



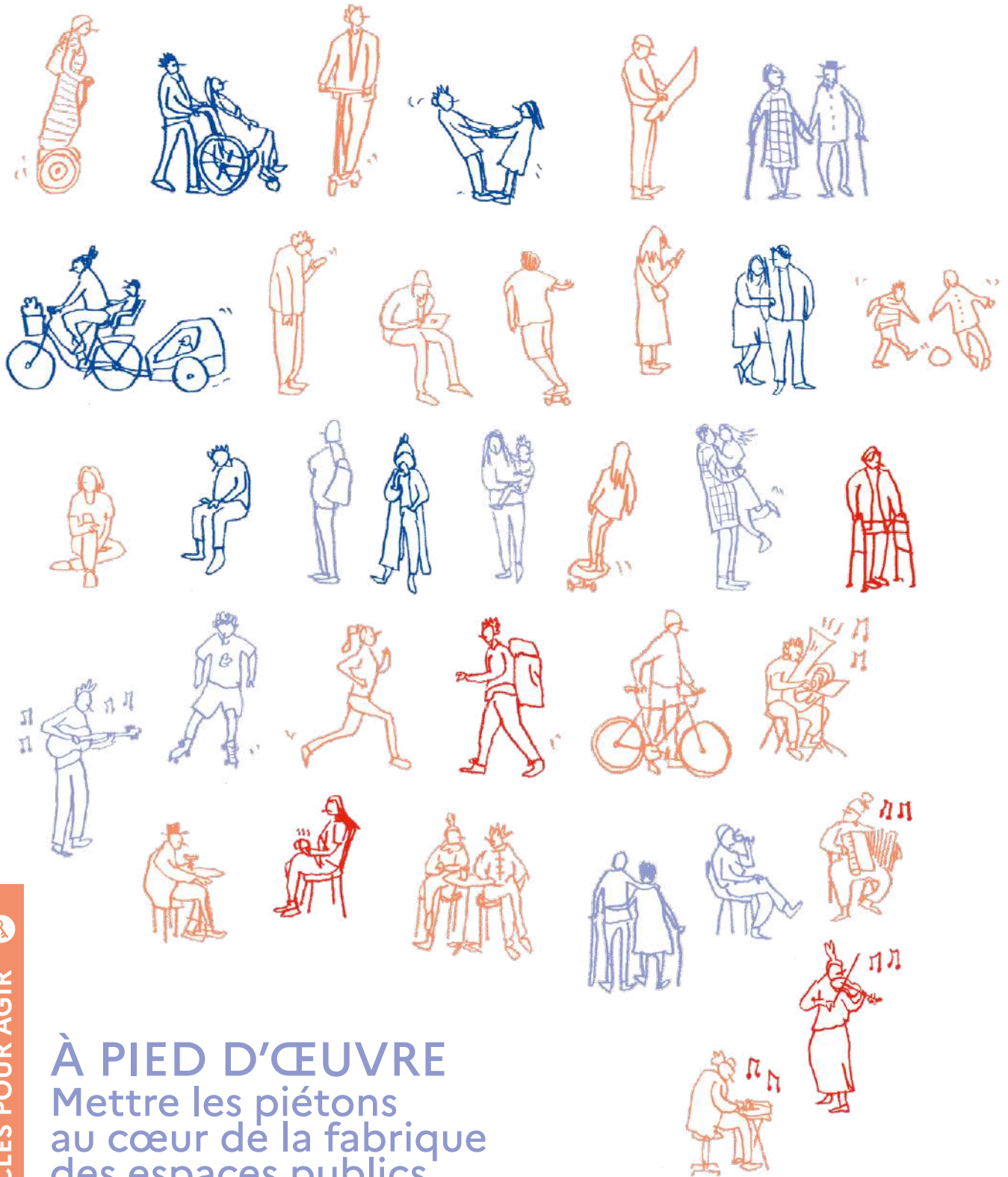
RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



CLÉS POUR AGIR

À PIED D'ŒUVRE
Mettre les piétons
au cœur de la fabrique
des espaces publics

RETOURS D'EXPÉRIENCES
ET PAROLES D'ACTEURS

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-Caillot (Polymorphe Design), Pierre Guillemain (ENT.ID), Aura Hernandez (Nunaat), Véronique Peny (Cie KMK).

Ce document est diffusé 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)

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

Coordination : Stéphane Malek (Monono)

Création graphique : Lucas Delafosse (Monono)

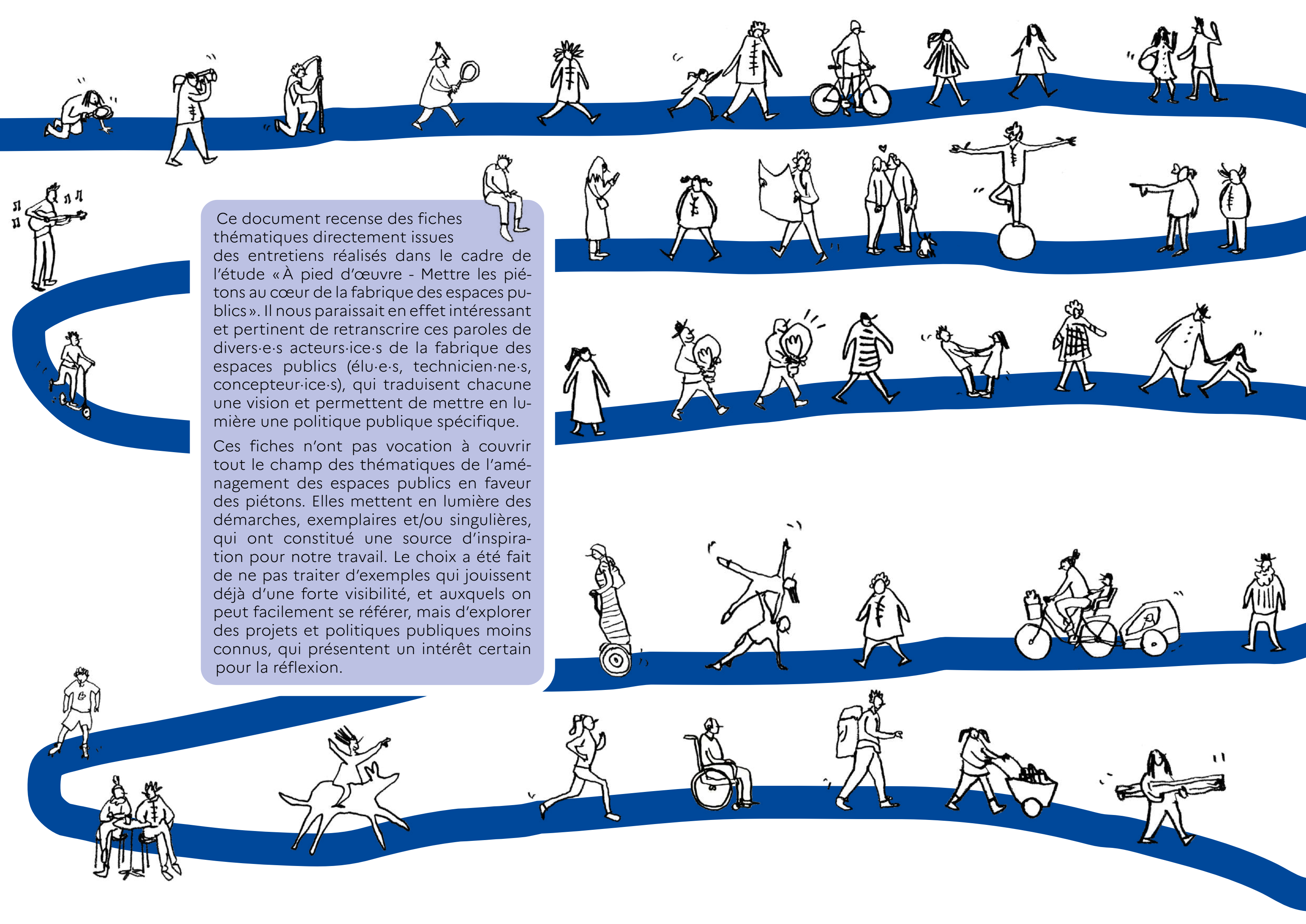
Brochure réf. 011881

Citation de ce rapport :

Monono (dir.), 2022, **À pied d'œuvre. Retours d'expériences et paroles d'acteurs**, 96 pages

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. 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 document recense des fiches thématiques directement issues des entretiens réalisés dans le cadre de l'étude « À pied d'œuvre - Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics ». Il nous paraissait en effet intéressant et pertinent de retranscrire ces paroles de divers·e·s acteurs·ice·s de la fabrique des espaces publics (élu·e·s, technicien·ne·s, concepteur·ice·s), qui traduisent chacune une vision et permettent de mettre en lumière une politique publique spécifique.

Ces fiches n'ont pas vocation à couvrir tout le champ des thématiques de l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons. Elles mettent en lumière des démarches, exemplaires et/ou singulières, qui ont constitué une source d'inspiration pour notre travail. Le choix a été fait de ne pas traiter d'exemples qui jouissent déjà d'une forte visibilité, et auxquels on peut facilement se référer, mais d'explorer des projets et politiques publiques moins connus, qui présentent un intérêt certain pour la réflexion.

CAS N°1

▶ À NANTES, RÉFLEXIONS AUTOUR DES MODALITÉS
D'INTÉGRATION DES PIÉTONS DANS LA CONDUITE DE PROJET p. 08

CAS N°2

▶ À BORDEAUX, UN PLAN À METTRE EN MARCHÉ p. 10

CAS N°3

▶ À ROUEN, VISION GLOBALE ET APPLICATIONS LOCALES p. 14

CAS N°4

▶ À STRASBOURG, UNE MARCHABILITÉ MAGISTRALE ? p. 18

CAS N°5

▶ À BRUXELLES, LE "BON MOUVEMENT" DE LA MARCHÉ p. 22

CAS N°6

▶ À LAILLÉ, RÉVÉLER LES CHEMINEMENTS HÉRITÉS p. 28

CAS N°7

▶ À LOOS-EN-GOHELLE, L'ÉCOMOBILITÉ COMME VECTEUR
DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET URBAIN p. 30

CAS N°8

▶ À VIENNE, LE GENRE COMME LEVIER DE LA VILLE MARCHABLE p. 34

CAS N°9

▶ À OSLO, LES PIÉTONS LIBÉRÉS DE L'AUTOMOBILE ? p. 38

CAS N°10

▶ À DELFT : LE WOONERF, ACTUALITÉS D'UN VIEUX CONCEPT p. 44

CAS N°11

▶ À MONTREUIL, DES ESPACES PUBLICS AUTREMENT ? p. 48

CAS N°12

▶ À MONTRÉAL, LES RECONQUÊTES
ESTIVALES DE L'ESPACE PUBLIC p. 52

CAS N°13

▶ À LA ROCHE-SUR-YON, LA RECONQUÊTE
DU CENTRE-VILLE PAR L'EXPÉRIMENTATION p. 56

CAS N°14

▶ À BARCELONE, LES ÉCOLES COMME FER
DE LANCE DE LA RECONQUÊTE PIÉTONNIÈRE p. 60

CAS N°15

▶ À BIDART, BIEN PLUS QU'UNE PLACE p. 62

CAS N°16

▶ À LEMBEYE, CONVAINCRE ET SAVOIR S'ENTOURER p. 64

CAS N°17

▶ À BILBAO, LES BIENFAITS DE LA MOBILITÉ VERTICALE p. 68

**POINT DE VUE DE PAYSAGISTE N°1
L'ESPACE PUBLIC COMME ARCHITECTURE DU VIDE**

▶ Entretien avec Benoit Barnoud, Agence *Altitude 35* p. 74

**POINT DE VUE DE PAYSAGISTE N°2
LES QUALITÉS SENSIBLES DE L'ESPACE PUBLIC**

▶ Entretien avec Florine Lacroix, Atelier *L Paysage* p. 77

LE MARCHEUR « AUGMENTÉ » ?

▶ Petite plongée dans le monde
des services à la mobilité p. 78

ATELIER COLLECTIF DU 3 MARS 2022

▶ Redonner une place centrale
aux piétons dans les espaces publics p. 84

POUR ALLER PLUS LOIN

▶ Quelques ressources accessibles en ligne p. 92



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

À NANTES, RÉFLEXIONS AUTOUR DES MODALITÉS D'INTÉGRATION DES PIÉTONS DANS LA CONDUITE DE PROJET

Entretien de Stéphane Malek (Monono) avec **Simon PRAGALACIS**, Responsable du service Qualité Urbaine, Direction de l'Espace Public, Nantes Métropole

La Direction de l'Espace Public de la métropole nantaise entame depuis la crise sanitaire une démarche pour replacer le piéton au cœur de la fabrique de la ville. Entre le primat de la politique cyclable et la difficulté d'établir une vision et une méthode claires, la tâche n'est pas aisée. Mais les réflexions en cours, dans le cadre de la redéfinition de la politique publique, permettent aux équipes d'avancer dans le bon sens. La réflexion se construit à diverses échelles et au sein de plusieurs services. La prise en compte de la marche s'y joue entre la vision, la stratégie et l'opérationnalité.

Un contexte de (re)découverte des enjeux d'un politique en faveur de la marche

Historiquement et jusqu'à récemment, la place de la marche était très peu appréhendée dans la manière de penser et de concevoir l'espace public. Le sujet du vélo écrase la question des piétons, au sein d'une politique « modes actifs » à géométrie variable. La puissance des services, les délégations d'élus et le poids des associations de promotion du vélo, expliquent ce déséquilibre.

Pour donner une visibilité à la notion de confort dans l'espace public, la porte d'entrée était jusque-là la question de la prise en compte des personnes à mobilité réduite.

Un changement assez net s'est opéré, au moment de l'évaluation des projets d'urbanisme tactique qui ont émergé avec la crise covid. Le débat sur la valorisation de l'espace public a souligné le manque de place (physique) pour les piétons, au détriment d'autres priorités jusque-là mises en avant dans les politiques publiques, comme le vélo et la place de la nature en ville. Le schéma stratégique piéton qui était dans les cartons depuis des années, est remis à l'ordre du jour.

La bonne échelle et la bonne méthode

La prise en compte des piétons et de la marche est actuellement distillée dans les éléments programmatiques des différents projets et leur évaluation. Il est notamment question de faire de la fréquentation piétonne un indicateur de la qualité des espaces publics, à travers un outil systématisé.

Les autres portes d'entrées de la question de la marche concernent :

- La sécurité : traversées d'axes circulés, pistes cyclables à hauteur du trottoir, cohabitation et ralentissement des autres modes.
- Les terrasses de l'animation de la rue.
- Les bancs et les assises, qui font l'objet d'une forte demande de la part de la population.
- La remise en question de la ségrégation entre les modes, à la suite de la multiplication des zones 30 : l'effet en termes d'usages est aujourd'hui quasi nul, mais il s'agit là d'une opportunité pour changer la vision et la culture de la rue.

Actuellement, les enjeux de la marche et de la prise en compte des piétons renvoient à une double échelle :

- une entrée « déplacement » renvoie à l'échelle du maillage viaire, du réseau d'espaces publics et des politiques d'intermodalités ;
- une entrée « qualité des espaces publics » renvoie à la dimension de proximité et à la sensorialité des espaces.

À l'articulation de ces deux approches, on pourrait souligner le manque d'une échelle intermédiaire pertinente, qui permette de travailler le lien entre les centralités et la connexion entre les quartiers par la marche.

Il est enfin nécessaire d'instituer un outil d'évaluation de la qualité espaces publics, après livraison, fondé sur l'appréhension de leur fréquentation et de leur usage. Des discussions sont en cours avec le département de la mobilité pour la mise en place d'indicateurs, quantitatifs et qualitatifs : objectivation des flux, des parcours, des usages, etc. La fréquentation et l'usage des piétons peuvent ainsi apparaître comme les unités de mesure d'un espace public réussi.

À BORDEAUX, UN PLAN À METTRE EN MARCHÉ

Entretien de Stéphane Malek et Solène Colin (Monono) avec **Florent COIGNAC**, Chef du Service modes actifs (Direction Générale Mobilités, Bordeaux Métropole) et **François PÉRON** (Urbaniste, A'Urba)

Après une première tentative au début des années 2010, Bordeaux Métropole reprend en 2020 l'ambition de produire un document cadre pour promouvoir la marche sur son territoire.

Entourée de partenaires politiques, associatifs ou technique, accompagnée par l'Agence d'Urbanisme de Bordeaux Aquitaine (A'urba), elle a monté un Plan Marche. L'équipe en charge du projet sort du paradigme des « modes actifs », qui a tendance à favoriser le vélo vis-à-vis de la marche, pour dessiner une politique publique spécifique pour répondre aux attentes et aux besoins des piétons.

Si la première phase de définition commune des objectifs a permis l'adoption du Plan, reste désormais à organiser son déploiement opérationnel.

Un plan concerté, partagé et transversal

Après les élections municipales de 2020, un consensus politique s'est dégagé pour engager une politique en faveur de la marche. Le Plan Marche a été construit par la Direction de la Mobilité, avec l'aide l'A'Urba, en associant les élu·es métropolitains et municipaux, les différents services et directions et la société civile à travers le tissu associatif. Un travail de co-construction s'est engagé sur une année :

- Un séminaire a lancé la démarche dans le but de sensibiliser les partenaires aux enjeux de la marchabilité, avec une approche généraliste.
- Des ateliers thématiques (au nombre de cinq) ont permis de creuser certaines questions spécifiques et aboutir à des propositions.
- Des ateliers territoriaux ont été conduits auprès des élu·es et des services des communes réunies par pôles territoriaux ; l'occasion de présenter et approfondir les propositions faites lors des ateliers.
- Des ateliers techniques ont suivi au sein des services de la Métropole pour étudier la faisabilité et décliner les propositions faites en ateliers.
- Des ateliers territoriaux et partenariaux ont rassemblé une dernière fois partenaires et élu·es pour valider le Plan Marche.

Améliorer la qualité de la marche

Le document retranscrit dix-neuf fiches actions regroupées selon cinq thématiques :

- Concevoir un espace public plus marchable, et notamment poursuivre les démarches d'apaisement, désencombrer les trottoirs, végétaliser, etc.
- Favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes, en poursuivant les réflexions et projets engagés, pour réaliser des rues aux écoles satisfaisantes.
- Articuler la marche et les transports en commun en équipant les arrêts de transport en commun, en les rendant plus accessibles et confortables, en permettant la lisibilité des itinéraires vers les arrêts etc.
- Valoriser la marche en tant que mode de déplacement quotidien en signalant par exemple les temps de parcours à pied et les bienfaits pour la santé, en travaillant au renforcement du sentiment de sécurité la nuit, etc.
- Faire évènement autour de la marche, en organisant des animations et en mettant en avant la découverte du patrimoine par exemple.

L'objectif du Plan n'est pas de définir des secteurs de projets ou des axes à requalifier, mais bien d'énoncer, détailler et chiffrer des actions transversales et diffusables, qui vont des bonnes pratiques d'aménagement de la voirie à de la sensibilisation, en passant par la promotion du lien avec les transports en commun ou le développement des rues aux enfants ou aux écoles. Il s'agit donc d'améliorer la qualité de vie et le confort de la marche, en outillant et en accompagnant les collectivités. En cela, les effets du Plan seront difficiles à quantifier, et même à qualifier. Il s'agit d'un premier jalon qui, s'il est réussi, permettra d'initier d'autres actions pour aller plus loin.

Du plan à l'action

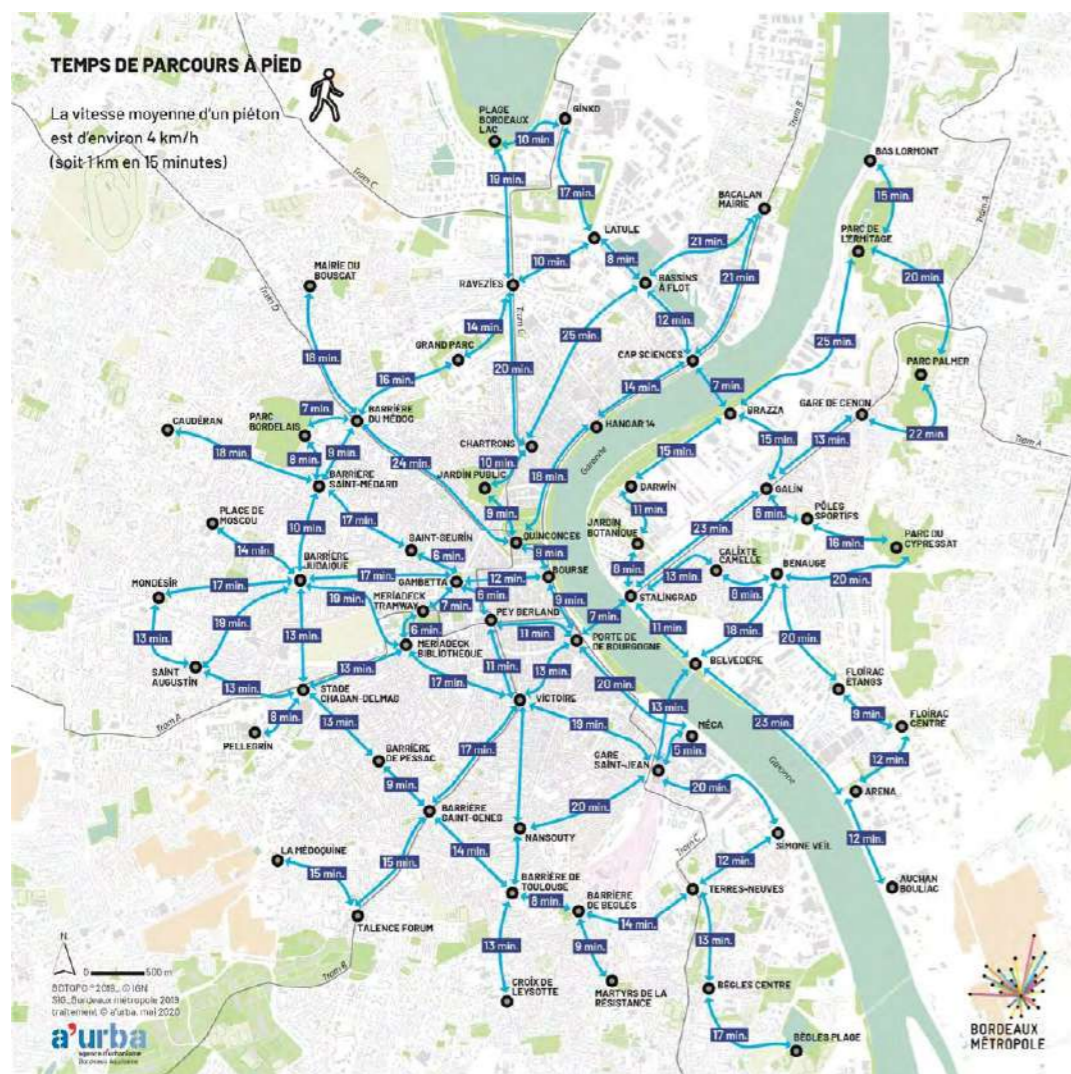
Les élu·es locaux et les partenaires ont été réceptifs et se sont investis tout du long de la démarche. L'enjeu est désormais de passer dans la phase opérationnelle. Une fois les principes définis et acceptés, les communes prennent en charge la concertation et peuvent les intégrer à leurs projets, grâce à une enveloppe de 30 millions d'euros à répartir sur le territoire.

Du côté de Bordeaux Métropole, un·e chargé·e de mission permanent·e sera recruté·e pour suivre la mise en œuvre du Plan Marche et assurer son « atterrissage » opérationnel dans le temps long.

Du côté des communes, l'accompagnement financier et technique est déterminant. Pour six ans, 30 millions d'euros seront dévolus à l'amélioration de la marchabilité, selon les principes et actions énoncés dans le Plan Piéton. Cela peut permettre d'améliorer les projets en cours et d'aller plus loin dans la prise en compte du confort des piétons (végétalisation, désencombrement des trottoirs etc.). Cela peut également servir à initier de nouveaux projets, dans un plan de charge néanmoins rempli pour les prochaines années. En effet, si cet apport de qualité est indéniable, il reste que les moyens humains pour les mettre en œuvre peuvent être limités, ce qui constitue un défi à l'échelon local.

La Métropole jouera un rôle de pilote (central) et d'accompagnement à la mise en œuvre (pôles territoriaux). L'A'urba accompagnera les démarches d'expérimentation, avec aussi un rôle proche de la « formation » (sensibilisation, exemples, bonnes pratiques, visites, etc.).

Derrière l'apparente simplicité du sujet de la marche, une politique publique en faveur des piétons implique une mobilisation d'acteurs, de moyens humains et financiers nécessaires pour faire changer les pratiques, les visions, les logiques de conception et les modes de faire.



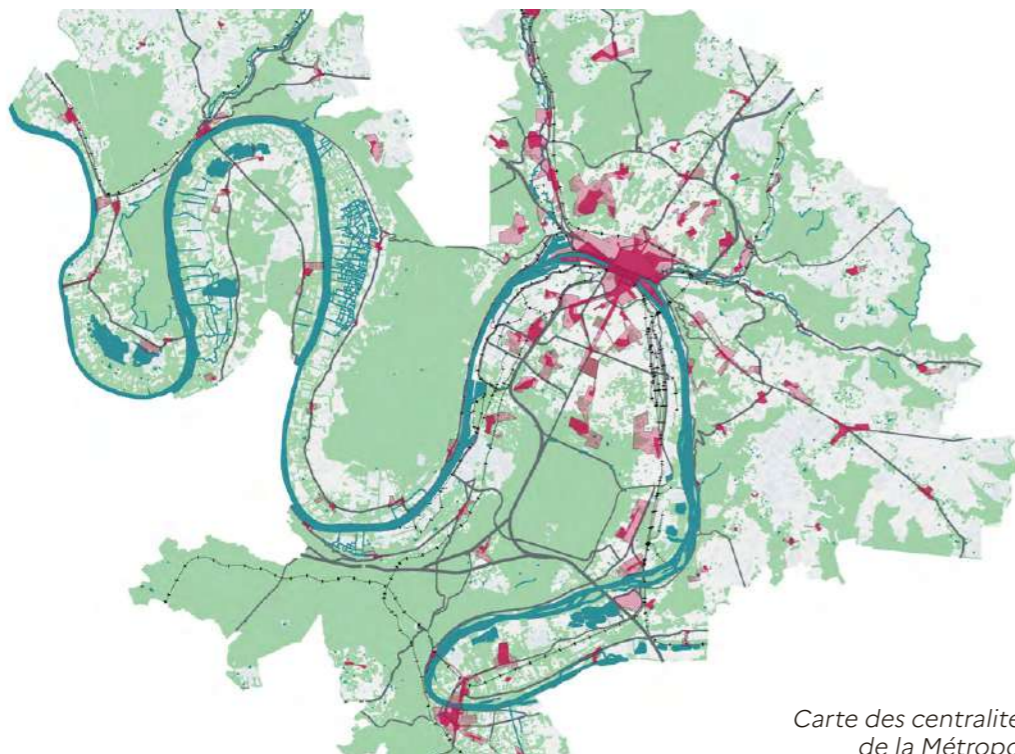
© A'urba

À ROUEN, VISION GLOBALE ET APPLICATIONS LOCALES

Entretiens de Stéphane Malek (Monono) avec **Nina HARAT**, responsable d'opération à la Métropole Rouen Normandie ; **Cyrille MOREAU**, vice-président de la Métropole en charge des mobilités ; **Emmanuel SAUVAGE**, directeur Espaces Publics, Circulation et Coordination à la Métropole Rouen Normandie

La Métropole Rouen Normandie est une collectivité relativement récente (2015), qui ne compte pas moins de 71 communes aux caractéristiques très diverses. Dans ce contexte, les équipes de la Métropole, au sein de la Direction des Espaces Publics, essaient d'insuffler et de diffuser une conduite de projet pour inscrire la marche au cœur de la fabrique de la ville. Comme partout ailleurs, ce n'est pas une tâche aisée, il faut s'armer de patience, mais aussi de méthodes et de travail, pour faire bouger les lignes.

Car si la construction d'une vision métropolitaine partagée est une première étape difficile, sa traduction opérationnelle à l'échelon locale est un défi quotidien.



Carte des centralités marchables de la Métropole © Monono

La marche, un sujet qui peine à émerger

Comme dans de nombreuses collectivités, la marche est une question qui fut longtemps marginale, voire absente des politiques publiques de mobilité et d'espaces publics. La prise en compte des piétons se limitait au trottoir et à l'accessibilité réglementaire, noyées dans les considérations spécifiques au secteur de la voirie. Cette invisibilisation est paradoxalement renforcée avec l'émergence des politiques « modes actifs » qui mettent généralement tous les moyens sur le développement du vélo, au détriment de la marche.

La réorganisation des services métropolitains ces dernières années témoignent pourtant d'une inflexion sensible dans ce domaine :

- Le pôle « transport » est devenu le pôle « mobilité » afin de travailler sur différents sujets.
- Le pôle mobilité s'est attaqué au volet vélo avec un plan vélo, et s'est imposé le volet marche, par l'approche de l'apaisement et la marchabilité : un plan piétons est en cours de rédaction.
- Le pôle « Espaces publics, mobilité durable » intègre désormais les mobilités comme un enjeu de l'espace public. L'objectif prioritaire n'est pas de développer la marche mais de permettre, par son développement, l'intermodalité avec les vélos et les bus.

La marche s'impose comme un enjeu en soi, bien qu'en complément d'autres sujets. En effet, la politique en faveur des piétons dépend en grande partie d'une action et d'une vision politique sur les autres modes : « il faut développer

l'interconnexion et arrêter de travailler mode par mode » précise Cyrille Moreau.

Depuis 2014 les services réfléchissent à intégrer les enjeux de la marche dans la conduite de projet :

- En essayant de ne pas opposer les modes, et en cherchant à optimiser la place de la circulation automobile.
- En remettant l'usage au centre des projets, là où l'approche était jusque-là exclusivement technique.

Créer une culture commune à toutes les échelles

Le rôle de la Métropole est de proposer une vision, de mettre en place une stratégie et d'impulser une méthode. Dans le cadre de la définition du Plan Piétons, cette méthode a consisté en la définition et l'identification des « centralités marchables » dans toutes les communes de la Métropole, pour proposer un plan d'intervention consistant à renforcer leur attractivité, leur intensité et la diversité de leurs usages, à travers des aménagements d'espaces publics favorables aux piétons, et des actions transdisciplinaires visant à conforter la marche comme mode de déplacement. L'objectif :

- accompagner la politique cyclable et le plan vélo en cours, en définissant une politique modes actifs intégrant pleinement la marche ;
- créer une culture commune au sein des équipes projet, des élu.e.s et des usagers, afin de faire des piétons la pierre angulaire des aménagements publics ;
- agir sur la fabrique des espaces publics quotidiens en faisant des piétons la cellule souche des politiques d'aménagement.

Exemple de l'apaisement de la rue Jeanne d'Arc

Il s'agit d'une des artères principales de Rouen, qui traverse le centre historique de la gare à la Seine. Le projet de requalification du centre urbain (Projet Cœur de Métropole, fin des années 2010) avait, pour des raisons de programmation budgétaire et politique, repoussé le réaménagement de la rue. Mais la donne a récemment évolué :

- L'épidémie de covid a renforcé la prise de conscience sur l'espace public : les élus ont pu faire le constat de la nécessité de laisser plus de place aux déplacements et à l'épanouissement des piétons.
- La nouvelle équipe municipale a intégré la rue Jeanne d'Arc dans le périmètre de Cœur de Métropole, pour un réaménagement d'abord transitoire : suppression du stationnement, végétalisation, mise en avant des bandes cyclables et valorisation des traversées par un marquage d'animation artistique ambitieux.



Les traversées de la rue Jeanne d'Arc, par l'artiste InKoj © SM

Il est impossible de transposer le modèle « cœur de métropole » (opérations exceptionnelles d'aménagement de l'espace public) dans toutes les centralités des soixante et onze communes. Une politique ambitieuse en faveur de la marche et des piétons doit également (et surtout) pouvoir se déployer dans les espaces publics du quotidien. L'accompagnement des projets menés en interne et l'acculturation des équipes opérationnelles (pôles de proximité), des services municipaux et des élus locaux, constituent un enjeu majeur du futur plan piétons.

Exemple du réaménagement progressif de la rue Léon Salva et de l'esplanade François Mitterrand à Sotteville-lès-Rouen

L'aménagement expérimental de l'esplanade François Mitterrand, anciennement un parking, propose de nouveaux usages et une nouvelle ambiance davantage piétonne et végétale. Il fait suite à toute une série de moments d'échanges et de concertations effectués auprès des lycéen·nes, des riverain·es et des usager·e·s du secteur, pour apaiser un secteur circulé et hostile aux piétons.

Cet aménagement ne constitue pas une fin en soi mais plutôt une étape dans la volonté d'améliorer et de transformer pas à pas cet espace public de quartier. Un dispositif d'évaluation a été mis en place pour récolter les impressions des utilisateurs, comprendre les dysfonctionnements, déterminer des pistes d'amélioration.

Ouvrir le champ de la coopération

Malgré l'ambition importante, mettre les piétons au cœur de la fabrique de l'espace public reste un exercice délicat. Les directions centrales de la Métropole disposent en effet d'un pouvoir d'action relativement limité. L'enjeu de poser un diagnostic préalable et d'intégrer les usages au cœur de la conduite de projet apparaît nécessaire et participe de l'accompagnement des équipes des pôles de proximité.

Il est nécessaire que les communes et pôles de proximité s'approprient ces méthodes et visions, pour pouvoir intégrer les enjeux de la ville marchable dans les projets et les budgets. Il s'agit donc de démontrer la pertinence de nouveaux modes de faire, pour convaincre à l'échelon local. Au fur et à mesure des réalisations, un projet réussi dans une commune peut susciter ensuite la curiosité et l'envie de reproduire la démarche à d'autres.

Changer les cultures de projets, sur un territoire aussi vaste qui plus est, prend du temps. C'est en avançant pas à pas, en convaincant étape par étape, acteur par acteur, dans un cadre global construit et clairement défini, que l'on peut y arriver.



L'esplanade avant intervention



Transformation d'un parking et apaisement d'une rue à Sotteville-lès-Rouen © Monono

À STRASBOURG, UNE MARCHABILITÉ MAGISTRALE ?

Entretien de Stéphane Malek (Monono) avec **Clément GERBER**, Responsable du département Études – Direction de la Mobilité, Ville et Eurométropole de Strasbourg

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 piétons 2012-2020 a initié et défriché des dynamiques qui se sont depuis diffusées et banalisées. Dix ans après, un deuxième Plan piétons 2021-2030 permet de poursuivre cette dynamique et de faire le bilan sur les actions réalisées. Ces dernières étaient réparties en dix catégories, intégrant ainsi bien la promotion, la réglementation, les initiatives spécifiques, la perméabilité du tissu, le traitement des carrefours et la création d'un réseau piétonnier magistral. C'est ce dernier point que nous allons explorer.

À l'origine, le projet est né d'une forte mobilisation du Maire et d'un agent de la ville. Aujourd'hui, c'est la direction de la mobilité qui chapeaute le Plan Piéton et la direction des espaces publics intervient lors de la mise en œuvre opérationnelle. Suivant les différents cas, les groupes projets sont de différentes composition, mais l'enjeu est toujours de fédérer les élu-es et les technicien·nes de manière transversale.



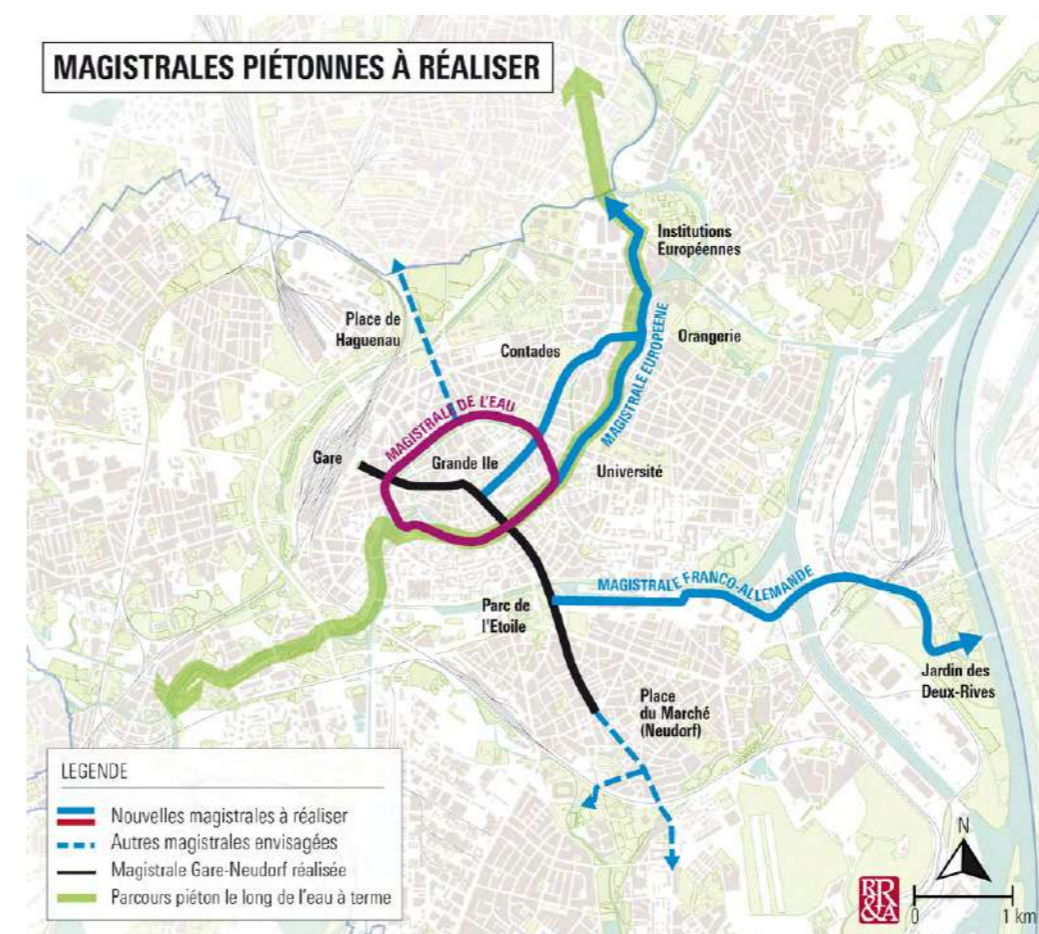
Magistrale : rue du Maire Kuss © Stéphane Malek

Les principes de la Magistrale piétonne

Le dixième point du Plan Piéton 2012-2021 préconisait la réalisation d'un réseau favorable aux piétons et liant de façon directe les centralités de quartier distantes de moins de 2 km. Ce réseau de référence décline dans ses aménagements la philosophie du Plan Piéton, et 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 grands principes de la Magistrale :

- Continuité, confort, attractivité, lisibilité et accessibilité de l'axe.
- Gestion des modes et des itinéraires en faveur des piétons : zones interdites aux voitures, pistes cyclables séparées par des espaces tampons ; zone piétonne interdite aux vélos avec itinéraire alternatif et compétitif.
- Travail sur les matériaux en fonction des contextes, pour favoriser l'intégration urbaine et paysagère, et le confort de la marche.



Magistrale réalisée, magistrales en projet © RR&A

La traduction opérationnelle de la Magistrale

Le périmètre d'intervention :

Au moment de la réalisation, l'opération n'est pas abordée de manière générale et homogène, à l'échelle de la Magistrale. En ayant l'objectif global en tête, l'approche est plutôt pragmatique, et le traitement s'adapte aux contextes des différents secteurs. En effet, en fonction de la maturité politique et de la réception des populations, certains tronçons ont besoin de plus de temps pour que l'aménagement soit réussi et accepté. C'est d'ailleurs par tronçon qu'est alloué le budget.

Des aménagements qui favorisent la fluidité du mouvement :

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.



Magistrale : quai des bâtelières © SM

Se saisir des opportunités :

Les équipes se servent des opportunités pour avancer et proposer de nouvelles expérimentations, profitant d'un chantier (refondation de réseaux d'eau par exemple) pour fermer une rue et observer les appropriations qui s'y développent. Le projet avance alors selon le degré d'acceptation des riverain-es et commerçant-es. À l'issue des travaux, il arrive que ces derniers demandent d'eux-mêmes une piétonnisation, comme ce fut le cas sur le quai des Bâteliers.



Magistrale : rue du 22 novembre © SM

Prévenir les conflits d'usage cyclistes-piétons

Strasbourg est connue pour être la première ville cyclable de France, et la question des conflits piétons-cyclistes s'est rapidement posée dans le cadre du déploiement de la Magistrale. Dans la plupart des cas, l'orientation prise a été de dissocier les itinéraires, en dissuadant les cyclistes de l'emprunter lors de leurs trajets :

- Interdiction d'accès de certaines rues aux cyclistes pour les inciter à emprunter un autre axe.
- Création de pistes cyclables parallèles aux axes piétons.
- Création d'une rocade cyclable, contournant le centre-ville.

L'objectif n'est pas tant l'interdiction formelle du transit vélo en centre-ville, mais de rendre naturel le réflexe de le contourner, si l'on ne prévoit pas de s'y arrêter.



Magistrale : rue Brigade Alsace-Lorraine © SM

À BRUXELLES, LE "BON MOUVEMENT" DE LA MARCHÉ

Entretien de Julien de Labaca avec **Xavier TACKOEN**, cofondateur d'Espace Mobilité, bureau d'étude qui a produit le plan Good Move Brussels

La marche représente depuis plusieurs décennies une part modale confortable dans les rues de la capitale flamande, à savoir environ 40% à Bruxelles Capitale. Mais il est nécessaire d'aller plus loin. Pour cela, le plan "Good Move" insiste sur deux volets majeurs de la politique piétonne :

- **les déplacements de moyenne et longue distance, notamment avec les villes voisines : 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. Des magistrales piétonnes, permettant de relier des polarités jusqu'à 45 min à pied depuis le centre-ville sont à l'étude ;**
- **une réflexion plus globale sur la marche pour passer d'une vision fonctionnaliste à une vision transversale, de la logique de la circulation à celle du séjour. C'est ici un travail important autour de polarités ou "mailles" (dont une cinquantaine ont été sélectionnées pour bénéficier d'un traitement qualitatif) qui est proposé.**

En suivant cette dynamique, la capitale flamande tente de promouvoir la marche à pied hors de ses propres frontières, de Bruxelles Capitale à Bruxelles Région.

Un outil, une méthode

Jusqu'à présent, la Région de Bruxelles souffrait d'un manque de réflexion sur le « réseau », la vision « projet » l'emportait. Cela a entraîné un manque de continuité, de lisibilité et d'appropriation à l'échelle régionale. Avec *Good Move*, l'idée est de changer d'échelle, pour faire en sorte que les réflexions concernent réellement les 1,2 millions habitant-es de Bruxelles Capitale. En cela, une vraie culture de la connexion est en train de se créer dans la capitale belge.

Au centre de cette dynamique, *Good Move*. Il s'agit du Plan régional de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale, approuvé en 2020 par le gouvernement bruxellois. Il propose une nouvelle façon de se déplacer et de vivre Bruxelles. Pour ce faire, il s'est doté d'un volet réglementaire et d'un plan d'action divisé en six points transversaux :

- *Good Neighbourhood* : encadrer la mobilité dans les quartiers et améliorer la qualité de vie des habitant-es.
- *Good Network* : organiser les réseaux de transport et assurer un service performant.
- *Good Service* : offrir aux habitant-es et usagers de la Région une palette de services intégrés.
- *Good Choice* : orienter les choix individuels et collectifs sans nuire à la liberté de chacun.
- *Good Partner* : assurer une gouvernance partenariale du plan de mobilité
- *Good Knowledge* : mettre à jour les données de mobilité et évaluer régulièrement le plan *Good Move*.



St-Gilles, Good Neighbourhood © JdL



St-Gilles, Good Neighbourhood © SM

Good Move tente donc l'exercice du « Master Plan » et propose des aménagements concrets avec une échéance à dix ans. Un exercice où l'ensemble des parties prenantes sont convaincues par la nécessité de rendre de la place aux piétons. La période de pandémie a sûrement beaucoup aidé en ce sens.

Au-delà de la stratégie en elle-même, notons que Bruxelles Mobilité accompagne concrètement le déploiement des projets. L'entité publique met à disposition des guides techniques pour aider les chefs de projet en matière d'aménagement de l'espace public, mais aussi une remarquable ressource de l'espace public bruxellois en ligne (*pyblik*) pour les concepteurs chargés de l'aménagement des espaces publics.

Des contrats pour soigner les cœurs de quartier

Good Neighbourhood, c'est son nom, est une des déclinaisons du volet réglementaire de *Good Move*. Il vise à proposer aux habitant-es des quartiers apaisés, sécurisés, diversifiés, agréables à vivre et adaptés à toutes les générations. Trois leviers sont identifiés par les autorités :

- l'instauration des limitations à 30 km/h par défaut ;
- la mise en place des plans de circulations et de mailles associées, afin d'apaiser les quartiers ;
- la rénovation de grands espaces publics emblématiques.



Le piétonnier du boulevard Anspach © SM

Depuis le 1^{er} Janvier 2021, le 30 km/h est devenu la règle dans Bruxelles Capitale ; une avancée majeure pour la cohabitation entre piétons et automobilistes.

Du côté des plans de circulation, la Région prévoit un accompagnement renforcé des communes dans la mise en œuvre du plan régional via un nouveau partenariat : le contrat local de mobilité. Ce partenariat Région-communes a pour but de faciliter la réalisation de mailles, à savoir de grands quartiers apaisés, en cohérence avec la vision Ville 30. L'objectif de cette mesure est donc d'apaiser la circulation au sein des mailles créées et d'assurer la qualité et la sécurité de tous les modes de déplacement, et donc la circulation fluide des véhicules de transport public. Le trafic de transit y sera fortement découragé. Une version belge des "superillas" de Barcelone, en somme. Au total, 50 mailles sont éligibles sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dézoomer pour (re)créer des connexions

Après *Good Neighborhood*, il y a aussi *Good Network* ! C'est en quelque sorte la manière belge de dézoomer et d'organiser la spécialisation multimodale des voiries dans la région bruxelloise. Une réflexion pour laquelle l'autorité régionale tente de ne pas se focaliser entièrement sur les modes mécanisés, en laissant une place aux piétons.

Ainsi, le développement d'un réseau cohérent d'itinéraires piétons passe (et c'est une première pour la Région) par une déclinaison en quatre catégories :

- les Magistrales piétonnes : axes structurants piétons largement dimensionnés et agréables pour marcher ou s'y arrêter ;
- les voiries piéton PLUS : rues et places les plus fréquentées par les piétons aux standards de qualité élevés. Ce sont des grands axes de déplacement à l'échelle métropolitaine ;
- les voiries QUARTIER : pour assurer la desserte fine des quartiers et des fonctions urbaines permettant à la fois la performance de chaque réseau, ainsi que leur bonne intégration dans l'espace public ;
- les voiries piéton CONFORT : les voiries de liaison entre voiries piéton PLUS et piéton QUARTIER. Afin de compléter le maillage des réseaux et assurer la desserte des différentes polarités de la capitale.

Théorie ? Pas vraiment. Sur le terrain, la mise en œuvre des magistrales est bien présente. Que ce soit :

- sur l'axe désormais bien connu de boulevard Ansbach. Un travail d'observatoire du piétonnier prévoit de suivre les différentes avancées ;
- au droit de la Chaussée d'Ixelles. La rue et sa célèbre place Fernand Cocq sont, après des années de débat animé, devenues un piétonnier / zone de rencontre, dont les modalités d'accès varient en fonction des moments de la journée.

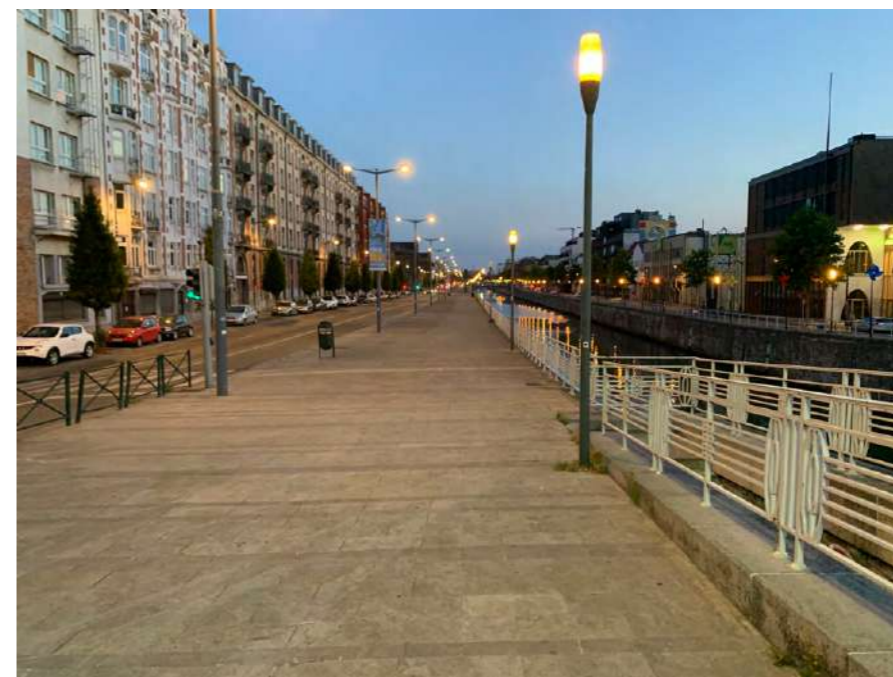
Good Move est aussi visible lorsque l'on se balade le long du canal de Bruxelles. En effet, vécu jusqu'à présent comme une coupure urbaine, le traitement de ce dernier s'inscrit clairement dans les objectifs du plan régional. Il fait d'ailleurs l'objet d'un plan à part. Un plan mis en place par la Région de Bruxelles-Capitale qui vise à :

- conserver l'activité économique en ville et renforcer son intégration urbaine ;

- créer des logements répondant aux besoins liés à l'essor démographique pour tous les profils de ménages ;
- créer des espaces publics conviviaux et fédérateurs (notamment en valorisant l'axe du canal et ses franchissements) ;
- créer les conditions d'une ville ouverte en favorisant la mixité des fonctions, des populations.

Le Gouvernement s'est donné dix ans pour concrétiser ses ambitions sur le territoire du canal. Sur le terrain, les travaux ont largement débuté.

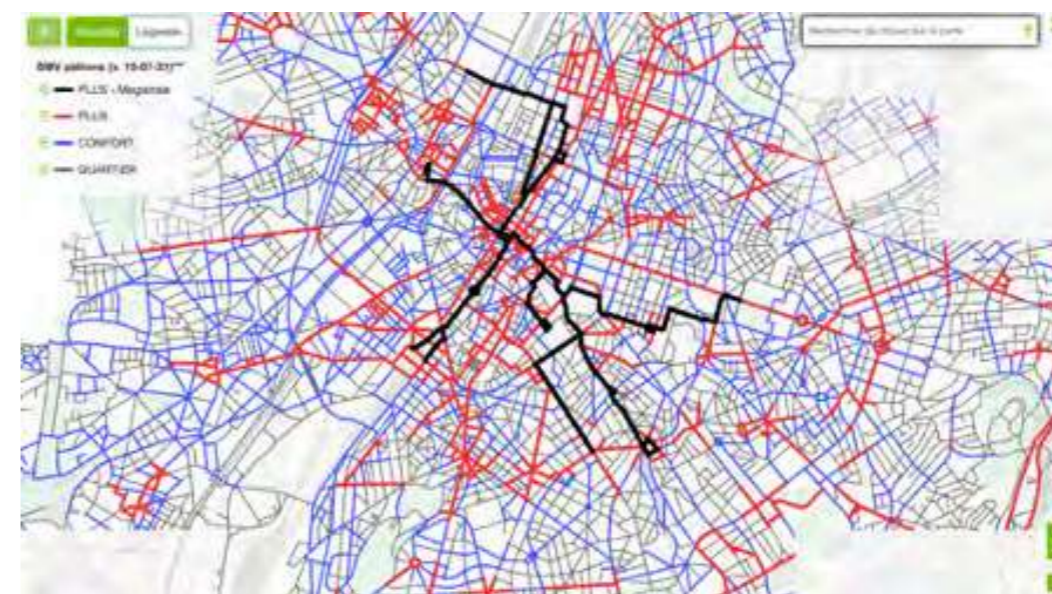
Au-delà de la stratégie, *Good Move* entérine la priorisation systématique du mode piéton dans son volet réglementaire : « Dans toutes ses dimensions, la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP [*stappen-trappen-openbaar vervoer-personenwagens*]. Elle vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche – vélo – transport public – voiture ». *Good Move* n'est pas que cool, il est aussi prescriptif.



Le Plan Canal © SM



Entrée nord de la Chaussée d'Ixelles © JdL



Magistrales et hiérarchisation du réseau © Good Move

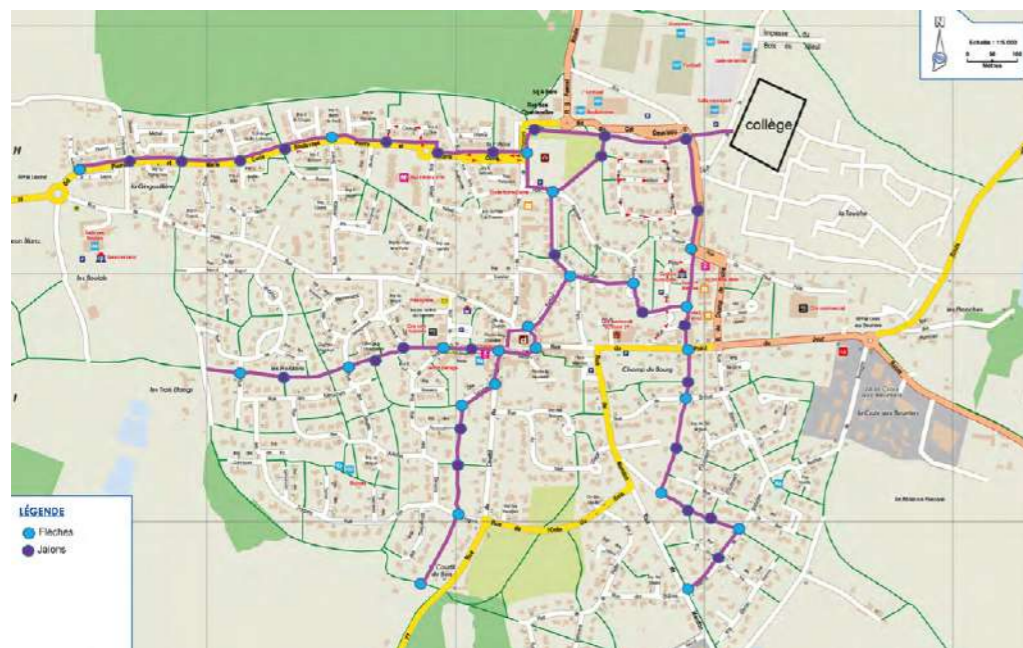
À LAILLÉ, RÉVÉLER LES CHEMINEMENTS HÉRITÉS

Entretien de Stéphane Malek (Monono) et d'Alicia Lugan (Equal Saree) avec **Patrick LE MESLE** adjoint à l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Le bourg de Laillé, 5000 habitant·es, est aujourd'hui compris dans la zone périurbaine de la métropole rennaise. Dans le cadre d'une volonté de renouvellement urbain (logements et commerces), la municipalité mise entre autres sur une revalorisation des espaces publics, en s'attaquant à l'idée reçue selon laquelle la pratique de la marche n'aurait pas sa place dans ce type de territoires. Elle prône alors un équilibre entre l'amélioration des conditions de la marche en ville et le respect des déplacements en voiture dont il est impossible de se passer. L'ambition sous-jacente est de changer les habitudes et d'améliorer le cadre de vie avec l'espoir de créer de l'attractivité.

L'arrivée d'un collège, dans le cadre d'une ZAC, a permis une réflexion sur la limitation des flux automobiles et la mise en valeur du potentiel marchable. La Mairie a engagé une opération de revalorisation de ses cheminements pour permettre aux collégien·nes et aux écolier·es (de Laillé mais aussi des alentours) de se rendre à pied et en sécurité jusqu'à leur établissement. Cela a été permis par la mise en valeur d'un réseau de cheminements ruraux hérité, en coopération avec un groupe d'habitant·es et les représentants de parents d'élèves. La matérialisation et la lisibilité de ce réseau, qui permet des liaisons inter-quartiers, s'est faite par une signalétique dédiée, des panneaux directionnels et la création de parcours thématiques.

Parallèlement, l'ensemble du cœur de bourg est passé en zone de rencontre, dans le cadre du renouvellement de la place principale.



Plan du réseau de cheminements © Bruded



La commune a systématiquement intégré des chemins doux, basés sur la trame de haies existante, lors de la conception de ses nouveaux quartiers © Bruded



Panneaux de jalonnement animalier des parcours © Bruded

À LOOS-EN-GOHELLE, L'ÉCOMOBILITÉ COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET URBAIN

Entretien de Stéphane Malek (Monono) et Alicia Lugan avec **Jean-François CARON**, Maire de Loos-en-Gohelle, **Mathilde FOSSIER**, chargée de projet, **Geoffrey MATHON**, adjoint au Maire et **Valérie CARON**, chargée de mission éco-transition

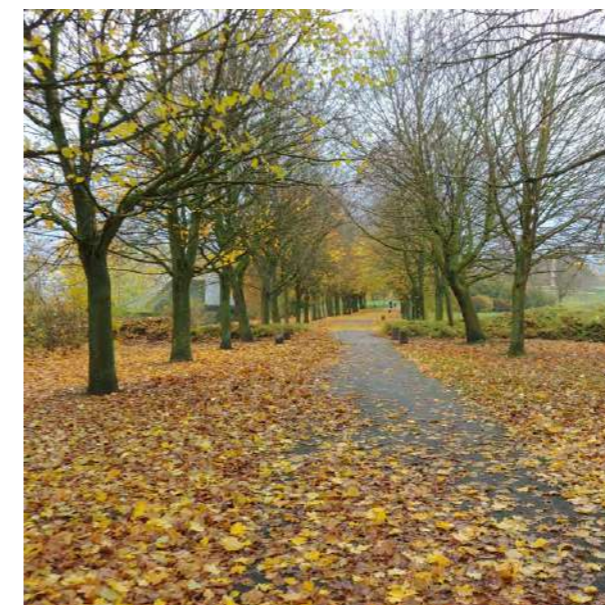
Dans le Nord de la France, où de nombreux territoires ont connu les déboires de la désindustrialisation, Loos-en-Gohelle, commune périurbaine de l'agglomération lensoise d'un petit peu plus de 6000 habitant-es, a fait le pari de transformer son image. A l'aube des années 2000, un projet de territoire ambitieux fut lancé, avec l'objectif de refonder une identité du pays minier en se fondant sur le patrimoine, l'imaginaire et les paysages industriels composés notamment de hauts terrils.

La ceinture verte constitue un symbole de ce projet de territoire, et la colonne vertébrale d'une politique volontariste menée par la commune. Ce réseau piétonnier et cyclable, progressivement mis en place depuis des années, est une formidable opportunité pour la promotion et la pratique des modes actifs au quotidien et pour les loisirs. La ceinture verte a donc permis le développement et l'amélioration de l'« écomobilité urbaine », dans des territoires très emprunts de la culture automobile, la revalorisation territoriale et paysagère, mais aussi la préservation de la biodiversité. À elle seule, elle illustre un grand nombre des co-bénéfices qui peuvent être engendrés par une action en faveur de la marche et des piétons.

La ceinture verte : un projet volontariste et au long cours

Comme beaucoup de communes dont l'économie reposait sur l'exploitation minière, Loos-en-Gohelle est, à la fin des années 1980, en crise économique, sociale, environnementale et paysagère. Dès ce moment, le Maire décide de retourner l'image du patrimoine minier en le valorisant, de « passer du noir au vert ».

La vision d'un projet urbain et paysager permettant de recoudre et revaloriser le territoire, par la mise en valeur patrimoniale et paysagère, s'est rapidement construite dans une commune morcelée et multipolaire, du fait de groupements d'habitations associées aux industries. Le rachat des friches industrielles, dans le cadre d'une politique foncière volontariste, a constitué une première étape de cette reconquête, dont la traduction urbanistique se fera au travers du plan d'occupation des sols de la fin des années 1990 (le document prévoit la ceinture verte avec une liste de terrains réservés).



© SM

La ceinture verte est finalisée dans les années 2010 : un parcours de 15 km en sites propres (sans circulation automobile), autour de la ville, relié aux chemins ruraux et communaux et desservant de nombreux bâtiments publics (mairie, écoles, collège, salle de sport, salle polyvalente etc.). La perception et l'imaginaire collectif du secteur s'en retrouvent bouleversés et les habitant-es, qui ne fréquentaient ni les terrains miniers ni la plaine agricole, se réapproprient progressivement ces espaces. Elle a également une grande valeur écologique, en matière de préservation de la biodiversité : plantation d'espèces locales, gestion et création d'espaces naturels différenciés, corridors biologiques, etc.



© SM

La ceinture verte est utilisée aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs. L'objectif aujourd'hui est de densifier le réseau, de réaliser des micro-liaisons pour assurer une continuité (y compris écologique) et de sécuriser les traversées des voies routières sur le parcours. Aussi, l'enjeu est désormais celui de la qualité d'usage de l'espace :

- Mise en place d'une végétation comestible et locale.
- Perméabilité et gestion des sols pour créer une unité esthétique.
- Signalétique et sentiers d'interprétation.
- Amélioration de l'éclairage public.



© SM

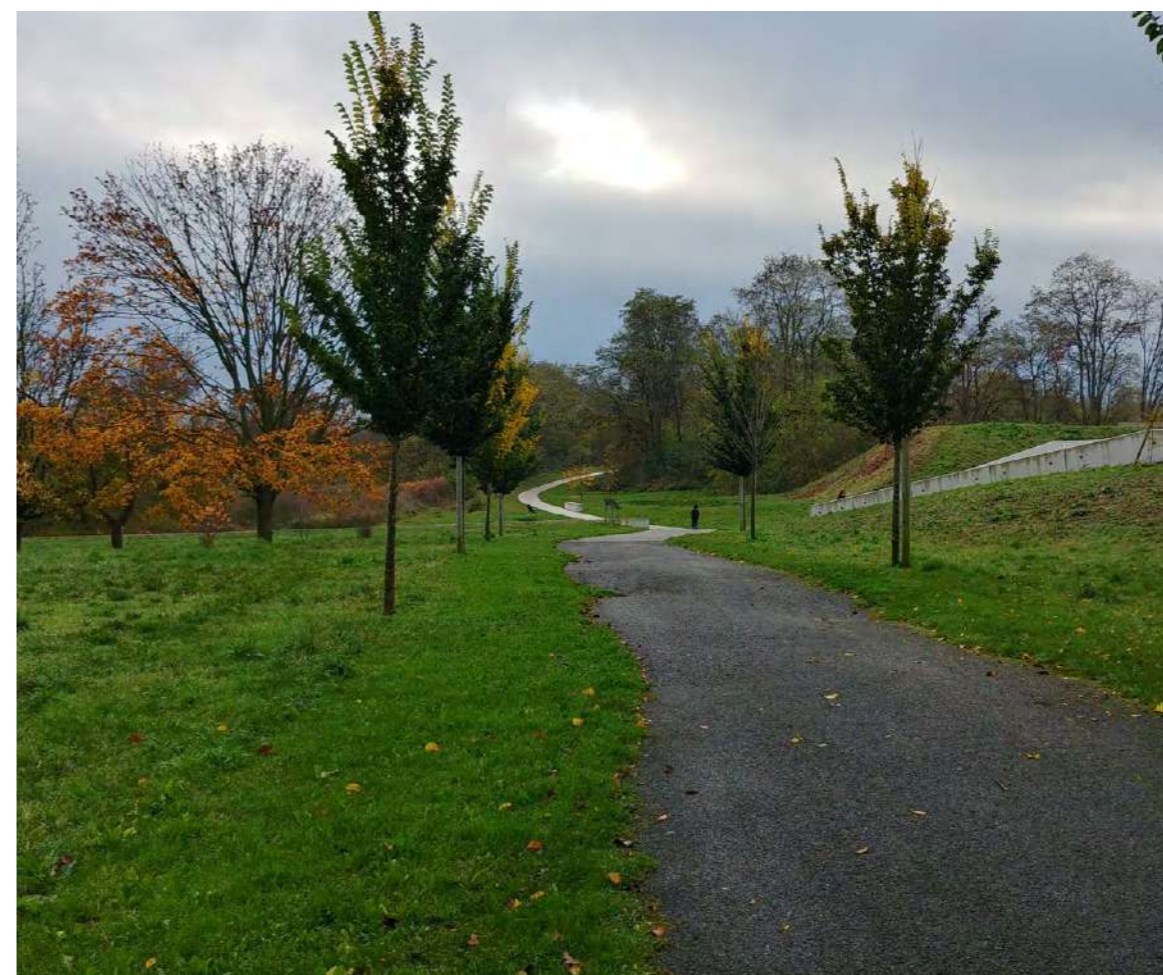
Un travail transversal et partenarial

Si la figure du piéton n'était pas au centre de la réflexion à l'origine du projet de ceinture verte (qui était avant tout un projet de revalorisation territoriale), elle a progressivement émergé pour devenir au centre des politiques d'écomobilité. Celles-ci mettent en avant des démarches de plus en plus centrées sur les usages, comme c'est le cas pour les aménagements des quartiers ouest, ancienne friche minière en cours de reconversion. La mobilité a été au cœur des débats et de la participation, qui a mis en avant la préservation des usages pré-existants et notamment les cheminements déjà tracés par l'usage, intégrés *in fine* au dessin du nouveau quartier.



© SM

Ainsi, la place des piétons est transversale à plusieurs politiques publiques menées par la commune. On la retrouve aussi bien dans la consolidation de la ceinture verte, dans les projets d'apaisement de voirie (zones de rencontre, zones 30, chaussée à voie centrale banalisée) ou encore dans la promotion de l'écomobilité scolaire. Si la place de l'automobile est encore très présente, dans un tissu périurbain où la dépendance automobile est une réalité, il est cocasse de noter que Loos-en-Gohelle, commune « périphérique » de l'agglomération lennoise, semble bien plus avancée sur les enjeux de transition (qui s'étendent bien au-delà de ceux évoqués ici) que sa ville-centre.



© SM

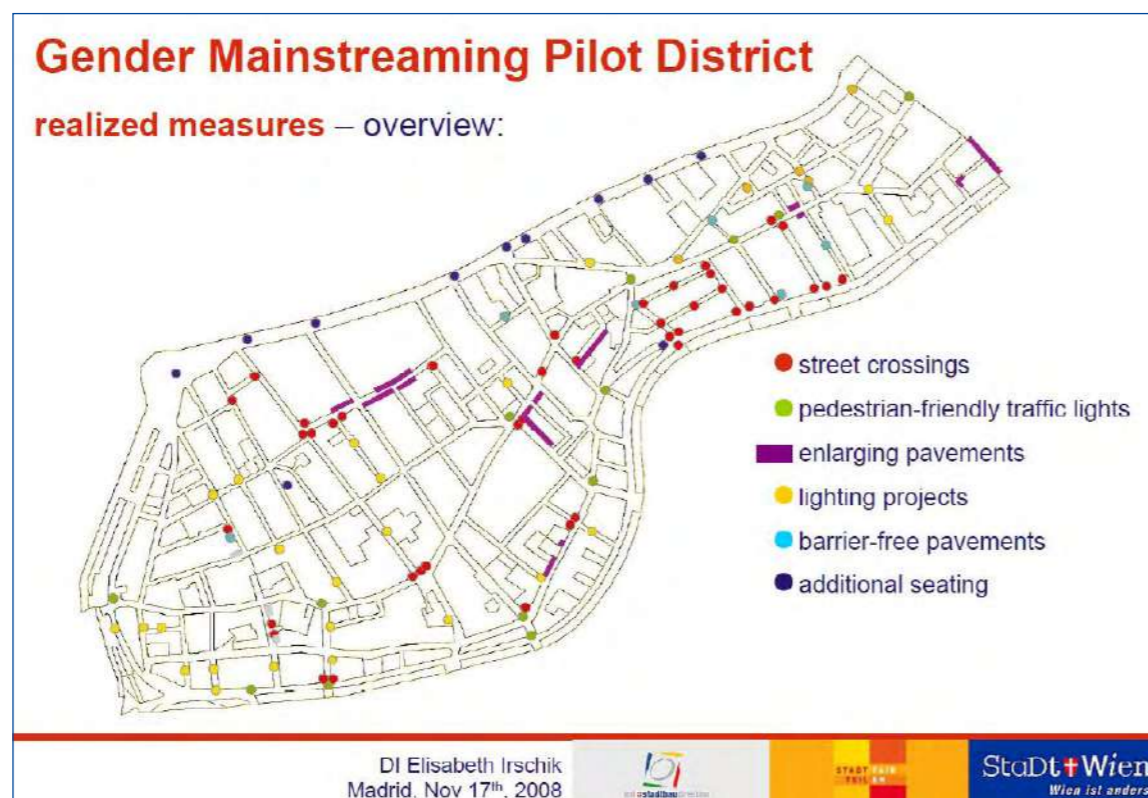
Alors, quel est le secret du « modèle loosois » ? Une vision et une volonté politique affirmées sur le temps long, un travail partenarial entre les différents services, un accompagnement opérationnel (paysagistes, bureaux d'études, AMO, EPF etc.) et universitaire (partenariat avec l'Université Gustave Eiffel), un suivi et une évaluation des projets, une culture de la participation citoyenne (on peut citer, entre autres, les « apéros mobilité » organisés par la commune). C'est dans cette multidimensionnalité du projet que peut émerger une fabrique durable de l'espace public en faveur des piétons.

À VIENNE, LE GENRE COMME LEVIER DE LA VILLE MARCHABLE

Reportage d'Alicia Lugan (Equal Saree)

En matière de prise en compte du genre dans l'aménagement, Vienne fait figure de ville pionnière. Depuis la création du Bureau des Femmes en 1992 l'approche genre a été introduite comme un outil clé et transversal des politiques publiques d'urbanisme de la capitale autrichienne.

Le principal objectif de cette nouvelle approche est de rendre la ville plus accessible et plus conviviale pour faciliter la vie quotidienne des femmes et des filles. Sans dire son nom, l'approche genre a donc été largement une démarche de conception en faveur d'une ville plus marchable.



Plan du Gender Mainstreaming Pilot District
© Conference Fair Shared City- Vienna's gender sensitive planning approach

En quoi l'approche genre peut-elle être un outil en faveur de la production de la ville marchable ?

L'analyse genrée des pratiques urbaines permet assez aisément de s'apercevoir des différences en matière de mobilité entre les femmes et les hommes, tant en termes de choix modal, que de motif ou de 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 se déplacent davantage en voiture. En outre, ces dernières se déplacent pour des motifs liés à la prise en charge des proches (enfants, seniors, personnes en situation de handicap) et des tâches domestiques qui les placent dans des situations de mobilité réduite (poussettes, caddies, fauteuil roulant, etc). Mieux prendre en compte les pratiques urbaines des femmes conduit donc assez naturellement à travailler sur une ville plus marchable et plus accessible. En la matière, Vienne fait figure de ville pionnière. Mais au-delà de l'intérêt de l'approche du genre, cet exemple est aussi intéressant pour illustrer l'intégration de nouvelles démarches transversales dans la fabrique des espaces urbains.

Analyser : une nouvelle approche pour comprendre

La planification institutionnelle de l'approche genre dans la ville de Vienne est une initiative lancée dès 1991 avec l'exposition « Qui possède l'espace public - La vie quotidienne des femmes dans la ville ». Cette exposition présentait les différents schémas quotidiens de huit femmes et filles. Pour la première fois

avec cette exposition, on produisait une analyse genrée des données de mobilité et on identifiait des espaces de bien-être et des espaces d'anxiété, mettant ainsi en évidence l'impact de l'espace public dans la qualité de la vie quotidienne et notamment la gestion des activités reproductives. L'exposition fut ainsi le point de départ d'une réflexion sur la prise en compte des exigences de la vie quotidienne et des besoins spécifiques des femmes et de l'élaboration de critère d'aménagement :

- Renforcer une structure urbaine polycentrique.
- Promouvoir une ville de courtes distances.
- Développer les mobilités actives.
- Produire des espaces publics de qualité.
- Garantir une ville accessible et sûre.

Créer : nouvelle démarche et nouveaux outils pour travailler

Depuis 1991, l'approche par le genre s'est ainsi développée à travers cinq principes définis par la Ville pour une prise en compte globale et intégrée du genre dans les politiques publiques :

- Langage : rendre les femmes visibles dans les discours.
- Données : produire et analyser des données statistiques genrées afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population.
- Égalité réelle d'accès : veiller à ce que la programmation et la conception des équipements et services prennent en compte les usages et les besoins différenciés entre les hommes et les femmes.
- Décision : garantir des équipes de projet mixtes et impliquer autant de femmes que d'hommes dans les prises de décisions à tous les niveaux.

- Pilotage et évaluation : introduire des objectifs et critères d'évaluation liés au genre afin de garantir une prise en compte réelle et durable du genre dans les politiques publiques.

Bouleverser : des organisations spécifiques pour accompagner

Ce travail a été soutenu par la mise en œuvre d'une organisation spécifique au sein de la ville : la création du Bureau des Femmes en 1992 dirigé par la célèbre Eva Khail, puis la création du Bureau de coordination de la planification et de la construction adaptées aux exigences de la vie quotidienne et aux besoins spécifiques des femmes en 1998 et, à partir de 2010, l'intégration de la dimension de genre comme une mission centrale des équipes chargées de la planification, du génie civil et de la construction de bâtiments.

D'autres organisations ont également été mises en place telles que le *Fairness Check*. Ce comité d'expert-es des populations les plus vulnérables (les femmes, les enfants, les personnes en situation de handicap, celles en situation de précarité) est invité, dans le cadre de projets, à émettre un avis d'équité et des recommandations sur les aménagements envisagés.

Expérimenter : des projets pilotes pour convaincre et progresser

Afin de s'assurer d'une prise en compte du genre systémique dans la conception urbaine, plus de cinquante projets pilotes ont été menés depuis les années 2000 à diverses échelles et dans différents

programmes : nouveaux quartiers, logements, parcs et aires de jeux, rues commerciales, etc.

Les résultats des projets de recherche et d'analyse spatiale ont sensibilisé et convaincu décideurs et décideuses : les projets pilotes réussis ont produit de la visibilité et prouvé que la prise en compte du genre dans les méthodes de planification produit des espaces à haute qualité d'usages.

La perspective de genre est aujourd'hui bien établie en tant que discipline stratégique centrale de l'urbanisme à Vienne et fait de cette dernière référence européenne en la matière.



Mariahilferstrasse avant travaux © B+B

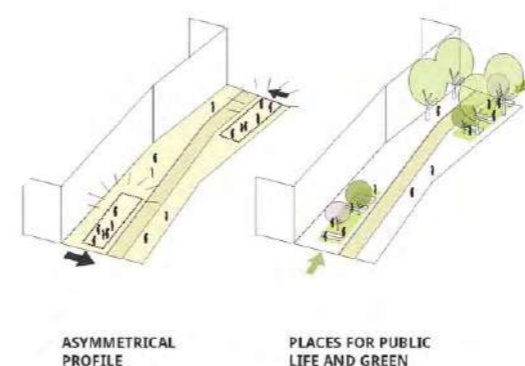
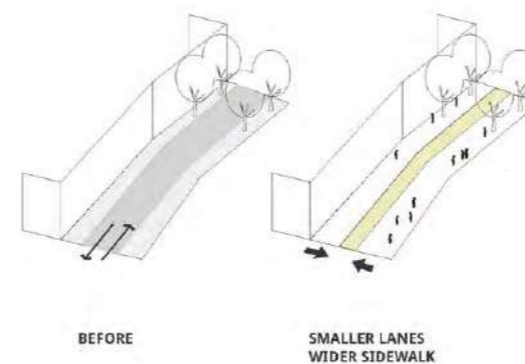


Mariahilferstrasse après travaux © Vienna Solutions

Trente ans d'action : l'approche genre, un outil en faveur d'une ville marchable pour tou·tes

Depuis les années 2000, différentes actions centrées sur la mobilité quotidienne des femmes ont été mises en place :

- 2002 : Études du réseau piétonnier des quartiers
- 2003 : Plan directeur de circulation contenant des principes et objectifs pour les piétons
- 2002-2006 : Projet pilote Mariahilf
- 2015-2016 : Projet "Mobilité" et réaménagement de l'avenue commerçante de Mariahilferstrasse



schémas de principe de l'aménagement de Mariahilferstrasse © B+B

L'exemple du Projet pilote de Mariahilf

Alors que Mariahilf (28 000 habitant·e·s, 1,5 km²) était un quartier facilement accessible par les transports en commun, les intérêts des piétons étaient largement négligés. Entre 2002 et 2006, tout en répondant à la question « Qui utilise l'espace public à 15h30 un jour en semaine ? », des micro-interventions urbaines ont été conçues à partir de l'observation et l'identification des besoins spécifiques quotidiens des habitant·es du quartier. Les résultats ne sont pas spectaculaires et même imperceptibles mais ils améliorent considérablement la qualité de vie des personnes. De nombreuses mesures visant à améliorer la circulation des piétons ont été mise en œuvre :

- plus de soixante intersections de rues ont été réaménagées,
- aménagement, amélioration et/ou relocalisation des passages piétons,
- élargissement des trottoirs de moins de 2 m,
- installation d'un éclairage public performant,
- augmentation du temps de passage des feux rouges pour les piétons,
- installation de mobiliers urbains pour s'asseoir et se reposer si nécessaire,
- suppression des barrières architecturales.



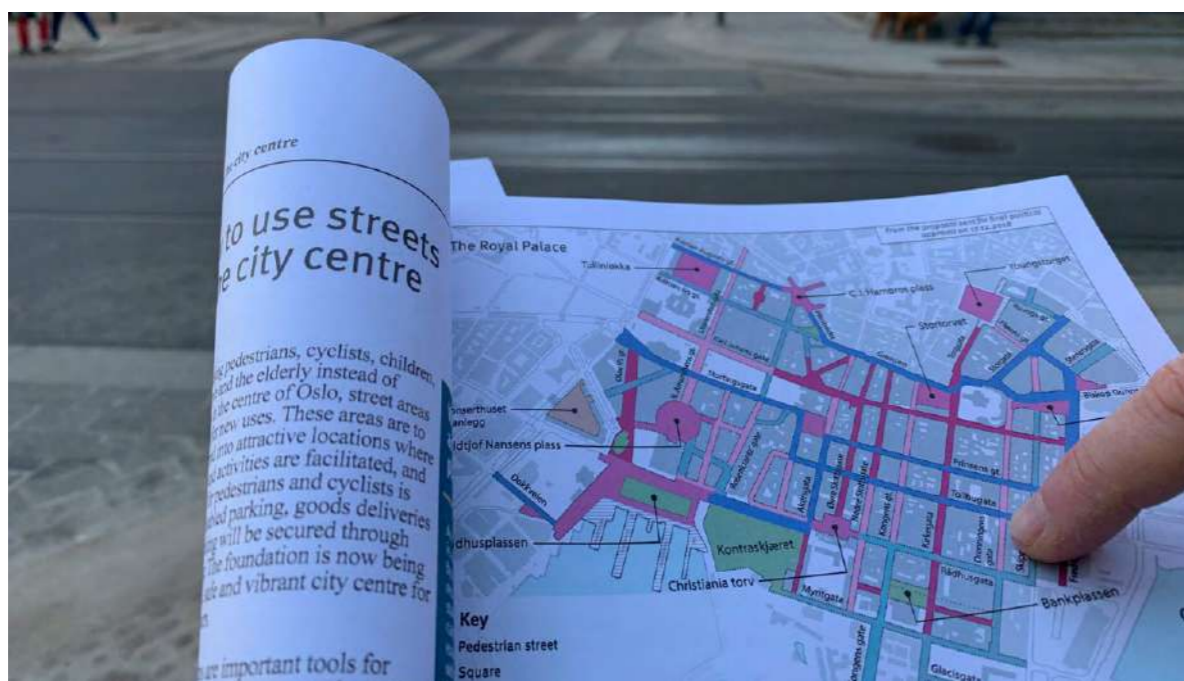
Mariahilferstrasse après travaux © B+B

À OSLO, LES PIÉTONS LIBÉRÉS DE L'AUTOMOBILE ?

Reportage de Julien de Labaca

Lorsque Oslo a lancé son « Car Free Livability Plan » et sa première « free car zone », la ville avait la pression. Nommée capitale européenne verte en 2019 et disposant d'un budget climat très ambitieux, elle n'avait pas le droit à l'erreur. Est-ce que les piétons faisaient partie du cœur de la réflexion ? Oui et non.

En réalité, Oslo ne mène pas spécifiquement une politique de piétonisation, mais plutôt une politique qui vise à réduire l'empreinte carbone des déplacements, tout en « dynamisant la vie en ville » (*increasing City Life*). Deux ingrédients majeurs ont été utilisés. Le premier et le plus connu fut la suppression massive d'espaces destinés à la voiture (*free car zones*). Le second fut la création - notamment en récupérant ces mètres carrés - d'espaces publics très qualitatifs. Pour les piétons bien sûr, mais aussi pour les cyclistes, et pour l'intermodalité : les pôles d'échanges sont particulièrement soignés. Oslo libère donc petit à petit de nouveaux espaces publics attractifs bien pensés, et clairement attractifs.



© JdL

Planifier (par des outils innovants)

Oslo, ce sont 690 000 habitant-es dans la ville centre et environ 1,6 millions pour l'aire métropolitaine, mais surtout une croissance dynamique forte puisque 10 000 nouveaux arrivants s'installent chaque année. La population a ainsi augmenté de 30% depuis 2000. Alors évidemment, cela n'est pas sans conséquence sur la qualité de vie des habitant-es. C'est pourquoi la municipalité a lancé en 2015 plusieurs plans stratégiques visant à adapter la ville à ses différents défis. Mais la politique menée par la Mairie d'Oslo a ceci de particulier qu'elle ne vise pas spécifiquement la marchabilité ou encore le public piéton, mais plutôt une amélioration globale des espaces publics dans la ville, dont bien sûr les piétons sont utilisateurs. Une démarche pensée en plusieurs étapes.

Dès 2015 (en début de mandat), la coalition entre le Labour, le Parti Socialiste et les Verts, a signé une déclaration affirmant un alignement total sur les sujets de développement urbain pour la ville d'Oslo. Deux ans plus tard, le document « *Action Plan for Increased City Life* » permettait d'acter cet engagement pour les dix années à venir (2018-2027).

En parallèle, la ville se dotait d'un budget Climat : une première mondiale. Ainsi le climat était au cœur du budget municipal, de manière à en faire un sujet transversal et incontournable. C'est un sujet qui a irrigué l'action des sept départements municipaux, dont l'éducation, les transports, le développement urbain durable et la santé. Le transport a été un secteur particulièrement ciblé par la municipalité, étant donné qu'il représentait à lui seul 60 % des émissions de CO2.

Mais le véritable coup d'accélération date sûrement de l'année 2019, puisque Oslo était sélectionnée comme « *European Green Capital* ». C'est cette même année que le « *Car Free Livability Program* » a été lancé. L'objectif de cette dynamique était clairement affiché par Hanna E. Marcussen adjointe au Maire chargée du développement urbain et Lan Marie Nguyen Berg, adjointe au maire chargée des transports : « nous souhaitons restituer les espaces urbains à la population ».

Limiter pour libérer de l'espace

Une ambition claire mais surtout un mot clé inscrit partout dans les communications de la ville : « *car free* ». Et c'est donc dans cette vaste épopée que s'est lancée la commune.

D'abord en limitant l'accès à l'automobile. Ainsi, 85 couronnes (soit près de 9€), c'est ce qui coûte à un Osloïte qui souhaite aller, à neuf heures du matin, de Visperud, à 14 km au Nord-Est de la ville jusqu'au quartier de l'Opéra au centre, au volant d'un véhicule thermique. Le péage urbain d'Oslo est clairement dissuasif. Son prix évolue en fonction du type de motorisation (le diesel étant largement plus touché qu'un véhicule hybride ou électrique), du poids du véhicule et de l'heure du déplacement. La conséquence est simple : une diminution très importante du nombre de véhicules en circulation au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre.

Mais le péage urbain est loin d'être parfait. Notamment parce que les conducteur-ices les plus aisés peuvent se rendre au centre-ville en s'acquittant de leur péage. C'est pourquoi, la municipalité d'Oslo a souhaité aller plus loin et a décidé de supprimer totalement l'accès à certaines zones du centre-ville aux voitures. C'est le vaste projet appelé « *car free zone* ». L'idée était simple : en interdisant l'accès aux véhicules privés et en supprimant toutes les places de parking (plus de 700 au total), la municipalité faisait le choix de pacifier le centre afin de pouvoir développer des mobilités alternatives.

Cette dynamique a évidemment eu son lot de détracteurs. Les commerçant-es du centre-ville, notamment, étaient peu favorables à la démarche. La municipalité, en réaction, a assoupli une partie de son programme, en maintenant de manière provisoire quelques rues mixtes (même si la place de la voiture a été fortement réduite). Elle a également accordé plus de flexibilité en ce qui concerne

les livraisons, sujet particulièrement sensible chez les commerçant-es. En parallèle, elle a créé des hubs logistiques aux portes de la ville et incite à l'achat et l'utilisation de « vans » électriques.

Redistribuer pour donner envie

Mais quel est le lien entre ce vaste plan et la marche ? En limitant l'accès aux véhicules, mais surtout en supprimant un grand nombre de places de parking, la municipalité a libéré de l'espace, afin de créer

des pistes cyclables, des terrasses, des espaces verts, des jeux, et des espaces de pause.

Des endroits où il fait bon être piéton... avec quelques particularités, à l'image du rapport de la ville à ses bancs. Terje Elvsaas, Communication Advisor à la Mairie, nous explique l'importance stratégique de ces derniers au sein du programme : « Oslo était réputée pour avoir d'excellents cafés, mais pas la possibilité de s'asseoir dehors et profiter de l'espace public ! » C'est donc d'une évolution très qualitative en termes de mobilier urbain, et plus largement de qualité d'espaces publics dont a profité la zone de projet.



© JdL



© JdL

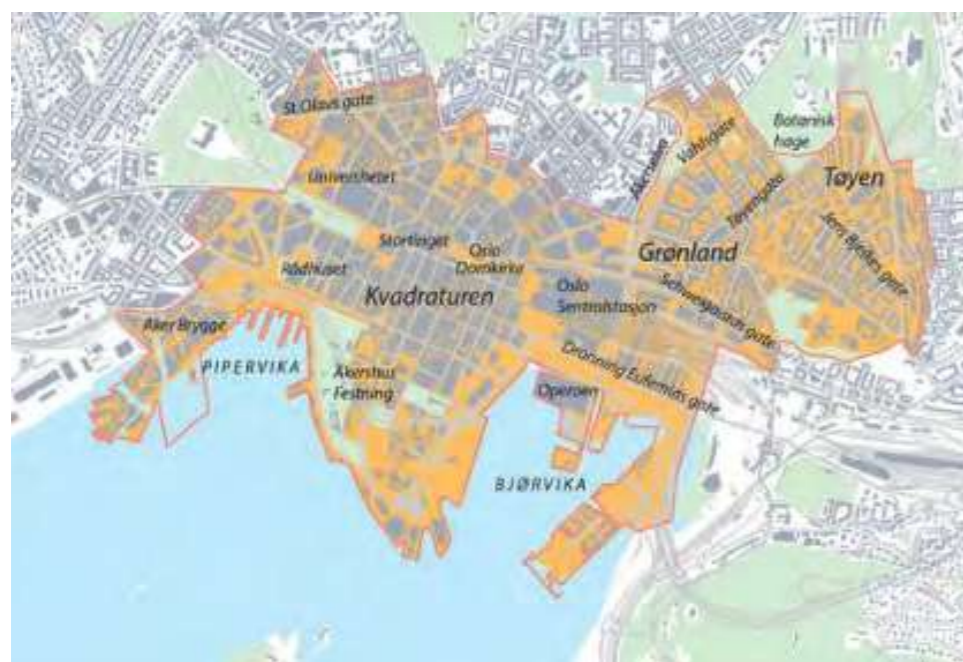
De leur côté, les détracteurs du projet ont rapidement trouvé leur argument, clamant qu'il était « facile d'aménager une telle zone » : restreinte et monofonctionnelle (plutôt de bureaux) dans les premières phases du projet, elle était certes traversée par près de plusieurs dizaines de milliers de personnes au quotidien mais habitée par seulement 1 000 Osloïtes. Mais ça n'était qu'un début, et le plan dépasse petit à petit largement les 1,3 km² des premières rues aménagées. L'idée est aussi d'améliorer les connexions entre les quartiers, notamment via des pistes cyclables et la pratique des espaces publics, notamment pour les enfants, les familles et les seniors.

Notons également que le réseau de transports publics est très efficace, notamment en ce qui concerne l'intermodalité. L'information voyageurs mais aussi l'accessibilité de manière globale pour les piétons ont été particulièrement soignés, ce qui fait que ces derniers peuvent passer d'un mode à l'autre de manière très fluide. La marche et les transports publics avancent donc en cordée, s'alimentant l'un et l'autre.

Assainir pour pérenniser

Au-delà de l'espace public redistribué pour les circulations douces (notamment marche et vélo) et pour des pratiques plus sédentaires (terrasses, bancs, jeux), il y a un autre aspect non négligeable qui confère à la « free car zone » une vraie qualité pour les piétons. Car certes la suppression du trafic et l'utilisation des véhicules électriques permet de diminuer de manière importante la pollution atmosphérique, mais cela n'est pas réellement visible par les habitant·es. Elle permet surtout de diminuer la pollution sonore. Et cela est vraiment notable lorsque l'on traverse la ville, ou plutôt lorsque l'on en sort et que soudain, le trafic augmente et le nombre de véhicules thermiques tout autant.

C'est d'ailleurs pour enfoncer le clou, qu'au-delà d'inciter fortement à l'électrification du parc de véhicules privés, la commune a lancé un vaste programme visant l'électrification de la flotte d'autobus urbains, d'autocars, des *ferries*, mais aussi des véhicules de livraison (avec un fort accent mis sur la cyclo-logistique).



© www.innsyn.pbe.oslo.kommune.no

Évaluer pour corriger

Après deux mandats ou la question de la qualité de vie urbaine était particulièrement mise en avant, les résultats ne sont peut-être pas spectaculaires, mais tout de même : la fréquentation du réseau de transports en commun a été multipliée par deux en dix ans, on observe +15% de piétons dans le centre piétonnisé, +10% des visites des commerces après l'interdiction des voitures dans le centre, -11% du trafic automobile au cours de la période 2016 à 2018 en centre-ville, -19% du trafic automobile au cours de la période 2018 à 2019, en centre-ville. Surtout, aucun piéton n'a été tué sur les routes de la ville en 2019.

La ville tient à suivre particulièrement ses politiques publiques, afin de corriger le tir lorsque cela est nécessaire. Ainsi, l'ensemble des mesures liées au plan climat - et particulièrement au transport - sont évaluées chaque année (5^e exercice). Dans un exercice sincère, la Mairie ajuste ses objectifs afin de coller au mieux à la réalité. En 2021, la commune a affiné ses outils de mesure, notamment via un nouvel outil (*City Life Barometer*).

Ainsi, Oslo ne mène pas une politique spécifique pour les piétons, mais plutôt une politique environnementale au sens large. La marchabilité y progresse parce que la ville est de plus en plus agréable, moins bruyante et plus sûre, que ce soit pour les piétons ou pour les cyclistes. Malgré des résistances évidentes, l'équipe municipale a déjà été reconduite une nouvelle fois en 2019. Prochaines municipales en 2023.



© Oslo kommune
Bymiljøetaten

À DELFT : LE WOONERF, ACTUALITÉS D'UN VIEUX CONCEPT

Entretien de Julien de Labaca avec **Chris BRUNTLETT**, auteur de *Curbing Traffic, the human case for fewer cars in our lives*

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 "protéger" leur espace de vie, en tentant de réguler la circulation par des mesures simples mais néanmoins ambitieuses. Résultat ? cinquante ans plus tard, le concept de woonerf est mondialement connu, et cette manière de penser les rues est même devenue une norme. Il faut dire qu'un demi-siècle après sa création, cette philosophie est on ne peut plus d'actualité.



© SM

Un peu d'histoire

Le concept de *woonerf* est né à la fin des années 1960. À cette époque, les habitant·es de Westerkwartier (quartier plutôt ouvrier, au sud-ouest de la gare centrale) ont fait acte de résistance. Un acte de résistance global face à la municipalité qui proposait des projets qui ne faisaient clairement pas l'unanimité. Une résistance plus précise concernant la circulation automobile au sein de leur quartier. En effet, les habitant·es se sentaient oppressé·es par la présence automobile de plus en plus forte, rendant toujours plus difficile la cohabitation avec les piétons et plus particulièrement avec les enfants. L'absence de réponse de la municipalité les a motivé·es : sans son accord, ils ont décidé de prendre eux même des mesures, en rendant beaucoup plus difficile l'accès aux voitures.

Comment ? Simplement en posant des barrières, en « dérivant » les trottoirs, en créant des obstacles. L'objectif ? Que les voitures aient

à contourner le quartier, ou a minima à réduire drastiquement leur vitesse.

Cette initiative montée par les citoyen·nes a permis de démontrer qu'un nouveau type de rues était possible, des rues rendues aux habitant·es, leur permettant de jouer, de marcher, de faire du vélo, etc. La municipalité a discrètement ignoré l'initiative citoyenne et ses défenseurs ont poursuivi... vers son acceptation formelle. Quelques années plus tard, après que l'Université de Delft s'est penchée sur le sujet, le Parlement néerlandais a adopté des règlements incorporant les *woonerven* (pluriel de *woonerf*) dans les normes nationales de conception des rues.

Ce qui est particulièrement intéressant, c'est bien que la conception de ce type de rue n'est pas le fait d'ingénieurs de voirie, mais bien des citoyen·nes eux-mêmes



© SM

Cette dynamique est intéressante et peut être perçue comme une inspiration pour ce que l'on appelle aujourd'hui les politiques publiques d'« apaisement » et de « marchabilité ». Cela repose sur plusieurs points :

- l'importance d'inclure ceux qui vivent l'espace public dans la réflexion ;
- le fait qu'une démarche citoyenne, non autorisée, peut être reprise par des entités publiques au fil du temps, et même accéder à une acceptation internationale ;
- l'importance du changement dans la manière de penser : « il faut voir la rue comme une "place" pour se sociabiliser, se rencontrer, et non pas pour être traversée. Créer de la complexité pour les voitures devient alors essentiel ».



© JdL

Et cinquante ans après ?

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 conducteurs à une vitesse proche de la marche, en implantant des « obstacles ».

Il n'y a pas (ou plus) de concept exact, de recette miracle pour créer un *woonerf*, mais quelques ingrédients semblent contribuer au succès des projets :

- un *woonerf* donne la priorité aux piétons et aux cyclistes mais n'exclut pas les voitures qui sont « tolérées » ;
- elles roulent à une vitesse faible (20 à 30 km/h), grâce à un vocabulaire routier réduit au strict minimum : pas de feux de circulation, de panneaux d'arrêt, de lignes peintes, etc. Des repères visuels sont là pour guider les piétons et cyclistes ;
- en complément, des dispositifs sont installés pour réduire ou ralentir le trafic (ex : poteaux, chicanes) ;
- mobilier d'extérieur, arbres, plantations... on installe des objets permettent de créer un apaisement de la circulation et une atmosphère accueillante ;
- un *woonerf* est alors conçu pour être un espace sûr, social et communautaire.

Retour(s) de terrain

Qu'en est-il lorsque l'on traverse le quartier de Westerkwartier à pied, notamment les rues connues pour être l'origine même du *woonerf* - Pootstraat et Tuinstraat - en 2021 ?

La démarche de co-construction est l'origine même du *woonerf*, dans une logique d'initiative libre et ouverte. Lorsque l'on arpente les rues, on constate une sorte d'auto-organisation et d'auto régulation du quartier par ses habitant-es, même aujourd'hui, qui crée une atmosphère apaisée et conviviale. L'intervention de la municipalité se fait très peu sentir, hormis dans certaines rues concernées par des travaux de voirie. Par ailleurs, il est en réalité difficile de distinguer ce qui est du ressort de l'aménagement transitoire, de l'expérimentation et ce qui est pérenne.

En termes de partage de la voirie, les ingrédients de base du *woonerf* sont très perceptibles. Il est évident que traverser le quartier en voiture n'est possible qu'à faible vitesse, y compris dans les rues les plus circulées. Le principal obstacle est la plantation d'arbres et d'arbustes obligeant le conducteur à zigzaguer sur une même rue. Mais en réalité, c'est l'ambiance générale qui pousse à l'apaisement. Beaucoup de piétons marchent à même la rue, les enfants sont dehors et il n'est pas rare de trouver des habitant-es accrochant ou décrochant leur vélo en plein milieu de la rue. Klaxonner quelqu'un pour le presser serait ici très mal vu.

Il est également intéressant d'observer que le mobilier urbain est majoritairement mis à disposition non pas par la municipalité mais par les habitant-es... bancs, tables, chaises ne respectent pas vraiment la charte municipale ! Il en va de même pour les multiples plantations disposées ici et là.

Mais finalement, ce qui saute aux yeux, c'est cette manière d'utiliser l'espace public comme une sorte d'extension de son salon. Cela est intrinsèquement lié au mode de vie local. Entre le rez-de-chaussée - lieu essentiel et central dans la vie des Néerlandais-es - et la rue, il y a finalement peu de rupture. *In fine*, les quartiers semblent hospitaliers, accueillants et donnent envie de « se poser ».

L'envie de se poser, c'est un élément essentiel de la vie quotidienne dans un *woonerf*. Paradoxalement, le mouvement est souvent entravé pour un piéton. L'encombrement des trottoirs entérine finalement la priorité des piétons qui marchent alors là où il y a de la place : au milieu de la rue.

Se balader avec un thermos de thé serait le deal parfait, afin de pouvoir s'asseoir et profiter du bruit, des enfants, des odeurs de nourriture, des discussions des habitant-es. Certains d'entre eux confirment d'ailleurs qu'ils changent l'emplacement d'une table selon la saison afin d'optimiser son ensoleillement. On crée ainsi un espace encore plus convivial pour les habitant-es qui aiment bien s'y retrouver autour d'une bière après le travail, pendant que les enfants s'amuse dans une rue perpendiculaire.

L'indication d'une urbanité retrouvée ?

À MONTREUIL, DES ESPACES PUBLICS AUTREMENT ?

Entretien de Stéphane Malek (Monono) avec **Catherine PILON**, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables et marchables, ancienne adjointe déléguée déplacements, transports, circulation et stationnement de la mairie de Montreuil

Montreuil est une ville de la banlieue de l'est parisien où la place dédiée à la voiture était, et reste malgré tout encore, prépondérante. Depuis les années 2000 déjà, l'enjeu de la place des piétons dans les espaces publics est pris en considération par la municipalité. La traduction opérationnelle de ces réflexions s'est faite au gré des changements d'équipes municipales, des réticences et des difficultés rencontrées durant ce parcours de mise en marche de la politique publique. Si, depuis 2018, l'action municipale est souvent mise en avant pour son plan vélo et sa politique cyclable ambitieuse, elle mérite d'être évoquée pour ce qui concerne la promotion de la marche, à travers un panel diversifié de types d'aménagements.



Rue Navoiseau, Petit Espace public autrement © SM

Dans les opérations urbaines : partir d'une page blanche ?

Les premières opportunités saisies pour l'apaisement des espaces publics étaient les aménagements en ZAC, où l'on parlait de zéro et où l'on pouvait « favoriser la marche à tout prix ». Elles se situent dans les quartiers périphériques de la ville, où le réseau de transport en commun est peu satisfaisant et où la population est majoritairement issue de classes populaires. Entre 2008 et 2014, ces zones ont connu de fortes transformations : installation de parkings relais, suppression de parkings en surface, zones de rencontre et zones piétonnes, retraitement des trottoirs, végétalisation, etc.

Il était par ailleurs aisé de réaménager de manière ambitieuse les quartiers concernés par les Programmes de Renouvellement Urbain. Le contexte facilite la requalification profonde des espaces publics et l'aide de l'Agence Nationale de Renouvellement Urbain peut s'avérer déterminante, tant en matière budgétaire que technique.

Quelques difficultés ont cependant émergé : les études préalables n'avaient pas permis d'identifier la motorisation professionnelle des habitant-es. Les parkings ont été dimensionnés en fonction de la motorisation des ménages, or beaucoup revenaient avec leur véhicule utilitaire professionnel et la capacité de stationnement était insuffisante. En outre, le projet de tramway pris beaucoup de retard et n'a pas été installé à temps pour permettre un report modal.

La création de nouveaux quartiers constitue bien des opportunités : elle permet de créer une situation de base, à laquelle les nouveaux habitants doivent adapter leurs modes de vie. Pour ce qui est des rénovations,

les adaptations doivent se faire plus progressivement afin de ne pas bousculer trop radicalement les habitudes.

Dans les espaces publics centraux : entre grands projets et urbanisme tactique

Le réaménagement du centre-ville et l'extension d'une zone piétonne afin de relier deux centralités importantes de la ville (la place de la Mairie, requalifiée, et le carrefour Croix de Chavaux) fut la grande opération urbaine et d'espaces publics de la fin des années 2000 et du début des années 2010. Elle a permis l'instauration d'une centralité apaisée, ainsi qu'un développement commercial et culturel d'ampleur.

Le réaménagement de la Croix de Chavaux participe d'une autre logique : il s'agit d'un carrefour à la rencontre de plusieurs axes majeurs de la ville, dont des départementales. Centralité majeure, c'est un espace routier anxiogène, qui a fait l'objet d'une première opération de requalification, en partie transitoire, à partir de 2016. Les enjeux principaux étaient de créer un espace de séjour pour les piétons et de développer la circulation à vélo. La méthode fut celle de l'expérimentation qui s'est étalée sur près de deux ans. Le but était de ne pas braquer les gens ; l'aménagement se fait par petites touches afin que les usager-es puissent s'approprier les nouveaux espaces. Avec un suivi de concertation et d'observation, la collectivité a pu décider d'un projet pérenne, adapté et pertinent.

L'aménagement progressif de la place de la République, place de quartier du Bas-Montreuil, a également fait

la part belle aux méthodes de l'urbanisme tactique : après une phase importante de concertation, l'expérimentation a permis de tester de nouvelles configurations spatiales et d'usages (piétonisation de rue, ouverture du square central, mobiliers de séjour etc.) qui ont été pérennisées et amplifiées lors d'un aménagement pérenne, aboutissement d'un processus au long cours.

Dans les espaces du quotidien : faire sobre et « autrement »

La politique des Petits Espaces Publics Autrement (PEPA) permet de réaliser des aménagements simples et peu coûteux qui changent le visage et les usages d'un lieu. Depuis 2013, trente sites ont été aménagés suivant cette méthode. Les derniers ont été identifiés et conçus dans le cadre du budget participatif, et seront suivis par d'autres sites retenus après le vote des habitant-es.

L'objectif de ces chantiers à taille humaine est de mettre fin aux trottoirs trop étroits et encombrés, à l'omniprésence des voitures pour donner plus de places aux piétons et de remplacer à terme le mobilier urbain vieillissant.

Ces espaces réaménagés retirent de la place à la voiture sans créer de frustration ou de tensions majeurs. Les allers-retours entre les services techniques et les populations font que ces réaménagements sont alors bien accueillis par les habitant-es.

« Au début c'était à nous de défendre les espaces que nous avons réaménagés. Mais le processus a été réinvesti par les habitants au travers du budget participatif, qui a fait émerger beaucoup de demandes d'apaisement, de piétonisation : tout le monde voulait son PEPA. »

Ces dernières années, la mairie peut aussi défendre l'appropriation piétonne des espaces publics par les habitant-es en fermant de manière exceptionnelle des rues, par exemple quand s'organisent des repas de quartier. Un arrêté donne ainsi les dates de fermeture du tronçon de rue, des barrières sont livrées au moment venu, aucune place de stationnement n'est supprimée pour l'occasion. Cela ne coûte presque rien à la commune et participe à la valorisation des espaces publics comme espaces du quotidien et de sociabilité.

Pour appuyer cette politique en faveur des piétons, la municipalité a enfin repensé le Plan de Circulation de la ville, qui permet de réduire la vitesse et d'écartier les flux de transit du centre-ville. Aujourd'hui, ce plan se dessine non pas à l'échelle de la ville mais par quartier, avec une concertation très forte.



Aménagement progressif et « tactique » de la Croix-de-Chavaux © Anyoji Beltrando



Aménagement progressif de la place de la République : avant/aménagement transitoire/aménagement pérenne © SM

À MONTRÉAL, LES RECONQUÊTES ESTIVALES DE L'ESPACE PUBLIC

Reportage de Julien de Labaca

Lorsque l'on évoque la piétonisation des espaces ou encore la pacification des rues, pas sûr que l'Amérique du Nord vienne directement en tête des urbanistes. Pourtant, certaines villes y mènent depuis plusieurs années des politiques volontaristes, qui feraient pâlir certaines villes européennes. Montréal en fait partie. À sa tête, Valérie Plante a été réélue pour un second mandat en novembre 2021, et compte bien continuer dans cette dynamique. C'est dans cette lignée qu'elle a relancé en 2022 une vaste opération de piétonisation de plusieurs axes structurants de la ville, avec derrière la tête peut être une intention cachée, un jour, de pérenniser ce dispositif à l'année.



© JdL

L'été comme déclencheur

À l'été 2021, Valérie Plante, cheffe de file d'un parti de centre gauche, à tendance écolo, lançait à Montréal un vaste plan de piétonisation d'une dizaine d'artères. L'idée était simple, même si pas facile à déployer : proposer aux Montréalais-es des aménagements propices à la flânerie grâce à une piétonisation provisoire. Il faut croire que l'idée a séduit puisqu'à peine quelques mois plus tard, la mairesse était réélue avec une avance assez confortable pour un nouveau mandat de quatre ans. Elle en a donc profité pour enfoncer le clou en 2022, en passant le budget de la piétonisation de 3,8 à 12 millions d'euros... pour des commerçant-es satisfait-es, des habitant-es ravi-es et des touristes ébahi-es !

Concrètement ? Prenons l'Avenue du Mont Royal. Elle fait partie des quelques artères principales qu'il est utile de connaître à Montréal pour bien maîtriser le quadrillage local. Il sera désormais utile à celles et ceux qui souhaitent s'y déplacer de se souvenir qu'elle est piétonne entre Saint Laurent et Fullum du 5 Juin au 8 Septembre 2022 - soit plus de 3 mois plein - avec au programme : restauration, cafés en tous genres, stands de boutiques... le tout joliment accompagné de mobilier urbain et de verdure.

L'Avenue Mont Royal n'est pas la seule rue à bénéficier d'un lifting estival. Pour la saison 2022, un tronçon de l'Avenue Bernard (proche du quartier aux belles demeures victoriennes d'Outremont) est fermé à la circulation automobile et piétonnier de nouveau. Comme l'année passée, des aménagements y sont installés afin, comme l'indique la municipalité, « de créer un espace convivial de rencontre et d'activités ». Ce coup-ci, ça n'est pas durant trois mois que l'avenue est fermée, mais de juin à novembre, soit cinq mois pleins sans voiture.

Les terrasses reprennent leur droit, tout comme les habitant-es.

Bernard, Mont-Royal... difficile de parcourir la ville pour découvrir toutes les avenues largement pacifiées, il y en a tout de même une dizaine en 2022. Une chose est sûre : si la dynamique est similaire à l'année précédente, elles devraient accueillir beaucoup de monde. En effet, à en croire l'analyse d'Eco Compteur (qui avait disposé un certain nombre de compteurs sur les avenues en 2021), « l'initiative a plu ! » : le nombre de piétons a augmenté de 17% à 86% lorsque les rues ont été fermées aux voitures. Les compteurs vélo ont détecté que les rues piétonnes ont aussi été appréciées par les cyclistes, leur moyenne quotidienne étant durant la période similaire à celle des pistes cyclables du territoire. En général, la plus forte concentration de piétons dans les rues avait lieu du vendredi au lundi... flânerie !

Une politique de pacification plus large

La mairesse utilise ces chiffres pour aller plus loin. Elle estime qu'il s'agit maintenant d'une carte de visite pour les touristes qui déambulent dans la métropole durant la saison estivale, et que ceux-ci seront davantage portés à sortir des secteurs habituels pour explorer la ville. Une manière de rattraper le temps perdu durant le COVID. Surtout, elle sait que ces rues piétonnes provisoires qui attirent la foule, permettront aussi aux Montréalais-es de découvrir ou mieux apprécier de nombreux aménagements récemment déployés, qu'ils soient pérennes ou transitoires.

Dans certains quartiers (ex : Ville-Marie), on peut observer ce que la municipalité appelle

un « aménagement créatif temporaire ». On y retrouve effectivement quelques codes de l'urbanisme tactique/provisoire. Une logique que l'on retrouve aussi dans des projets comme les îlots d'été : un réseau d'espaces de travail extérieurs gratuits, proposés par « Aire commune » et positionnés stratégiquement sur le territoire montréalais a été construit. Et ce n'est pas parce qu'on est à l'extérieur qu'on ne peut pas bénéficier de services : wifi et prises électriques font partie du *package*. Quand on vous dit que vous passerez votre été dehors !

Sur le Plateau, si l'on y prête attention, on découvre l'ingéniosité qui caractérise la Place des fleurs de Macadam. Inondable, elle a été configurée pour accueillir des jets de bruine, mais aussi pour capter puis drainer les eaux de pluie. Auparavant, la place était... une station service.

Bref, il n'y a pas que la piétonisation provisoire dans la tête de la municipalité. Les agents travaillent au quotidien pour faire de Montréal une ville favorable aux piétons.

À Montréal, l'été est donc un déclencheur, tout comme l'urbanisme transitoire, vers des aménagements plus pérennes. Et cette technique semble porter ses fruits. En montrant aux commerçant-es qu'ils ont littéralement tout à y gagner, en accompagnant une nouvelle génération qui roule plus en VLS et en *longtail* qu'en pick-up (plus de 50% des habitant-es ont moins de 44 ans), et en concertant massivement, la municipalité fait petit à petit changer l'image de la ville... Avec une philosophie sûrement plus proche de ses cousins européens qu'américains.



© JdL



© JdL



© JdL



© JdL

À LA ROCHE-SUR-YON, LA RECONQUÊTE DU CENTRE-VILLE PAR L'EXPÉRIMENTATION

Entretien de Pauline Dupuis (Monono) avec **Fanny SIRE** chargée d'opération pour la ville et l'agglomération de la Roche-sur-Yon et **Yvan GARDON** directeur des espaces publics de la ville et l'agglomération.

Depuis une quinzaine d'années, la Roche-sur-Yon doit lutter contre la périphérisation de son agglomération. Elle mise aujourd'hui sur la revalorisation du centre-ville et plus particulièrement sur l'amélioration de la qualité de vie par l'espace public. Pour ce faire, le choix a été fait de considérer l'expérience des piétons comme un moteur de la stratégie d'aménagement. Cela commence sur la grande Place Napoléon dont l'aménagement, orchestré par d'Alexandre Chemetoff, a permis aux personnes, à l'eau, aux plantes et aux animaux de remplacer un gigantesque parking. Cette dynamique se poursuit ensuite sur les rues adjacentes, rues commerçantes où l'enjeu de la revitalisation est le plus fort.

La rue Clemenceau est l'une de celles-là. Progressivement, à travers divers processus participatifs et expérimentaux, l'aménagement de la rue est devenu une invitation à s'approprier et investir l'espace public.



© Fanny Sire

Chronologie d'un projet

Après le réaménagement d'importantes places, s'est posée la question des liaisons entre ces espaces, c'est-à-dire celle des rues. C'est le cas de la rue Clemenceau, qui débouche sur la place Napoléon, qui a d'abord été requalifiée en rue semi-piétonne en 2015 avant sa piétonisation totale en 2021.

Après une concertation de plusieurs mois, des aménagements temporaires, prenant la forme de modules en bois, ont été installés aux abords des commerces. Depuis le mois de juillet 2021, les piétons peuvent donc flâner, se poser, jouer, bouquiner, grignoter et inventer toutes sortes de pratiques dans ces modules.

Cette expérimentation, surnommée « laboratoire à ciel ouvert », doit durer trois ans : chaque module est unique et propose une forme d'appropriation. Le terme laboratoire renvoie au caractère expérimental de l'opération : on essaie, on voit ce qui marche, on adapte, on retire, on rajoute selon les observations. L'évaluation est intégrée dans le processus, puisqu'une enquête publique est prévue chaque année du temps de l'expérimentation.



© Fanny Sire

Prendre le temps quand il le faut...

Rue Clemenceau, tout a commencé en 2015 par une requalification de la rue, alors circulée et stationnée, en rue semi-piétonne. À ce stade, seuls les bus peuvent encore passer. En même temps que de rassurer les commerçant-es quant à l'accessibilité de leurs boutiques, cette évolution progressive permet de faire en sorte que les habitant-es acceptent plus facilement ces évolutions. Contrairement à une rupture radicale, cela permet à tout le monde de s'habituer à de nouvelles formes d'urbanité, de les accepter et de les apprécier.

Dans cette optique, les modalités de l'expérimentation s'étalent sur près de quatre ans. Après une phase de concertation, la phase « laboratoire à ciel ouvert », lancée en 2021, est prévue sur trois années. Cela permettra aux usages de se développer, aux usagers de s'approprier l'espace et à la collectivité d'établir une évaluation plus précise.

... et être efficace au moment opportun

À l'inverse, certaines dimensions du projet nécessitent réactivité et rapidité dans leur enchaînement :

- Octobre 2020 : début de la concertation, d'abord auprès des commerçant-es puis auprès des habitant-es.
- Janvier – mars 2021 : déroulement des ateliers.
- Mars 2021 : lancement du marché public pour la maîtrise d'œuvre.
- Juillet 2021 : mise en place des modules.

Cette efficacité témoigne de l'investissement de la municipalité dans le projet et entérine les bénéfices de la concertation. Les usagers voient ainsi le projet sortir de terre sans attendre, évitant espérances et déceptions. L'enjeu est sans doute celui de la confiance entre pouvoir public et citoyen-nes, mais aussi celui d'assurer une bonne appropriation du projet par les habitant-es.

Mettre à contribution les usagers

Le projet de la rue Clemenceau tient beaucoup de l'implication des citoyens. En cela, le temps de la concertation est primordial. La première démarche de sensibilisation menée auprès des commerçants de la rue permet deux choses : investir ces derniers dans le projet ; les rassurer quant aux intentions et effets pressentis de la démarche de piétonisation.

Ensuite, les ateliers auprès des usagers ont permis de bien cerner désirs et besoins, et d'ainsi proposer des aménagements pertinents.

Au-delà de la concertation, la forme même des aménagements invite tout un chacun à investir l'espace public. Chaque piéton qui passe par la rue Clemenceau peut s'installer sur ces modules ; des groupes se retrouvent, des usages se développent : on est libre d'imaginer toute forme d'activités. Ce sont les passants, les piétons et les citoyen-ne-s qui finissent de définir le projet par l'usage qu'ils en font.

Évaluer et rassurer

À La Roche-sur-Yon comme partout ailleurs, les projets de piétonisation suscitent d'abord beaucoup de méfiance. La crainte du « no cars, no business », exprimée par les commerçant-es, est toujours très présente.

Une démarche d'évaluation du projet a été mise en place, en demandant notamment aux commerçant-es de transmettre les données qu'ils ont à leur disposition : leur chiffre d'affaires, le nombre d'entrées à leur porte, le nombre d'entrées à leur caisse... La commune a également installé deux compteurs fixes de part et d'autre de la rue afin de compter le nombre de passages.

Ce genre de données permet aux pouvoirs publics d'évaluer les effets négatifs ou positifs de l'aménagement. On peut alors quantifier précisément la fréquentation de la rue et les effets sur les recettes des commerçant-es.

Risque et droit à l'erreur

Le format du projet d'espace public par l'expérimentation n'est pas anodin. En effet, par ce biais, la commune s'engage et acte l'idée selon laquelle en cas d'erreur, il est possible de revenir en arrière. Les pouvoirs publics doivent être en mesure de savoir s'adapter et de revoir leur vision : se remettre en question, bifurquer, renoncer... Et ce qui n'était pas forcément l'intention politique de départ peut finalement être au cœur du projet.

Ainsi, la ville de La Roche-sur-Yon assume la transformation de l'espace public en faveur des piétons. Cette politique est intimement liée à la lutte pour la revitalisation du centre-ville, notamment commerciale. Par un procédé qui permet l'investissement des usagers dès le début du projet, elle s'assure de la bonne conduite et de la réussite des opérations. La rue et l'expérience de la rue se retrouvent complètement transformées. De plus, en prenant le temps et en mettant les moyens d'adapter et de corriger ce qui n'est pas satisfaisant, la ville profite de tous les avantages d'un projet expérimental.

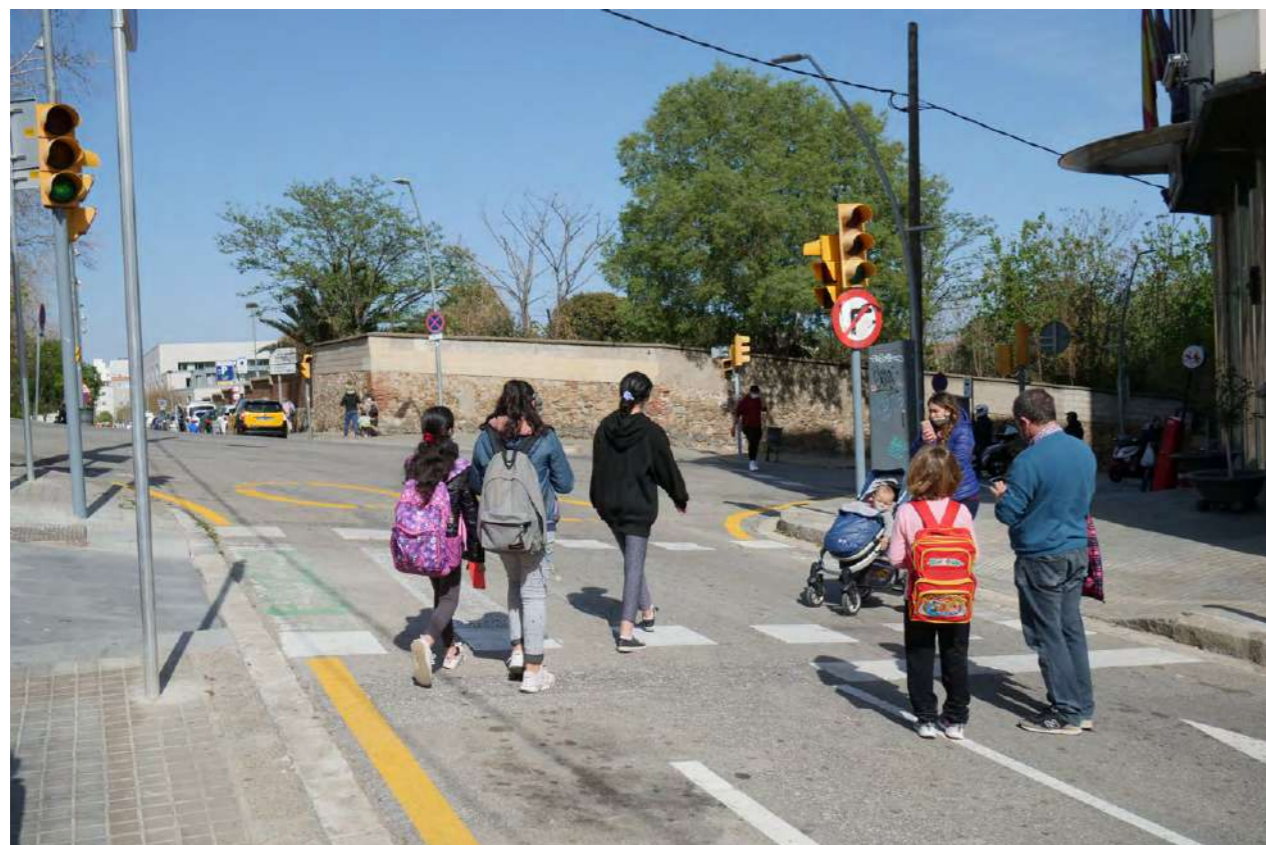


© Fanny Sire

À BARCELONE, LES ÉCOLES COMME FER DE LANCE DE LA RECONQUÊTE PIÉTONNIÈRE

Entretien de Julien de Labaca avec **Adriana MIQUEL**, Directrice de la stratégie de développement urbain de la Mairie de Barcelone

Le programme "Protegim Escoles" a été mis en place par la Mairie de Barcelone dans l'objectif de protéger les enfants aux abords des écoles de la capitale catalane. Les protéger de la pollution, du bruit mais aussi et surtout des voitures, qui représentent un danger direct. La Mairie a donc lancé un vaste programme, sur la durée du mandat, qui vise l'aménagement de 200 abords d'écoles selon des principes d'urbanisme transitoire et de concertation renforcée.



© JdL

Quel était l'objectif initial ?

L'objectif était de mieux gérer l'accès aux écoles et de s'en servir comme un levier pour mieux traiter les questions de voirie. Le message principal de ce programme est qu'il faut d'abord aider les plus vulnérables, qui sont aussi les futurs citoyen·nes : les enfants. Ajoutons que c'est aussi à toute la communauté éducative que le message est adressé, y compris aux parents.

Les outils ?

Le premier, et le principal, c'est la transformation rapide de l'espace public. Comment cela fonctionne-t-il ?

- Il y a d'abord une sélection des écoles, grâce à une commission mixte qui intègre la *Guardia Urbana*, les écoles, la direction de la mobilité et de l'urbanisme.
- L'intégration dans la commission de la *Guardia Urbana* (qui correspond à la Police municipale française) et de la Direction de la mobilité permet la mise en place systématique d'une réduction de la vitesse : 30 km/h partout.
- Ensuite, une discussion a lieu avec les écoles (personnel éducatif), avec l'AMPA (association parents) et l'on présente un premier brouillon. Les enfants sont également sollicités au cours de la démarche.
- Cela permet, dans chaque école, d'étudier la meilleure solution : lorsque c'est possible, on vise une transformation définitive, sinon on continue à analyser.

L'objectif est de traiter cinquante écoles chaque année pour atteindre le chiffre de deux cents écoles en 2023. Une centaine ont déjà été traitées. Le budget est en moyenne de 50 à 60 000 € par école.

Quelle articulation avec d'autres politiques urbaines ?

Protegim Escoles fait partie de la stratégie globale de la ville. Par l'acupuncture, c'est-à-dire à partir de petits projets, on répond à des enjeux plus larges. Le programme est aligné et coordonné avec celui des *Superilles* (superîlots) ou avec les ZFE (zones à faible émission). L'objectif in fine c'est de limiter la place de la voiture dans la ville. Concernant plus précisément les écoles, le sujet est bien plus vaste que ces aménagements. Car ces espaces doivent être intégrés au reste de la ville ; les services travaillent à la question de proximité et de liaison. Pour les nouvelles écoles créées, leur localisation est étudiée, notamment pour qu'elles soient connectées aux « axes verts ».

Pourquoi l'urbanisme tactique ?

C'est plus économique et plus rapide. Cela permet de tester, modifier, évaluer, et de faire participer les citoyen·nes. On peut alors prouver rapidement que le changement peut être bon et démontrer aux citoyen·nes la pertinence du projet.

Quels effets, quel impact ?

Il faut être humbles et honnêtes : *Protegim Escoles* seul ne suffit pas à réduire radicalement la pollution. Cela implique un travail à une autre échelle, que l'on réalise par ailleurs. Il y a par conséquent un peu de déception. Mais soyons clairs aussi : là où on a réussi à supprimer totalement la circulation, les impacts sont visibles et les retours tout à fait positifs.

Il y a plusieurs ingrédients essentiels à bien garder en tête :

- il s'agit de supprimer au maximum l'espace pour la voiture,
- penser avant tout la portée de l'intervention, le niveau d'ambition,
- décider si l'on vise les écoles « les plus faciles », ou au contraire les plus « contraintes » à aménager,
- expliquer de manière pédagogique,
- travailler finement dans chaque espace et s'adapter à chaque site.

On a prévu pour le futur que certaines interventions soient ensuite définitives, en modifiant toute la rue ; d'autres resteront ainsi encore quelques temps...

Retour(s) de terrain

Le programme *Protegim Escoles* est avant tout une démarche qui doit se voir, qui doit montrer des changements dans le partage de la voirie. C'est pour cela que les écoles ont été choisies comme outil pour remettre les piétons au centre de la ville. La sécurité des enfants, c'est un sujet qui parlera aux parents, bien sûr, mais tout le monde est sensible à la question des enfants

Même si la philosophie est la même pour tous les projets, on pourrait dire qu'il y a autant d'aménagements qu'il y a d'écoles traitées. Et c'est bien là que l'on voit la taille du défi.

Il s'agit de réaliser « de l'acupuncture », école par école, quartier par quartier.

Les voitures provoquent toujours une sorte d'agression avec leurs effets sur les nuisances sonores, sur la santé et la sécurité. Il est évident que les programmes les plus réussis sont ceux où la circulation a pu être totalement retirée. Mais même lorsque celle-ci est coupée aux heures d'entrée et sortie, on sent déjà un réel apaisement et une sécurité retrouvée. Charge aux parents d'élèves et à la *Guardia Urbana* de veiller au grain. Pour les autres aménagements, les piétons ont grappillé des mètres carrés à la voiture, mais cela n'a que peu supprimé le bruit. Il s'agit d'une première étape mais du chemin reste à parcourir.

Créer du lien

Comment créer des accès facilités pour les piétons, pour tou-tes ? Il est intéressant de voir que le mode de déplacement qui a le plus profité du programme *Protegim Escoles* est bien le vélo. Il y a donc un vrai sujet autour des mobilités douces : comment faciliter l'accès aux cyclistes tout en libérant l'espace des entrées d'école pour les piétons ? Cela interroge bien évidemment la question du stationnement vélo, des espaces d'attente, de récréation, et surtout, la création de lieux agréables qui donnent envie de rester, quel que soit le mode d'arrivée / de départ.



© JdL

À BIDART, BIEN PLUS QU'UNE PLACE

Entretien de Julien de Labaca avec **Gérard GOYA**, 3^e adjoint au maire, délégué aux travaux et aux infrastructures

Bidart est une commune littorale, située au Pays basque, comptant environ 6 500 habitants. Particulièrement attractive, la commune disposait comme beaucoup de villes similaires, d'un centre-bourg traversé par de nombreux véhicules chaque jour (et saturé en été) avec une place centrale (place de la Mairie) où il était permis de traverser et de stationner. Mais l'arrivée d'une nouvelle municipalité, il y a quelques années, a permis d'opérer un changement radical, avec une volonté claire : mieux relier les quartiers grâce aux mobilités douces et apaiser le cœur du village.



© BETIMS

En 2008, l'un des axes forts de la campagne du nouveau maire avait consisté à promouvoir de meilleures liaisons entre les quartiers excentrés et le cœur de la ville, la place Atchoarena. Les élu-es qui constituaient la liste avaient déjà imaginé, avant même les élections, plusieurs axes à travailler. L'outil principal qui devait accompagner la démarche, à savoir le PLU, a quant à lui été voté en 2011.

À qui cette ambition était destinée ?

Certes aux touristes, il ne faut pas le nier, la commune est très attractive et offre l'accès à plusieurs plages. Mais en réalité, la philosophie des élu-es est plutôt la suivante : « si cela est bien pour les Bidartars, cela est bien pour les touristes. »

Le processus pour mener cette démarche fut progressif. En 2011, des réunions publiques menées à l'échelle du quartier ont permis de réaménager la rue de la Grande Plage et de passer du double sens au sens unique. Cela a permis de limiter grandement le débit automobile, mais il ne s'agissait que d'une première étape.

Un travail avec le Conseil Départemental a également été mené pour limiter la vitesse et généraliser le 30 km/h sur les rues traitées.

La place, seulement un symbole ?

Ce qui a fondamentalement changé la configuration du centre-ville, ainsi que sa perception, c'est l'opération menée au droit de la place de la Mairie. En 2008, cette dernière était routière, traversante et surtout traversée. Imposer la piétonisation faisait partie des idées du (futur) Maire mais pas forcément de la population.

Une expérimentation a été lancée durant les deux mois d'été 2009. Elle consistait à interdire la circulation et le stationnement sur la place. Et parce qu'un cas concret parle souvent bien plus que les longs discours, les habitant-es ont largement constaté l'amélioration engendrée par cette expérimentation. Il était désormais possible de laisser "gambader" les enfants ni plus ni moins. Si bien qu'en 2012 la fermeture de la place aux voitures a été pérennisée et, entre 2014 et 2018, d'importants travaux ont été menés pour piétoniser cette dernière et réaliser un plateau piétonnier (cf photos).

Au-delà d'un geste urbanistique fort, la municipalité a surtout réalisé un acte politique en aménageant cette place. Comme dans la plupart des villes française, la place du village au Pays basque tient un rôle d'autant plus central dans la vie locale qu'elle regroupe presque toujours l'église, la mairie et le fronton (mur pour la pelote basque). D'autres attracteurs se situent en satellite autour de cette place : poste, médiathèque, office du tourisme, lieux de cultures... Rajoutons à cela la tenue des marchés, qui se fait dorénavant là. La fonction urbaine de la place est donc entérinée et son rôle pour les habitant-es exacerbée.

Entre défiance et acceptation

Lors des premières phases de changement du plan de circulation – qui conduisait à rallonger un trajet automobile de 800 m – de très nombreuses plaintes ont été émises à l'encontre de l'équipe municipale.

Le cadre de vie s'est largement amélioré et les déplacements se sont apaisés (la traversée du centre n'est plus possible). Pour autant, certain-es habitant-es pensent que trop d'investissements ont été consentis sur cette place, tandis que les quartiers périphériques sont moins dotés. Du côté des élu-es, à l'inverse, on indique avoir été parfois limité dans l'ambition urbanistique par un manque de moyens à l'échelle communale.

En tout état de cause, ce projet a été rendu possible par une forte volonté de l'équipe municipale, qui portait déjà cette transition dans son programme de campagne. Aujourd'hui, alors qu'un second mandat vient de débuter, avec la même équipe municipale, la volonté est clairement affichée de « sortir la voiture » du littoral. Pour ce faire, une grande partie du stationnement est en cours de suppression au droit des différentes plages ; un schéma cyclable a été lancé à l'échelle communale et intercommunale, et la concertation pour le devenir du l'estuaire bat son plein.

Finalement, le plan de circulation et la nouvelle place n'était que le début d'une vaste politique de pacification des espaces publics et des mobilités à l'échelle communale.



© JdL

À LEMBEYE, CONVAINCRE ET SAVOIR S'ENTOURER

Entretien de Pauline Dupuis (Monono) avec **Jean-Michel DESSÉRE**, Maire de la commune de Lembeye.

La petite ville de Lembeye (moins de 1000 habitants en Pyrénées-Atlantiques) a connu un fort développement dans les années 1970, qui a assis l'omniprésence de l'automobile dans les modes de vie et les paysages. Comme partout, la voiture s'est imposée par la force des choses et la ville s'est adaptée au confort de sa circulation et de son stationnement. Pour faire bouger les lignes, l'impulsion doit venir d'une vision politique claire, construite et affirmée. A Lembeye, c'est sous l'impulsion d'un nouveau Maire (élu en 2008), qu'un travail de fond a été mené pour faire évoluer les mentalités et les habitudes.

Les enjeux de la marche et de la prise en compte des piétons ont été intégrés dans une réflexion plus globale sur les espaces publics du village. La municipalité a été accompagnée par le CAUE 64 qui, force de conseils, a aidé à établir un plan de déplacements, premier jalon vers un plan guide. L'objectif était notamment de donner envie d'occuper l'espace autrement et de favoriser d'autres usages. Ce travail a englobé un renouvellement de la place du vivant dans l'espace public, avec un plan de gestion différencié financé par l'Agence de l'Eau.

La sensibilisation de la population s'est d'abord faite autour du sujet de la sécurité, et plus particulièrement autour des établissements scolaires. L'argument de la protection

des écolier-es et collégien-nes a permis de poser la question du confort des piétons sur la table de façon assez consensuelle. Il a ensuite intégré celle des personnes âgées, notamment à la suite de la construction d'un EHPAD (doublée d'une obligation de liaison entre l'établissement et le centre-ville).

Ces deux éléments déclencheurs, touchant à la prise en considération des plus vulnérables, a permis de mettre la marche, l'accueil des piétons et l'espace public comme ressource sur le devant de la scène.

Dans un premier temps, l'objectif a consisté à apaiser l'espace public, au gré des opportunités.

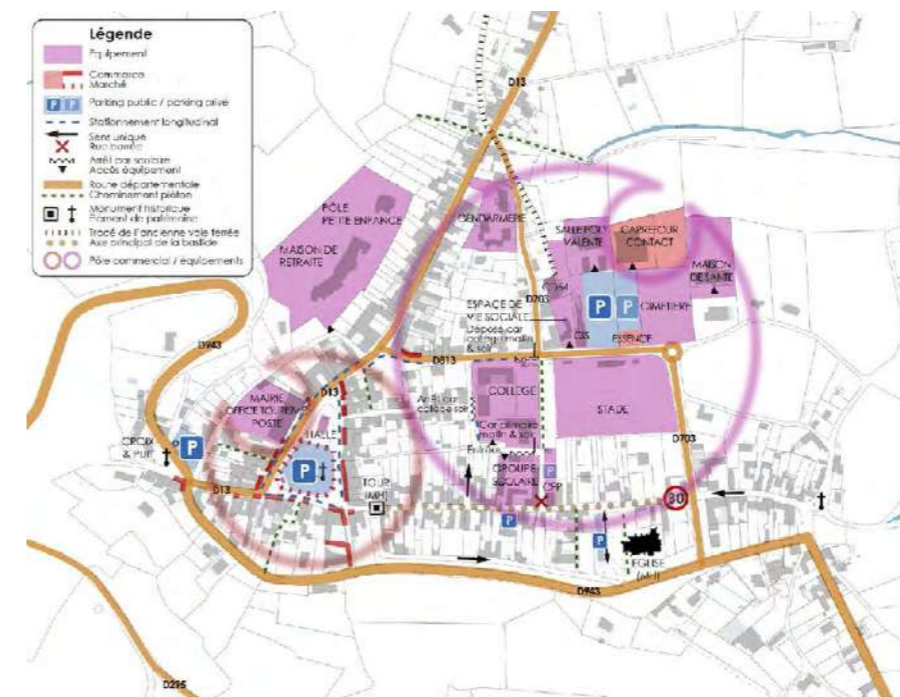
Exemple : La rue du Bourget.

Un premier réaménagement en 2008 avait conservé la rue en double-sens, avec des trottoirs très étroits et une forte emprise du stationnement. De nombreux conflits d'usages ont ainsi émergé entre les riverains et les automobilistes (impossible de circuler sur le trottoir, ni même d'ouvrir les volets à cause du stationnement !).

Avec l'accompagnement du CAUE 64, une réponse « tactique » a été appliquée : la rue est passée en sens unique, limitée à 30 km/h avec des ralentisseur, interdite au stationnement, avec des bandes piétonnes (marquage au sol uniquement) plus larges des deux côtés. Cet « aménagement » s'est avéré profitable aux collégien-nes, à la sécurité, à la quiétude de la rue. Des enfants commencent même à y jouer, chose jusque-là inconcevable.

Les grands chantiers en cours de réflexion :

- À l'échelle du bourg, la première étape est de créer un contournement (sur voies existantes) pour les poids lourds, qui traversent aujourd'hui le bourg.
- La seconde étape consiste à réadapter les petites rues dans le centre bourg : réaménager, mieux définir le stationnement et réduire les vitesses pour donner une place plus importante aux piétons.
- Enfin, il convient d'améliorer en priorité le fonctionnement autour des deux sites scolaires et en entrée de village pour recréer de l'urbanité et de l'hospitalité dans le bourg.



Structures et centralités de la Ville de Lembeye © CAUE 64

À BILBAO, LES BIENFAITS DE LA MOBILITÉ VERTICALE

Entretien de Julien de Labaca
avec **Alfonso GIL**, vice-président
en charge de la Mobilité à Bilbao

Longtemps connue du grand public pour son Guggenheim et des urbanistes pour son incroyable transformation urbaine, Bilbao faisait moins parler d'elle ces dernières années. Mais cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne s'y passe plus rien en termes de mobilité.

Petit à petit, sans bruit, les piétons y grignotent des parts modales à la voiture. Se targuant déjà d'une part modale de 60% pour la marche dans le centre, la ville continue dans sa dynamique, que ce soit en passant la quasi-totalité de son périmètre à 30 km/h ou encore en continuant le développement d'infrastructures de mobilité verticale.

Des politiques qui visent non seulement la qualité environnementale mais aussi la cohésion sociale et les rencontres intergénérationnelles.

Mobilité verticale ?

C'est un terme rarement utilisé en France, mais logique au Pays basque espagnol au vue du dénivelé de beaucoup de villes, et particulièrement de Bilbao. C'est pour cette raison que lorsque ces dernières rédigent leurs documents de planification, elles y consacrent une partie de leur réflexion.

Un besoin réel

À Bilbao, il y a plus de quarante ascenseurs et une vingtaine de rampes et escaliers mécaniques, et ces équipements ne sont pas là par hasard. Prenons l'exemple du quartier de Begoña. Pour rejoindre ce que certain-es habitant-es appellent encore le « *pueblo de altura* » (village en hauteur), il faut être armé de courage. Hissé à plus de 150 m au-dessus du niveau de la mer, le quartier de Begoña se mérite. C'est pourquoi ici, une grande partie de la population est adepte des escalators, ascenseurs et rampes.

Parmi les cibles de ces équipements, on pense évidemment aux seniors : avec 24% de la population qui a plus de 65 ans, pas étonnant que Bilbao fasse partie du réseau des « *Ciudades y Comunidades Amigables con las Personas Mayores* » (villes et communes amies des personnes âgées). Mais les seniors ne sont pas les seuls à utiliser ces équipements au quotidien. Le besoin est en réalité universel, dans des quartiers que souvent les transports publics ne peuvent pas desservir. Ils sont donc une vraie réponse en termes d'accessibilité, mais aussi d'égalité.

Un déploiement encadré

La ville de Bilbao a rédigé un PAOMMA, pour « *Plan de Áreas de Oportunidad para la mejora mecánica de la Accesibilidad* » (Plan des espaces opportuns pour l'amélioration mécanique de l'accessibilité). À San Sebastian, on l'appelle « *Plan (Director) de Movilidad Vertical* » (PDMV – Plan directeur de la mobilité verticale).



© JdL

Ce document est pleinement aligné avec les principales démarches de planification :

- *el Plan Director de Transporte Sostenible* (Plan Directeur des transports durables) de Euskadi 2017- 2030 : dont l'objectif est notamment de promouvoir une accessibilité universelle,
- *el Plan de Movilidad Urbana Sostenible* (Plan de mobilité urbaine durable) de 2015-2030 dont le second paragraphe fixe l'objectif on ne peut plus claire de « continuer à améliorer la mobilité verticale ».

Il faut dire que ces équipements sont pleinement intégrés dans l'espace urbain. Accessibles 24h/24, gratuits, ils peuvent être utilisés tant par les habitant-es que par les visiteurs. Par ailleurs, ils sont bien souvent connectés aux offres de transports publics, qui desservent les espaces plus accessibles. Une bonne intégration qui a permis aux « engins de mobilité verticale » de déplacer plus de 25 millions de personnes en 2019... plus que certains réseaux de transports publics de villes moyennes.

Une méthode particulière

La municipalité continue à inaugurer de nombreux projets (le dernier date de janvier 2021) et planifie plusieurs nouvelles constructions. Un défi de taille pour que ces équipements soient, comme ceux existants, parfaitement intégrés au tissu urbain, mais aussi et surtout efficaces.

Alors, les bureaux d'études appliquent une méthode qui consiste à mélanger, pondérer et surtout analyser et discuter un certain nombre de critères : le degré de pente (dénivelé), la densité d'habitant-es, la part des seniors mais aussi des enfants, la présence de générateurs de flux, le besoin en transports publics et l'offre alternative, la difficulté de stationnement ou encore l'accessibilité en vélo. Des études et de nombreuses enquêtes de terrain ont permis d'identifier les meilleurs itinéraires à proposer et les meilleures connexions avec l'offre de transports publics à créer pour la liaison entre parties haute et basse de la ville.

Mais sortons de cette approche technique... Comme l'évoque Alfonso Gil, ces équipements ne sont pas seulement des infrastructures, ils sont pour tou-ttes les Bilbaíno-as une possibilité de sortir de chez eux « même lorsqu'ils ont trois cents marches à franchir pour aller acheter leur baguette de pain ! » Ils sont alors le ciment de la rencontre mais aussi du pacte intergénérationnel.



© JdL

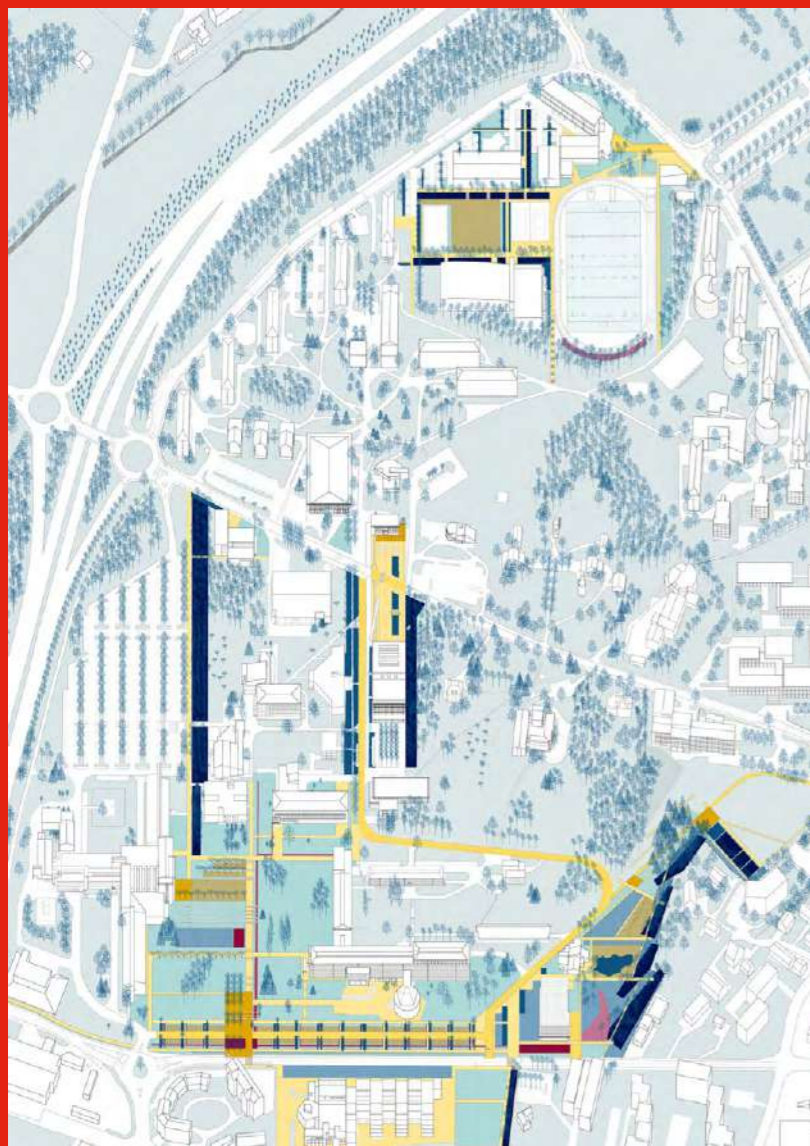


© JdL

POINT DE VUE DE PAYSAGISTES L'ESPACE PUBLIC COMME ARCHITECTURE DU VIDE

Entretien de Stéphane Malek (Monono) avec **Benoit BARNOUD**, Paysagiste DPLG et Architecte HMNOP, co-fondateur de l'agence de paysage Altitude 35.

Intéressons-nous au point de vue du maître d'œuvre, celui qui dessine, conçoit et met en forme les intentions programmatiques. Les points abordés permettent de comprendre certaines difficultés et points de vigilance quand il s'agit de passer de la vision au dessin. Derrière les discours et les concepts, quelle est la réalité de la conception ?



Conception du campus de la Bouloie à Besançon
© Altitude 35

Une difficile mise en œuvre des grands principes

En phase de conception, dans la plupart des projets de paysage, la question des piétons est rarement formalisée en tant que telle dans les cahiers des charges : « Les modes actifs, c'est un pot-pourri assez flou, et la marche passe vite au second plan par rapport aux données quantifiables du vélo et des pistes cyclables. On en parle en creux, mais c'est rarement un sujet identifié comme tel. »

Le concept du partage de l'espace est intégré par les maîtrises d'ouvrage (élue·s et technicien·nes) et on y fait souvent appel mais, dans les faits, la formalisation spatiale de ce partage n'est que très rarement appliquée. Elle est en effet très compliquée à mettre en œuvre et oblige à sortir des habitudes, zones de confort et autres sentiers battus : « Il y a comme un hiatus entre la réalité de la production des espaces publics et les discours, sur cette question du partage de l'espace. »

Et pourtant la cohabitation des usages est une nécessité dont on mesure mal la pertinence. D'une part, les mobilités évoluent très vite : « Les aménagements lourds et coûteux qui dissocient les flux deviennent rapidement obsolètes. » D'autre part, on hérite d'un tissu urbain, dont on ne peut étendre les éléments à l'infini : rajouter de larges couloirs pour chaque mode de déplacement est tout à fait impossible.

On peut évoquer plusieurs raisons expliquant ces freins :

- La difficulté (en tant qu'élu·es, agent·es ou praticien·nes) à changer en profondeur la vision et la conception de l'espace et les manières de se déplacer.

- Le montage des cahiers des charges se fait généralement par des personnes ayant des formations d'urbanisme, de programmation urbaine ou de génie civil, qui envisagent les déplacements comme des flux. Ils ont alors tendance à monter des programmes très contraignants, qui étanchéifient ce qui relève de la voirie de ce qui relève de l'espace public.

Assumer et dessiner le vide, pour assurer la polyvalence des espaces publics

Il existe aujourd'hui une certaine tendance à surprogrammer les espaces publics, à multiplier les aménagements ad hoc, destinés à un type d'usage ou une catégorie d'utilisateur : « On crée des sous-espaces et finalement on sépare les différents publics. On retrouve des espaces morcelés - selon les tranches d'âge, le genre, les types de publics etc. - où finalement la cohabitation des usages se révèle impossible. »

Surprogrammer, c'est un moyen de s'assurer qu'aucune appropriation non souhaitée se fasse au détriment des autres. La crainte du mésusage et la crainte du vide sont deux moteurs importants à cette dynamique de l'aménagement de l'espace public.

En plus de la segmentation des espaces et de la séparation des publics, la sur-programmation pose le problème de l'obsolescence des espaces publics : « Ces programmes répondent à des difficultés en fonctions de besoins identifiés à un instant T. Mais on n'a pas le souci de l'adaptation, de la réversibilité et de la transformation des lieux alors que les usages évoluent en permanence. »

La polyvalence d'un espace en fait toute sa richesse. Un lieu qui résiste au temps et aux évolutions est un lieu qui laisse la liberté de se l'approprier de multiples manières. C'est pourquoi il ne faut pas craindre le « vide », que l'on investit plus facilement et durablement et qui constitue une forme de garantie contre l'obsolescence des aménagements.

Favoriser la lisibilité de l'espace

Le fait de concevoir un espace de qualité pour les piétons n'intègre pas la seule question des usages qui peuvent s'y développer. Il faut aussi être en mesure d'assurer les fondamentaux du projet de paysage : la lisibilité, la perspective, l'accessibilité. « C'est difficile de pratiquer un espace qui n'est pas immédiatement intelligible. Quand on ne sait pas où on va, on n'y va pas. Qu'est-ce qui se voit ? Quelles sont les perspectives ? Le confort du piéton doit passer par ces questions. »

À cet égard, si les applications numériques, les plans et autres dispositifs signalétiques sont des béquilles, elles ne suffisent pas à rendre un endroit engageant. Cette problématique essentielle du projet de paysage peut entrer en contradiction avec une autre problématique, tout aussi essentielle, celle de la végétalisation : « L'ambition de la végétalisation en pleine terre de la ville peut parfois contribuer au morcellement de l'espace et couper les points de vue. »

Les raisons qui mènent à végétaliser ne sont pas à remettre en cause. Simplement, il faut reconnaître ses effets sur la lisibilité de l'espace, l'accompagnement de la vue et l'engagement à se déplacer.

Le paysage, dessiné et vécu, doit être au cœur du projet d'espace public : la prise en compte de la dimension

paysagère permet d'assurer la conciliation entre différents enjeux fondamentaux pour améliorer la marchabilité du lieu (lisibilité, polyvalence, confort, fraîcheur, etc.).

Concerter, ce n'est pas superposer les désirs et les temps courts

Depuis quelques années, la concertation et les principes de l'urbanisme tactique s'imposent comme des méthodes évidemment vertueuses, et sont brandies dans la plupart des projets d'espaces publics. « La parole des habitant.es est précieuse et la récolter facilite sans aucun doute la réussite d'un projet. Mais ces informations collectées ne doivent pas être prises au pied de la lettre, au risque de concevoir un programme trop dense et incohérent, contenant tous les désirs exprimés. »

Les expérimentations, les démarches d'urbanisme tactique, temporaire ou transitoire, se multiplient. De fait, ces modes de faire offrent des perspectives très intéressantes : « cela offre des perspectives intéressantes sur le fait que l'espace n'est pas figé. Et on permet aussi d'acclimater les mentalités à certains changements et, finalement, c'est souvent la clé de la réussite de projets. »

Mais prenons garde à ne pas limiter le projet au temps court qui peut desservir parfois l'objectif final d'une transformation à plus long terme. Sans compter les moyens considérables (humains et parfois matériels) que l'on mobilise pour des dispositifs dits « légers » : « On a parfois des aménagements transitoires qui nécessitent un surinvestissement considérable, alors que l'intérêt du dispositif est justement de pouvoir engager des changements à moindres coûts. »

POINT DE VUE DE PAYSAGISTES LES QUALITÉS SENSIBLES DE L'ESPACE PUBLIC

Entretien d'Alicia Lugan (Equal Saree) et de Stéphane Malek (Monono) avec **Florine LACROIX**, Paysagiste DPLG, fondatrice et gérante de l'Atelier L Paysage.

L'Atelier L est une agence de paysage ardéchoise qui travaille sur des projets de petites villes et cœur de bourg en milieu rural. Florine Lacroix, fondatrice et directrice de l'agence, conçoit l'espace public à travers ses qualités d'usage, ses qualités esthétiques et ses qualités sensibles. Elle fonde notamment son travail sur la prise en compte du contexte, la frugalité des matériaux, l'intégration des caractéristiques propres des lieux et la participation des habitant.es. Elle essaie de révéler, de souligner et de mettre en valeur ce qui fonde l'identité d'un lieu, qu'il s'agisse d'une pierre, d'une matière ou d'une couleur. C'est le renvoi du projet à l'histoire, la géographie ou l'imaginaire d'un lieu qui participe à sa bonne appréciation par les élu.es et à son appropriation par les usager.es.

La place des piétons est régulièrement évoquée dans sa pratique, toujours par le prisme de la voiture et de la sécurité routière. À travers les réaménagements d'espaces publics et la place rendue aux piétons, c'est bien l'enjeu de revitalisation des centre-bourgs qui est posée (attractivité, intensification des usages etc.) par les pouvoirs publics. À cet égard, la paysagiste aime jouer de l'articulation des échelles, de la relation entre une rue, une place, le bourg et le grand paysage. Elle souligne les « effets multiplicateurs » d'un projet d'espace public : le réaménagement d'une petite rue peut entraîner une évolution des pratiques à une échelle bien plus large.



Place de la Grenette à Aubenas, Ardèche © L Paysage

LE MARCHEUR « AUGMENTÉ » ? PETITE PLONGÉE DANS LE MONDE DES SERVICES À LA MOBILITÉ

Reportage de Julien de Labaca

Les urbanistes possèdent désormais une riche expérience pour traiter la question des piétons dans sa dimension sédentaire. Les nombreuses réflexions menées sur l'espace public et son traitement permettent d'améliorer grandement sa condition. Mais qu'en est-il lorsqu'il est en mouvement ? Comment croiser les compétences des urbanistes et des autorités de transports ou encore opérateurs et mobilité ? C'est un sujet de réflexion tout aussi passionnant que complexe. En effet, les piétons sont souvent amenés à emprunter un autre mode de transport (bus, train, vélo etc.). Entre leurs multiples situations et besoins d'une part, et la difficulté d'organisation des réseaux de transport de l'autre, les outils numériques tentent une percée. Une percée utile, mais beaucoup plus complexe que pour d'autres sujets liés à la mobilité... parce qu'il existe autant de piétons que d'êtres humains ! Tentons d'y voir plus clair.

Accompagner les piétons... et leur confort

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. Peu importe qui souhaite apporter une réponse, cet acteur devra avant tout posséder des données qualifiées sur la marchabilité, et par extension sur l'accessibilité.

De l'accessibilité à la marchabilité, et vice versa

À ce jeu, la grande différence entre les données liées aux piétons et les données pour les transports publics par exemple, c'est 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, il s'agit de traiter la largeur de trottoirs, pourcentage de pente, présence d'obstacles, d'escaliers,

d'ascenseurs, de ponts, de traversées, etc. Un enfer pour les géomaticien-nés ! Et c'est une des raisons qui explique qu'aujourd'hui, les piétons sont assez mal « traités » 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. Mais des initiatives sont néanmoins notables, et bien que spécifiques (elles ne répondent pas à toutes les questions du piéton), elles font largement 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 met à profit dans un calculateur d'itinéraires (*Handymap*) ainsi que dans une API qui peut être intégrée dans des applications tierces. Rennes, Lorient, Montpellier, ou encore Nice ont déjà testé le produit *Handimap*. Cette approche des piétons par l'accessibilité est très intéressante, car elle apporte une réponse aux publics PMR qui de toute manière est universelle et peut servir à l'ensemble des piétons.



© Handimap

**Le confort du marcheur :
une donnée subjective**

Avec une approche très différente, les londoniens de *Go Jauntly* ont inventé l'application qui aide à trouver le cheminement piéton "agréable". L'application est d'abord communautaire, puisqu'elle permet de trouver des promenades locales créées par des personnes qui « les aiment et les connaissent ». Elle a également une vocation plus commerciale : son objectif est de proposer une application facile, agréable et accessible pour tou.tes. *Go Jauntly* utilise des données issues d'*OpenStreetMap* et crée du contenu en interne. Dans cette dynamique plus commerciale, la compagnie répond aux sollicitations d'acteurs privés, mais aussi majoritairement aux municipalités, qui mettent à disposition leurs données. Cette démarche est intéressante, car elle montre qu'au-delà de l'accessibilité, les critères concernant le confort et l'aspect agréable sont aussi un vrai sujet pour les piétons. D'ailleurs, *Go Jauntly* a récemment lancé un score de « tranquillité » dans son application. Ce dernier est 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. Ces données ont été spécifiquement créées pour Bristol par *Tranquil City*. Par conséquent, 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.

Pour accompagner les piétons dans toutes les situations, on pourrait également citer le travail mené par *Transilien* en Ile-de-France – aux côtés de *Jungle Bus* et *Carto Cités* – qui, en cartographiant précisément l'intérieur des gares, permet de mieux guider les piétons en intermodalité.

Que l'on traite les sujets de l'accessibilité, de la sécurité, ou de l'agréabilité, il faut d'abord récolter et indexer des données concrètes avant d'offrir une solution digitale. Et cette indexation pourrait être le travail de la puissance publique.



**Indexer la multitude,
pour mieux l'organiser ?**

Indexer, dit comme ça, cela peut paraître plutôt simple. Il suffit d'envoyer dans la rue un piéton équipé d'une caméra 360 ou de faire rouler une voiture équipée d'un lidar et le tour est joué. Pourtant, comme évoqué précédemment, la tâche est en réalité beaucoup plus complexe, tant le nombre de critères à prendre en compte est immense. Parce que finalement, lorsque l'on indexe le monde physique, et donc l'espace public, on sort un peu du simple sujet des piétons, pour entrer dans celui de la micromobilité, du fret,

de la multimodalité et par effet ricochet pour les piétons, de la cohabitation. Dans le domaine du numérique, cette tentative d'indexation, puis d'organisation de l'espace public porte un nom : le *curb(side) management*.

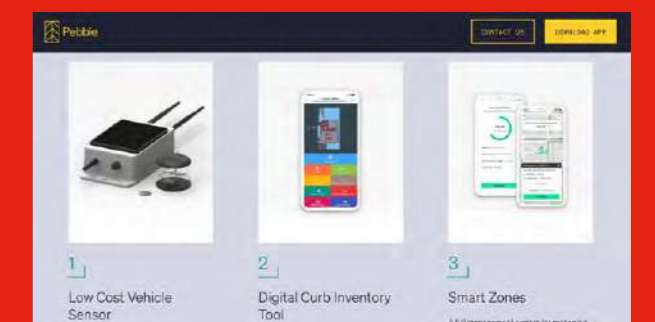
Indexer c'est comprendre

Venue d'Amérique du Nord, le *curb management* poursuit plusieurs objectifs, en fonction de l'endroit où l'on se trouve et de la philosophie poursuivie. Au Canada, par exemple, en fonction de si l'on se trouve à Toronto ou à Montréal, la logique est différente. Chez nos cousins francophones (Montréal) le *Curb Management* fait partie des outils développés pour indexer l'espace public, mais avec une logique presque entièrement orientée vers le stationnement. D'un côté la Ville (et ses arrondissements) ne connaît que très peu la réalité de ce qu'elle a à gérer au quotidien. De l'autre, les milliers de panneaux déployés sur la voirie pour asseoir la politique de *pricing* et de zonage du stationnement sont un véritable casse-tête, même pour les Montréalais-ses depuis toujours.

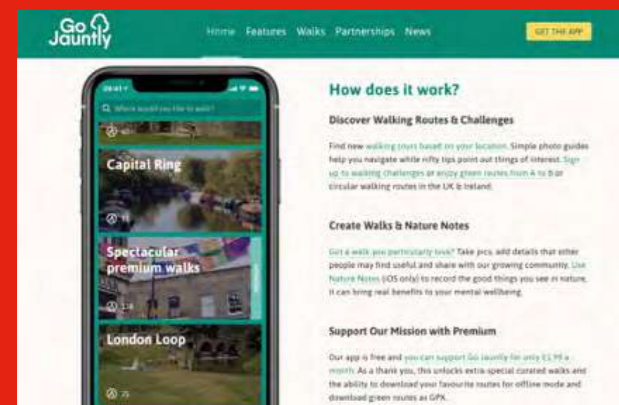
Il y a donc pour l'Agence de la Mobilité Durable (en charge du sujet) un enjeu d'indexation, puis de pédagogie pour les citoyens. Cette dernière travaille le sujet avec la Fabrique des Mobilités Québec, et expérimente un standard de données baptisé *CurbLR*.

Indexer c'est réguler

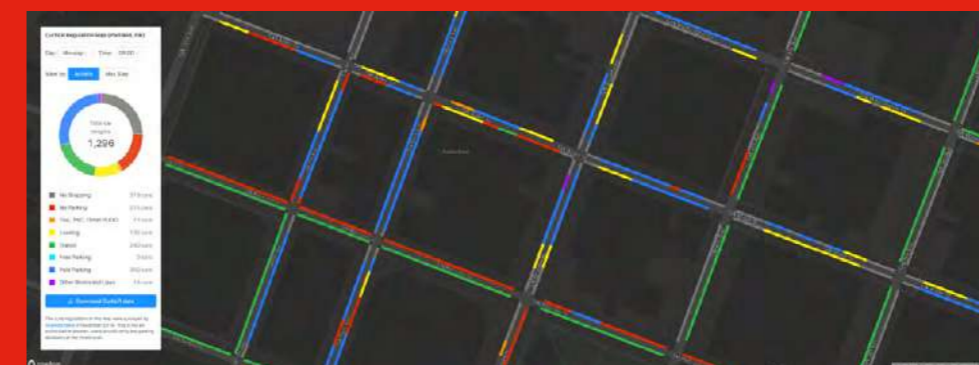
A Toronto, la dynamique est un peu différente. Les voisins canadiens (mais anglophones) ont une vision beaucoup plus libérale du sujet du *Curb*. En association avec un acteur privé, IBI Group, ils expérimentent des outils digitaux permettant de gérer la répartition et l'utilisation de l'espace public dans sa totalité. C'est un projet à l'échelle de toute la ville, dans toutes ses composantes, qui est poussé par la municipalité avec un objectif concret : mettre en œuvre les directives de sa stratégie *CurbSide Management* rédigée il y a déjà 5 ans, en 2017 (la ville était alors pionnière). Rappelons, pour les connaisseurs, qu'à l'origine du projet,



© Curb



© Go Jauntly



© Curb

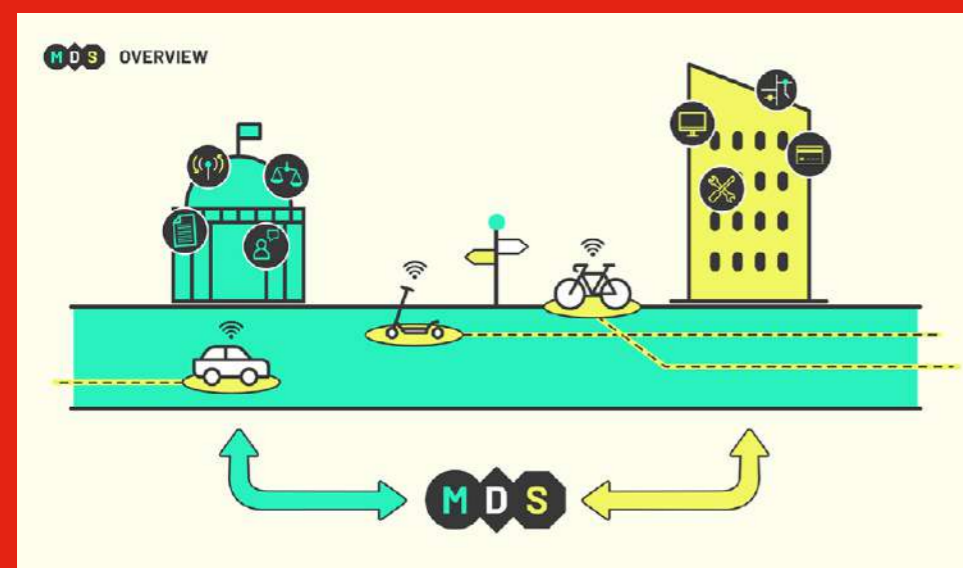
Toronto avait travaillé avec *Sidewalk Labs* (et son produit *Coord*, désormais *Pebble*), une filiale d'Alphabet/Google, mais que la stratégie *Smart City* ultra numérique s'était conclue par un fiasco retentissant !

Los Angeles, ou plutôt la LADOT (*Department of Transport*) est donc désormais de toutes les discussions, particulièrement celles concernant les standards de données (on parle ici de *MDS* et *CDS*). Une manière de ne jamais lâcher le fil !

Indexer c'est monétiser

Toronto fait donc office de pionnière au Canada (et a essuyé les plâtres), mais elle est encore loin derrière Los Angeles, qui depuis déjà plusieurs années se positionne comme la ville leader au niveau in fine mondial sur le *curb* et la régulation par les données. Même si ici, la stratégie est différente. L'objectif - et il est assumé - est de réguler l'espace public, notamment et particulièrement via la monétisation de ce dernier. L'indexation est donc une étape essentielle, mais il s'agit bien de créer une sorte de *super-PCC* en temps réel, qui serait capable de suivre, analyser, réguler, et allouer l'espace, le tout de manière dynamique. Rappelons, pour mieux situer le contexte, que c'est ici la montée en puissance des trottinettes en *free floating* (e-scooter) et des véhicules avec chauffeur (TNC) qui a créé cette grande envie de régulation !

D'un côté, il y a des démarches publiques ou privées, visant à accompagner les piétons dans leurs déplacements (via des applications), soit en lui facilitant la vie, soit en lui proposant des trajets plus sécuritaires, ou tout simplement agréables. Et il a fort à parier que dans le futur, les applications de type *MaaS* feront un peu plus attention aux piétons, vu leur importance dans l'intermodalité. De l'autre, il y a toute la dynamique en cours visant à indexer, réguler et monétiser l'espace public. Les piétons sont ici des pions dans un grand jeu d'échecs, qui inclut toutes les nouvelles mobilités, mais aussi les nouvelles manières de consommer. Le point commun entre ces deux dynamiques ? La nécessité de posséder et d'actualiser des données d'un haut niveau de fiabilité et de validité d'une part. Le besoin d'une stratégie claire pour savoir véritablement quoi en fait d'autre part ! On en revient toujours au bon sens.



© MDS



ATELIER COLLECTIF : REDONNER UNE PLACE CENTRALE AUX PIÉTONS DANS LES ESPACES PUBLICS

Synthèse de l'atelier pluridisciplinaire du 03 Mars 2022
par Alicia Lugan (Equal Saree)



© Equal Saree

Redonner une place centrale aux piétons dans l'espace public, c'est avant tout repenser une expérience urbaine. Pour nous aider à révéler les facteurs de cette nouvelle expérience, nous avons invité 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 : aucun·e n'est expert·e de la marche mais, chacun·e, à travers sa démarche de fabrication spatiale, se confronte à la place des piétons dans l'espace public.

Ces expert·es ont ainsi été mobilisé·es à l'occasion d'un *workshop* qui avait pour objectif, d'une part d'alimenter en idées nouvelles l'étude et ses préconisations générales pour faire des piétons les pivots de la fabrique des espaces publics, et d'autre part de réfléchir à des préconisations dans différents contextes territoriaux. Cette synthèse a pour objectifs de restituer les résultats du travail et des échanges menés à cette occasion avec les expert·es invité·es.

En amont du *workshop*, chacun·e des participant·es avait été invité·e à réaliser un travail de réflexion préparatoire.

Le jour du *workshop*, la journée se divisait en deux grands temps. Un premier temps proposait une réflexion autour des trois grands axes de l'étude et de leurs sous-thématiques : les expert·es étaient appelé·es à amender la trame par d'éventuelles propositions complémentaires de sous-thématiques et à compléter ces dernières avec des propositions de préconisations en s'appuyant notamment sur leur travail de préparation.

Un second temps était consacré à une réflexion appliquée à des contextes territoriaux différents. Sous la forme d'un *worldcafé*, les participant·es étaient ainsi invité·es à proposer des préconisations pour favoriser la place des piétons dans des contextes territoriaux donnés : rural, périurbain, urbain. Pour les guider et les faire réagir, les réflexions des participant·es devaient s'appliquer à un cas fictif plus ou moins caricatural et à un ensemble de contraintes et d'opportunités.

Participant·e·s

Expert·e·s invité·e·s

- > Sarah Castagné (Concepto)
- > Nathan Belval (Urbaniste musicien)
- > Pierre Guillemin (ENT.ID)
- > Maud Depuis-Caillet (Polymorphe Design)
- > Aura Hernandez (Nunaat)
- > Philippe Beros (TRANS-FAIRE)
- > Julie Berchoux (FFR)
- > Véronique Peny (KMK)

Membres du comité de pilotage invité·e·s

- > Anne Faure (Rue de l'Avenir)
- > Cédric Boussuge (CEREMA)
- > Jérôme Monnet (LVMT)

Membres du groupement

- > Alicia Lugan (Equal Saree)
- > Camille Barbier (Equal Saree)
- > Stéphane Malek (Monono)
- > Julien Labaca (Le Facilitateur de Mobilités)

Maîtrise d'ouvrage

- > Christelle Bortolini (ADEME)

1. Le piéton : quelle universalité ?

Les échanges interrogent la figure du piéton comme étalon.

Qu'est-ce qu'être piéton ? La marche est-elle vraiment un mode de déplacement universel ? Un usager en fauteuil roulant électrique est-il un marcheur roulant ou un automobiliste sans permis ? Si la culture du piéton s'inscrit dans tous les territoires, qu'en est-il si l'on n'est pas piéton : peut-on s'inscrire dans le territoire ? Repenser l'aménagement en faveur des piétons ne doit pas devenir un nouveau mode d'exclusion mais doit être un levier pour penser l'intégration d'une diversité de modes de déplacement et notamment des déplacements hybrides tels que les fauteuils.

Qu'est-ce que marcher ? La marche n'est pas qu'une pratique de déplacement utilitaire, elle est aussi un loisir et une pratique sportive. Les échanges soulignent donc l'importance de travailler sur une diversité d'itinéraires piétons : pour un trajet utile, pour se promener, pour faire du sport.

2. Comprendre pour se donner les moyens d'agir

Plusieurs contributions des participant-es ont insisté sur la nécessité de réaliser, en amont, des diagnostics pour comprendre les pratiques et les déterminants de l'expérience urbaine de la marche sur chaque territoire d'action. Pour favoriser la pratique de la marche, il est ainsi nécessaire de comprendre :

- les représentations des pratiques de mobilités et notamment de la marche,
- le lien entre les modes de vie

- et les pratiques de mobilités,
- les implications des changements de pratique dans le quotidien,
- les facteurs limitants et leviers de la pratique de la marche.

Pour ce faire, les participant-es soulignent la nécessité d'un travail d'enquête au plus proche du terrain, avec les usagers du territoire (questionnaire, travail de cartographie sensible, etc). Dans ce cadre, il est indispensable, pour comprendre la place qu'a, ou pourrait avoir, la marche dans un territoire, d'éprouver ce territoire en marchant. Les participant-es soulignent l'utilité de marches organisées pour les habitant-es et usagers du territoire mais également avec les élu-es ou encore les services techniques.

L'expérimentation est également mise en avant comme un bon moyen d'étudier les comportements tout en étant dans l'action / la transformation.

Les enquêtes doivent porter sur les pratiques et les usages mais elles doivent également porter sur les dimensions sensorielles de l'expérience de l'espace : les sons, le toucher, les odeurs. Il est ainsi proposé, par exemple, de faire de repérages sonores ou des parcours d'écoute.

Aussi, ces enquêtes doivent prendre en compte les différentes temporalités de la vie urbaine et notamment les temporalités jour/nuit qui influencent considérablement les perceptions et l'expérience de l'espace.

3. Améliorer l'expérience de la marche

Les échanges s'attardent sur les pistes à explorer pour améliorer l'expérience de la marche, élément central pour favoriser le développement de cette pratique.

Inverser le système de valeur urbain

Les participant-e-s se rejoignent sur la nécessité d'inverser le système de valeur urbain qui privilégie la vitesse et l'efficacité. C'est ce système de valeurs qui a, entre autres, conduit à privilégier l'usage de la voiture en ville et la production d'aménagements auto(mobile)-centrés au détriment des modes de déplacements actifs (dont la moindre efficacité en ville n'est d'ailleurs que théorique). Pour développer la marche, Philippe Beros propose de considérer le principe du temps d'exposition utilisé en écologie. La durée d'exposition des piétons étant plus importante qu'un autre mode de transport, il faut faire en sorte que le travail sur la qualité environnementale pour les piétons soit plus fort que pour les autres modes de transports. Et cette question du temps d'exposition se pose ainsi en termes de qualité mais également en termes de budget temps car le choix de la marche pour des déplacements quotidiens ou encore pendulaires peut demander des ressources sociales en termes de temps.

Les participant-e-s s'accordent ainsi sur la nécessité de replacer et de valoriser la marche au cœur des systèmes sociaux et urbains. Pour ce faire, il est nécessaire de considérer la marche comme un mode de déplacement à part entière. Cela implique d'intégrer la marche aux politiques publiques et à la production de normes liées aux mobilités. Il est par exemple évoqué le défraiement des piétons au même titre que le défraiement des transports en commun ou que l'entretien des vélos. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics implique de nouveaux paradigmes en matière d'aménagement : proportion de l'espace accordé au trottoir, aménagement des passages piétons surélevés, éclairage à l'échelle des piétons, etc. Mais cela nécessite

également la production de données et d'outils de déplacement adaptés aux piétons : jusqu'à peu, la cartographie des villes n'était ainsi pas adaptée. C'est désormais chose faite pour *Googlemaps*® mais les cartographies de villes doivent être adaptées : représentation des trottoirs, des passages piétons, des obstacles, liens avec les autres transports, aménités de la marche (toilettes, bancs, etc.).

Transformer les représentations négatives limitantes

La marche se confronte à un certain nombre d'idées reçues liées à la pratique - notamment que c'est un mode de déplacement lent - qui peuvent se combiner à des représentations négatives du territoire (sentiment d'insécurité, manque d'intérêt des trajets, etc) et qui constituent autant de facteurs limitants. Il est donc nécessaire de travailler sur les cartes mentales des usagers. Pour ce faire, il est possible de :

- travailler sur la création de (nouveaux) récits communs de territoires,
- révéler et valoriser le patrimoine,
- changer les représentations de la pratique de la marche par une signalétique incitative.

Faciliter le déplacement : se repérer

Faciliter l'orientation pour faciliter le déplacement fut aussi au cœur des échanges grâce à nos expert-es en signalétique et accessibilité. L'enjeu en matière d'orientation et de signalétique est de créer un langage commun et compréhensible par tou-tes. Il s'agit ainsi de se demander : « comment on parle de la ville et quels sont les points de repère ? » Pour faciliter l'orientation et le déplacement, il est nécessaire de s'appuyer sur des mots et ces appellations partagées par tou-tes. S'ils n'existent pas ou s'ils n'existent plus,

parce qu'on les a fait disparaître ou parce que ceux qui ont été mis en place ne sont pas les bons, il faut retravailler ce langage commun.

Faciliter le déplacement : faire du lien

Malgré leurs approches différentes, les participant-es se rejoignent tou-tes, en différents moments, sur la nécessité de faire du lien entre les espaces et éviter les entraves au déplacement.

P. Beros suggère de s'appuyer sur le biomimétisme en s'inspirant des réservoirs et des corridors de biodiversité. Ces derniers sont tous deux nécessaires pour l'expression de la vie animale et végétale : les réservoirs sont des espaces de forte intensité fonctionnelle dans lesquels la biodiversité exerce une part importante de son cycle biologique, quand les corridors sont des espaces pour se déplacer et ensemercer d'autres espaces. Dans ce mode de fonctionnement, l'isolat est extrêmement dangereux.

Il est ainsi évoqué la nécessité d'améliorer les maillages entre les itinéraires destinés à la promenade ou destinés à la randonnée périurbaine avec des itinéraires plutôt urbains pour de créer des passerelles entre ces deux catégories d'itinéraires – aux caractéristiques différentes – et ainsi créer de la continuité.

À l'inverse, les logiques de fermeture et notamment de résidentialisation ou de fermeture d'accès doivent être absolument évitées pour limiter, entre autres, la création de détours ou des sensations d'enfermement et de manque de porosité qui peuvent conduire à créer un sentiment d'insécurité.

Pratiquer la marche avec plaisir

Les échanges entre participant-es insistent sur l'importance du confort de déplacement car la marche est un mode de déplacement qui demande

de l'énergie propre pour se déplacer. Les participant-es suggèrent ainsi de travailler sur la sensorialité des espaces : l'ambiance sonore, la luminosité, le rapport à l'ombre, les textures de sols, etc.

En matière d'ambiance sonore, N. Belval suggère notamment de travailler sur la capacité d'accueil de la voix des espaces. En effet, la place de la voix dans l'espace public est importante pour les piétons : seuls ou en groupe, les piéton-nes parlent généralement dans l'espace public. Aménager des bancs dans un espace est louable mais alors quel intérêt s'il est impossible de s'y installer pour discuter ou pour téléphoner, ou que le bruit est trop intense pour que l'on s'y attarde, même en silence ? Le but est de réaliser une programmation sensible des espaces qui va correspondre à des fonctions et des usages et qui permette de guider les travaux avec les concepteurs.

Toutefois, travailler la sensorialité des espaces ne doit pas conduire ni à programmer artificiellement, ni à surprogrammer ou sur-solliciter les sens par les aménagements. Il ne s'agit ainsi pas, par exemple, de diffuser des sons dans l'espace public. M. Depuis-Caillet souligne que pour certaines personnes hypersensibles, le sensoriel peut être douloureux. Ainsi, programmer la sensorialité des espaces pour parfois l'intensifier, mais parfois l'apaiser.

4. Inspirations et opportunités pour le développement de la marche

La nuit comme opportunité pour la marche

La nuit peut être une opportunité pour mettre le corps en mouvement.

« On le voit avec le réchauffement climatique qu'il y a des saisons où l'on va éviter de marcher sur des grands trajets en plein soleil et on sait que la marche est bonne pour la santé. On essaye de développer toute une politique incitative pour permettre aux individus de marcher la nuit afin de bénéficier des bienfaits de la marche sur leur santé. Le but est d'activer les corps grâce à la lumière. » (S. Castagné)

La nature comme ressource

« En aménagement, particulièrement en France, la nature a souvent été vue comme un obstacle. L'arbre, qui est au milieu du terrain, n'est jamais au bon endroit car il est pile à l'endroit où l'on voulait faire passer la route, le bâtiment. Le fait d'inverser le regard sur la nature en ville en affirmant que ce n'est pas une contrainte mais que la nature nous apporte un tas de services qui sont utiles en termes de rafraîchissement, de traitement de la pollution atmosphérique et de la régulation des eaux pluviales, cela va permettre de donner une valeur à la nature et qui est une bonne alliée pour augmenter la marchabilité. C'est typiquement développé dans les trames vertes et bleues auxquelles on connecte, le plus souvent, les circulations actives. » (P. Beros)

Le patrimoine comme révélateur

Les participant-es s'accordent sur l'intérêt de la valorisation de l'histoire et du patrimoine des territoires pour développer la marche car cela permet de regarder et de profiter de son environnement différemment : « La marche étant le mode idéal pour mettre en relation son environnement, on a par exemple travaillé sur le patrimoine à Euralille. Pour tout le monde, Euralille, est le quartier est neuf. Un quartier neuf est perçu comme quelque chose de moche, de moderne et qui n'intéresse pas grand

monde. Il est donc intéressant de rappeler que le quartier n'est pas vieux mais qu'il y a des éléments remarquables et que le quartier à une histoire. » (P. Guillemain)

5. La marche dans les territoires

Cette partie correspond aux contributions des participant-es recueillies dans le deuxième atelier.

Territoire rural

Les participant-es sont placés dans le contexte d'une commune rurale de 1350 habitant-es composée de quatre noyaux d'habitations séparés par des espaces agricoles encore largement cultivés. La plus grande concentration urbaine compte 700 habitant-es. Sa population est globalement vieillissante à part le noyau résidentiel pavillonnaire qui continue à accueillir des familles.

La commune veut développer les mobilités actives mais la population reste très attachée à l'usage de la voiture. La commune jouit pourtant d'une trame d'espaces publics intéressants qui représente une belle opportunité pour développer un réseau d'espaces publics piétons. Mais pour ce projet, l'équipe municipale se sent un peu démunie, avec le sentiment de ne pas disposer d'assez de budget ou de ne pas trop savoir comment en débloquent.

Idées clé à retenir

- > Une intervention de cinq expert-es pour conseiller la commune.
- > Une stratégie fondée sur le rétablissement d'une fonction marché avec la mise en place d'un commerçant ambulant comme attracteur et facteur d'animation :
 - ou bien dans le bourg principal et alors associé à une piétonisation temporaire

du centre-bourg lié et la mise en place de parkings relais en entrée de bourgs,

- ou bien dans chacun des noyaux urbains pour inciter à la marche depuis son lieu d'habitation

> Une réflexion sur les temporalités de la marche et un projet expérimental de refonte de l'éclairage nocturne de la commune comme facteur d'animation. Il s'agit ici d'orienter les investissements sur l'éclairage des itinéraires piétons au détriment des itinéraires automobilistes (déjà équipés d'éclairage) à travers un dispositif d'éclairage à la demande (écologique et économique). Ce nouveau système d'éclairage fonctionnerait notamment avec un système de guérites positionnées en entrée de bourg, et équipées de lanternes mises à dispositions des habitant·es pour éclairer les cheminements piétons.

> Une réflexion sur l'identité du territoire à travers l'ambiance sonore des lieux. Le silence étant une des qualités sonores pour faire de la marche, il ne s'agit pas d'animer artificiellement les cheminements. Toutefois, les différents sons d'un lieu (oiseaux, cloches d'église, bruits de marché, etc) participent au relief donné au paysage et peuvent être déterminants dans le plaisir de pratiquer la marche.

Territoire périurbain

Les participant·es sont placé·es dans le contexte d'une commune située en troisième couronne d'une grande ville traversée par quelques importantes infrastructures routières et composée de zones de tissus pavillonnaires et de quelques secteurs d'habitat semi-collectif d'habitat très social, mais également de zones d'activités commerciales. Elle se caractérise donc par une trame urbaine discontinue où la voiture, qui occupe une place importante dans le quotidien des habitant·es, a largement contribué à

définir les espaces publics selon ne logique fonctionnelle (paysage routier, parkings, chaussées larges) et où les espaces publics libérés de l'usage de la voiture sont très peu aménagés (étendues de pelouses). La population, essentiellement familiale, est marquée par une grande diversité, notamment culturelle.

Le territoire dispose d'un réseau de transports en commun très peu performant. Une étude de mobilité restreinte préconise ainsi le développement de la marche et identifie des grands axes à piétonner. Mais la commune ne dispose d'aucune compétence en interne dans les services et les élu·es sont peu sensibles à la question de la marche. La ville jouit toutefois d'un tissu associatif important qu'il est possible de mobiliser.

Idées clé à retenir

Sur ce territoire, une importante réflexion est menée en matière de sensibilisation et d'accès aux compétences et aux outils pour développer la marche.

> Une réflexion sur les compétences et sur les outils à disposition de la commune. En l'absence de compétences techniques dans les communes, s'appuyer sur :

- les documents obligatoires tels que les PAVE (Plan d'Accessibilité Voirie Espaces publics),
- les associations locales, expertes d'usages.

> Une réflexion sur le financement de compétences auprès des grands acteurs du financement tels que l'ADEME qui propose déjà de financer des postes de chargé·es de missions vélo et qui pourrait créer des chargé·es de mission piétons

> Une réflexion sur la production de données et la sensibilisation avec :

- l'observation du terrain pour observer les lignes de désirs,
- la mobilisation des enfants, des adolescent·es, des familles

et des assistantes maternelles, bons étalons, pour faire un diagnostic de marchabilité en lien étroit avec une perspective accessibilité,

- l'organisation de marches à destination des élu·es et des services pour sensibiliser.

> Une réflexion sur des objectifs et les axes de travail :

- la mise en place d'installations faciles,
- les cheminements et la question de la continuité (notamment entre les points d'intérêt de la commune),
- la désirabilité.

Territoire urbain

Les participant·es sont placé·es dans le contexte d'une commune de 400 000 habitant·es constitué d'un tissu urbain dense et d'une forte densité de population. Elle se caractérise par l'importante diversité de sa population (allophones, situation handicap, etc).

La commune jouit d'un riche réseau d'espaces publics (rues, places et placettes, espaces verts, cœurs d'îlots) mais les diagnostics de la ville font cas d'un fort sentiment d'insécurité partagé dans les espaces publics. L'équipe municipale écologiste veut développer la ville apaisée mais les différents services de la ville coopèrent très peu et assez difficilement entre eux. Un accord cadre a récemment été contractualisé pour des opérations d'urbanisme tactiques et/ou transitoires.

Idées clé à retenir

Sur ce territoire, « Comment favorise-t-on une pratique qui, a priori spatialement, à toutes les raisons de pouvoir se diffuser et d'être le cœur des pratiques et des mobilités ? » est la question au centre des échanges.

> Une réflexion autour de deux axes de travail :

- un axe de travail autour de la notion d'apaisement,
- un axe de travail autour du développement de l'urbanisme tactique et/ou transitoire pour intervenir de façon ponctuelle et changer rapidement la fonction, le paysage et l'usage de certain lieu de façon à fluidifier l'ensemble des déplacements.

> Une approche qui met la question du contexte et de l'expérience sensible au cœur de l'intervention

> Une réflexion autour de la prise en compte des expériences, perceptions et représentations :

- mettre en place des dispositifs d'écoute et de recueil de la parole habitante,
- mettre en place des indicateurs sensoriels,
- mettre en place des indicateurs écosystémiques qui renvoient à la qualité d'usage à travers le biomimétisme.

> Une réflexion autour de la valorisation et de l'intensification des expériences et d'un travail plutôt sur les changements d'usages que sur les aménagements et la spatialité des lieux :

- intégration des acteurs du développement économique dans la fabrique des espaces publics, notamment avec le travail autour des rez-de-chaussée actifs,
- intégration du travail de l'art et la culture dans la ville comme façon de révéler les espaces permettant d'activer la carte mentale pour faire voir autrement des espaces pour en changer la représentation et l'usage,
- intégration d'un travail sur la sensorialité des espaces.

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>
- Rafraîchir les villes : des solutions variées, 2021
<https://librairie.ademe.fr/changement-climatique-et-energie/4649-rafraichir-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 :

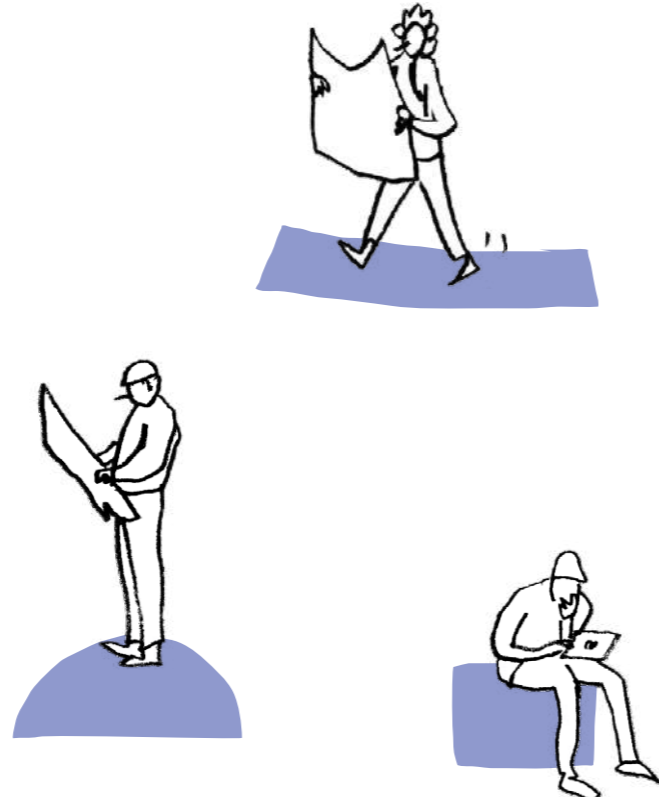
- Pour des territoires durables et inclusifs : leviers de la planification urbaine et de l'aménagement opérationnel, 2019
<https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/269-pour-des-territoires-durables-et-inclusifs.html>
- Carnet d'inspiration pour des territoires inclusifs : leviers de la planification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

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 œuvre 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.



RETOURS D'EXPÉRIENCES ET PAROLES D'ACTEURS

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.

