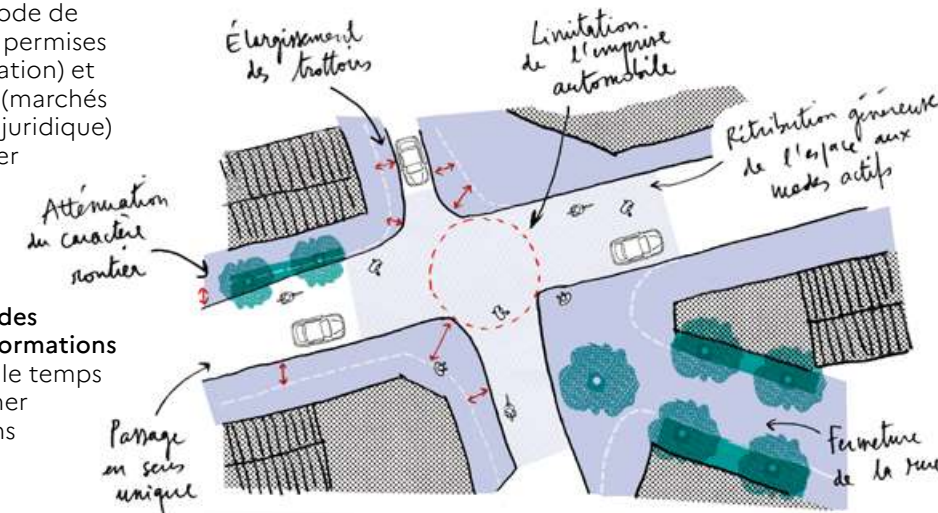
LA VILLE 30

La ville 30 est une ville où le 30 km/h devient la règle et le 50 km/h l'exception. Le panneau « Zone 30 » est associé au panneau d'entrée d'agglomération. La vitesse limite dans l'agglomération est donc de 30 km/h pour toutes les rues (sauf autres prescriptions ponctuelles : zone de rencontre, limitation à 50, etc.).



AVANT

On calcule la place minimum nécessaire aux piétons et on rétribue le reste à la route.



APRES

Dans une logique inverse, on détermine le minimum nécessaire à l'automobile pour reconquérir l'espace public.

ARBITRER LA PLACE DES CYCLISTES VIS-À-VIS DES PIÉTONS ET PENSER LA PLACE DES MOBILITÉS HYBRIDES

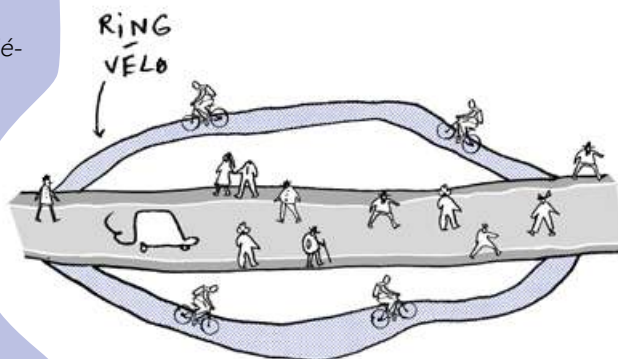
- ▶ Adapter le partage des espaces entre piétons et cyclistes en fonction de la configuration des lieux et des vitesses des différents modes de déplacement. Porter une attention particulière aux zones de croisement piétons-cyclistes et aux franchissements des pistes cyclables par les piétons.
- ▶ Concevoir des **réseaux structurants différents pour les piétons et les cyclistes**, afin de pouvoir au mieux répondre aux besoins de chacun et éviter les conflits d'usage.
- ▶ Penser des itinéraires cyclistes séparés sur des axes de circulation « rapides ».
- ▶ Favoriser le **partage de l'espace dans les centralités marchables**.
- ▶ Assurer la **priorité absolue aux piétons dans les aires piétonnes** en encourageant les cyclistes à emprunter un autre chemin ou à rouler au pas. Y appliquer une politique de verbalisation sévères des conducteurs de deux roues motorisés.



Et concrètement ?

À Strasbourg (ter) : Penser les réseaux piéton et vélo de façon complémentaire

Pour favoriser le confort aussi bien des piétons que des cyclistes, sans pour autant devoir arbitrer entre les deux modes et prioriser l'un au détriment de l'autre, l'Eurométropole de Strasbourg a choisi de constituer deux trames structurantes et complémentaires. La Magistrale piétonne relie la gare au centre-ville et permet des déplacements piétons confortables, directs et lisibles, tandis que « l'anneau cyclable », infrastructure d'envergure, contourne le centre-ville. Il ne s'agit pas d'empêcher le transit vélo en centre-ville, mais de rendre naturel le fait de le contourner si l'on ne s'y arrête pas.



RÉDUIRE L'ACCÈS AUTOMOBILE

- ▶ Réduire la capacité de stationnement dans les centralités, par une régulation liée à la tarification, à la différenciation selon les publics, et à la mise en place de P+R bien calibrés aux entrées de ville (connectés aux transports publics).
- ▶ Réaliser une étude sur l'état du stationnement : offre vs demande, taux d'occupation, rotations, parkings privés inutilisés, etc. Travailler ensuite sur des hypothèses ambitieuses d'amélioration.
- ▶ Réglementer et réguler l'offre de stationnement : zones bleues, stationnement payant (véhicules légers, deux-roues motorisés), règles spécifiques pour les résident-es et les professionnel-les, etc.
- ▶ Être vigilants à ne pas trop concurrencer la pratique de la marche avec des dispositifs de transports en commun légers dans les centres-villes, à l'exemple des navettes urbaines (souvent gratuites).

Définition

LA ZONE DE RENCONTRE : PARTAGER L'ESPACE POUR APAIER LES CIRCULATIONS ET AMPLIFIER LES USAGES

La zone de rencontre est un outil qui permet d'instituer une priorité absolue des piétons, notamment sur la chaussée. La circulation automobile est tolérée, abaissée à 20km/h. En cela, elle est la seule catégorie réglementaire qui permet une totale mixité entre tous les usagers sur une partie de la voirie urbaine. La zone de rencontre peut être un levier pour renouveler la nature des aménagements de la rue, en gommant le vocabulaire routier et en assurant des espaces continus et dégagés.

Définition

LES SHARED SPACE : METTRE TOUS LES USAGERS D'UN ESPACE AU MÊME NIVEAU

Un Shared space, ou « espace pour tous », est un dispositif utilisé, notamment à Londres, pour apaiser les espaces publics. L'objectif est de réduire le différentiel de vitesse entre les usagers pour améliorer la sécurité, la durabilité et l'attractivité économique des villes. Ces espaces répondent à diverses exigences, notamment la mixité des usages, la suppression de la signalétique routière pour mettre les automobilistes en vigilance accrue et une suppression de tout ce qui pourrait entraver le contact visuel entre les usagers (dont le stationnement).

Et concrètement ?

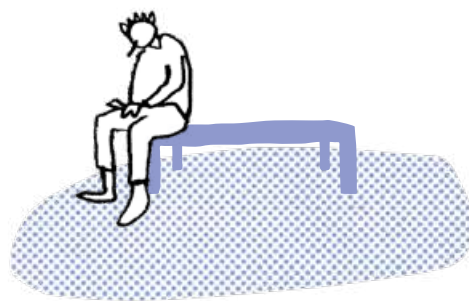
À Delft : le woonerf, un vieux concept toujours d'actualité

Le woonerf a été inventé par les habitants d'un quartier de Delft (Pays-Bas), à la fin des années 60. La pression automobile les a poussés à se mobiliser pour « protéger » leur espace de vie, en tentant de réguler la circulation par des mesures simples. Définie comme une « cour vivante », le woonerf est une rue résidentielle où les personnes qui ne sont pas dans les voitures ont la priorité sur les personnes qui le sont. Cela est rendu possible en utilisant une conception physique de la rue qui permet de ralentir les automobiles à une vitesse proche de la marche, en implantant des obstacles (poteaux, chicanes), et en réduisant le vocabulaire routier pour déployer celui de la place (mobilier de séjour, arbres, plantations, etc.).

INSCRIRE LA CULTURE DE LA MARCHE DANS TOUS LES TERRITOIRES

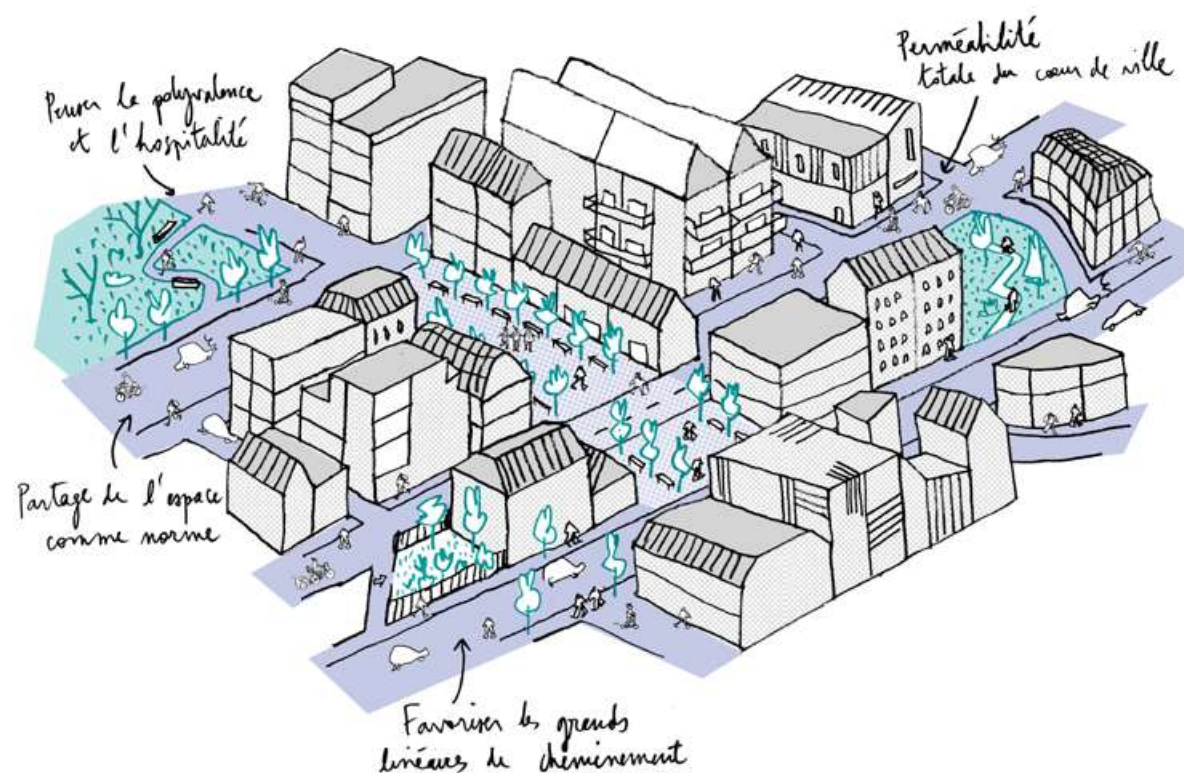
On a tendance à circonscrire les aménagements d'espaces publics en faveur des piétons dans les centres-villes urbains, où la pratique de la marche est déjà très présente et où le tissu (l'ensemble des voies, des bâtiments et des trames végétales qui constitue la ville) est plus propice aux pratiques piétonnes. S'il reste encore énormément de chemin à parcourir, la tâche s'annonce considérable dans les espaces où l'automobile a (re)défini les pratiques, les formes et les paysages.

L'enjeu est particulièrement prégnant dans les villes petites et moyennes, ainsi que dans les zones peu denses, où les aménagements piétons sont peu présents et où l'activité urbaine n'engendre pas tout le temps une animation et une appropriation de l'espace public. C'est bien dans ces espaces qu'il faut faire preuve d'inventivité et d'ingéniosité, en actionnant les bons leviers (comme l'aménagement des abords des écoles ou la redécouverte de cheminements alternatifs). Il convient donc d'adapter une politique d'espaces publics aux contextes et enjeux propres aux différents types de territoires.



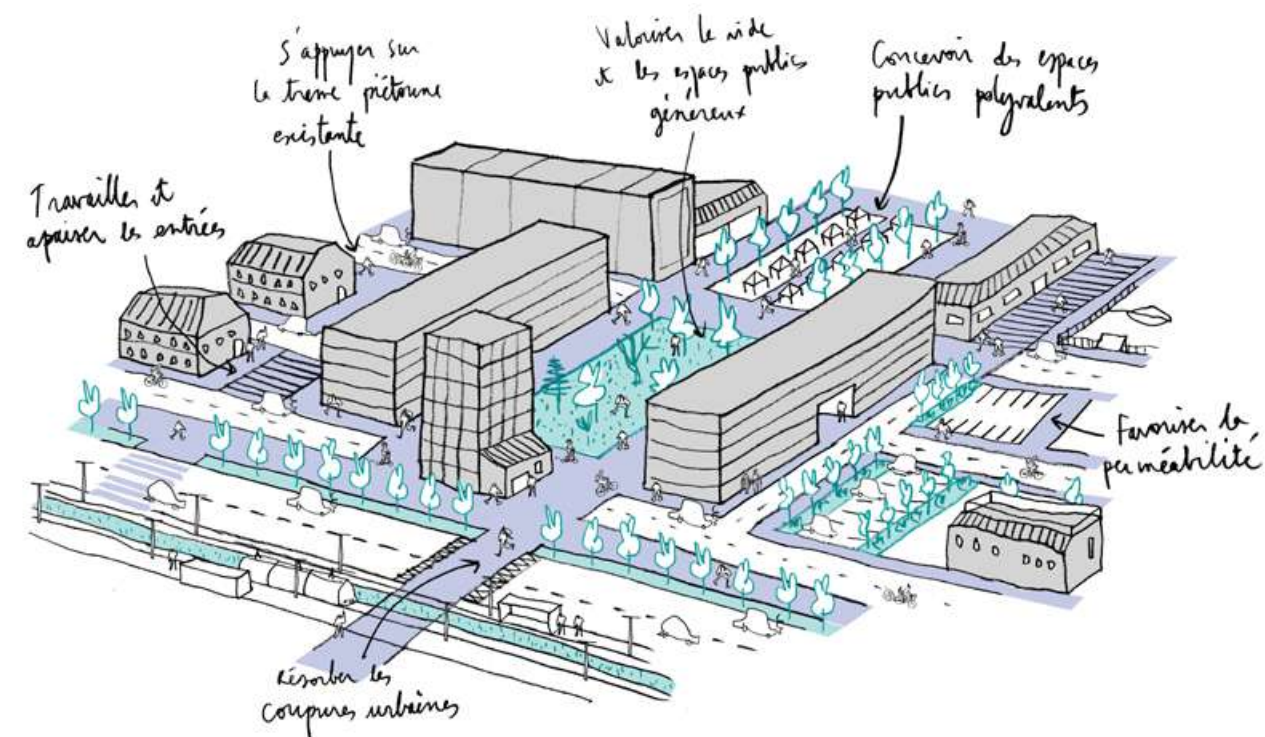
DANS LES CENTRES URBAINS : RECONQUÉRIR ET INTENSIFIER

- Penser le **piéton comme unité de base** de l'aménagement des espaces publics, en associant la diversité des thématiques, métiers et services concernés (voirie, déplacements, espaces verts, urbanisme, développement commercial, culture, etc.).
- Porter une attention particulière aux secteurs ayant une forte densité de pôles d'attraction (touristiques, multimodaux, commerciaux, etc.), qui constituent des lieux d'intensité de premier ordre, pour y travailler plus qu'ailleurs **l'hospitalité et la polyvalence des espaces publics**.
- Permettre une **perméabilité totale du cœur de ville**, en considérant cet espace comme une centralité marchable unique : faire du partage de l'espace (entre les différents modes de déplacements, avec une priorité donnée aux piétons et au développement des interactions sociales) la norme de l'aménagement, favoriser les grands linéaires de cheminement, résorber les coupures urbaines.



DANS LES TISSUS DE GRANDS ENSEMBLES : OUVRIR ET DÉSENCLAVER

- ▶ **Mettre en valeur les espaces extérieurs hérités**, souvent constitués d'espaces publics généreux et d'une trame piétonne riche : travailler l'accessibilité, l'ouverture et la qualité de ces espaces.
- ▶ **Désenclaver et relier aux zones de vie** pour limiter le recours à la voiture : résorber les grandes coupures urbaines, faciliter l'intermodalité, retisser du lien en travaillant les entrées de quartier et apaiser les axes qui y mènent.
- ▶ Ouvrir les espaces et les programmes pour **faciliter l'appropriation** : concevoir des lieux polyvalents et non des aménagements mono-usages (exclusivement sportifs par exemple), qui ont tendance à segmenter les groupes et les pratiques. Porter une attention particulière aux interstices et aux espaces de transition public-privé.



DANS LE PÉRIURBAIN : RÉINVENTER LES MODES DE VIE

- ▶ Exploiter toutes les opportunités pour permettre le développement de la marche, en se concentrant sur les lieux de proximité (écoles, arrêts et stations de transports, commerces de proximité, espaces de loisirs).
- ▶ Faciliter l'**accès aux transports en commun** en favorisant l'accessibilité et le séjour aux arrêts.
- ▶ S'appuyer sur les **chemins ruraux** et les sentiers pré-existants pour repenser un maillage piéton alternatif à la route.
- ▶ S'appuyer sur les **déplacements scolaires** et les activités des associations de marcheurs pour développer la pratique de la marche.
- ▶ Articuler les espaces publics et les espaces privés, pour **inventer une nouvelle forme d'espaces communs** : apaiser les voies de desserte, réinvestir les frontages (terrains entre la base d'une façade et la chaussée) et les espaces résiduels pour favoriser les relations de voisinage et les sociabilités intergénérationnelles, investir les délaissés (terrains sans usage ni entretien), les bandes enherbées, les raquettes, les espaces de retournement.



Et concrètement ?

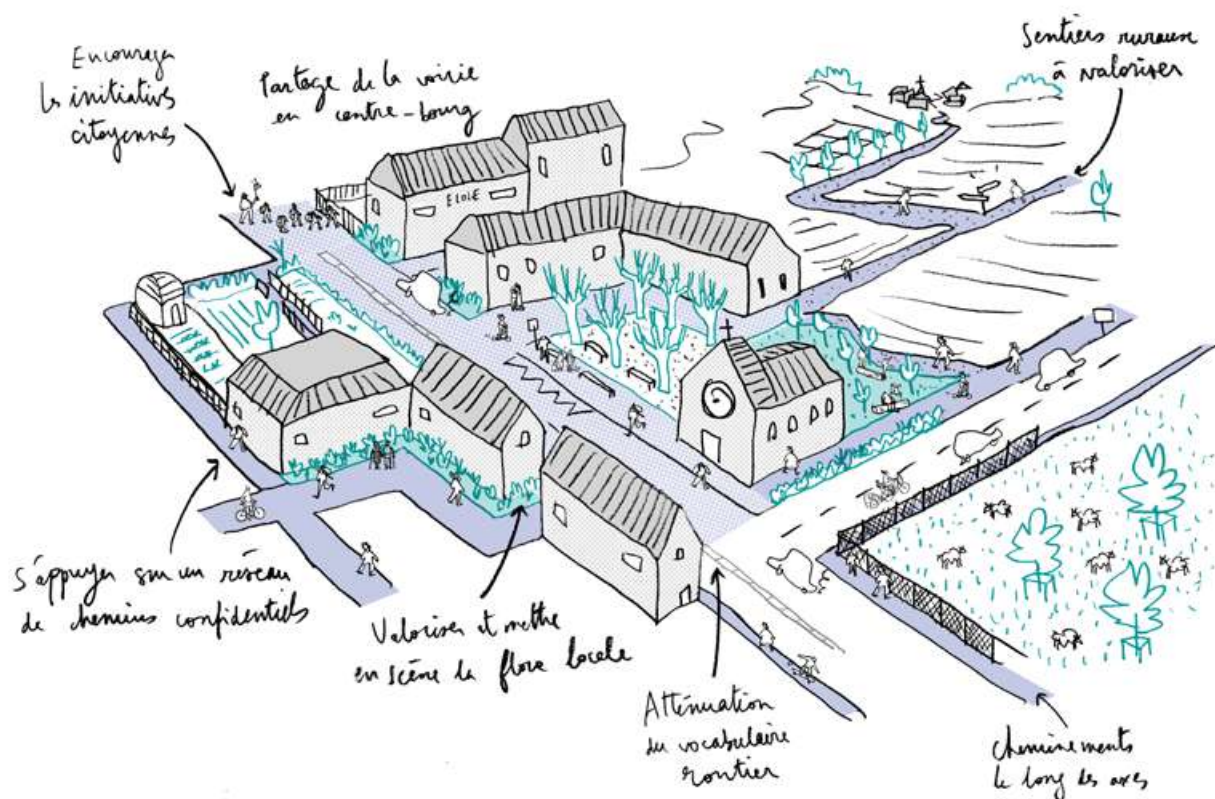
À Loos-en-Gohelle : (ré)inventer la marche dans un contexte périurbain

Ville du Bassin Minier, en périphérie de Lens, Loos-en-Gohelle s'est très tôt, dès la fin des années 1990, appuyé sur l'héritage minier pour le valoriser et le mettre en scène à travers une « Ceinture Verte ». En reliant les différents quartiers, équipements et polarités de la ville – dans un cadre naturel privilégié et en étant connecté d'une part avec les voies et d'autre part avec les chemins ruraux –, cette ceinture permet un maillage piéton efficace et agréable à l'échelle de la ville et au-delà.

Par ailleurs, la Municipalité met en œuvre de nombreuses actions, en concertation avec les habitants, pour mettre les piétons au centre des aménagements de l'espace public, que ce soit dans les réaménagements de voirie (zones de rencontre, sécurisation des abords d'école) ou dans les nouveaux projets. Preuve que l'omniprésence automobile n'est pas une fatalité.

DANS LES TERRITOIRES RURAUX: RELIER ET RAPPROCHER

- ▶ Imaginer un **nouveau modèle de partage de la voie**, affranchi des modes de faire urbains (partage trottoir chaussée par exemple) et du vocabulaire routier. Généraliser la zone de rencontre et le partage des voies dans les tissus construits et les bourgs.
- ▶ **Rendre accessibles tous les équipements, commerces et services** en travaillant simultanément les cheminements piétons le long des axes de circulation et ceux plus confidentiels, en marge des flux.
- ▶ Encourager le développement des commerces et services itinérants, dans les bourgs et les hameaux.
- ▶ S'appuyer sur les **déplacements scolaires** pour développer la pratique de la marche.
- ▶ Travailler dans une démarche identitaire et d'économie de projet, en **s'appuyant sur les ressources et initiatives locales** : intégrer les matériaux et la flore locale, encourager et accompagner les initiatives citoyennes.
- ▶ S'appuyer sur les **réseaux de chemins et de sentiers**, notamment pour relier les hameaux aux centre-bourgs. Favoriser l'accessibilité des centre-bourgs par le vélo, en développant un réseau cyclable sécurisé le long des routes.
- ▶ Développer des **itinéraires de randonnées**, dont certains passages pourraient recouper des itinéraires du quotidien, et contribuer ainsi à un maillage piéton cohérent du territoire.



DANS LES NOUVELLES OPÉRATIONS D'URBANISME: INNOVER ET INVENTER

- ▶ Faire des piétons **la base de tous les aménagements d'espaces publics** et adapter les autres modes de déplacements à leur confort et leurs pratiques.
- ▶ Favoriser la mixité fonctionnelle, la proximité et le maillage fin des voies pour favoriser la marche à l'échelle des quartiers.
- ▶ **Réinventer** les codes, les usages et les modes d'aménagement de la rue, mettre en place les outils d'apaisement des quartiers plus délicats à mettre en place dans des tissus constitués.
- ▶ S'appuyer sur l'aura et la visibilité des projets métropolitains pour diffuser de nouvelles pratiques.
- ▶ **Anticiper** toutes les erreurs d'aménagements, pointées du doigt dans les tissus constitués : organiser le stationnement de sorte à limiter au maximum sa présence en surface (ne garantir que l'essentiel, poches de stationnement localisées, places de livraison, places PMR, parking relais, etc.), végétaliser massivement et intelligemment pour réduire les îlots de chaleur, garantir des lieux de séjours, de loisirs et d'interactions sociales.



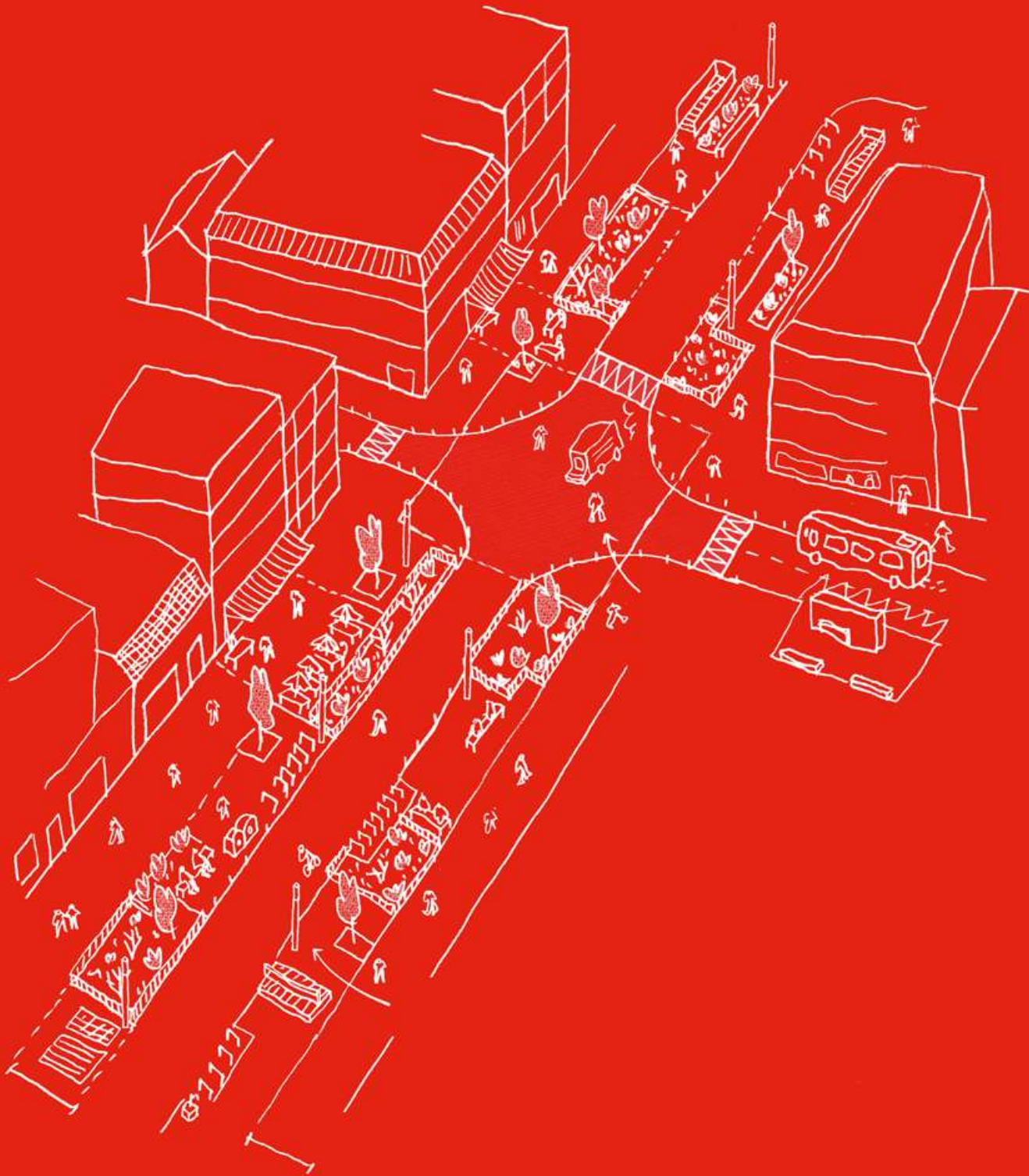
« LA MARCHÉ EST UN MODE CIRCONSCRIT AUX CENTRES-VILLES. »

Le piéton peut facilement apparaître comme l'archétype de l'habitant des centres-villes. C'est en partie vrai : la part modale de la marche atteint près de 35% dans les grands pôles urbains (plus de 50% à Paris, 40% en moyenne dans les treize grandes métropoles françaises), elle est de 25% dans les petits et moyens pôles urbains... mais également de près de 20% dans les zones rurales, isolées ou multipolarisées (Cerema, Base unifiée 2020 des EMC).

Ce sont dans les territoires périurbains que la part modale de la marche est la moins importante (moins de 15%), et où elle a tendance à reculer ces dix dernières années, à l'inverse de tous les autres territoires où cette tendance est à l'augmentation (y compris, donc, dans les zones rurales).

Attention : la part modale de la marche est calculée pour les trajets réalisés exclusivement à pied. Ne sont pas inclus les trajets où elle est associée à un autre mode de transport, c'est-à-dire, en définitive, la quasi-totalité de nos déplacements !

LES PRINCIPES OPÉRATIONNELS



FICHE N°9
AMÉNAGER POUR
LE MOUVEMENT

p. 58

FICHE N°10
DÉCLOISONNER LES ESPACES
ET LES PROGRAMMES

p. 62

FICHE N°11
FAVORISER L'ÉCHANGE
ET L'ACTIVITÉ DES
REZ-DE-CHAUSSÉE

p. 66

FICHE N°12
CRÉER UN ENVIRONNEMENT
HOSPITALIER FAVORISANT
L'AUTONOMIE

p. 70

FICHE N°13
MÉNAGER UNE PLACE
AU VIVANT ET AUX SERVICES
ÉCOLOGIQUES

p. 74

FICHE N°14
CONCEVOIR DES ESPACES
PUBLICS SENSIBLES

p. 78

AMÉNAGER POUR LE MOUVEMENT

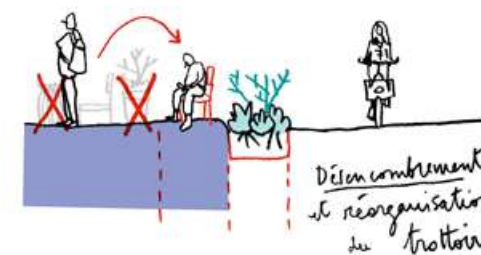
Pour se déplacer et se déployer, les piétons doivent être en mesure d'évoluer dans un cadre spatial qui leur garantit la fluidité et le confort physique et cognitif. Cela passe par l'ouverture et la connexion du maillage des voies et des cheminements, par le « rangement » et le désencombrement des trottoirs, par l'accompagnement de la vue, la lisibilité de l'espace et la continuité des itinéraires, par la simplicité, la fluidité et l'intuitivité de la relation avec les autres modes de déplacement.

Les piétons doivent être dans l'espace comme des poissons dans l'eau : tranquilles, libres et sans entrave. Les autres modes de déplacement doivent, eux, être constamment vigilants aux plus vulnérables, à qui il est nécessaire de redonner le droit à la flânerie... voire à l'inattention.



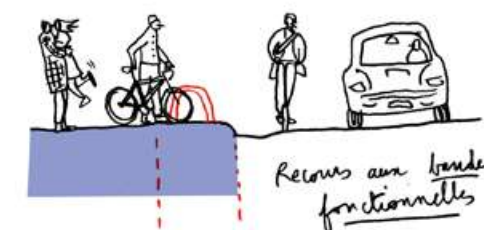
LIBÉRER L'ESPACE, OUVRIR LE CHAMP DES POSSIBLES

- ▶ Garantir une **largeur de trottoir minimale** pour trois personnes côtes à côtes, quatre personnes sur les axes les plus fréquentés. Intégrer notamment la place des mobilités « hybrides » : fauteuils roulants, trottinettes sans moteur, skateboards, etc.
- ▶ « Ranger » l'espace public, et les trottoirs en particulier : **désencombrer**, retirer le mobilier superflu, le réorganiser et éventuellement le mutualiser pour garantir la fluidité du déplacement.
- ▶ Créer des **bandes fonctionnelles** (espaces d'accueil de mobiliers de séjour, de plantations, d'arceaux vélos, etc.) dans l'accompagnement de la voie, en utilisant au maximum l'espace de la chaussée (linéaire de stationnements) plutôt que le trottoir. Favoriser les bandes fonctionnelles aux potelets pour séparer les flux motorisés et les piétons.
- ▶ Identifier et aménager des espaces de séjour à des endroits stratégiques des cheminements piétons : parvis d'équipements publics, points de vue remarquables, arrêt de transport en commun, rue en pente, etc.



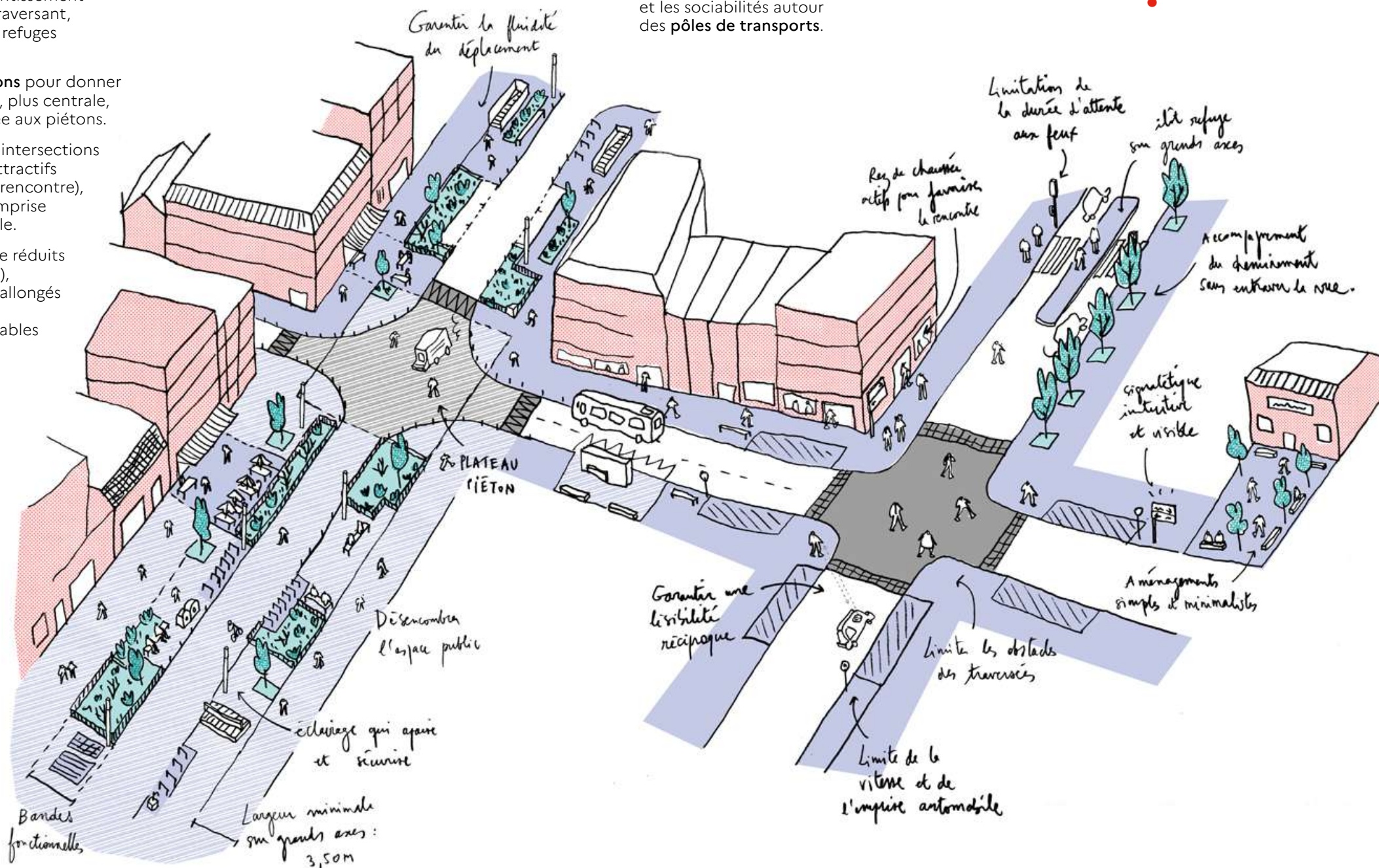
FAVORISER LA LECTURE INTUITIVE DE L'ESPACE

- ▶ Garantir la lisibilité de l'espace : ne pas entraver les vues, **garantir des perspectives**, permettre une **continuité du regard** et son accompagnement (alignements, dégagements visuels, mise en valeur des points de repère).
- ▶ Prévoir des **aménagements simples et minimalistes**, ne pas tomber dans la surenchère d'objets et de design, rechercher l'épure dans la conception.
- ▶ **Renforcer la carte mentale** des piétons par une signalétique adaptée, intuitive, lisible, intégrant les temps de parcours et visible par toutes et tous.
- ▶ Créer ou souligner des repères visuels mais aussi sonores, olfactifs et tactiles (jeu sur l'eau, essences d'arbres, revêtements de sols, etc.).
- ▶ Penser à un **éclairage public nocturne** favorable aux piétons.



AMÉNAGER LES TRAVERSÉES POUR DES DÉPLACEMENTS SÛRS ET CONTINUS

- ▶ Accompagner les lignes de désir (traces des passages en dehors des aménagements dédiés) : aménager des plateaux ou trottoirs traversant aux intersections, pour favoriser les continuités des flux piétons, les signifier clairement et forcer le ralentissement de la circulation (trottoir traversant, plateau, ralentisseurs, îlots refuges sur les axes larges).
- ▶ Réaménager les **intersections** pour donner une place plus importante, plus centrale, plus visible et plus sécurisée aux piétons.
- ▶ Faire des carrefours et des intersections des **lieux sécurisés**, voire attractifs (lieux de croisement et de rencontre), en limitant la vitesse et l'emprise de la circulation automobile.
- ▶ Prévoir des temps d'attente réduits aux feux (30 sec. maximum), et des temps de traversée allongés pour permettre le passage en sécurité des plus vulnérables (enfants, seniors, PMR).



PROMOUVOIR LE LIEN ENTRE LA MARCHÉ ET LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

- ▶ Créer des **itinéraires de rabattement** sécurisés, directs et confortables, qui desservent les lieux de flux (gares, stations, arrêts de bus).
- ▶ Permettre la pause, le séjour et les sociabilités autour des **pôles de transports**.
- ▶ Multiplier les **parkings relais** pour favoriser le report modal. Les rendre visibles et aménager des itinéraires piétons confortables entre les P+R et les transports en commun.

DÉCLOISONNER LES ESPACES ET LES PROGRAMMES

Les piétons sont des êtres libres et multidimensionnels, alternant les figures selon les trajets (promeneur, pressé, acheteur, sportif, etc.) ou au sein même de ces trajets. Pour permettre la polyvalence spatiale et temporelle des pratiques et des usages, inhérente à la condition des piétons, l'espace public doit permettre la liberté et la diversité des appropriations, une hospitalité ouverte qui interroge la sur-programmation des lieux.

L'aménagement des espaces publics ne devrait pas aboutir à un empilement de programmes, qui correspondent à une volonté de satisfaire toutes les demandes et qui aboutissent généralement à une fragmentation de l'espace et des usages. Élu-es, technicien·nes, citoyens et concepteurs ont besoin de travailler en bonne intelligence pour livrer des espaces publics ouverts et polyvalents, qui favorisent la rencontre et qui s'adaptent à l'évolution des pratiques et des appropriations.



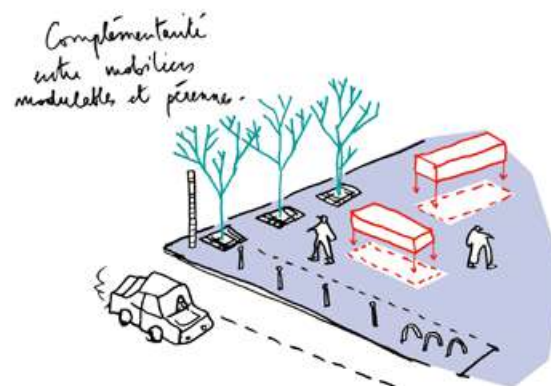
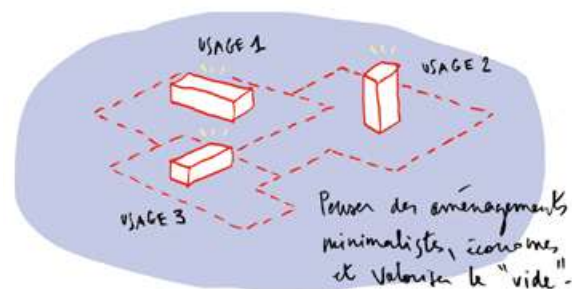
« POUR FAVORISER
LA MARCHÉ, ON A JUSTE BESOIN
DE FAIRE DES TROTTOIRS
ET DES PASSAGES PIÉTONS. »

En réduisant la marche à un simple mode de déplacement, une certaine vision de l'aménagement de la voie a tendance à considérer que les besoins des piétons sont limités à leur capacité à cheminer sur un trottoir et à traverser la chaussée. Cet objectif est louable mais insuffisant, ne tenant pas compte des **dimensions sensorielles et sociales de la marche**.

Une ville favorable aux piétons est une ville où le confort des déplacements est garanti par l'accessibilité, la sécurité et la continuité des itinéraires. C'est aussi une ville des activités du dehors, où les fonctions essentielles de la vie quotidienne (discuter, boire et manger, travailler, se reposer, jouer etc.) peuvent s'effectuer confortablement à l'extérieur, dans l'espace public. C'est une ville ludique, où le jeu peut faire partie intégrante de l'espace public ordinaire; une ville relationnelle, où la réduction de la vitesse permet les interactions et les rencontres, qui constituent le ciment et la raison d'être de la ville; une ville rythmique, qui interroge la faculté de l'espace public à accueillir les usagers dans différentes temporalités, et notamment la nuit. C'est une ville inclusive, qui accueille l'ensemble des personnes dans leur diversité. C'est enfin une ville résiliente et durable, capable de s'adapter pour mieux résister aux aléas face à l'urgence écologique et climatique.

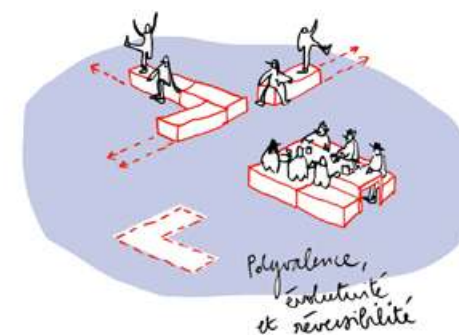
VALORISER LE VIDE COMME ESPACE D'APPROPRIATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX USAGES

- ▶ Développer un **imaginaire positif du vide**, de son architecture et de sa mise en scène :
 - éviter la sur-programmation, la sur-anticipation et la spatialisation des usages,
 - ne pas chercher à « remplir » mais « rendre possible » et accepter le vide.
- ▶ Considérer le **vide comme un espace à la fois libéré et disponible** : garantir l'échappée du regard, les cônes de visibilité, la vue sur le ciel.
- ▶ **Aménager l'espace de manière minimaliste** : concevoir des surfaces dégagées pouvant supporter des usages variés et imprévus, en intégrant de manière intelligente la végétation.



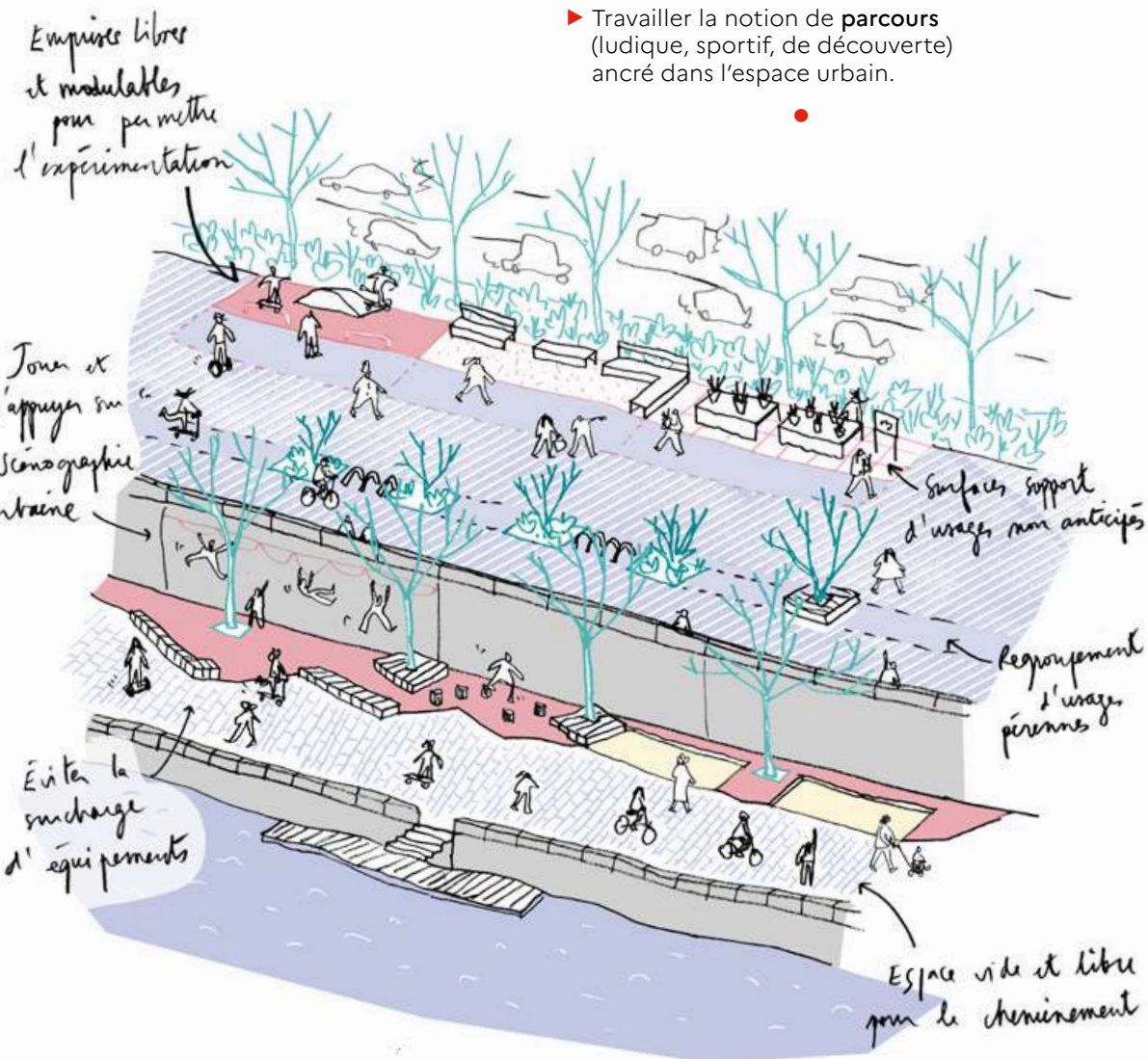
PRÉVOIR DES AMÉNAGEMENTS RÉVERSIBLES ET ÉVOLUTIFS

- ▶ Jouer sur la **poly-appropriation des aménagements et des mobiliers** : un même élément peut servir d'assise, de table à manger, de support de travail, de support de jeu, de rampe de glisse, etc. Rendre possible la diversité des postures corporelles (être seul ou à plusieurs, se faire face, s'affaler, s'allonger).
- ▶ **Accepter** en conséquence tous les usages et les usagers, et notamment les personnes sans domicile fixe souvent jugées « indésirables » et faisant l'objet de rejet par les configurations spatiales et les mobiliers restrictifs pour le corps.
- ▶ Utiliser, si le contexte s'y prête, un mobilier déplaçable ou non ancré permettant l'**expérimentation et l'évolution des usages** : mobilier modulable en fonction des configurations (transformation temporaire d'un parking par exemple, installation de marchés ou de brocantes, déploiement d'événements et d'animations), des temporalités ou des saisons (végétalisation ou piétonnisation estivale par exemple).
- ▶ Considérer tous les éléments et mobiliers durablement ancrés ou connectés aux réseaux comme des **éléments pérennes de l'espace public** : les implanter de façon à favoriser le déploiement et la diversité des usages.



INSÉRER LES PRATIQUES LUDIQUES DIRECTEMENT DANS LA FABRIQUE DES ESPACES PUBLICS

- ▶ Sortir des aménagements ludosportifs stéréotypés et **mettre en scène des pratiques ludiques et sportives** : ruptures de niveau, topographie, changements de texture et de dessin du sol (lisse/rugueux, dessins de marelles, boulo-dromes, etc.).
- ▶ Insérer des équipements légers et discrets pour la pratique ludique et sportive directement dans l'espace public. Intégrer dans la conception et l'implantation des mobiliers des « détournements potentiels » (possibilité qu'un mobilier puisse servir d'agrès, de rampe de glisse, d'obstacle pour un parcours sportif, etc.).
- ▶ Travailler la notion de **parcours** (ludique, sportif, de découverte) ancré dans l'espace urbain.



« POUR JOUER EN TOUTE SÉCURITÉ, IL FAUT DES ESPACES DÉDIÉS ET FERMÉS. »

Avant d'être un espace de découverte jeux, la rue est devenue un espace où l'enfant apprend à se méfier, négocier avec les dangers liés à la circulation. Une des conséquences de cette tendance : les pratiques des enfants dans l'espace public se sont vu être circonscrites de plus en plus dans des espaces dédiés tels que les aires de jeux ou les espaces collectifs de l'habitat. **Aujourd'hui, quatre enfants sur dix (de 3 à 10 ans) ne jouent jamais dehors pendant la semaine**, selon un rapport publié en 2015 par l'Institut de veille sanitaire (INVS). Cette sédentarité croissante a des conséquences préoccupantes en termes de santé publique (surpoids, stress, dépression, myopie par manque d'exposition à la lumière naturelle, etc.).

Pour un enfant, le jeu est une manière de découvrir et d'explorer son environnement. Il paraît essentiel de **retrouver le ludique dans nos rues, de le sortir des espaces circonscrits à cet aspect**. Car le jeu est un comportement non spécifique au sens où, dans certaines conditions, tout comportement peut devenir jeu. Il est une affaire de signification, de liberté d'imagination, et non de comportement particulier. À force de sécuriser et de contraindre les usages, les (jeunes) citadins n'ont plus la possibilité de créer, d'imaginer, de se laisser porter par le jeu.

La ville est truffée de potentialités, encore faut-il savoir la regarder comme tel. Mais cela n'est pas suffisant : pour être en capacité d'appropriation, il faut être en mesure de pouvoir le faire. Un espace ludique ne se décrète pas ; il n'existe pas non plus uniquement dans les capacités d'imagination des usagers. Un espace ludique garantit la liberté d'imagination et d'appropriation. Or cela passe nécessairement par une nouvelle vision de l'aménagement de nos rues.

Enfin, si beaucoup de choses sont dites à propos du bénéfice du jeu pour les enfants, celui-ci est loin d'être inutile pour les adultes. Non seulement il aide à se détendre, mais il permet de s'impliquer dans une activité, donne le courage d'oser et libère l'imagination.

Jouer avec la ville est aussi une façon de se la réapproprier et de la poétiser. Dans cette jungle urbaine, l'individu a besoin de se recréer des repères, de développer des liens sociaux pour se construire un environnement et ne plus être anonyme.

FAVORISER L'ÉCHANGE ET L'ACTIVITÉ DES REZ-DE-CHAUSSÉE

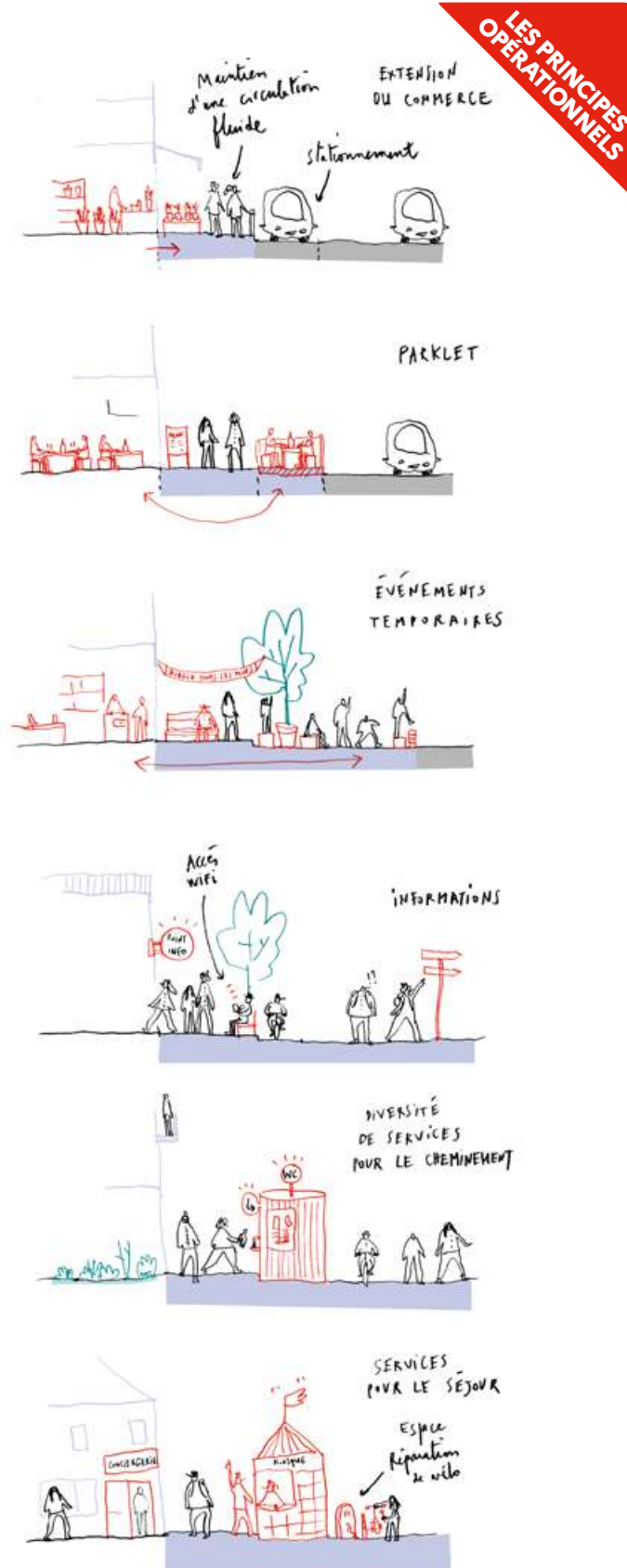
La marche est l'essence de l'urbanité par sa perméabilité à l'environnement, sa capacité à activer l'espace public par la diversité de ses usages, les possibilités qu'elle offre pour l'échange et la rencontre. Elle permet le croisement et l'interaction sociale, en alliant le mouvement et la proximité. L'accueil des piétons dans l'espace public garantit la possibilité d'une vie de quartier et d'une animation locale. Cette ville des relations favorise elle-même la marche en créant un intérêt (pouvoir se croiser, flâner, faire du lèche-vitrine, etc.) et un sentiment de sécurité, qui peuvent rallonger les temps de trajet acceptables.

Alors que le développement de l'automobile a dévitalisé les centres-villes par l'éloignement commercial et l'étalement urbain, il est temps de faire des piétons les fers de lance de la reconquête d'une économie urbaine à taille humaine, faite de proximité spatiale et d'interactions sociales.



FACILITER LES INTERFACES AVEC LES COMMERCE, LES ÉVÉNEMENTS ET LES MARCHÉS

- ▶ Prendre toutes les mesures réglementaires et mettre en œuvre le droit de préemption pour **maintenir, préserver ou impulser une présence commerciale indépendante** dans les centralités.
- ▶ Créer des **relations entre l'aménagement et l'animation des espaces publics** : adapter et rendre cohérents les aménagements aux activités des rez-de-chaussée (gestion de l'attente, de la queue ou du lèche-vitrine ; création de terrasses ; extension du champ de certains commerces ou équipements comme les bibliothèques).
- ▶ Développer particulièrement **les liens entre les voies et les équipements publics**, insuffisamment pris en compte par les collectivités (alors qu'elles sont maîtres d'ouvrage des deux éléments) : la notion de **parvis** (bibliothèque, crèche, école, mairie, etc.) doit intégrer l'**interface dedans-dehors**, tant dans les relations spatiales que dans l'offre et l'animation.
- ▶ Accueillir et accompagner le développement de terrasses, notamment sur les places de stationnement sur la chaussée (*parklet*).
- ▶ Permettre une adaptation des espaces selon les temporalités, pour accueillir des événements et initiatives temporaires.

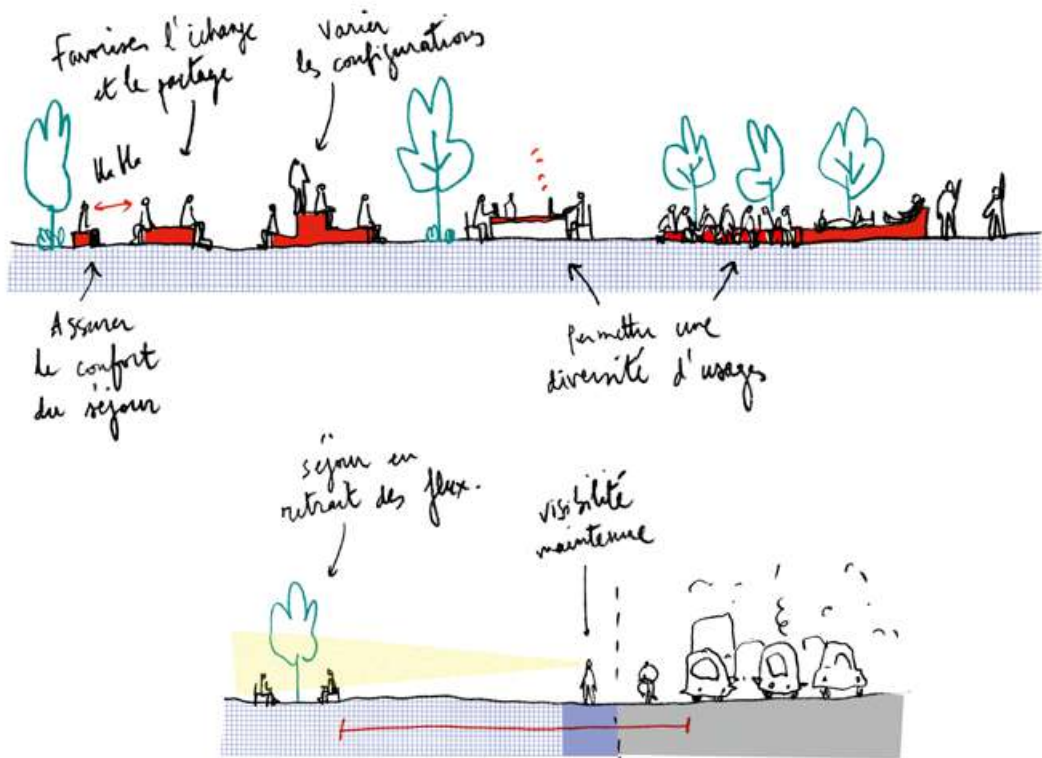


CRÉER DES LIEUX DE SÉJOUR POUR FAVORISER UNE VILLE HOSPITALIÈRE ET DU DEHORS

- ▶ Ménager des **espaces de séjour en retrait des flux**, mais suffisamment visibles pour susciter le désir.
- ▶ Jalonner les parcours d'espaces de repos conviviaux et choisir **un mobilier qui favorise l'échange et le partage** : pouvoir se faire face, être assis à plusieurs dans différentes configurations.
- ▶ Permettre le développement des **activités de la « ville du dehors »** : travailler, boire et manger, se divertir, se retrouver, etc. Ces activités doivent garantir plus de proximité, et inclure la plus grande diversité de publics.
- ▶ Assurer le confort du séjour : assises, espaces généreux et bien orientés, ombre, présence végétale, etc.
- ▶ Créer de la **perméabilité espace public/espace privé** pour favoriser des occupations différentes de l'espace selon les moments



de la journée et ses usages, en adaptant la programmation aux activités des rez-de-chaussée (des aménagements en relation avec l'activité des rez-de-chaussée : terrasses devant les cafés et restaurants, séjours et lieux de rencontres devant les équipements publics, etc.) ou en **activant les « frontages »** (accompagnement des habitants pour l'embellissement des espaces entre la voie et la façade des bâtiments).



DÉVELOPPER LES « SERVICES » ET LA CULTURE DANS L'ESPACE PUBLIC

- ▶ Rendre la ville habitable pour tous par des **services divers qui facilitent le cheminement et les séjours** : points d'informations, conciergerie urbaine, présence de wifi, kiosque multiservice.
- ▶ Garantir un accès universel et gratuit aux toilettes et à l'eau potable.
- ▶ S'appuyer sur les forces locales et les structures culturelles existantes pour faire des espaces publics des lieux d'animation et d'échanges.



« MOINS DE VOITURES, C'EST MAUVAIS POUR LE BUSINESS. »

No parking, no business : ce dogme, né dans les années 1950 aux États-Unis, correspond à une philosophie de l'aménagement du territoire de la deuxième moitié du XX^e siècle, celle du tout-voiture, de l'étalement urbain, de l'artificialisation des sols et du déclin des centres-villes (dont le taux de vacance commerciale continue à s'amplifier, concomitamment à l'accroissement des hypermarchés). Aujourd'hui encore, chaque suppression de place de stationnement est perçue par les commerçants comme une perte potentielle de clients et de chiffre d'affaires. Une étude récente du Cerema (Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ?, 2019) permet de battre en brèche certains de ces arguments. Dans les communes de plus de 100 000 habitants, **les 2/3 des clients des petits et moyens commerces s'y rendent à pied** et moins d'un quart y vient en voiture. Par exemple, seulement 12% des clients du centre commercial Euralille, situé en plein cœur de Lille,

viennent en voiture, alors que 43% utilisent les transports en commun, 41% la marche et 4% le vélo (Mathieu Chassignet, billet de blog*, 2019). On notera également que, **même dans la périphérie des grandes agglomérations, 40% des clients des petits et moyens commerces viennent à pied** et que, dans les villes moyennes (catégorie large entre 10 000 et 100 000 habitants), l'usage de la voiture est loin d'être hégémonique (seulement 50% pour l'accès des petits et moyens commerces des villes-centres).

Cette étude indique par ailleurs que plus de 80% des résidents consomment à proximité de chez eux. Ces chiffres soulignent **l'intérêt pour les commerçants d'un accès agréable et confortable à leurs commerces, surtout dans les centres-villes où les piétons constituent leurs principaux clients, et ce malgré les préjugés généralement partagés.**

Enfin, dans les nombreuses villes qui ont converti des places de stationnement en terrasses de cafés ou restaurants (phénomène qui s'est amplifié de façon impressionnante suite à la crise covid), ces emplacements constituent une source supplémentaire de chiffre d'affaires pour les commerçants.

* [lien vers l'article](#)

CRÉER UN ENVIRONNEMENT HOSPITALIER FAVORISANT L'AUTONOMIE

Les piétons en général, et certaines catégories d'usager·e·s en particulier (enfants, femmes, PMR, personnes en situation de handicap, etc.), sont des individus *a priori* vulnérables dans des espaces accueillant une multiplicité de flux, de modes de déplacements et de vitesses. Il est nécessaire de leur garantir confort et sécurité, sans pour autant figer les espaces et restreindre leur polyvalence.

Un espace public favorable aux piétons est un espace qui garantit leur autonomie. Celle-ci est rendue possible par l'accessibilité (la possibilité, pour toutes et tous de se rendre et de pouvoir se déplacer partout) et la sécurité (la garantie de ne pas être mis en danger ou d'avoir le sentiment d'être mis en danger).

Si l'aménagement ne peut pas tout régler, il peut largement contribuer à rendre les lieux plus hospitaliers... en veillant à ne pas les aseptiser.

Et concrètement ?

À Bilbao, la mobilité verticale pour maintenir la marche « à tous les étages »

La marche à pied serait-elle trop souvent pensée à l'horizontal ? Si nous sommes majoritairement habitués à vivre dans des villes planes, il convient de ne pas oublier que le relief fait partie du quotidien de nombreux citadins. À Bilbao par exemple, une grande partie de la population habite en hauteur, alors que les équipements, services et commerces sont majoritairement situés dans la ville basse. Cela rend difficile le déploiement de l'offre de transports publics l'arpentage des rues à plus de 7% de dénivelé... d'autant plus pour le quart des habitants qui ont plus de 65 ans.

C'est pourquoi la ville a installé quelque cinquante ascenseurs, une vingtaine d'escaliers et de rampes mécaniques. Ces équipements, intégrés dans l'espace urbain, sont accessibles en continu et gratuits. Avant le covid, ils déplaçaient près de 25 millions de personnes par an. La municipalité continue à inaugurer de nombreux projets et à planifier de nouvelles constructions.

PERMETTRE L'AUTONOMIE DE CHAQUE USAGER·E, QUELS QUE SOIENT SES BESOINS ET SES CONTRAINTES

- ▶ Garantir l'**accessibilité universelle des espaces publics**, en respectant *a minima* les contraintes réglementaires : pentes faibles, largeurs de plus de 1,40 m, traversées pour piétons avec abaissées et bandes d'éveil et de vigilance, ressauts de moins de 2 cm, mobiliers détectable et repérable, etc.
- ▶ Rendre les **parcours plus faciles et sécurisés pour tou·te·s**, avec aussi : des traversées courtes avec une bonne co-visibilité, des espaces publics équipés et entretenus, une meilleure lisibilité urbaine et une signalétique performante.
- ▶ Rendre possible la **réappropriation de la rue par les enfants** : travailler la sécurité, l'apaisement des parvis et rues d'équipements accueillant des enfants (rues scolaires, mais aussi médiathèques, centres de loisir, etc.), et donner une dimension ludique aux espaces publics.

Définition

QU'EST-CE QUE PRENDRE EN COMPTE LE GENRE DANS L'AMÉNAGEMENT ?

Le genre désigne une construction sociale de la différence entre les sexes. Ces différences ont un impact direct sur la pratique de l'espace en matière d'appropriation, de mobilité, d'accès aux ressources et de rapport à soi dans l'espace. Par conséquent, les choix que l'on fait en matière d'aménagement ne sont pas neutres – en termes de hiérarchisation des besoins et de budgets alloués – et on peut favoriser ou exclure certains publics.

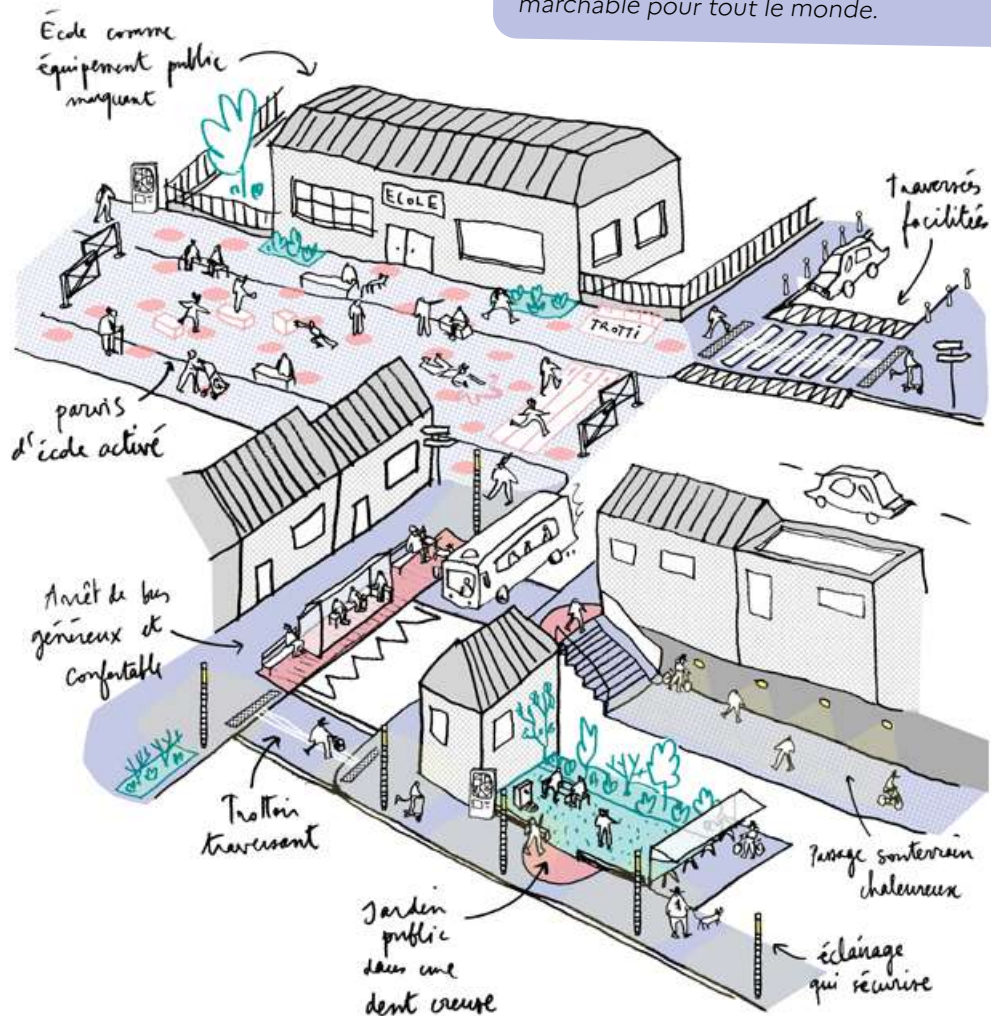
Pour ce qui est de la mobilité, les pratiques entre les femmes et les hommes diffèrent tant par le choix modal, que par le motif et le type de chaîne des déplacements. De nombreuses études démontrent que les femmes se déplacent davantage à pied et en transports en commun quand les hommes privilégient la voiture. Encore de nos jours, si les déplacements des hommes s'expliquent principalement par leurs activités professionnelles, les femmes se déplacent davantage pour des motifs liés à la prise en charge des proches et des tâches domestiques. En conséquence, ces dernières effectuent des déplacements plus courts mais plus nombreux et souvent plus contraints (poussettes, enfants, fauteuils roulants, etc.). Leur chaîne de déplacements est également plus complexe, c'est-à-dire qu'elles ont des trajets à buts multiples (travail, courses, écoles, loisirs).

Prendre en compte le genre dans l'aménagement c'est s'apercevoir que les pratiques et les expériences des femmes ont été peu (ou pas) prises en compte. Mais c'est donc aussi, et surtout, prendre en compte des besoins et des usages longtemps restés impensés, au profit de tou·tes.



RÉPONDRE AUX BESOINS DES CORPS

- ▶ Proposer des assises régulières, des lieux de pause, d'abri ou d'ombre, en relation avec la réalité des itinéraires et des efforts (prise en compte des obstacles et de la topographie).
- ▶ Permettre le déploiement d'une plus grande diversité de postures corporelles et de physiologies (allongé, assis-debout, affalé, face-à-face, etc.), seul·e ou en groupe.
- ▶ Constituer un **maillage d'aménités fondamentales** : fontaines d'eau potable, toilettes propres et mixtes, îlots de fraîcheur, etc.



Et concrètement ?

À Vienne : l'approche genre comme levier de la fabrique de la ville marchable

Depuis la création du Bureau des Femmes en 1992 (entité dirigée par Eva Khail) l'approche du genre a été introduite comme un outil clé et transversal des politiques publiques d'urbanisme de la ville de Vienne (Autriche). Le Bureau des Femmes, pas à pas, a conduit un grand travail de création d'outils et de stratégies pour une conception inclusive de l'espace public, de mise en place de projets à différentes échelles (logements, parcs et aires de jeux, quartiers, etc.) et de diagnostics et d'évaluations sur des indicateurs ciblés.

Principal objectif de cette nouvelle approche : rendre la ville plus conviviale et plus proche pour faciliter la vie quotidienne des femmes et des filles. En résumé, faire une ville beaucoup plus marchable pour tout le monde.

RÉDUIRE LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES ESPACES PUBLICS, NOTAMMENT LA NUIT

- ▶ Faire en sorte que les usagers puissent **voir et être vus**, puissent entendre et être entendus.
- ▶ Favoriser la présence d'une diversité de publics dans la rue (genre, âge, activités, etc.)
- ▶ Mettre en place un **éclairage adapté aux usages** :
 - souligner les points de repère, d'intérêt et les jalons,
 - accompagner les cheminements en garantissant une continuité de la visibilité,
 - éclairer l'ensemble des placettes, les lieux de rencontre, de passage et de sociabilité.
- ▶ Animer les **espaces perçus comme dangereux ou inconfortables** (passages souterrains, rues étroites, renforcements, parcs et espaces verts le soir, etc.) en prenant en compte les usages pour éviter les trous noirs et les détours : animation des rez-de-chaussée, éclairage, intervention artistique, ouverture visuelle et reconnections physiques.
- ▶ Aménager les arrêts des transports en commun et leurs abords en tenant compte de la **sécurité des personnes sujettes au sentiment de vulnérabilité** (femmes et filles, seniors, enfants, personnes en situation de handicap, personnes LGBT, etc.)



idée reçue

« TOUT LE MONDE PEUT MARCHER. »

Considérée à tort comme un mode de déplacement accessible parce qu'universel, ne nécessitant pas d'attention ni de moyen parce que n'étant conditionné à rien d'autre qu'à une paire de chaussures, la marche a longtemps été le parent pauvre des politiques publiques en matière de déplacement. **Les territoires urbains ont été reconfigurés pendant des décennies par et pour l'automobile qui a bouleversé les ambiances, dilaté les distances, redéfini les usages et affecté les activités.** Aujourd'hui les nouveaux paradigmes d'une ville dense, respirable, durable et « des courtes distances » nous invitent à repenser en profondeur la façon dont nous pensons les mobilités.

Or nous découvrons avec stupeur que nous ne marchons plus sur nos deux pieds : si les dernières enquêtes de mobilité des personnes (INSEE, 2018-2019) nous indiquent que la marche est le deuxième mode de déplacement, derrière l'automobile, cela masque une différenciation territoriale très forte pour un mode essentiellement urbain. La marche est par ailleurs passée d'un tiers à un quart de nos déplacements entre 1980 et aujourd'hui en France, pour une durée moyenne de déplacement de 13,4 min, elle aussi en baisse. Les habitudes de sédentarité sont ancrées dès le plus jeune âge : 60% des élèves de primaire sont accompagnés en voiture, alors que les écoles sont à moins de 1 km dans 90% des cas (étude ONAPS, 2017).

Il est primordial de comprendre que, non, **nous ne sommes pas tous égaux face à la marche.** En fonction de notre âge, de nos handicaps physiques et cognitifs, de notre genre ou de nos capacités financières, nous n'avons pas les mêmes besoins et les mêmes appréhensions. La fabrique des espaces publics doit être attentive à cette diversité des profils et des attentes. L'aménagement en est une partie essentielle mais pas exclusive : la sensibilisation, l'information et la communication sont des éléments importants dans le cadre d'une politique publique complète et incitative.

MÉNAGER UNE PLACE AU VIVANT ET AUX SERVICES ÉCOLOGIQUES

Pour être vivable et viable, l'espace urbain doit assurer une place au vivant et aux cycles naturels. Pour les piétons tout particulièrement, êtres sensoriels qui entretiennent un rapport direct, physique et sensible à leur environnement, l'introduction du vivant en ville assure des espaces de respiration et du confort dans le mouvement comme dans la pause, qui contribuent largement à l'épanouissement des usages et à la santé mentale. Plaisir des sens, adaptation au réchauffement, inscription dans les trames paysagères et écologiques sont autant d'éléments qui renforcent et favorisent la place des piétons dans l'espace public.

Mais le vivant, végétal ou animal, ne peut être un élément figé : il doit être accompagné, géré, entretenu, respecté et ménagé, pour participer pleinement à un renouveau de la fabrique des espaces publics.



idée reçue

« POUR FAVORISER LA MARCHÉ, IL FAUT PLANTER DES ARBRES VITE ET PARTOUT. »

La présence d'arbres dans les aménagements est indispensable. Personne ne peut le contredire, aujourd'hui plus que jamais.

Par l'apport d'ombre, de fraîcheur, d'agrément et de bien-être qu'ils procurent, les arbres sont les meilleurs amis des piétons. En rejetant de l'oxygène, en captant certains polluants et en permettant d'éviter le ruissellement des eaux, ils sont également les meilleurs alliés de la marchabilité.

Néanmoins, planter des arbres ne suffit pas. Il convient en effet de bien les planter. Et à ce petit jeu, la politique du chiffre n'est pas bonne conseillère : quantité ne rime surtout pas avec qualité.

Pour faire des arbres de véritables atouts, il convient de comprendre avec rigueur les besoins qui sont les leurs, et d'évaluer avec attention leurs meilleures conditions d'implantation. Les arbres ne sont évidemment pas des éléments de décor urbain, mais bien des êtres vivants, nécessitant une surface aérienne (mais aussi souterraine !) suffisante pour permettre leur bon développement racinaire et un beau déploiement de leur couronne. Ils demandent également du temps (et de la patience !) pour atteindre leur forme optimale et rendre tous leurs généreux services aux piétons.

Sans quoi, les arbres, plantés en nombre, finiront rapidement par dépérir et donneront des arguments tout trouvés aux adorateurs de l'enrobé.



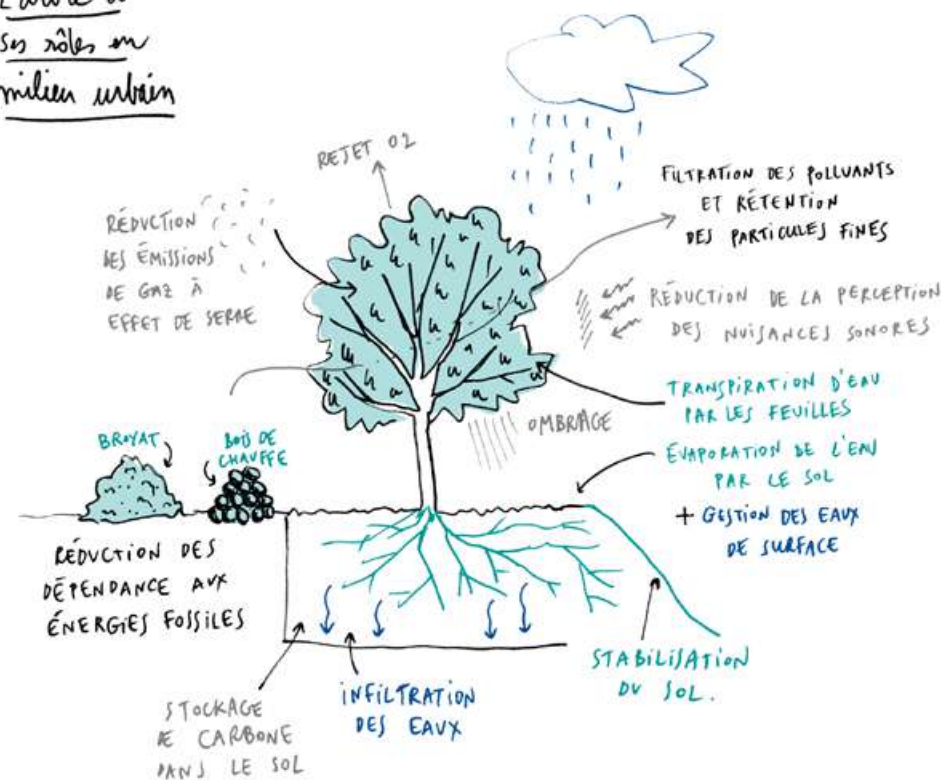
INSCRIRE LES AMÉNAGEMENTS DANS LA TRAME VERTE ET LES CONTINUITÉS VIVANTES

- Penser le lien avec les espaces verts et naturels pour permettre l'intégration des espaces publics dans le grand paysage.
- Renforcer les continuités vivantes et fertiles : penser les proximités et les porosités avec les espaces de nature et les zones agricoles alentour.

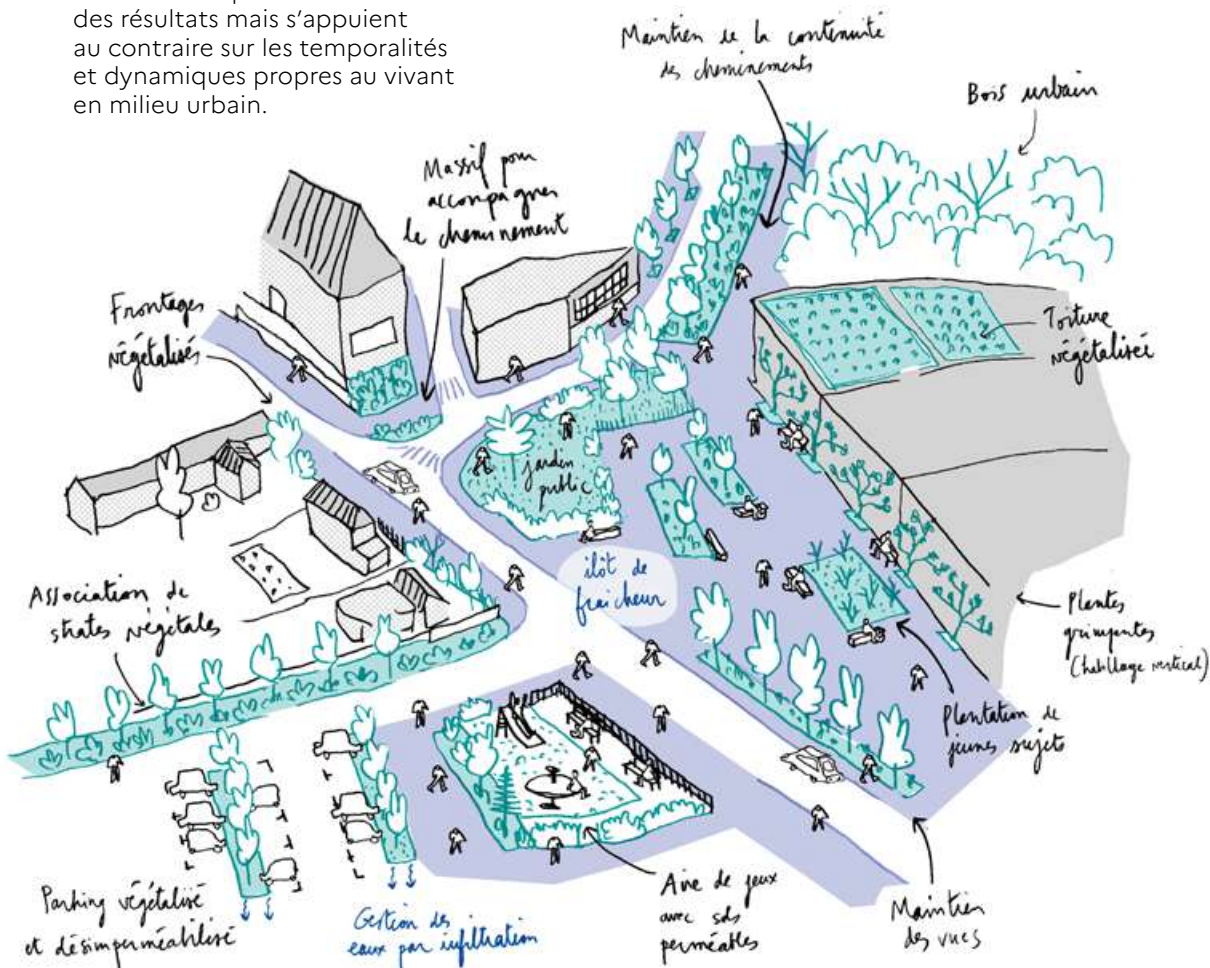
CRÉER DES ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

- Assurer le confort thermique des cheminements (ombrage continu, différentes strates de végétation basse, présence d'eau, etc.) : garantir 50% d'ombre en anticipant la croissance des arbres et la nature des ombres portées.
- Faire des lieux de pause des espaces d'ombre et d'apaisement : ne pas aménager des espaces trop minéraux, étager la végétation pour apporter plus d'ombre et de fraîcheur.
- Choisir des essences d'arbre présentant une bonne capacité de rafraîchissement : la forme du houppier, la couverture foliaire ou encore le potentiel d'évapotranspiration sont les trois paramètres clés sur ce sujet.
- S'assurer d'une présence de la ressource en eau adaptée aux besoins des plantes pour l'arrosage, condition essentielle au pouvoir rafraîchissant de la végétation urbaine.

L'arbre et ses rôles en milieu urbain



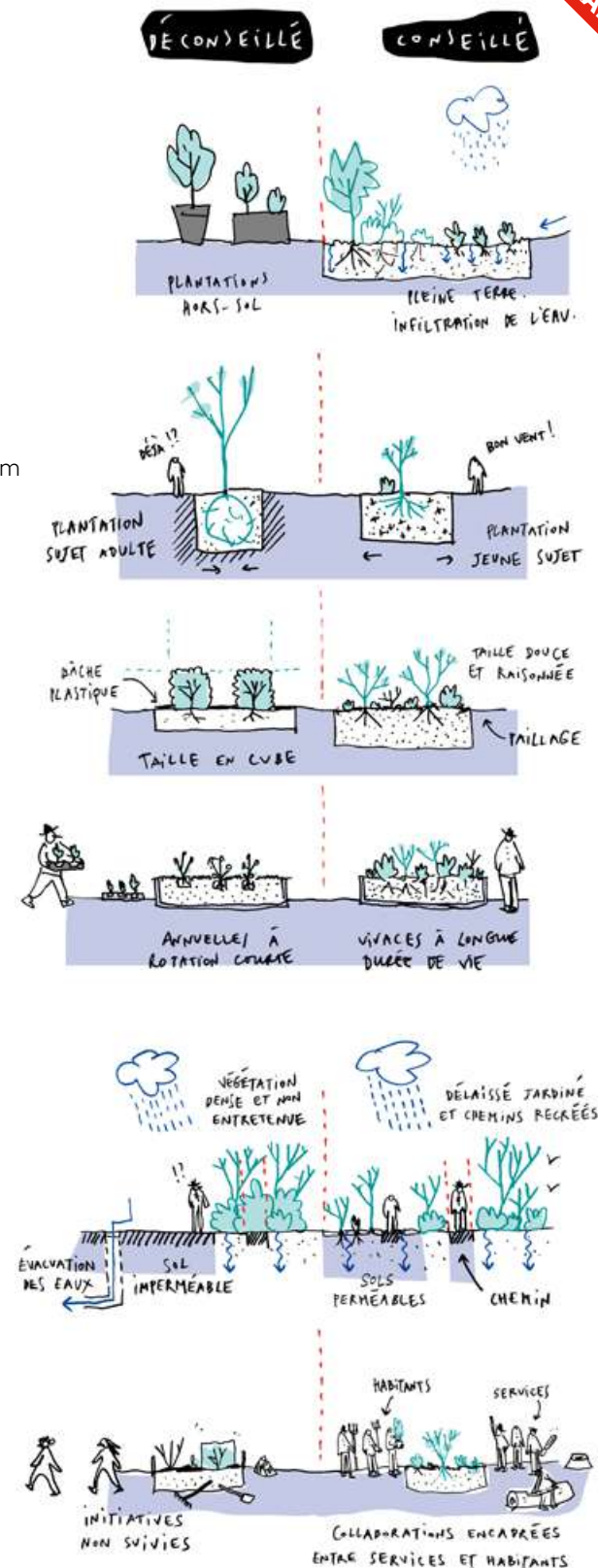
- ▶ Tendre vers le **tout perméable** et le «**zéro tuyau**» : gestion raisonnée des eaux de ruissellement par infiltration dans des surfaces plantées et aux capacités adaptées.
- ▶ **Mettre en scène le passage du temps et des saisons** : travailler une palette végétale locale et adaptée, s'appuyer sur le cycle de vie et de croissance des plantes pour aménager et valoriser l'espace public.
- ▶ Mettre en place et diffuser des pratiques de plantations et de **gestion alternatives** qui ne favorisent pas l'immédiateté des résultats mais s'appuient au contraire sur les temporalités et dynamiques propres au vivant en milieu urbain.



PLANTER
INTELLEGGEMENT

- ▶ **Ne pas considérer les arbres comme des éléments de décor**, mais au contraire les envisager au travers des nombreux **services écosystémiques** qu'ils apportent (rafraîchissement, qualité de l'air, bien-être, etc.). Plus un arbre est épanoui, plus il peut révéler ces divers services.
- ▶ Promouvoir la **diversification du patrimoine arboré**, choisir des espèces locales et adaptées aux milieux, tout en étant au maximum pensées pour le climat de demain.
- ▶ Utiliser des outils comme *Sésame* du Cerema, ou *ARBOclimat* de l'ADEME qui aident à identifier les essences à planter pour mieux maximiser les services écologiques.
- ▶ Considérer les alignements d'arbres comme des moyens d'intégrer du végétal tout en dessinant et «**affirmant**» des parcours piétons et cyclistes. Veiller à leur bonne santé, à leur bon développement et à leur bon entretien.
- ▶ Mettre toutes les chances de son côté en favorisant des plantations groupées pour créer des **milieux favorables aux végétaux** :
 - en veillant à la qualité du sol et au volume de terre disponible,
 - en assurant un entretien et arrosage réguliers, notamment dans les premières années après plantations,
 - en étant patient pour ne pas tomber dans les logiques court-termistes (ex : arbres en pot, solutions hors sol).

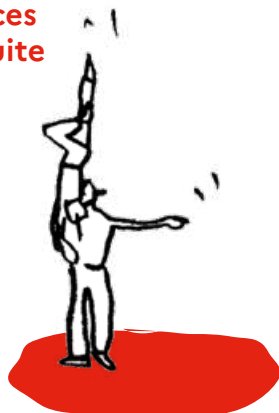
Quelques principes de plantation et de soin



CONCEVOIR DES ESPACES PUBLICS SENSIBLES

La relation des piétons à l'espace public est corporelle et sensible, dans la mesure où l'on prend la mesure, par notre corps, dynamique ou statique, des lieux que nous traversons et où nous séjournons. Des aménagements qui favorisent l'épanouissement des piétons et la diversité de leurs postures participent largement à la qualité des espaces publics. La présence et la conduite du vivant apparaissent comme des éléments centraux dans cette optique.

L'adhérence territoriale (le fait d'être directement et corporellement en lien avec son environnement) et la dimension sensorielle de la marche permettent une relation à l'espace public riche et multidimensionnelle. Le développement des imaginaires et la place de la surprise, de l'art et de la création dans l'espace, contribuent à intensifier la relation avec les piétons, en termes de plaisir et de contemplation. En tant que touristes, ou lorsque nous découvrons un nouvel endroit, nous sommes prêts à marcher des heures. Pourquoi pas au quotidien ?



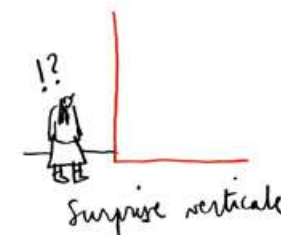
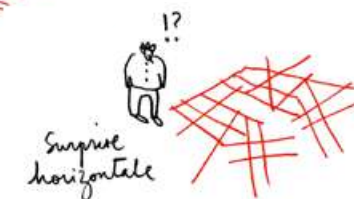
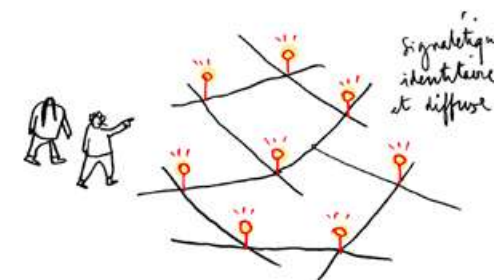
RENFORCER L'IDENTITÉ PATRIMONIALE ET PAYSAGÈRE

- ▶ Mettre en valeur le **patrimoine matériel bâti, immatériel ou paysager** à travers les aménagements, le choix des matériaux, le dialogue avec l'environnement, etc., tout en renforçant le patrimoine social et culturel local.
- ▶ Mettre en scène le territoire, son histoire, sa géographie, ses traditions et ses points de repère.
- ▶ Valoriser les perspectives et les points de vue.
- ▶ Proposer une **signalétique identitaire et intuitive**, un jalonnement qui unifie et rend lisible l'environnement et le tissu urbain.
- ▶ Mettre en place une nomenclature et une signalétique paritaires des rues, équipements, places, etc.



STIMULER LES IMAGINAIRES

- ▶ Mettre en œuvre une série de projets artistiques et culturels, contextuels et surprenants.
- ▶ Jouer sur la diversité des formes et des textures, intégrer la surprise dans les aménagements et les mises en scène.
- ▶ Valoriser des espaces singuliers (murs, escaliers) comme support d'expressions artistiques pérennes pour ponctuer l'espace et réinventer une identité territoriale.



TRAVAILLER LES AMBIANCES URBAINES POUR AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE LA MARCHÉ ET DES LIEUX DE VIE

► Mettre en scène les **ambiances urbaines** dans leur pluri-sensorialité : intégrer le sensible comme donnée fondamentale du champ de la programmation et de la conception, à travers l'aménagement du sol, le choix des revêtements, des matériaux, des vues, de l'animation, de la palette végétale, etc.

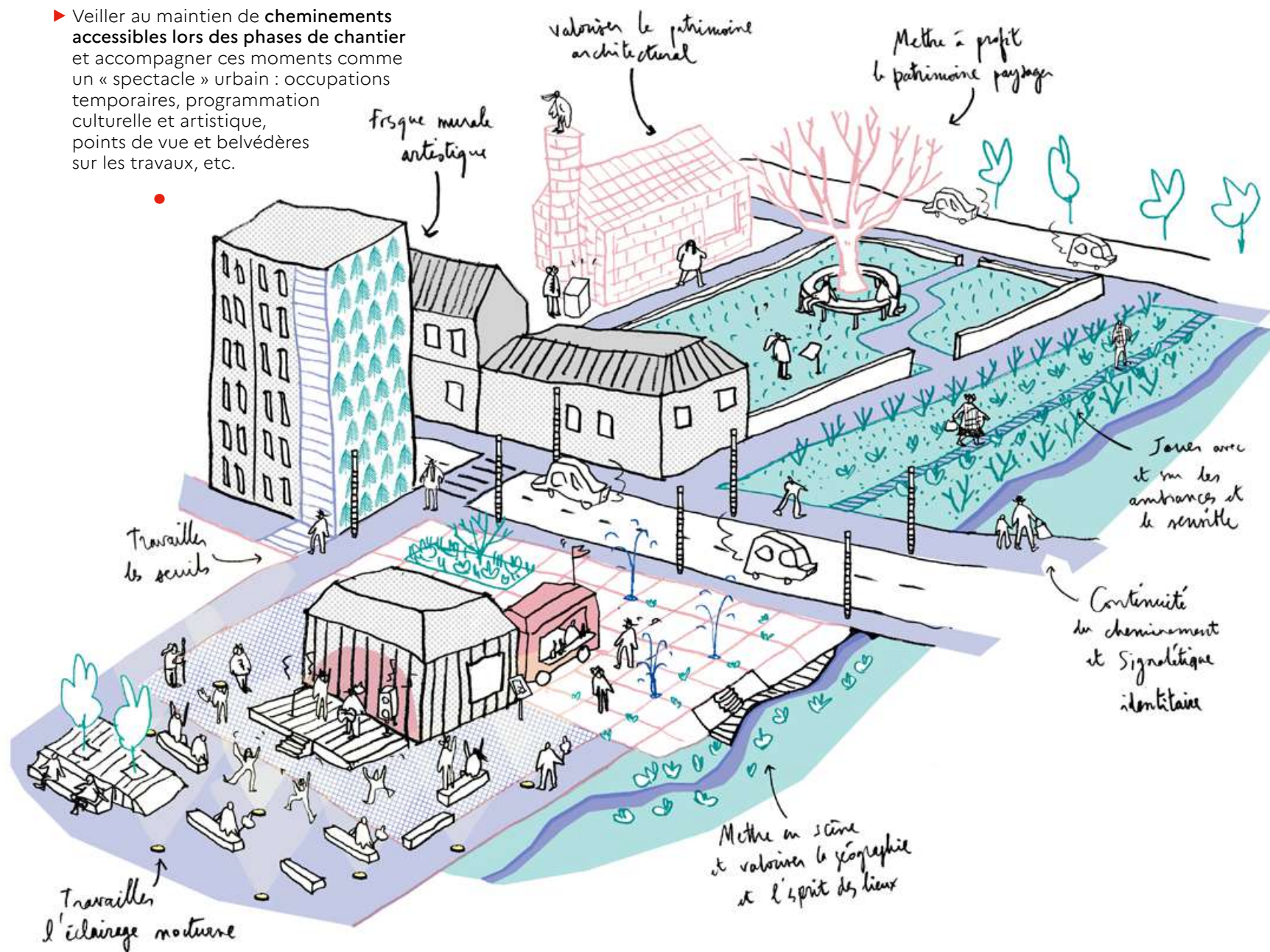
► Choisir une **palette végétale chargée de qualités sensibles** (toucher, odorat, vue, etc.) tout en étant adaptée au contexte (et qui prend en compte l'effet rafraîchissant des essences ou encore leur potentiel risque allergène); augmenter la présence et la qualité des strates basses et intermédiaires, à hauteur d'humain, sans pour autant gêner la vue.

► Envisager l'**arbre isolé comme un élément identitaire** pouvant jouer le rôle de repère sur un parcours, de point d'accroche pour un lieu de pause ou de garant de la perception de sécurité.

► Mettre en œuvre les **conditions du ralentissement et de la détente** : travailler des seuils entre les différentes ambiances de l'espace public en jouant sur les ombres projetées, l'ensoleillement, les filtres végétaux, la matérialité du sol, l'éclairage, le mobilier, etc. Inviter à ralentir pour apprécier et prendre le temps de s'intéresser à ce, celles et ceux qui nous entourent.

► Travailler l'**éclairage et la luminosité des espaces**, de jour comme de nuit : la mise en lumière comme scénographie et paysage nocturne autant que comme facilitation du confort et du déploiement des usages de l'espace public.

- Travailler l'accessibilité, la sécurité, l'hospitalité et la disponibilité des espaces verts et de leurs équipements (ludiques, sportifs, récréatifs, etc.).
- Veiller au maintien de **cheminements accessibles lors des phases de chantier** et accompagner ces moments comme un « spectacle » urbain : occupations temporaires, programmation culturelle et artistique, points de vue et belvédères sur les travaux, etc.



Pour aller ⊕ loin →

QUELQUES RESSOURCES ACCESSIBLES EN LIGNE

Ressources de l'ADEME

Sur les aménagements temporaires :

- ▶ Aménagements urbains temporaires des espaces publics. Rapport Flash : études de cas et analyse multicritères, 2020
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/3901-amenagements-urbains-temporaires-des-espaces-publics.html#>

Sur l'arbre en milieu urbain :

- ▶ Aménager avec la nature en ville : des idées préconçues à la caractérisation des effets environnementaux, sanitaires et économiques, 2018
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/1170-amenager-avec-la-nature-en-ville-9791029711794.html>
- ▶ Rafrâchir les villes : des solutions variées, 2021
<https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/4649-rafrachir-les-villes-9791029717475.html>
- ▶ Outil ARBOClimat en open data, accompagné de trois guides ADEME sur l'arbre
<https://data.ademe.fr/datasets?q=arboclimat>

Sur les territoires inclusifs :

- ▶ Pour des territoires durables et inclusifs : leviers de la planification urbaine et de l'aménagement opérationnel, 2019
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/269-pour-des-territoires-durables-et-inclusifs.html>
- ▶ Carnet d'inspiration pour des territoires inclusifs : leviers de la planification urbaine et de l'aménagement durables, 2020
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/278-carnet-d-inspiration-pour-des-territoires-inclusifs-9791029715310.html>

Sur les liens entre urbanisme durable et santé :

- ▶ Dépasser les idées préconçues entre santé et aménagement urbain : les clefs de l'urbanisme durable, 2021
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/5042-depasser-les-idees-preconcuces-entre-sante-et-amenagement-urbain-les-clefs-de-l-urbanisme-durable.html>

Sur les formes urbaines :

- ▶ Faire la ville dense, durable et désirable : agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain, 2018
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/2180-faire-la-ville-dense-durable-et-desirable-9791029708732.html>



Ressources du CEREMA

- ▶ Série de fiches « Favoriser la marche », 2021
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/favoriser-marche#chapters>
- ▶ Série de fiches « Une Voirie pour tous (UVT) : rues et espaces publics à vivre », 2020
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voirie-tous-uvt-rues-espaces-publics-vivre>
- ▶ Guide Aménager des rues apaisées, 2020
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenager-rues-apaisees>
- ▶ Ouvrage Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre - Analyse de cinq aménagements, 2019
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/traversees-bourgs-rues-places-vivre-analyse-cinq>
- ▶ Journée d'échanges « Agir pour des abords d'écoles plus sûrs et accueillants », 2021
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/1200-personnes-reunies-agir-abords-ecoles-plus-surs>
- ▶ Ouvrage « Cœur de villes et de villages accessibles à tous : recueil d'expérience et de bonnes pratiques », 2018
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/coeurs-villes-villages-accessibles-tous>
- ▶ Série de fiches « Handicaps et Usages », 2019
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/handicaps-usages>
- ▶ Outil Sésame pour intégrer l'arbre dans les projets de renaturation
<https://sesame.cerema.fr>

Guides d'aménagement par des collectivités

- ▶ Bordeaux Métropole, *Nouvelles modalités d'aménagement des espaces publics*, 2018
<https://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Bordeaux-Metropole-s-engage/Nouvelles-modalites-d-amenagement-des-espaces-publics>
- ▶ Bruxelles, *Guide de l'espace public bruxellois*, 2017
<http://www.publicspace.brussels>
- ▶ Grenoble, *Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie*, 2017
<https://www.grenoblealpesmetropole.fr/483-guide-de-l-espace-public-et-de-la-voirie.htm>
- ▶ Paris, *Guide référentiel Genre & espace public*, 2022
<https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-guide-pour-mieux-integrer-le-genre-dans-l-espace-public-17624>
- ▶ Prague, *Public Space Design*, 2014
<http://en.iprpraha.cz/clanek/1361/public-space>

Autres ressources

- ▶ ANCT, *Guide du design actif*, 2021
https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2021-12/Guide_design_Actif-RVB_HD_version%20web.pdf
- ▶ Cabanon Vertical, *Aménagements urbains transitoires*, 2017
https://issuu.com/cabanonvertical/docs/action-transitoire_cabanonvertical
- ▶ Guide Isadora de l'EHESP pour intégrer la santé dans les opérations d'aménagement urbain
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/263-guide-isadora-une-demarche-d-accompagnement-a-l-integration-de-la-sante-dans-les-operations-d-amenagement-urbain-le.html>
- ▶ Blog de Mathieu Chassignet (ingénieur spécialisé sur les questions autour de la ville et des transports durables)
<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet>

UNE ÉTUDE MENÉE PAR L'AGENCE MONONO ET SES PARTENAIRES



MONONO

Pilotage, coordination, rédaction et illustration

Monono mène des projets à la croisée des chemins théoriques et opérationnels, en tentant d'allier le foisonnement de savoirs et de savoir-faire qui forgent les métiers de l'urbain et du paysage. Composée d'urbanistes, de paysagistes et d'une ethnologue, l'agence contribue à la fabrique des espaces publics (stratégie, enquête, programmation, accompagnement à la conception) et des paysages quotidiens à différentes échelles, en tâchant d'inscrire les usages au cœur de la réflexion. La marche à pied et la prise en compte des piétons constituent un axe de travail privilégié depuis sa création.



EQUAL SAREE

Expertise et contributions spécifiques

Equal Saree est une agence d'architecture et d'urbanisme participatif spécialisée dans la prise en compte du genre dans l'aménagement. L'agence poursuit des objectifs de justice sociale. L'approche genre qu'elle développe est un outil au service de la fabrique d'une ville diverse, hospitalière et durable pour tous et toutes, quel que soit son genre, son âge, ses aptitudes motrices ou mentales.



LE FACILITATEUR DE MOBILITÉ

Expertise et contributions spécifiques

Le Facilitateur de Mobilité est un cabinet conseil singulier. Il s'attache à accompagner et faire comprendre l'émergence de nouvelles formes de mobilité, à l'intersection de la production (d'études stratégiques) et de l'exploration (de territoires, d'écosystèmes). Il attache une grande importance à la production de livrables originaux et multi-médias.

Remerciements

Les personnes interviewées dans le cadre de l'étude (élu-es, technicien-nes, concepteur-ice-s) :

Benoît Barnoud (Altitude 35), Chris Brunttlet (auteur), Jean-François Caron (Maire de Loos-en-Gohelle), Valérie Caron (Mairie de Loos-en-Gohelle), Florent Coignac (Bordeaux Métropole), Jean-Michel Desséré (Maire de Lembeye), Mathilde Fossier (Mairie de Loos-en-Gohelle), Clément Gerber (Eurométropole de Strasbourg), Yoan Gardon (Ville de La Roche-sur-Yon), Alfonso Gil (vice-président en charge de la Mobilité, Ville de Bilbao), Gérard Goya (adjoint au Maire, Ville de Bidart), Nina Harat (Métropole Rouen Normandie), Florine Lacroix (Atelier L), Patrick Le Mesle (adjoint au Maire de Laillé), Geoffrey Mathon (adjoint au Maire de Loos-en-Gohelle), Adriana Miquel (Mairie de Barcelone), Cyrille Moreau (vice-président en charge des mobilités, Métropole Rouen Normandie), François Péron (A'Urba), Catherine Pilon (Club des villes et territoires cyclables et marchables), Simon Pragalacis (Nantes Métropole), Emmanuel Sauvage (Métropole Rouen Normandie), Fanny Sire (Ville de La Roche-sur-Yon), Xavier Tackoen (Espace Mobilité).

Les membres du comité de suivi de l'étude :

Marion Ailloud (Cerema), Élodie Barbier-Trauchessec (ADEME), Cédric Boussuge (Cerema), Vincent Chas (Rue de l'Avenir), Mathieu Chassignet (ADEME), Mathias Copy (ADEME), Cécile Diguët (Institut Paris Région), Séda Drouillard-Belkahia (ADEME), Anne Faure (Rue de l'Avenir), Clément Gerber (Eurométropole de Strasbourg), Thomas Jouannot (Cerema), Romain Legros (Club des villes et territoires cyclables et marchables), Jérôme Monnet (École d'Urbanisme de Paris), Jean-Marc Offner (A'Urba), Catherine Pilon (Club des villes et territoires cyclables et marchables), Sylvain Rotillon (Adjoint au coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche), Margot Sanchez (adjointe, Ville de Lyon), Emmanuel Sauvage (Métropole Rouen Normandie), Elsa Thomasson (ADEME), Laura-Elena Zuluaga (Richez Associés).

Les expert-es « décalé-es » du workshop de Mars 2022 :

Nathan Belval (Urbaniste musicien), Julie Berchoux (Fédération Française de la Randonnée Pédestre), Philippe Beros (Trans-Faire), Sarah Castagné (Concepto), Maud Depuis-Caillet (Polymorphe Design), Pierre Guillemain (ENT.ID), Aura Hernandez (Nunaat), Véronique Peny (Cie KMK).

Les relecteur-ice-s :

Cédric Boussuge (Cerema), Élodie Barbier-Trauchessec (ADEME), Christelle Bortolini (ADEME), Frédérique Calvanus (Ville de Batonne), Mathieu Chassignet (ADEME), Denis Cheminade (Fédération Française de la Randonnée Pédestre), Maud Depuis-Caillet (Polymorphe Design), Jean-Michel Evin (Ectim Conseils), Clément Gerber (Eurométropole de Strasbourg), Bruno Gouyette (Ville de Paris), Simon Pragalacis (Nantes Métropole), Ariane Rozo (ADEME), Daniela Sanna (ADEME), Marie Touzet-Barboux (designer graphique).

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME – l'Agence de la transition écologique – nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, du ministère de la Transition énergétique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

www.ademe.fr

[@ademe](https://twitter.com/ademe)

Les collections de l'ADEME



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur :

Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert :

Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent :

Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en oeuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir :

Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



À PIED D'ŒUVRE METTRE LES PIÉTONS AU CŒUR DE LA FABRIQUE DES ESPACES PUBLICS

Ce guide a pour objectif de décrire les moyens, les outils et les processus pour **faire de la figure du piéton le pivot de la fabrique des espaces publics**. Il s'appuie sur une grande diversité de publications (ouvrages académiques, articles, guides opérationnels, cahier de prescriptions, études comparatives, *benchmarks*, etc.) et sur un nombre conséquent d'entretiens réalisés avec des acteurs et actrices de la fabrique des espaces publics (élu-es, technicien·nes, concepteurs et conceptrices, acteurs associatifs), impliqués dans des contextes, des échelles et des enjeux territoriaux variés (métropoles, villes moyennes, territoires périurbains et ruraux, en France et en Europe).

Cet ouvrage s'adresse à l'ensemble des acteurs concernés, élu-es, technicien·nes des collectivités, professionnel·les et toute personne curieuse des questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Il vise à **guider l'action dans les différentes étapes d'une politique de fabrique des espaces publics**, depuis la conduite de projet aux outils opérationnels en passant par la vision stratégique.

