

hors-série n° 37

PRINTEMPS - 2024

La marche en ville : vers l'invention d'une
politique publique ?

Pour mémoire

COMITÉ
D'HISTOIRE

REVUE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES



Pour COMITÉ D'HISTOIRE mémoire

REVUE DU MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

La marche en ville : vers l'invention d'une politique publique ?

Dirigé par Cédric Feriel, Arnaud Passalacqua et Samuel Ripoll

« Ça fait des années que nous nous penchons sur une alternative aux déplacements pour des courtes distances. Et nous l'avons enfin trouvée. Nous sommes fiers de vous présenter : les pieds©. Une technologie unique, inspirée du passé, pensée pour le futur ». C'est en ces termes que les autorités locales bruxelloises lançaient en 2021 une vidéo de communication pour revaloriser la place de la marche en ville. L'humour belge donne matière à réflexion. Nous aurions ainsi redécouvert, au tournant des années 2020, les nombreux bénéfices de la marche. Mode de déplacement accessible à tous et pauvre en carbone, au service de l'activité physique et de la santé publique, la marche apparaît également comme un vecteur de transformation et d'apaisement des espaces urbains. Les pouvoirs publics - qu'ils soient internationaux, nationaux ou locaux - s'en emparent depuis quelques années au travers de nouvelles réglementations et pratiques d'aménagement, d'appels à projets, de mesures d'accompagnement des collectivités, de guides de bonnes pratiques. Des associations nationales d'élus et de citoyens, à l'image du Club des villes et territoires cyclables et marchables ou du collectif Place aux piétons, se structurent et font désormais entendre leur voix. La recherche en sciences humaines et sociales est aussi au rendez-vous, renouvelant les approches et imposant la marche comme nouvel objet d'étude, au carrefour de l'histoire, l'aménagement, l'architecture et la sociologie.

Cette « technologie » piétonne semble bel et bien pensée pour un futur assombri par la crise écologique. Mais dans quelle mesure est-elle inspirée du passé ? Depuis quand pense-t-on des politiques de la marche ? Comment analyser les différentes racines, à la fois savantes, politiques, idéologiques, qui donnent aujourd'hui forme et sens à une dynamique d'action publique ? Autrement dit, le « retour » de la marche en ville, tant dans les pratiques urbanistiques que dans les politiques publiques, est-il si radicalement neuf ? Popularisé notamment pendant les confinements, le concept de « ville du quart d'heure », dans laquelle les principaux services sont à une distance de quinze minutes en vélo ou à pied, s'appuie ainsi sur des réflexions déjà menées par Le Corbusier ou encore Jane Jacobs dans les années 1950-1960. Ce numéro de *Pour mémoire* est à sa manière une invitation à questionner ce quart d'heure qui n'en finit pas.

Le regard vers le passé a d'évidentes vertus prospectives. Les sujets dits « émergents » recèlent en réalité une histoire riche et complexe, dont l'analyse offre une véritable boussole permettant d'inspirer l'action contemporaine. Gardons-nous cependant de chercher rétrospectivement un récit trop figé, comme un long chemin continu qui, sous d'autres intitulés, conduirait à l'émergence contemporaine d'une « politique de la marche en ville ». Plus pragmatiquement, l'histoire peut donner à voir la manière dont les principaux acteurs et réseaux se sont progressivement constitués, et le lent travail d'élaboration des répertoires et instruments d'action publique dans lesquels ils puisent aujourd'hui leurs idées. Elle peut aussi questionner les réussites et les échecs des projets dits « pionniers », les raisons de l'abandon ou au contraire du développement de certaines politiques. En invitant praticiens, élus, chercheurs, à partager un regard vers le passé, ce *Pour mémoire* vise un objectif tant scientifique que pratique, car il s'agit bien d'accompagner les acteurs dans l'invention d'une politique encore balbutiante.

En effet, une véritable communauté de la marche en ville est aujourd’hui en pleine effervescence, multipliant les projets et les partages d’idées. Une dynamique que le pôle ministériel entend promouvoir. C’est ainsi par exemple qu’en 2022, par décision du gouvernement, le coordonnateur interministériel pour le développement de l’usage du vélo, institué en 2006, a vu ses compétences s’élargir à la promotion de la marche, préfigurant ainsi la tenue, en mai 2023, du premier comité interministériel du vélo et de la marche sous l’autorité de la Première ministre et en présence de cinq ministres.

Ce numéro s’appuie sur un colloque organisé le 31 mai 2023, avec nos partenaires scientifiques de l’Université de Rennes 2 et de l’École d’urbanisme de Paris. Il associait chercheurs, élus, professionnels et témoins autour de cette interrogation : la marche en ville, vers l’invention d’une politique publique ? Je tiens à remercier chaleureusement toutes celles et ceux qui ont donné corps à ce projet, en premier lieu Arnaud Passalacqua et Cédric Ferial avec qui nous avons eu le plaisir de concevoir et diriger ce travail. Je remercie également la mission vélo et marche du ministère ainsi que le Cerema qui ont contribué dès l’amont à faire résonner les débats avec les problématiques de l’action publique contemporaine. Enfin, je salue mon prédécesseur, Marc Desportes, avec qui nous avons posé les premières pierres de cette réflexion. ★

Samuel Ripoll
Rédacteur en chef

Avant-propos

Paul Delduc, Chef de service de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable

La réflexion proposée par le comité d'histoire sur la marche en ville est tout à fait stimulante. Je suis ravi que notre pôle ministériel puisse promouvoir ce type d'initiative. J'adresse tous mes remerciements à celles et ceux qui l'ont rendu possible, que ce soit au sein de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) ou parmi nos partenaires scientifiques, ainsi qu'à l'ensemble des autrices et auteurs ici rassemblés.

L'IGEDD a notamment vocation à porter une réflexion prospective en matière de politiques publiques en faveur de la transition écologique. Il s'agit d'aligner le pôle ministériel et le gouvernement dans une véritable projection vers l'avenir. Il est donc logique que le comité d'histoire fasse partie intégrante de notre service. Il complète cet effort et y contribue par une attention au passé. Rappelons que le comité d'histoire a été créé par des acteurs qui, au sein de notre pôle ministériel, souhaitaient comprendre ce qui avait été fait par leurs prédécesseurs, comprendre comment les problèmes et solutions avaient évolué et, finalement, s'offrir la possibilité de prendre de la hau-

teur en remettant l'actualité, souvent saturée d'urgences en tout genre, en perspective.

Le comité d'histoire, un peu comme le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), créé des liens entre le pôle ministériel, le monde de la recherche et celui d'acteurs que nous fréquentons régulièrement, tels que les architectes, les urbanistes et les paysagistes, mais aussi les élus, les associations, le monde économique. Ce numéro de *Pour mémoire* l'illustre bien.

Le thème de la marche en ville est passionnant. Lorsque j'ai pris la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, en 2015, le Grand Prix de l'urbanisme a été attribué à Gérard Penot. Il travaillait précisément sur les manières de rendre la ville plus agréable aux piétons, de faciliter leur appropriation de l'espace public si souvent structuré par la voiture. Le sujet n'était pas entièrement nouveau, beaucoup d'urbanistes avaient déjà exploré ces questions auparavant, mais ce prix lui donnait une visibilité et une ampleur inédites. Il est désormais en pleine ébullition.

Notre ministère est fortement engagé sur les mobilités actives. Il s'est tout à fait beaucoup concentré sur le vélo, qui est un véritable levier de la transition écologique. Il est donc tout à fait bienvenu de se pencher plus résolument sur la marche, et d'interroger sa capacité à transformer l'action publique urbaine. Je me réjouis que ce numéro de *Pour mémoire* contribue à ce vaste chantier. ★



Sommaire

Introduction, p. 12 - **Cédric Feriel**, **Arnaud Passalacqua**

Partie 1 - De quoi une politique de la marche en ville peut-elle être le nom ?

- ❖ Introduction, p. 18
Denis Bocquet
- ❖ La marche en ville comme enjeu des politiques publiques contemporaines, p. 19
Thierry Du Crest
- ❖ Le retour de la marche... A petits pas. Le rôle du mouvement associatif (1970-2020), p. 23
Anne Faure
- ❖ Chambéry, un laboratoire de la marche en ville, p. 33
Francis Ampe
- ❖ Marche en ville et espaces du piéton : une réflexion du ministère sur le temps long, p. 38
Entretien avec **Michel-Antoine Boyer**, réalisé par **Cédric Feriel**

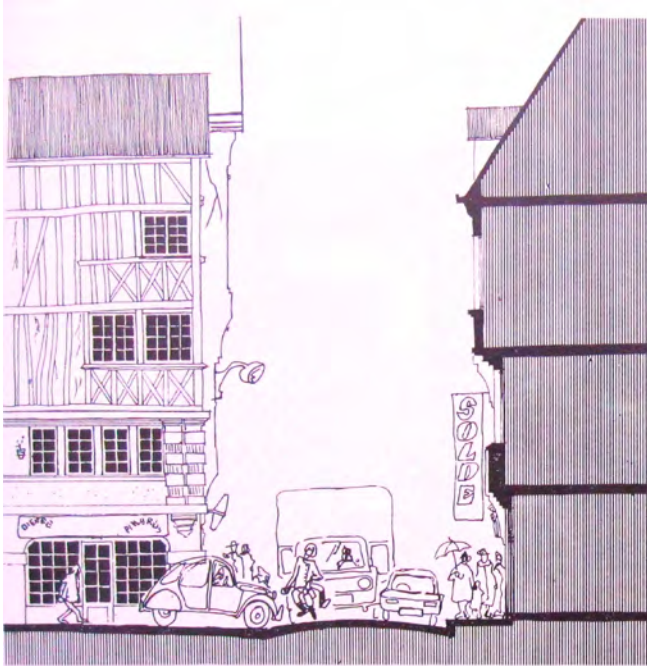
Partie 2 - La ville à l'aune de la marche, un domaine d'expertise à part entière ?

- ❖ Introduction, p. 44
Arnaud Passalacqua
- ❖ Les savoirs de la marche et l'action publique urbaine : un rendez-vous qui se fait attendre, p. 45
Jean-Marc Offner
- ❖ La délicate structuration d'une expertise « marche » au sein de l'État, p. 50
Benoît Hiron
- ❖ Du flux piéton à la marchabilité : savoirs experts, expertises profanes, p. 58
Entretien avec **Pauline Detavernier**, réalisé par **Arnaud Passalacqua**

Partie 3 - Villes modèles et modèles de marche : un mouvement municipal international ?

- ❖ Introduction, p. 64
Cédric Feriel
- ❖ Des « piétonniers » bruxellois à la planification d'une ville marchable, p. 65
Claire Pelgrims
- ❖ Athènes, ville piétonne ? Construire le paysage de la marche, p. 71
Dimitra Kanellopoulou
- ❖ Légitimer politiquement la marche comme mode de déplacement : l'apport du programme international THE-PEP, p. 77
Sylvain Rotillon
- ❖ La circulation des modèles : illusion ou inspiration ? Une question d'échelle ou de compétence, p. 82
Jérôme Monnet

Conclusion, p. 88 - Loïc Vadelorge



« il ne suffit pas d'interdire
la rue aux voitures, il faut,
surtout l'offrir aux piétons »

Extrait de la plaquette *Voies piétonnes à Rouen*, Rouen, Atelier d'urbanisme, 1971 © DR

Introduction

Introduction

Cédric Ferial, maître de conférences en histoire contemporaine, université Rennes 2, laboratoire Tempora

Arnaud Passalacqua, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, co-directeur de l'École d'urbanisme de Paris, Lab'Urba/LIED

L'histoire de la marche est en partie orpheline. Il est logique de trouver la marche au bout du processus de tournant qu'a connu l'histoire des mobilités depuis une vingtaine d'années. Cette dynamique scientifique s'est construite en posant ses objets à distance de trois principaux facteurs. Premièrement la technique, en développant une approche globale invitant à relativiser la focalisation traditionnelle sur les objets mobiles, aux dépens des autres composantes, notamment sociales et culturelles des systèmes de mobilité. Deuxièmement, l'économie, tant l'histoire des transports s'est d'abord inscrite dans une approche relevant bien souvent de la *business history*, quitte à masquer d'autres problématisations possibles. Troisièmement, la dimension politique, qui a joué le rôle de cadre pour dresser une histoire marquée par les décisions souvent résumées à quelques figures dominantes. Ce faisant, l'histoire des mobilités s'est orientée sur d'autres horizons, en particulier en se centrant sur l'individu et ses expériences de déplacement.

La marche peut se poser comme l'aboutissement de ce processus. De premier abord elle paraît peu concernée par les dispositifs techniques ou du moins dépendre de dispositifs à basse technicité. Ses dimensions économiques s'inscrivent aussi en rupture avec les grands systèmes de transport classiques : elle propose même une forme de dissociation entre les systèmes de transport comme objets industriels et les pratiques de mobilité. Enfin, elle semble en grande partie absente du périmètre d'action et des discours du monde politique. Son attachement à des dimensions sensibles et très incarnées pourrait en faire une forme de point d'arrivée du tournant qui a conduit de l'histoire des transports à l'histoire des mobilités.¹

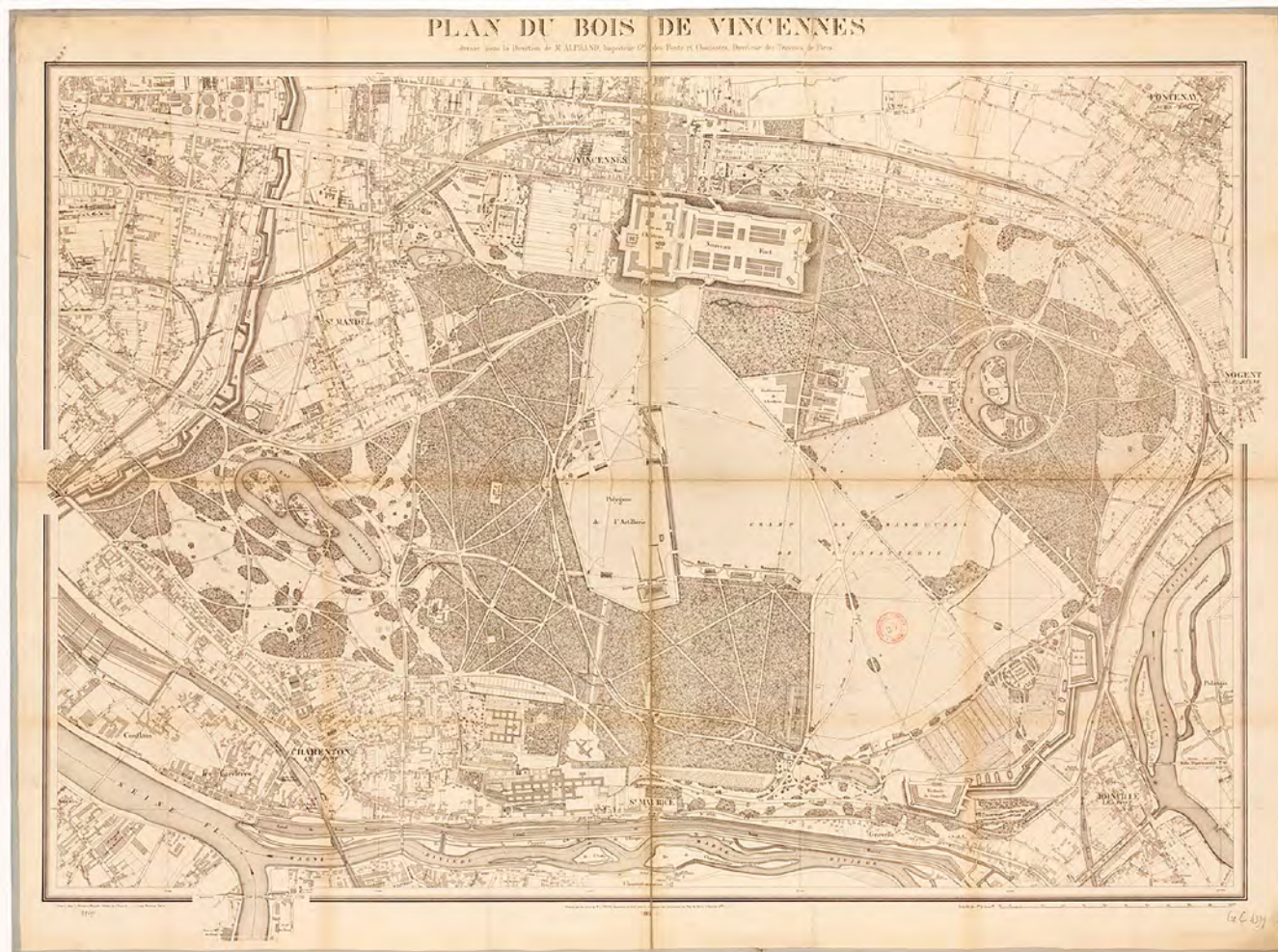
Pour autant, le rapprochement entre histoire de la marche et histoire de la mobilité mérite une discussion afin de ne pas en développer une compréhension trop étroite. De même que la mobilité ne se cantonne pas à la marche, la marche n'est pas qu'une action de mobilité. La marche est

un terme qui masque diverses intentions, que ce soit celles des gens qui marchent ou celles des politiques publiques qui la promeuvent. Pensons, par exemple, à la dimension de santé publique qu'elle peut revêtir comme d'autres modes actifs. Presque en miroir, la marche est aussi une pratique qui se déploie là où elle n'a pas été pensée, dans des espaces fabriqués par des cadres dont elle est absente. La marche peut aussi être une métonymie pour parler des rythmes de la ville ou des commerces de son centre. La notion d'urbanité se pose ici comme un outil élaboré pour juger des qualités urbaines d'un territoire qui se fonde sur différents indicateurs, au sein desquels la marche occupe une place centrale, face à une automobile qui ruinerait la forme urbaine réputée la plus souhaitable, malgré ses propres dimensions urbaines. Enfin, les lieux de la marche sont une façon de penser l'aménagement de la ville et ils fabriquent son paysage, que ce soient les trottoirs, les dalles, les passages couverts ou les pôles d'échanges.

La marche conduit donc bien au-delà du déplacement, au-delà même du tournant de la mobilité. Et ce n'est pas un constat récent. Si l'haussmannisation tient un rôle de référence majeure dans la construction de nos villes industrielles fondées sur des réseaux, la

marche invite donc à déporter le regard, en se plongeant dans *Les promenades de Paris*, d'Alphand. N'étaient-elles pas porteuses de bien d'autres dynamiques que celles du déplacement, de l'hygiénisme à la construction d'un ordre social, en passant par la diffusion des

pratiques bourgeoises et la construction d'un espace maîtrisé ? La marche est donc à la fois inscrite dans la mobilité tout en la dépassant largement. En d'autres termes, ceci n'est pas une publication sur l'histoire de la marche, comme aurait dit Magritte !



L'ingénieur Adolphe Alphand, responsable du département des Promenades et Plantations de la Ville de Paris (1855-1891), est à l'origine de l'aménagement de nombreux parcs publics dédiés aux loisirs et à la marche. Ici le plan du bois de Vincennes (1884). Source : gallica.bnf.fr / BnF

Dans la construction de ce numéro, nous avons fait le choix de l'histoire pour comprendre les dynamiques à l'œuvre, avec une chronologie de moyenne durée, qui va des années 1970 aux années 2010. Face à ce qui paraît être aujourd'hui une montée en visibilité de la marche, au moins dans le monde associatif, au sein du ministère et dans certaines collectivités, l'histoire vient poser la question classique : tout cela est-il si nouveau ? Comme les époques sont toujours différentes, il est certain que bien des éléments sont nouveaux, la question est donc plutôt de comprendre ce qui change aujourd'hui, que ce soit dans les termes et concepts employés, dans les formes de légitimité de la marche, dans la mise en lumière de cette pratique...

Le détour par l'histoire se veut donc être une façon de comprendre ce que nous vivons. Mais ce n'est pas un chemin si simple. À quoi renvoie l'histoire de la marche ? Bien sûr, il peut s'agir de l'histoire de la pratique elle-même, par une analyse des formes de marche et une possible quantification de ce qu'on pourrait appeler, de façon probablement anachronique, sa part modale. Mais elle peut aussi consister à suivre le mouvement des corps, les savoir-faire et les effets de la pratique sur la santé, dans une perspective hygiéniste. L'histoire pourrait aussi s'attacher aux infrastructures et aux équipements de la marche : les lieux, les revêtements, les chaussures... Une autre approche pourrait s'attarder sur l'histoire des termes employés pour parler du phénomène : marche, piétonnisation, espace public, promenade... On pourrait aussi s'intéresser aux finali-

tés de la marche : la promenade, la flânerie, le déplacement domicile-travail, bien décrit par Zola dans *L'Assommoir*. L'histoire du piéton en tant que système de mobilité pourrait aussi être dressée en tension avec les volontés récurrentes de déployer des systèmes voués à l'équiper, voire à l'augmenter, selon un terme contemporain probablement discutable : la marche s'inscrirait alors dans la perspective du déploiement de systèmes hectométriques, du vélo et même, plus récemment, du téléphone portable, dans une histoire de techniques concurrentes ou complémentaires.

La marche comme projet politique et urbain

Ces multiples perspectives peuvent toutes trouver leur place dans le monde académique, mais il nous a paru que la plus fructueuse pour s'inscrire dans la démarche proposée par le Comité d'histoire – qui croise les actrices et acteurs et le monde de la recherche, en s'intéressant particulièrement au rôle du ministère sous les formes multiples qu'il a pu prendre – était de s'intéresser à la marche comme projet politique et d'aménagement urbain. D'où le titre de cette publication : *La marche en ville. Vers l'invention d'une politique publique ?* En d'autres termes, notre objectif est de documenter comment et où la marche a pu devenir explicitement et pour elle-même un objet de politique publique ou, au contraire, se heurter à certains cadres qui ne lui ont pas permis d'émerger ainsi.

Ce questionnement renvoie au thème des politiques publiques, qui se caractérisent par leurs objectifs, les caté-

gories qu'elles définissent, les cadres d'action qu'elles élaborent, les acteurs et moyens qu'elles mobilisent, les bénéficiaires et les populations éventuellement lésées par leur déploiement, les registres argumentatifs qu'elles utilisent, les dispositifs qu'elles forgent, les expertises sur lesquelles elles s'appuient... Pour illustrer ce foisonnement, on peut penser aux arguments avancés pour déployer la marche pour elle-même (la santé, le rapport à l'urbanité, la desserte des commerces de centre-ville...) mais aussi à ceux qui peuvent la promouvoir contre d'autres formes de mobilité (la sécurité des déplacements à pied face à l'automobile et au vélo, le report modal depuis l'automobile...). On le voit, la marche relève ici de plusieurs registres argumentaires, de plusieurs cadres de politique publique, de plusieurs modalités d'actions et de plusieurs expertises. Autre exemple, que la marche soit intégrée aux mobilités *alternatives, douces, actives ou bas-carbone* ne renvoie pas aux mêmes perspectives, même s'il s'agit toujours de mettre un pied devant l'autre !

L'entrée par la mise en politique publique est donc une façon d'appréhender la marche mais ne garantit pas une simplification de la question. Pour tenter toutefois de garder une ligne plus visible, nous proposons de suivre dans ce domaine le rôle qu'a tenu le secteur ministériel duquel relève aujourd'hui le Comité d'histoire, croisant les thématiques de l'aménagement, de la ville, de l'environnement... Sans doute d'autres ministères ont eu à voir avec la marche, comme celui de la Santé ou celui de la Culture

par l'architecture et les questions patrimoniales, néanmoins c'est probablement la nébuleuse forgée autour de l'héritage du ministère de l'Équipement qui a tenu un rôle central, de promotion ou de blocage, sur ces questions. L'idée de nébuleuse ne doit pas être comprise de façon négative mais plutôt comme une invitation à prendre en compte de façon large les entités liées de près ou de loin à ce ministère, qui a lui-même des services centraux et des formes déconcentrées. Il conviendra aussi de suivre les actions menées indirectement, de façon partenariale, par des financements ou des mises à disposition d'expertise, notamment en collaboration avec des collectivités locales, dont plusieurs ont été centrales dans cette histoire de la marche depuis les années 1970.

L'hypothèse d'un « moment marche en ville »

Du point de vue de l'historien, un constat s'impose : l'ancien ministère de l'Équipement n'a jamais mobilisé le thème de la « marche en ville » – dans sa formulation actuelle – des années 1960 au début des années 2000. L'hypothèse de l'invention est cependant aussi stimulante qu'elle pose questions.

Deux hypothèses évidentes surgissent. La première est celle de l'invention comme « tournant » historique, comme rupture. La question de la marche en ville serait propre au XXI^e siècle et constituerait une ligne de démarcation avec un héritage rejeté (la ville automobile et fonctionnaliste du XX^e siècle, en particulier des années 1970). La seconde hypothèse est celle, au

contraire, de l'invention comme longue continuité de discours jusqu'ici invisibilisés (comme généalogie). Il s'agirait dès lors de faire l'archéologie des opposants à cette même ville automobile qui, dès les années 1970 au moins, proposaient un futur alternatif finalement non-advenu. Dans les deux cas, cependant, il existe un biais. Pour l'historien, la tentation du récit des « visionnaires » (présents ou passés) est toujours l'objet d'un questionnement.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé une troisième voie de réflexion. Elle vise à la fois à inscrire le thème de la marche en ville dans les années 2000 tout en l'articulant avec les réflexions passées. Nous proposons ici d'utiliser la notion de « moment marche en ville », perçu ici comme la reformulation d'une problématique de plus longue durée et qui traverse tous les débats sur la ville contemporaine depuis le XIX^e siècle. Ce problème est celui la crise urbaine² et notamment de la tension entre la ville inhumaine (de la machine) et la ville humaine (du lien social).

Selon notre hypothèse, ce problème se cristallise à partir du début du XX^e siècle autour de la dialectique piéton / automobile, non pas son versant technique (la régulation des circulations dans la rue), mais comme une question sociale et politique. Dès les années 1930, l'historien de la ville Lewis Mumford associait l'espace pour le piéton à la restauration des qualités civiques de l'urbain³. Dans son fameux rapport sur l'automobile dans

la ville de 1963, Colin Buchanan soulignait d'ailleurs : « pour l'essentiel, le message qu'apporte notre rapport est qu'il existe des limites absolues au volume de trafic que les villes, selon leur importance et la densité de leur population, peuvent admettre, mais que, jusqu'à ce que ces limites soient atteintes et pourvu qu'un cadre civilisé puisse être conservé ou créé, la population automobile d'une ville dépend de sa volonté et de son aptitude à financer les transformations matérielles nécessaires. *Ce choix revient à la société* »⁴.

De l'approche technique à l'approche sociale et politique, notre publication invite experts, universitaires, praticiens et élus à interroger l'essor de la marche en ville au sein des politiques publiques comme révélateur de choix de société, reflets des périodes qui les produisent. Plutôt qu'une lutte contre l'automobile et l'idée d'un « grand renversement de paradigme », nous avançons l'hypothèse du « meilleur compromis possible » à une époque donnée et autour d'une question propre à une période. Une périodisation peut ainsi être esquissée.

Des années 1960 aux années 1970, s'impose le thème de la *piétonnisation* (la création de centres-villes piétonniers). Cette politique a été initiée par des municipalités (Rouen, Grenoble, Strasbourg...) puis est entrée aussi dans le registre de l'action du ministère de l'Équipement via les plans de circulation (1971) ou encore la politique des villes moyennes (1973). On oublie que Georges Pompidou,

le « président conducteur »⁵, a aussi promu la piétonnisation et que, particulièrement au cours des années 1970, il a existé un certain « engouement » pour cet aménagement. S'agissait-il de lutter contre l'automobile ? Un autre futur urbain a-t-il été manqué ? J'avancerais une autre proposition : la formulation même du problème (créer des centres-villes piétonniers) renvoie ici davantage au thème de la *centralité* comme préoccupation de la planification urbaine (à une échelle internationale d'ailleurs). Dans ce « moment piétonnier », c'est le problème du rétablissement du centre-ville (économique, politique et social) qui prévaut, plutôt qu'un véritable renversement de l'automobile elle-même. Là est le meilleur compromis possible.

Les années 1980-1990 voient le thème se reformuler autour de la notion d'*espace public*. Le ministère a suivi de près cette évolution, s'alignant sur une réflexion internationale (Jan Gehl) et l'expression elle-même est entrée dans le vocabulaire politique. Les grandes villes françaises et internationales ont rivalisé de politiques ambitieuses pour se présenter comme les porte-étendards d'une autre ville possible, comme Barcelone, Portland ou Copenhague, etc. Encore une autre lutte avortée contre l'automobile ? À nouveau, il faut certainement approcher la question différemment. Du centre-ville piétonnier à l'espace public, c'est une reformulation de problématique qui s'opère de la centralité vers l'*urbanité* comme réponse à la crise urbaine (perçue comme une crise sociale).



Superkilen. Place et parc linéaire piétonnier, réalisé à Copenhague par Superflex, Bjarke Ingels Group et Topotek1 en 2012 © CF, 2022

En suivant cette hypothèse des « moments », nous proposons donc de ne pas faire une publication sur la *marche en ville* comme question de mobilité, mais comme un terrain du politique par lequel le ministère (et les autres acteurs publics, experts, praticiens), reformulerait actuellement le problème. Pour saisir ce « moment » des années 2000-2020 de la marche en ville, il nous a paru nécessaire de le croiser, de le confronter et de le faire dialoguer avec les deux moments précédents. Plutôt que d'organiser ce *Pour mémoire* selon un axe chronologique, nous avons opté pour trois parties permettant de mobiliser chacune ces temporalités et problématiques multiples : de quoi une politique de la marche en ville peut-elle être le nom ? La ville à l'aune de la marche, un domaine d'ex-

pertise à part entière ? Villes modèles et modèles de marche : un mouvement municipal international ? ★

¹ Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses universitaires de Rennes, 2009.

² Danièle Voldman (dir.), « Villes en crise ? », dossier, *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 64, octobre-décembre 1999, p. 3-126.

³ Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, Harvest HBJ, 1938.

⁴ Colin Buchanan (dir.), *Traffic in Towns. A Study of the Long-Term Problems of Traffic in Urban Areas. Reports of the Steering Group and Working appointed by the Minister of Transport*, Londres, H.M.S.O., 1963. Traduit en français sous le titre *L'Automobile dans la ville en 1965*, Imprimerie Nationale.

⁵ Mathieu Flonneau, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 61, 1999, p. 30-43.

Partie 1

**De quoi une politique de la
marche en ville peut-elle être
le nom ?**

Introduction

Denis Bocquet, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, laboratoire AMUP

Lire l'évolution de la place de la marche en ville et des modalités et contextes de sa promotion sous l'angle des politiques publiques permet de saisir les inflexions du rapport entre urbanité, espace urbain, urbanisme et politiques de mobilité au cours des dernières décennies. S'intéresser à l'histoire des postures ayant présidé à la promotion de la marche en ville (ou parfois à son absence de promotion ou à sa promotion ambiguë) permet aussi de décrypter certains éléments clés de leur rapport aux grandes tendances de l'urbanisme en général, et aux inflexions ayant marqué les politiques de mobilité. Cela ouvre également sur des opportunités de repérage et décryptage des possibles contradictions ou non-dits dont les politiques publiques ont parfois pu être porteuses vis-à-vis de la marche, voire sont encore susceptibles d'être porteuses du fait de l'inertie tant des décisions de transformation des usages de l'espace urbain que des dispositifs d'expertise et de décision.

Il y a bien en effet une dimension fondamentale de gouvernance dans la manière avec laquelle la marche est plus ou moins intensément pratiquée

dans les espaces urbains. Technicité des aménagements, politiques d'intermodalité, gestion des ambiances, mais aussi sécurité, temporalités, image et acceptabilité sont des critères pour lesquels les politiques publiques sont déterminantes. D'où l'importance d'une histoire de la marche en ville qui sache être attentive aux témoignages des acteurs et sache reconstituer non seulement la genèse des formes d'institutionnalisation que la promotion de la marche a connues, mais encore les ressorts des débats propres à chaque époque avec d'autres sphères de la décision. Cette histoire, ainsi, se doit d'être autant une contextualisation horizontale dans chaque phase que simplement l'expression d'un fil reliant verticalement et de façon linéaire un passé à un présent.

Cette démarche implique également une attention à la dimension politique et civique de cette histoire¹. L'institutionnalisation, en effet, a été le fruit d'une lente évolution, dans laquelle la société civile a joué un rôle primordial, non seulement par l'expression de revendications, mais aussi par l'instauration d'un dialogue, parfois de structures de co-pilotage, ou

par des formes de perméabilité avec la sphère institutionnelle. Ces méandres et évolutions sont désormais l'objet d'analyses historiques et relevant de la science politique². Une approche par les sciences sociales permet de situer la marche dans un cadre complexe et de déceler les enjeux à plusieurs niveaux³. Par un accent interdisciplinaire aussi, la marche peut servir de support à des analyses dépassant son strict objet⁴. Quant à l'échelle micro, elle permet d'identifier des enjeux liés à la spatialité des inégalités sociales⁵ ainsi qu'à des questions de genre, d'âge ou d'identité. ★

¹ Jérôme Monnet, Ruth Pérez-Lopez, Jean-Paul Hubert, « Éditorial », *Espaces et sociétés*, Vol. 4, n°179, 2019, p. 7-15.

² Cécile Collinet, Pierre-Olaf Schut, « Encourager la marche en ville : revue de littérature », *Movement & Sport Sciences - Science & Motricité*, Vol. 4, n°106, 2019, p. 1-6.

³ Denis Bocquet, « La longue marche (en ville) des sciences sociales », *Espaces et sociétés*, Vol. 4, n°179, 2019, p. 185-192.

⁴ Judith Le Maire, Christophe Loir, Anne Desprechins, « Vers une approche pluridisciplinaire de la marche et de l'espace urbain », *CLARA*, Vol. 1, n°1, 2013, p. 19-25.

⁵ Soledad Martínez Rodríguez, Francisca Avilés Arias, « Micropolitiques de la marche et inégalités urbaines : une exploration à partir de l'expérience vécue », *Espaces et sociétés*, Vol. 4, n°179, 2019, p. 111-127.

La marche en ville comme enjeu des politiques publiques contemporaines

Thierry du CREST, Coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche, ministère des Transports

Je propose d'aborder dans cette contribution la perception de la marche du point de vue que l'on peut avoir depuis le ministère des Transports, en 2023, et non dans une perspective historique.

La marche, une réalité complexe

L'enquête de mobilité des personnes réalisée chaque décennie par le Commissariat général au développement durable (CGDD) analyse l'ensemble des déplacements des Français. Les chiffres de 2019 montrent que près d'un quart de nos déplacements se font à pied. Ainsi, la marche est bel et bien présente dans nos pratiques de mobilité. Elle n'a pas disparu, loin de là. Elle est une réalité de nos déplacements et ne peut être qualifiée, comme je l'entends souvent, de « grande oubliée » des politiques publiques puisqu'elle a toujours été ne serait-ce que mesurée, à l'inverse du vélo qui a été enquêté à par-

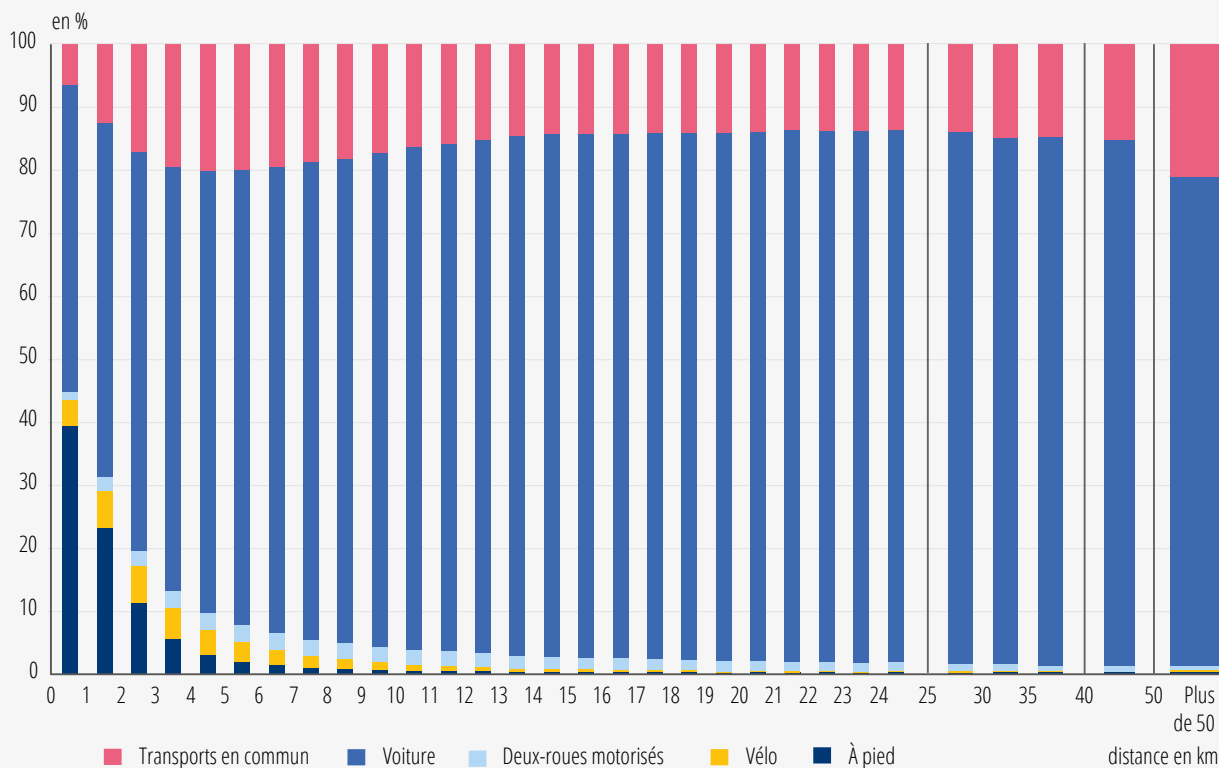
tir de 2008. L'enquête de 1982 indiquait une part modale de la marche de 34 %, avant d'atteindre environ un quart dans les années 1990. Il est important de noter qu'il peut y avoir des difficultés méthodologiques dans la mesure de la part modale de la marche, il faut donc prendre ces chiffres avec précaution. Néanmoins, depuis les années 1990, cette part semble relativement stable.

Le CGDD a également produit une analyse sur la part modale de la marche en fonction des distances parcourues. Les résultats sont tout à fait surprenants. La marche représente 80% des déplacements de zéro à un kilomètre. Pour les déplacements d'un à deux kilomètres, soit quinze à trente minutes à pied, la part modale est encore de 45 %. Ainsi, la marche n'a absolument pas disparu des déplacements de courte distance.

Chaque année, l'INSEE publie également des données concernant le mode

de déplacement principal pour se rendre au travail. Il est très intéressant de regarder les départements dans lesquels la part de la marche est la plus élevée. Les Hautes-Alpes – un territoire pourtant très montagneux – arrivent en tête, avec une part de 13%. Cela peut s'expliquer probablement par la présence de stations de ski et par le nombre important de personnes qui vivent et travaillent au même endroit. Viennent ensuite la Lozère (12 %) puis Paris (11 %).

Ces données sur la marche, qui montrent sa présence à la fois dans les petits déplacements et dans des départements où l'on pourrait penser que les distances et la topographie ne sont pas adaptées, illustrent que ce mode de déplacement est aujourd'hui un sujet à la fois très présent et qui pose de nombreuses questions quant à sa prise en compte dans les politiques publiques.



Lecture : pour les distances domicile-travail de plus d'un kilomètre à 2 kilomètres compris, 23 % des personnes en emploi se rendent principalement au travail à pied, 6 % utilisent le vélo, 2 % un deux-roues motorisé, 56 % se déplacent en voiture et 13 % prennent les transports en commun.

Champ : France hors Mayotte, personnes âgées de 15 ans ou plus en emploi ou en apprentissage, se déplaçant à moins de 150 kilomètres pour aller travailler.

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM (distances par la route), © les contributeurs d'OpenStreetMap.

Mode de déplacement principal pour se rendre au travail selon la distance à parcourir. Source : INSEE, 2017.

Un enjeu national en phase de structuration

En effet, la marche n'est pas uniquement un sujet local. Elle nous intéresse aussi à l'échelle nationale. Nous observons actuellement une forme d'institutionnalisation de cette thématique

avec des évolutions qui témoignent de ce changement. Je dois ici citer l'intitulé de mon poste qui depuis 2006 est celui de « coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo », occupé par quatre personnes successivement. Par décision du gou-

vernement, depuis septembre 2022, il ne s'agit plus seulement du vélo, mais également de la marche. D'autre part, la loi d'orientation des mobilités de 2019 a introduit une définition des mobilités actives dans le Code des transports, englobant ainsi la marche

et le vélo. Ce sont de premiers signes qui montrent qu'il se passe quelque chose au sein même de notre ministère. La dynamique est d'ailleurs internationale : plusieurs pays en Europe ont développé des plans nationaux consacrés à la marche – citons l'Écosse, le Pays de Galle, la Norvège, le Portugal – et il existe des démarches multilatérales d'accompagnement et de partage d'expérience.

Il faut souligner le développement d'un important mouvement associatif national. Une fédération d'associations s'est constituée - Place aux piétons - qui réunit les associations Rue de l'Avenir et 60 millions de piétons, avec la Fédération française de randonnée, une association très importante qui compte 600 000 bénévoles, et qui a élargi son champ d'action en s'intéressant à la marche en ville et plus généralement au développement de la marche. Le Club des villes et territoires cyclables et marchables, une association d'élus et de techniciens locaux historiquement centrée sur le vélo, a ajouté l'adjectif « marchables » à son nom depuis un an et demi et s'est joint au collectif.

Enfin, le 5 mai 2023 s'est tenu le premier comité interministériel du vélo et de la marche. Pour la première fois, un plan inclut explicitement le terme « marche » à l'échelle nationale, ce qui est remarquable. Je dois souligner que le ministre des Transports porte personnellement ce sujet. Il faut souligner que l'intervention de l'État n'est pas évidente puisque nous sommes encore dans la phase de construction et d'in-

vention d'une politique publique, et c'est un sujet perçu comme très local qui renvoi aux trottoirs, aux traversées piétonnes, aux espaces publics.

La marche n'était pas un impensé des politiques publiques, elle n'était simplement pas assez visible, insuffisamment présentée comme un élément structurant de l'action publique. La marche a été clairement prise en compte dans certaines villes pionnières, ces actions s'étendent maintenant à l'échelle nationale et européenne.

La posture de l'État : légitimer, accompagner

La posture qui est prise au niveau national consiste à affirmer que l'État doit s'engager sur ce thème en premier lieu pour légitimer les politiques publiques locales, et pour souligner l'importance de développer une politique publique sur la marche. Cela est crucial pour des raisons de santé, de transition écologique et de qualité de vie. Lorsque l'État affirme que la marche est importante et qu'une politique publique est nécessaire, c'est déjà un geste politique qui donne du poids et de la légitimité à un élu local qui souhaite développer une politique en la matière. Cela aide à convaincre les conseils municipaux que ce n'est pas simplement une idée farfelue d'un individu isolé, mais bien une préoccupation légitime soutenue par l'État. Des élus locaux nous expriment souvent cette demande de soutien.

Concrètement, le plan vélo et marche annoncé le 5 mai ne constitue pas le grand soir pour la marche, mais cela

marque néanmoins un progrès et une première étape significative. Sur ce volet, ce plan comporte deux grands axes. Le premier concerne la santé : il affirme que les mobilités actives, telles que la marche et le vélo, sont des outils au service d'une politique de santé publique, à la fois en tant qu'outil de prévention et de soins. Le ministère de la Santé propose notamment d'intégrer la question des mobilités actives dans les rendez-vous de prévention à différents âges de la vie (25, 45 et 65 ans).

Ensuite, il y a un outil que nous avons élaboré conjointement avec le CEREMA et l'ADEME, c'est le programme « ID-Marche ». Il vise à accompagner les collectivités locales en leur fournissant des outils financiers, réglementaires et techniques. Le CEREMA a développé un espace collaboratif « Mobilités piétonnes » sur sa plateforme *Expertises Territoires* pour aider les collectivités locales à définir leur politique publique de la marche. L'ADEME a lancé l'appel à projets « Marche du quotidien » pour aider les collectivités locales financièrement à élaborer leurs politiques. Enfin, le ministère des Transports lance un concours consacré aux espaces publics exemplaires, afin de les soutenir financièrement, techniquement et de mettre en valeur les démarches centrées sur la marche.

Je signale au passage que je n'aime pas non plus la comparaison entre le vélo et la marche, qui sous-tend souvent la critique selon laquelle le vélo serait largement privilégié et la marche oubliée.

C'est une comparaison stérile. Le vélo et la marche ont chacun leur importance. Ils ont chacun leurs dynamiques et leurs politiques publiques qui doivent être complémentaires. J'ai par exemple rappelé que 80 % des déplacements de zéro à un kilomètre se font à pied, contre seulement 3 à 4 % à vélo pour les déplacements de moins de 5 km.

Nous ne sommes donc pas confrontés avec la marche aux mêmes enjeux de retard comme pour le vélo qui a un potentiel très supérieur sur les déplacements courts. En revanche, il existe de réels problèmes de conflits entre piétons et cyclistes, compte tenu de leur présence conjointe sur l'espace public. Ces questions devront être abordées au fil du temps, car nous sommes en France en train de redécouvrir ce que signifie vivre dans une ville avec un grand nombre de cyclistes.

Conclusion

En guise de conclusion, j'aimerais aborder quelques pistes de réflexion sur la marche. Tout d'abord, je constate qu'il nous manque des outils pour mesurer cette pratique. Les indicateurs de transport que nous utilisons, tels que les parts modales, les kilomètres parcourus, la vitesse, ne sont pas très pertinents. Par exemple, dire que 80 % des déplacements de zéro à un kilomètre se font à pied décrit une réalité brute, mais ne nous permet pas d'appréhender finement les logiques en jeu.

Avec le CGDD, nous avons essayé de mesurer le temps quotidien que les

Français consacrent à la marche. En moyenne, ils marchent pendant 15 minutes par jour, avec environ un tiers d'entre eux ne marchant pas du tout. Ce chiffre est stable d'après les deux dernières enquêtes. Dans l'agglomération parisienne, la moyenne est de 22 minutes, tandis que dans les zones rurales, elle est de 9 minutes. Les 15 minutes de marche peuvent être comparées aux 30 minutes d'activité physique recommandées par l'OMS pour les adultes. Compté en temps, ce n'est donc pas si mal. Et chercher à augmenter ce temps est peut-être un objectif plus souhaitable qu'augmenter les parts modales ou les distances. Sur ce dernier point, il faut souligner que les distances à pied ne représentent que 3 % des distances que nous parcourons chaque jour, largement dominé par l'automobile.

Deuxièmement, je pense que la pratique de la marche est fortement déterminée par les lieux accessibles. Si les gens n'ont rien à proximité, à un ou deux kilomètres de chez eux, ils ne marcheront pas. Je ne serais pas surpris que la diminution de la pratique de la marche depuis l'après-guerre soit en grande partie liée à la disparition de lieux de destination à proximité des habitants. Ainsi, il est à mes yeux essentiel, si l'on veut développer une politique de la marche, de se concentrer sur la question de l'aménagement et de l'urbanisation, des distances parcourables et des lieux de destination. C'est le sujet de la ville et des villages des courtes distances, de la ville du quart d'heure.

Enfin, je pense que nous sous-estimons également la prise en compte de la marche dans le contexte des transports collectifs. Nous oublions dans nos planifications, nos études et nos projets qu'il y a toujours un moment de marche associé à ces déplacements. Pour les personnes utilisant les transports en commun, la marche représente par jour en moyenne 10 minutes sur des parcours de 40 min, soit 20 % du temps du déplacement. Les transports collectifs sont un moyen pour étendre la portée de la marche, autant que la marche est un moyen d'accéder aux transports collectifs. ★

Le retour de la marche... A petits pas. Le rôle du mouvement associatif (1970-2020)

Anne Faure, urbaniste, présidente de l'association Rue de l'Avenir

La marche en ville et les marcheurs ont souvent été considérés comme les oubliés des politiques publiques. On avait coutume de dire que la marche « ça va de soi » et, donc, qu'il n'était pas utile d'en faire un sujet. La promotion de la voiture particulière a persuadé la population que tout trajet pouvait être réalisé en voiture, même les plus courts. « La voiture c'est la liberté », nous a-t-on répété. Ce qui était vrai avant la Seconde Guerre mondiale ne l'est plus, d'autant que nos modes de vie évoluent.

Il semble que depuis deux décennies, le postulat s'est renversé. Pollutions, nuisances, congestions, difficultés de stationnement, sont plutôt des entraves à la mobilité urbaine motorisée. L'avancée rapide du dérèglement climatique et la pandémie récente ont redonné à la marche une place importante dans les pratiques vertueuses.

L'évolution des vingt dernières années a été possible grâce au long travail de modification des perceptions et des comportements qui semble prendre sa source dans la remise en cause de l'ur-

banisation galopante de l'après-guerre. L'action du mouvement associatif, qui a soutenu la marche dès les années 1960, a contribué à cette évolution, souvent à partir de l'exemple des politiques menées dans d'autres pays européens.

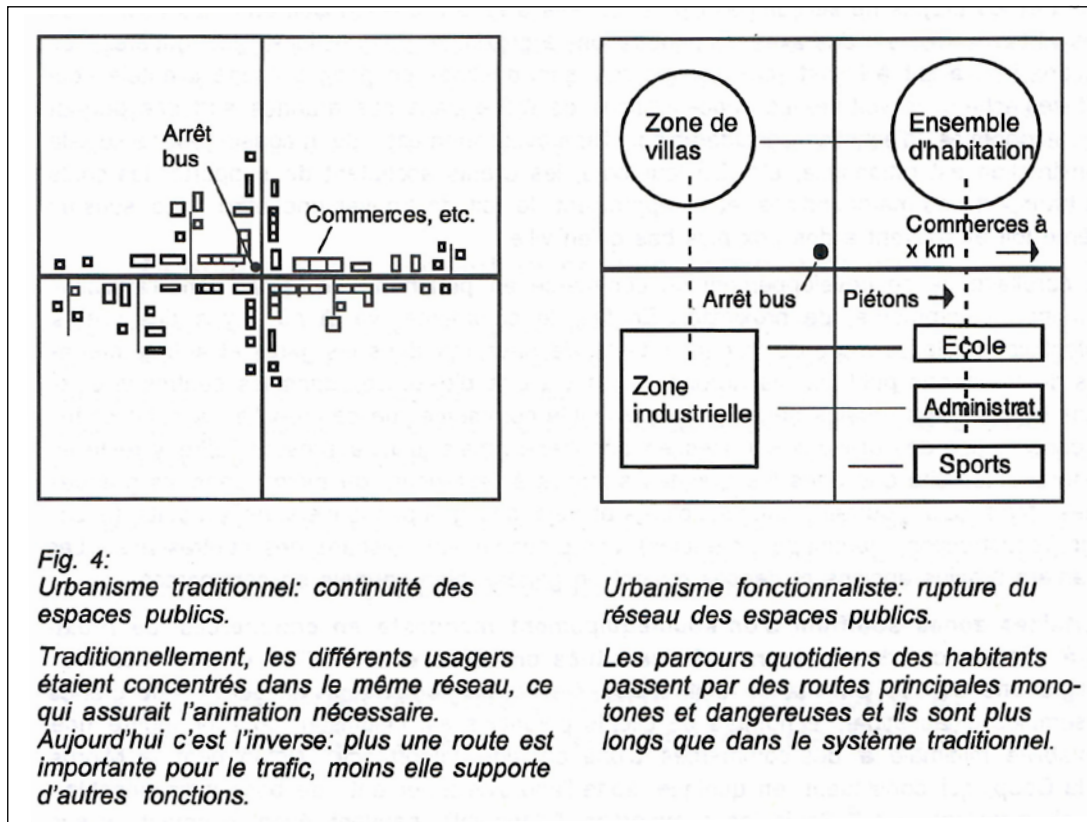
Actrice du monde associatif depuis les années 1980, j'ai aussi participé, à titre professionnel, à certains des premiers programmes nationaux en faveur de la mobilité durable et aux échanges européens qui ont contribué progressivement à remettre la figure du piéton sur le devant de la scène.

L'urbanisme du mouvement moderne en héritage

Jusqu'à la dernière guerre mondiale, la surface bâtie de la plupart des villes s'est peu étendue. La croissance démographique était absorbée par la densification et l'augmentation de la hauteur des bâtiments plutôt que par celle de leur surface au sol. La ville restait praticable à pied, c'est-à-dire par tous les habitants. Après la Deuxième Guerre mondiale, la surface construite des villes s'est très fortement étendue

grâce à la démocratisation de la voiture individuelle. Les transports individuels motorisés devenaient le mode de déplacement privilégié en raison de leur apport à l'économie nationale exsangue. Les nouveaux modèles de « villes automobiles » s'appuyaient sur les théories des Congrès internationaux d'architecture moderne rejoints par Le Corbusier.

Les extensions urbaines, grands ensembles puis nappes pavillonnaires à la suite des prêts bonifiés négociés par le ministre Chalandon, ont accueilli l'exode rural, puis les rapatriés d'Algérie et, plus généralement, ont répondu à la demande de logements dont le nombre, la surface et le niveau de confort étaient catastrophiques après la Deuxième Guerre mondiale. Lydia Bonanomi, grande figure du mouvement associatif suisse et chercheuse à l'École polytechnique de Lausanne, a réalisé le schéma ci-dessous pour faire comprendre aux associations locales la rupture, à partir des années 1950, avec le processus historique de formation de la ville et l'exclusion de la marche.



Source : Lydia Bonanomi, *Vers un urbanisme de la proximité : coordonner développement urbain et transports*, Irec, Lausanne, 2000.

Après un bon accueil réservé aux grands ensembles, apportant un confort nouveau aux classes moyennes qui les ont habités au début, la réaction au modèle de la ville « moderne » (urbanisation dense, immeubles en hauteur, et pendant de nombreuses années, manque d'équipements collectifs et d'accessibilité par les transports collectifs), a suscité un rejet et le départ des plus sol-

vables. La circulaire Guichard (1973) a marqué la fin des grands ensembles. La sphère professionnelle a repris le chemin de la construction dans les secteurs historiques et s'est lancée dans la réhabilitation, processus oublié. Il s'agissait de « refaire la ville sur la ville ».

Le mouvement associatif se constitue en lutte contre les conditions de vie dans les

grands ensembles, le manque de transports collectifs et un mode d'urbanisation inféodé au transport individuel motorisé. En 1959, Roger Lapeyre, militant syndical, crée l'association Pour une cité humaine : les droits du piéton. C'est la première action associative en faveur des piétons. Elle est basée sur des principes humanistes, et son objectif réside essentiellement dans la convivialité urbaine.

Les années 1970 : le mouvement associatif des Pays-Bas entraîne l'Europe

A partir des années 1970, le refus des nouveaux modes d'urbanisation donne lieu aux Pays-Bas à des luttes urbaines, après un accident d'enfant, étincelle qui cristallise le mouvement contre un urbanisme fondé sur la voiture. Il se répand en Allemagne et dans différents pays européens. Les revendications ont pour but de rendre aux enfants leur place dans la ville, notamment pour jouer dehors à proximité immédiate de leur domicile, et plus généralement changer la vie en ville.

Après plusieurs années de lutte, en 1976, aux Pays-Bas, et pour la première fois en Europe, un texte réglementaire limite la vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels. Le concept de *woonerf* est traduit par cour urbaine en français. Il s'agit essentiellement de réduire la vitesse à moins de 50 km/h dans les zones résidentielles (20 km/h conseillé). Il n'y a pas d'autre obligation mais des recommandations sur la qualité urbaine, les plantations, l'organisation du stationnement et l'autorisation du jeu des enfants dans la rue.



Un des premiers woonerf à Delft, en quartier existant en haut. En bas, un nouveau quartier reprenant les mêmes principes : le bac à sable peut longer la chaussée car la réduction de la vitesse améliore la sécurité des enfants
© Anne Faure

En France, techniciens et élus visitent les pays pionniers : Pays-Bas, Danemark, Suisse. Ils découvrent le *Verkehrsberuhigung* en Allemagne, orienté vers la protection de l'environnement, le *traffic calming* au Royaume Uni dont l'objectif est plutôt tourné vers la sécurité des déplacements¹. Ils observent d'autres pratiques moins accidentogènes et moins polluantes que celles qu'ils connaissent en France et constatent leur bonne acceptation sociale. En Italie à la même période, Ferrare instaure en 1969 une zone à trafic limité (ZTL). Ce dispositif, conçu au départ pour lutter contre la destruction des bâtiments patrimoniaux dont le calcaire ne supporte pas la pollution, se généralise progressivement à la plupart des villes italiennes. Les objectifs initiaux de protection du patrimoine s'élargiront au tourisme et à la fréquentation piétonne.

Les voyages organisés par l'ATEC, association d'ingénieurs, vers les Pays-Bas, jouent un rôle important dans la construction d'une nouvelle culture urbaine où les restrictions de circulation automobile et la pratique du vélo représentent les caractéristiques d'une nouvelle mobilité en ville. Avec différentes entrées au départ, l'apaisement du trafic recherché contribue au développement du vélo mais aussi de la marche.

En France, la remise en cause est timide. Avec la fin des extensions urbaines, on redécouvre les villes historiques, on réhabilite le bâti, on aménage les centres des villes : à Rouen, rue du Gros Horloge (1972), à Bordeaux, rue Sainte Catherine... Les objectifs sont économiques. On piétonnise les rues commerçantes, les abords des sites patrimoniaux pour soutenir le commerce de centre-ville, menacé par les premiers centres commerciaux construits en périphérie, et favoriser le tourisme.

En 1978, la Fédération française de randonnée est créée en réaction à l'étalement de l'urbanisation. C'est une manifestation du « sport nature », concept destiné à redonner aux habitants des secteurs densément habités la possibilité de pratiquer une activité physique en milieu naturel. L'organisme a un statut de fédération sportive et est rattaché au ministère des Sports.



En Allemagne la restructuration de la Ruhr apporte des sites d'expérimentation de rues apaisées. Ici, aménagement à Hennef (1972) : un des premiers cas où la largeur de la chaussée est réduite par un îlot central qui comporte un éclairage à caractère urbain © Anne Faure

Les années 1980 : la relation sécurité / vie urbaine motive action publique et associative

Le niveau de l'accidentalité en France est catastrophique : 16 500 morts durant l'année 1972. À la suite de l'élection de François Mitterrand, qui avait mis la sécurité routière dans son programme de gouvernement, plusieurs programmes de l'État visant à réduire le nombre de morts sur les routes sont lancés (« Objectif moins 10% » et « Réagir »).

Une troisième action, « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », développée entre 1984 et 1988, concerne le milieu urbain (voir encadré)². Ce programme a été opérationnel dans plus de 50 sites d'expérimentation répartis dans toute la France. Il préconise la concertation avec les habitants et associations locales et demande l'implication des élus. L'utilisateur considéré dans les attendus du programme est le piéton, car à l'époque, il y a très peu de cyclistes dans les rues.

Considéré dans les années 1980 comme une initiative marginale, il fait maintenant figure d'action fondatrice en raison des aspects visionnaires de la doctrine qui le soutenait. Mais la question de la vitesse divise. La construction automobile est un pan important de l'économie nationale et la promotion de la mobilité individuelle est très soutenue : « la voiture, c'est la liberté ». Les exemples néerlandais sont connus du milieu professionnel mais leur importation se heurte à une forte opposition de l'État comme de la

population. Le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » est mal accueilli et ses résultats très positifs peinent à être communiqués hors du milieu professionnel : demande de réécriture du guide de recommandation, difficulté à obtenir l'imprimatur pour diffuser les résultats d'évaluation, etc.

Dans ce paysage, Chambéry s'impose comme « la » ville piétonne française. Le tandem composé du maire Francis Ampe et du directeur des services techniques Michel Deronzier, les visites au Pays-Bas et le renfort d'un ingénieur néerlandais, Joost Vahl, sont une configuration efficace et inventive. L'exemple de Chambéry intéressera plus les équipes suisses que leurs homologues français : « les zones de rencontre » suisses ont été inspirées par Chambéry et sont revenues en France plusieurs années plus tard via la Belgique.

Côté associatif, on assiste en 1983 à la fondation de la Ligue contre la violence routière, créée sous l'impulsion de victimes rescapées d'accidents de la route (notamment Geneviève Jurgensen, journaliste). Cette association a agi en justice contre les constructeurs automobiles qui basaient leur publicité sur la vitesse malgré les interdictions.

L'association Rue de l'Avenir est créée en 1988 avec comme objectif « une ville plus sûre et plus agréable à vivre ». Denis Moreau, magistrat et adhérent à la Ligue contre la violence routière, réagit au nombre important d'accidents d'enfants et fonde cette nouvelle association.

Sa filiation est aussi liée à l'association suisse Rue de l'Avenir (créée en 1987 et qui accepte de partager son nom). Sa philosophie s'inspire de la doctrine du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». L'objet de l'association est atypique : ce n'est pas une association de défense mais plutôt un instrument de promotion d'un nouveau paradigme. Elle se veut « laboratoire d'idées », et organisme d'éducation populaire. Son mot d'ordre est « Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre ». On note la présence d'agents de l'État parmi ses membres. En 1989, le Club des villes cyclables est fondé par des élus dont l'objectif est de favoriser la pratique du vélo et se traduit par de nombreux échanges avec Rue de l'Avenir, jusqu'à la campagne « Ville 30 » de 2011.

Ville plus sûre, quartiers sans accidents (1984-1988)

L'objectif du programme consiste à améliorer simultanément sécurité et vie urbaine et à observer les effets de l'aménagement de l'espace public sur la modération du trafic. Ce programme expérimental, explore les liens entre environnement et comportements. Il s'inspire des exemples européens et notamment néerlandais. Des voyages d'études seront organisés pour les équipes engagées dans le programme. 56 opérations sont lancées dans toute la France sur divers types de sites accidentogènes. Elles portent à la fois sur des traversées de petites agglomérations par des voies à fort trafic, sur des transformations de voies à caractéris-

tique autoroutière en voies urbaines, sur des centre-bourgs, sur des entrées de villes... Un guide méthodologique est tiré de l'expérimentation.

Ces opérations ont été évaluées dans les domaines technique et sociologique, pour au moins 40 d'entre elles qui ont abouti à des projets. Les résultats sont une diminution très importante des accidents et une amélioration de la qualité urbaine. Pour la première fois en France l'influence de la vitesse, non seulement sur la gravité mais aussi sur l'occurrence des

accidents est démontrée. La préconisation de réduire l'espace dédié à l'automobile au profit du piéton marque le début d'un nouveau mode de conception. Les acquis du programme sont :

- l'importance de la concertation,
- l'utilité de l'évaluation,
- le rôle moteur de l'élú,
- la relation environnement/comportement et la lisibilité de l'aménagement,
- l'influence de la vitesse sur l'occurrence des accidents,
- la nécessité de l'approche transversale et de la pluridisciplinarité...

On peut aussi noter en 1988 la publication de l'ouvrage *Espace public* par le Plan urbain, unité de recherche du ministère de l'Équipement, qui réunit les contributions d'un programme finalisé de recherches et d'expérimentations sur ce thème. Cette réflexion sur l'affectation de l'espace urbain annonce aussi un changement de paradigme en remplaçant la notion « d'espace libre urbain » par celle « d'espace public ». Ces réflexions ont mis à jour le rôle et les fonctionnalités des espaces non construits en termes sociologiques et non plus sous un angle limité à la circulation.

Les années 1990 : tramway et retour du vélo

On assiste en France à la mise en œuvre de nouveaux outils d'aménagement qui, s'ils ne sont pas dédiés directement aux piétons, leur sont favorables. D'une part, les aménagements liés à la construction de lignes de tramways qui se multiplient dans les grandes villes françaises, après Nantes en 1985 et Grenoble en 1987, apportent confort et qualité urbaine. À noter toutefois que la loi LAURE impose des pistes cyclables pour accompagner les infrastructures nouvelles, mais ne rend pas obligatoire l'élargissement des trottoirs.

D'autre part, la redécouverte du vélo suscite certaines améliorations, qui profitent aussi aux piétons : pistes cyclables qui canalisent les cyclistes, lutte contre les coupures urbaines... Mais à part à Paris et à Chambéry, les collectivités actives dans le domaine du vélo ne mettent pas la marche à l'agenda. Elles



Carte des sites d'expérimentation. Source : CERTU, 1994.

considèrent que cyclistes et piétons ont les mêmes besoins et plus généralement que « la marche, ça va de soi » comme le disaient les élus interrogés dans le cadre du PREDIT.

Les associations cyclistes locales commencent à se multiplier et bientôt à se fédérer (rôle de la FUB, Fédération des usagers de la bicyclette). Les associations de piétons ne se développent que modestement dans quelques grandes villes comme Lyon. L'association des Droits du piéton perd la moitié de son titre (Pour une cité humaine) et se positionne dans un rôle défensif avec un fonctionnement procédurier. L'association Rue de l'Avenir se structure et lance ses premières actions : séminaire sur le rôle des associations, premiers voyages d'étude, concours « La rue, on partage », destiné à faire émerger des projets élaborés par la population auxquels l'association propose l'aide d'un professionnel bénévole...

Avant l'adoption de nouvelles mesures qui interviendront à partir de la décennie suivante, on observe un soutien mitigé des pouvoirs publics au retour du vélo et l'absence totale de la marche dans les politiques publiques. C'est une période de transition mais la France est encore le pays du « tout voiture ».

Les années « Code de la Rue »

Le début des années 2000 a été plus marqué par une activité réglementaire que par de nouveaux concepts d'aménagement où de gestion de la circulation. La montée en puissance de l'urgence

écologique a fait progressivement passer l'idée de frugalité de prise de conscience à mise en action, en particulier dans le domaine de la mobilité. Ce changement de comportement toutefois a d'abord profité au vélo, solution proposée à la congestion.

En 2005, une loi concernant les personnes handicapées institue les Plans de mise en accessibilité des espaces publics (PAVE). Ce texte constitue le premier dispositif réglementaire français favorable aux piétons en raison de la présence d'obligations concernant l'aménagement des espaces publics.

Le problème de la vitesse automobile en ville devient un thème central du mouvement associatif au titre de la sécurité des déplacements mais aussi de la santé car sa réduction est parallèle à celle du bruit et à certaines pollutions. Le Code de la route, élaboré au profit de la circulation automobile, ne prend pas en compte la vie urbaine (les passages piétons ont été instaurés pour le confort de l'automobiliste).

En 2004 en Belgique, les textes du « Code de la Rue » sont adoptés. En France, l'association Rue de l'Avenir et le Club des villes cyclables proposent la même démarche et ne seront entendus qu'en 2006 où une commission Code de la rue sera réunie sous l'égide du CERTU (Centre d'étude sur les réseaux, les transports et l'urbanisme). Elle réunit réseaux associatifs et agents de l'État. Le principe de la démarche est le respect du plus faible par le plus fort. Deux séries de

mesures sont adoptées à la suite des travaux du comité technique : en 2008, un ensemble de textes qui comprend notamment les doubles sens cyclables et la création des zones de rencontre (20 km/h et priorité piétonne) et en 2010, diverses mesures en faveur de la pratique cycliste et du renforcement de la protection du piéton lors de sa traversée d'une chaussée.

Le fait que des textes de loi aient été adoptés à la suite d'une initiative portée par les associations au titre de la sécurité des déplacements marque un tournant important : le refus du « tout voiture » n'est plus un tabou. L'action publique prend acte du début d'acceptation sociale de la pratique du vélo, de la marche et d'une autre vision de la mobilité urbaine. La suite des travaux de la commission intervient plusieurs années après sous l'appellation « Plan d'Action pour les Mobilités Actives » (PAMA) et donne lieu à un train de mesures en 2015, généralement tournées vers la facilitation de la circulation à vélo.

La même année, dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, une disposition très importante est prise. L'article 47 donne aux maires la possibilité de réduire, sur tout ou partie des voies d'agglomération ouvertes à la circulation publique, la vitesse de circulation en dessous des limites prévues par le code de la route (50 km/h). Cette mesure ouvre la voie à la généralisation du modèle 30 / 50 km/h au lieu du modèle 50 / 70 km/h.

Les zones 30 étaient considérées comme des exceptions à la règle et ne pouvaient pas être étendues. L'automobiliste devait donc changer plusieurs fois de vitesse dans la traversée d'une ville, ce qui n'était pas appliqué car incompréhensible et pénalisant. Le choix des vitesses de référence résulte des seuils de risque observés en matière d'accidentologie : inflexion des courbes de mortalité à 30 et à 50 km/h. Pour la pratique des modes actifs, particulièrement celle de la marche, cette disposition réglementaire qui apaise et sécurise les secteurs urbains est centrale et constitue une clé du développement de la pratique piétonne.

L'action associative ne faiblit pas : lancement de Walk 21, association mondiale de promotion de la marche, à Londres en 2000 ; création du « Réseau RUES » (Rue de l'Avenir suisse et France, Institut belge de sécurité routière, Mobilité piétonne, Prévention routière du Luxembourg) en 2006 qui propose chaque année à quelques techniciens et militants associatifs un voyage d'étude dans des sites innovants. En 2010, une initiative européenne pour la « ville à 30 » a été lancée par une association allemande et relayée par Rue de l'Avenir. Le nombre important de signatures nécessaires émanant de plusieurs pays européens, selon la règle mise en place par les institutions, n'a jamais été atteint. Cependant, les signatures recueillies en France, bien qu'en nombre modeste, et le succès de la campagne nationale lancée par Rue de l'Avenir sur le même thème,

montrent que, dès cette période, l'opinion était plus ouverte aux modes actifs, mais plutôt au vélo.

2020 : le retour de la marche et les années Covid

Le regain d'intérêt pour la ville historique, qui avait émergé au milieu des années 1970, avait rappelé que les habitants des villes étaient des piétons et qu'ils en étaient une constituante essentielle. Pour autant, la marche n'était pas considérée comme un mode de déplacement à part entière. Il a fallu attendre 2010 pour que ce mode fasse l'objet de prises de positions et d'articles de presse : pour le grand public, pour les élus comme pour l'administration, les « modes actifs » (nouvelle dénomination des « modes doux ») se réduisent généralement au vélo. L'opinion se saisit de la marche : tribunes de presse, ouvrages, conférences (Axel Kahn, Sylvain Tesson, David Le Breton...). Il s'agit d'abord de la randonnée dans des sites naturels où écrivains et chercheurs se ressource, mais la marche en ville est progressivement mise à l'honneur.

La France a pour objectif de remettre à jour la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 et les travaux préparatoires, les Assises de la mobilité, se concrétisent en 2019. La loi couvre un large spectre. En ce qui concerne la pratique piétonne, elle apporte peu d'améliorations et les principales mesures concernent la route, le vélo et l'arrivée des véhicules électriques. Une disposition

importante toutefois y figure : la couverture totale du territoire par les autorités organisatrices de mobilité permet de prendre en compte les territoires ruraux ou peu denses. Dans ce dispositif, les associations peuvent être agréées et participer au débat, par exemple sur le sujet des rabattements sur les transports collectifs.

Retrouvant progressivement la faveur du public, la pratique cycliste s'est développée en France avec beaucoup de retard sur d'autres pays européens. Ce retour s'est effectué en grande partie grâce à l'action des associations nationales, très puissantes en raison de leur nombre d'adhérents, qui ont fait monter la pression sur les pouvoirs publics, alors que dans le même temps le soutien à la marche était dans une situation proche d'une traversée du désert. Un événement très important a lieu en 2018 : pour la première fois en France, un plan national, doté d'un budget, est mis en place au titre de la protection de l'environnement, pour accélérer la pratique du vélo. Il est apparu clairement, à la faveur de la mise en place du plan vélo, que la marche et les piétons étaient toujours les oubliés des politiques publiques et que l'une des raisons était l'absence de *lobbying* en leur faveur.

Paradoxalement, la pandémie de Covid 19 a eu un effet positif en faveur de la marche. Le problème de la distanciation physique a fait apparaître le manque d'espace dévolu aux piétons. Le confinement a fait ressen-

tir à de nombreux citoyens les effets du manque d'activité et en particulier leur a fait prendre conscience du besoin de marcher et la simplicité de cette pratique, activité physique accessible à tous. Les articles de presse et d'autres médias appelant à reconsidérer l'usage de la rue et de ses trottoirs se multiplient. Les associations cyclistes se mobilisent pour proposer des aménagements temporaires, avec l'espoir qu'ils soient pérennisés. Les experts, les élus et les professionnels ont cherché à modifier l'environnement très rapidement et avec des moyens simples. Les regards se sont tournés une nouvelle fois vers « l'urbanisme tactique » déjà pratiqué dans d'autres domaines en France (utilisations temporaires entre démolition et construction par exemple). Dans de nombreuses villes, des files de circulation et de stationnement sont neutralisées au profit des piétons.

La Fédération française de randonnée pédestre, 60 Millions de piétons et Rue de l'Avenir joignent leurs efforts pour faire en sorte que les mêmes mesures soient affectées à la marche et au vélo. Les trois associations décident de mettre en place un collectif pérenne sous le nom de « Place aux piétons » en mai 2020. Par rapport à la redécouverte de la marche des années 1980, l'argumentaire s'est élargi à de nouvelles justifications liées au contexte de changement climatique, qui est de plus en plus fortement ressenti, et à la pandémie. S'il est de plus en plus évident que la sédentarité est un

gouffre en termes de santé publique et que l'abus de trajets motorisés est de moins en moins acceptable par rapport à la nouvelle donne climatique, d'autres arguments voient le jour. Il s'agit aussi de bien vivre en

ville, de mieux prendre en compte les enfants, les seniors et les femmes, de maintenir le commerce de proximité et de mettre en place un cercle vertueux autour de la qualité des espaces publics.

Le collectif « Place aux piétons »

À travers des liens informels entre différents acteurs, la nécessité de créer un regroupement d'associations a émergé à partir de 2019 où plusieurs associations avaient engagé des réflexions sur le thème de la marche en ville et lancé des enquêtes et des consultations de personnes ressources. Le comité parisien de la Fédération française de randonnée pédestre dans un premier temps, puis la Fédération nationale ensuite ont rejoint 60 Millions de piétons et Rue de l'Avenir pour faire en sorte que les mesures en faveur du vélo soient aussi affectées à la marche.

La Fédération française de randonnée pédestre compte plus de 200 000 licenciés et est organisée en comités régionaux qui fédèrent les clubs locaux. À Paris, fort de 40 clubs, le comité organise des randonnées urbaines qui réunissent plusieurs centaines de personnes à chaque « Panamée » et a bien analysé les conditions nécessaires au déplacement à pied en ville et son potentiel.

Fortes de ces avancées les trois associations décident de mettre en place un collectif pérenne sous le nom de « Place aux piétons » en mai 2020. Elles publient un communiqué de presse, un manifeste et un programme d'actions. Le Club des villes et territoires cyclables

rejoint plus tard le collectif. Pendant la pandémie, un guide de recommandations, un séminaire par visio-conférence (qui a recueilli 700 inscriptions) et une cartographie des réalisations mises en place en lien avec la pandémie, ont été organisés par le Cerema.

Soutenues par l'ADEME, deux éditions du « Baromètre des villes marchables », sondage à l'échelle nationale, ont fait l'objet de questionnaires qui ont recueilli, dans les deux cas, plus de 70 000 réponses. Les Assises nationales de la marche en ville ont eu lieu à Marseille en septembre 2021. Elles ont donné lieu à la restitution du Baromètre et à une trentaine de contributions venant de toute la France, de Belgique et d'Italie.

Les « Journées nationales de la marche en ville » ont eu lieu à Reims les 9 et 10 novembre 2023 et ont restitué les résultats du second Baromètre devant 180 personnes présentes et avec 900 connexions. L'association suisse Mobilité piétonne a présenté son action exemplaire. Les journées très conviviales de Reims ont fait émerger un réseau d'acteurs, agents de collectivités, associations locales, élus. Toutefois, le projet de réunir des plateformes locales multi-partenariales peine à se mettre en place.

Grâce à l'objectif commun aux trois partenaires, et à leurs approches complémentaires (urbanistique, réglementaire et sportive), la réflexion avance. S'il est clair, en raison de l'effet économique induit, que la fabrication de vélos et d'accessoires liés à leur usage créent une industrie profitable, les apports économiques de la pratique piétonne n'ont jamais été identifiés parce qu'ils sont indirects et concernent de nombreux domaines.

Quelques enseignements

De ce rapide balayage, on peut tirer quelques constats. D'une part, le contexte climatique et environnemental inquiétant est malheureusement une circonstance favorable au retour de la marche en ville. C'est le mode de déplacement le plus frugal, le plus simple, le moins coûteux, bon pour la planète et pour la santé. On peut mettre en avant ses retombées économiques et alerter sur le gouffre financier que vont constituer les effets de la sédentarité en termes de santé publique, épée de Damoclès pour les générations qui viennent. Inversement, on peut constater plusieurs freins au développement de la marche. Le mouvement associatif, notamment, représente peu de militants. Il est très hétérogène.

La Fédération française de randonnée a un statut de fédération sportive, compte plus de 200 000 licenciés. Elle découvre la marche en ville et certains de ses comités départementaux résistent à la prise en compte de cette nouvelle orientation. Ils ne la considèrent pas conforme aux objectifs de départ. Ses membres sont des sportifs, pour partie des mili-

tants pro-environnement : ils ne sont pas des « militants de la ville ». 60 Millions de piétons est une association de défense d'usagers. Elle compte peu de militants individuels mais fédère des antennes locales. Cette association, qui s'est longtemps positionnée de façon agressive par rapport aux pouvoirs publics, entretient des rapports complexes avec ses partenaires en raison de son ancienneté. Le Club des villes et territoires cyclables et marchables est une association d'élus, d'abord orientée vers le vélo, très puissante (200 villes adhérentes dont les principales agglomérations françaises). Elle découvre elle aussi le sujet de la marche en ville. Rue de l'Avenir réunit quelques adhérents individuels, une quarantaine d'associations locales et une quarantaine de villes et d'agglomérations. Son profil est atypique, elle travaille en bonne collaboration avec les bureaux d'études de l'État (Cerema, ADEME). Rue de l'Avenir développe un réseau européen de partenaires à travers le réseau RUES. Ces profils et compétences complémentaires sont une opportunité mais peuvent entraîner des incompréhensions et des divergences sur les actions à mener.

Ce rapide historique a montré le rôle important joué par les associations, notamment par le fait qu'elles ont diffusé des exemples d'actions, d'aménagements et de politiques menées dans d'autres pays européens. Généralement en retard par rapport à ses voisins en raison de son attachement à la voiture individuelle, la France a tiré profit des expériences étrangères et peut encore en bénéficier. Elle a aussi apporté le résultat de ses actions,

comme les mesures prises à Chambéry qui ont inspiré nos voisins belges et suisses.

On peut aussi noter que le problème de la présence de l'enfant dans la ville est à la fois une grande source d'insatisfaction par rapport aux politiques menées et un levier très efficace pour alerter l'opinion. Les accidents d'enfants ont été à l'origine de la politique fondatrice du woonerf aux Pays-Bas : ces prises de position concernant l'espace public ont essaimé dans toute l'Europe à la suite de l'initiative néerlandaise. De même, l'association Rue de l'Avenir, en popularisant les « Rues aux enfants » (fermetures temporaires de rues pour le jeu des enfants), a tissé un réseau de villes pour lesquelles la marche est un sujet.

Le dernier constat est celui d'une petite avancée en 2023 : le « Plan vélo et mobilités actives » devient le « Plan Vélo et marche », mais presque sans budget pour la marche. L'histoire de la ville se joue sur le temps long. ★

¹ Voir les travaux issus du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT).

² L'auteure était consultante du programme au titre de l'ONSER (organisme national de Sécurité routière).

Chambéry, un laboratoire de la marche en ville

Francis Ampe, ingénieur et urbaniste, ancien maire de Chambéry (1977-1983)

Sans être historien, j'ai néanmoins cherché pour cet article à appliquer une certaine méthode. Tout d'abord, j'ai rassemblé mes connaissances historiques et mes archives personnelles. Ensuite, j'ai consulté les archives de la ville de Chambéry, ce qui a complété ma mémoire et permis de rassembler quelques illustrations. J'ai enfin interviewé quelques témoins encore vivants, dont Pierre Mayet, bien connu pour avoir été l'initiateur au ministère de l'Équipement des contrats de villes moyennes, un dispositif qui, de mon point de vue, a été déterminant pour Chambéry. J'ai également interviewé Michel Deronzier, ancien directeur des services techniques. Il a traversé les alternances politiques à Chambéry et représente ainsi la continuité indispensable lorsqu'on aborde la question de la marche en ville. Pour terminer, j'ai rencontré Maurice Meunier, qui a été mon adjoint puis celui de Louis Besson de 1989 à 1995.

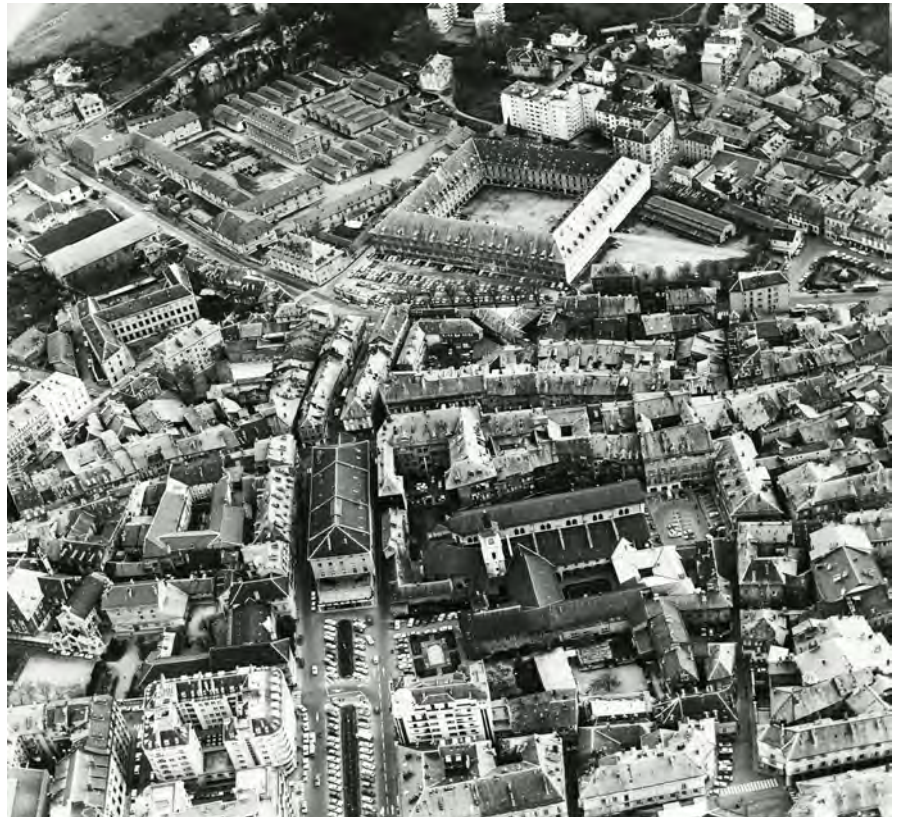


Photo 1 - Vue aérienne de Chambéry © Archives municipales

La photo 1 représente une image aérienne de la ville de Chambéry, où l'on distingue clairement le carré Curial (une caserne napoléonienne), ainsi que la caserne Barbot à gauche. L'opération Curial représenta une importante transformation du centre-ville avec notamment la construction, avec Mario Botta, de la Maison de la culture. Autour on peut distinguer l'image entremêlée d'une ville datant du Moyen Âge, capitale de la Savoie, avec le château des Ducs de Savoie. Cela devint un secteur sauvegardé très dense d'une trentaine d'hectares. C'est là qu'ont émergé les prémices de la réflexion sur la marche en ville. C'est aussi là que le conflit va exploser suite à l'invasion de la voiture et à son impact brutal sur la forme urbaine. À un certain moment, la vie devient impossible, car il y a trop de voitures. La photo 2 est représentative de ce conflit : il s'agit du bâtiment des Halles de Chambéry, avec son environnement de stationnement devant et derrière. Aujourd'hui, les voitures ont été chassées de ces espaces. Mais avant d'entrer plus précisément dans les projets concrets menés à Chambéry, je souhaite insister sur quelques éléments essentiels en matière d'action publique et de contexte politique.



Photo 2 – Les Halles de Chambéry © Archives municipales

Marche et politique des villes moyennes

L'ancien maire Pierre Dumas (1959-1977), avait aussi été ministre. Dès qu'il y avait un nouveau programme national avec des crédits disponibles, il était bien placé pour en faire bénéficier sa ville : Maison de la culture, Maison de la promotion

sociale, contrat de ville moyenne, etc. Chambéry a ainsi signé l'un des tout premiers contrats de ville moyenne à l'automne 1974. Ce contrat, qui s'est accompagné d'un financement de 4 700 000 Francs, a constitué par la suite le principal vecteur de concrétisation de notre ambition municipale en matière de marche.

Pierre Mayet m'a expliqué comment, à partir du rapport sur la ville, rédigé dans le cadre de la préparation du sixième plan, une nouvelle conception de la ville a pu émerger en dialogue avec la Datar. Après les métropoles d'équilibre il fallait poursuivre l'aménagement du territoire et structurer le pays en s'appuyant sur les villes moyennes.

Le terme de « ville moyenne » n'a pas vraiment de sens, comme l'a précisé Loïc Vadelorge, car cela dépend de la période et du contexte¹. Certains pensent qu'une ville moyenne peut varier de 10 000 à 300 000 habitants. Je me souviens d'ailleurs que Jacques Chirac, maire de Paris, estimait que la bonne taille d'une ville était de deux millions d'habitants. Quoi qu'il en soit, cette politique a été lancée et les contrats de ville moyenne ont permis de regrouper dans un même document une série de projets. Ces contrats ont été préparés par des équipes de chargés de mission envoyés dans les différentes villes candidates. Pierre Mayet m'a indiqué que des personnalités célèbres comme Hubert Védrine ou Jean-Louis Bianco, devenus par la suite de grande figures politiques, ont sillonné la France pour aboutir à ces 70 contrats signés à la suite de celui de Rodez ou de Chambéry.

En tant qu'ancien maire, je suis très reconnaissant aux fonctionnaires de l'État, notamment du ministère de l'Équipement de l'époque (en particulier dans les Groupes d'études

et de programmation (GEP) et les Directions départementales de l'équipement (DDE)). Toutes ces personnes portaient des idées novatrices en matière d'urbanisme en dehors de la contrainte politique, à la différence des préfets avec qui nous avons souvent des relations conflictuelles sur des questions politiques. N'oublions pas qu'avant les lois de décentralisation, une délibération municipale ne pouvait être exécutée sans l'autorisation préalable du préfet, qui souvent défendait une vision très centralisatrice de l'État.

La marche au cœur d'un nouveau projet politique local

Lorsque j'ai été élu maire en mars 1977, la France a connu une importante alternance politique. La montée spectaculaire de l'Union de la Gauche aux élections municipales a amené un changement radical dans de nombreuses villes. Notre équipe municipale est donc arrivée avec des idées très fermes en termes d'objectifs politiques (ce qui ne minimise pas pour autant le bilan des trois mandats de l'ancien maire gaulliste Pierre Dumas).

Je dois souligner qu'à cette époque-là, le mouvement écologiste émergeait ; une liste intitulée « Mieux vivre à Chambéry » s'était présentée aux élections municipales de 1977. C'était avant les lois de décentralisation de 1982 et il n'y avait pas possibilité de fusion entre listes au second tour. Lors du premier tour, les listes de Pierre Dumas et la mienne étaient à

peu près à égalité, avec environ 40 % des voix chacune. La troisième liste, que nous qualifierons de liste écologiste, bien qu'elle rassemblât des personnes aux orientations très diverses, a obtenu 20%. Finalement, au second tour, nous avons remporté l'élection grâce à un report plus important des voix cette dernière.

Cette liste écologiste avait fait campagne contre l'installation d'un parking en silo à la place des Halles de Chambéry que nous avons vues sur la photo 1. Or, tout spécialiste des villes sait qu'on ne touche pas à un marché sans qu'il y ait de graves conséquences politiques de toutes sortes. C'est pourquoi, après notre élection, nous avons décidé d'abandonner ce projet, pourtant prévu dans le cadre du contrat de ville moyenne. Nous nous sommes concentrés sur le projet du parking sous l'esplanade du château des ducs, également prévu au contrat. Simultanément, nous avons remis en cause le plan de circulation, en cours de mise en œuvre. Nous l'avons remplacé par un « plan de déplacements » qui a mis l'accent sur le fait que le problème ne résidait pas uniquement dans la circulation, mais dans les déplacements au sein de la ville, en nous fondant sur quelques principes clés.

Quelques exemples

Parmi ces principes, nous avons adopté le slogan selon lequel « la rue est un espace à partager », un slogan que nous allions utiliser pendant très longtemps. En outre, nous avons accordé la priorité aux plus fragiles,

tels que les personnes âgées, les handicapés, les enfants. Nous avons même embauché un urbaniste en fauteuil roulant qui a parcouru la ville pour repérer tous les endroits inaccessibles à une personne à mobilité réduite. Nous avons également travaillé sur la sécurité des enfants et sur le chemin de l'école, en considérant la rue comme un espace de jeu et de découverte. J'apprécie particulièrement l'idée du chemin de l'école, car c'est finalement un chemin d'apprentissage, et nous nous sommes engagés à lutter contre l'emprise de la voiture sur ce chemin. La voiture peut ainsi être utilisée comme un parapluie : il suffit de se promener dans une grande ville pendant une averse pour constater à quel point tout change.

C'est pourquoi nous avons décidé d'appliquer ces principes à tous les niveaux de notre politique urbaine. Nous avons adopté une approche systématique, en nous appuyant sur une organisation démocratique fondée sur les dix quartiers que nous avons organisés. Par exemple, dans l'ancienne ZUP de Chambéry, il s'agissait d'articuler les deux côtés de la route principale, le côté le plus ancien datant d'avant 1977. Nous avons réfléchi à la manière dont nous pourrions utiliser tous les espaces, y compris dans le contexte de la marche. Il est essentiel de prévoir des espaces de repos, cela revêt une grande importance.

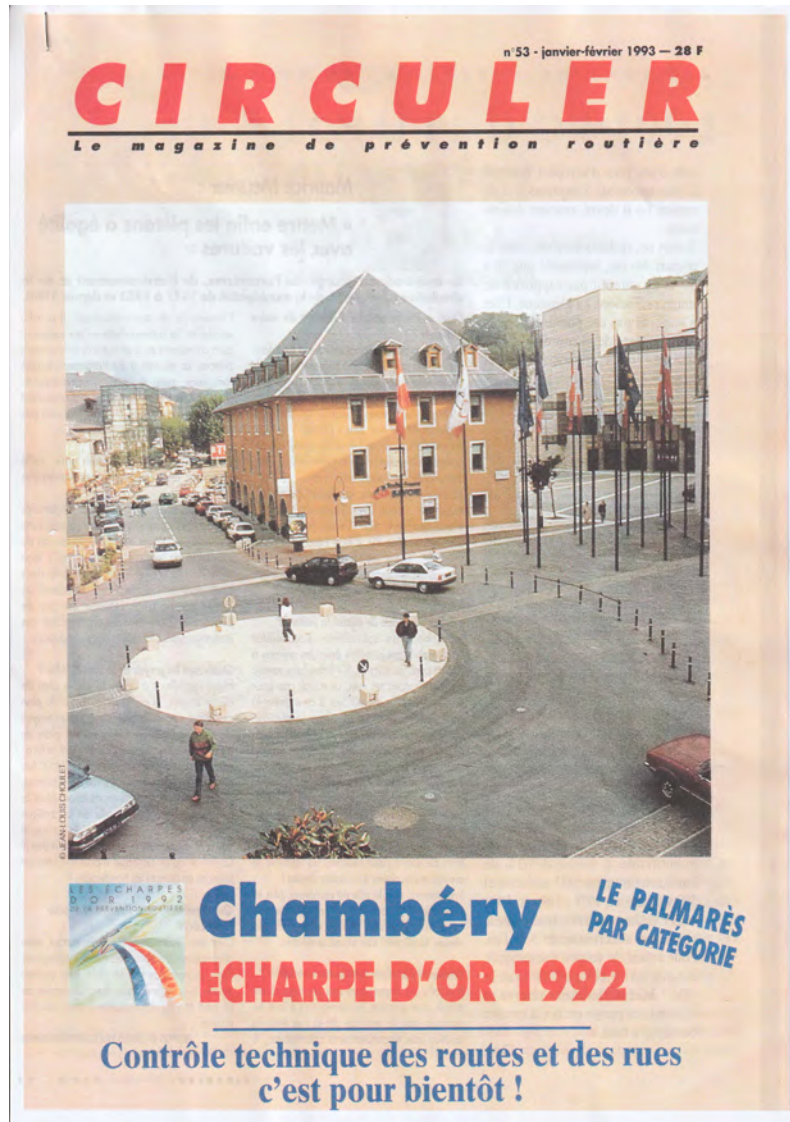
De manière plus générale nous avons

entrepris une étude systématique des espaces délaissés sur le territoire de la commune. Pour chacun d'entre eux nous avons imaginé un projet urbain pouvant servir de lieu de rencontre. L'exemple le plus spectaculaire est peut-être celui de la sortie du lycée Vaugelas : nous avons décidé de mettre en place un grand banc circulaire autour du platane existant. Ce banc est devenu un espace de repos et de rencontres... et aussi, à l'occasion, le lieu de négociation des mouvements contestataires lycéens. En effet, il est ici important de souligner que la marche favorise les échanges. Lorsque l'on croise un ami dans la rue, on ne se contente pas de lui dire bonjour sans s'arrêter, comme le feraient deux automobilistes. Au contraire, on prend le temps de se saluer, de discuter pendant une ou deux minutes, voire plus, en fonction du temps disponible, afin d'échanger des idées, de fixer un rendez-vous ou de parler de tout et de rien. Cet aspect, qui relève de la sociologie urbaine, est extrêmement important. Il fait écho à la sérendipité, concept développé par le regretté François Ascher.

La dimension anthropologique de la marche dans son rapport à l'espace construit et aménagé, est extrêmement importante. À Chambéry, nous disposons en centre-ville d'un petit jardin public appelé le jardin du Verney. Aux deux extrémités de ce jardin on trouve la Grande Poste et le Palais de Justice. Entre ces deux bâtiments il y avait aussi une voirie qui servait principalement de lieu de sta-

tionnement. Nous avons décidé de supprimer cette voirie pour agrandir le jardin. Cela a déclenché une polémique d'une violence extraordinaire. Mais le jour où l'aménagement a été réalisé, l'élargissement du jardin a été plébiscité. Un sentiment urbain profond transcendait alors les clivages politiques et les réactions d'opposition primaire.

Nous avons également abordé la question de la sécurité routière, en considérant les effets à long terme des dispositions prises. J'ai pu constater cela au cours de mon mandat de maire mais, grâce à Michel Deronzier déjà cité, ce travail interdisciplinaire d'approche urbaine globale a été poursuivi au-delà. Et l'on a pu observer une évolution spectaculaire de la sécurité routière sur la longue durée. Et Dieu sait si la sécurité routière est un bon argument. L'un des drames pour les piétons dans les villes, ce sont les ronds-points. Ils sont une catastrophe pour les piétons, sans parler des cyclistes. À Chambéry, nous avons inventé le rond-point traversant que l'on voit en couverture du magazine *Circular*, et qui a valu à la ville de se voir distinguée en 1992 par le concours des écharpes d'or de l'Association Prévention Routière. Ce rond-point a été imaginé dans le cadre de l'opération Curial, la rénovation de ces 6 ha de terrains militaires de centre-ville. Un tel rond-point est un espace disponible pour les piétons. Et je pense que si l'on devait lancer aujourd'hui une idée radicale, ce serait de mener un combat contre ces ronds-points.



Enfin, lorsque nous avons voulu installer une rue piétonne, nous nous sommes heurtés à beaucoup d'oppositions de la part des automobilistes, des commerçants, etc. Cependant, en démontrant que, grâce à cette politique de réduction

de la taille de la voirie, d'élargissement des trottoirs, qui allait parfois jusqu'à rendre certains espaces polyvalents, on améliore la sécurité des citoyens, alors on arrive à convaincre la population. J'ai retrouvé dans mes archives le docu-

ment de bilan de mandat publié en 1983. Je souhaite simplement vous lire la première phrase : « Le premier chapitre de notre bilan, c'est que la rue est à tous. Rendre à chacun sa place a été le premier devoir du Conseil municipal. Tous les moyens de déplacement doivent coexister dans une ville ». Cela a été une sorte de maxime permanente.

Conclusion

J'habite aujourd'hui dans la métropole de Lyon, qui aborde désormais la question de la rue comme un espace à partager. Quarante ans plus tard, sans polémiquer sur ce qui a été fait ou non, il est intéressant de voir que les idées avancées en 1977 à Chambéry ressortent aujourd'hui dans les politiques du Grand Lyon en faveur des piétons, des cyclistes, et de tous ceux qui ont besoin de se déplacer.

Enfin, je souhaite faire une proposition. Ayant travaillé plusieurs années dans divers pays d'Afrique, j'ai toujours été frappé par le fait que les déplacements s'y font principalement à pied, autour de 95 %, voire plus. Chaque fois que j'ai été amené à programmer des routes, à améliorer des chaussées, j'ai toujours proposé de prendre en compte les besoins des piétons. A plusieurs reprises j'ai lancé l'idée que l'ONU puisse instaurer une année internationale du piéton. Malheureusement cela n'a jamais abouti. Les ministères de la Transition écologique et des Affaires étrangères ne pourraient-ils pas relancer cette idée ? ★

¹ Loïc Vadelorge, « Les villes moyennes ont une histoire », *L'information géographique*, Vol. 77, n°3, p. 29-44, 2013.

Marche en ville et espaces du piéton : une réflexion du ministère sur le temps long

Entretien avec **Michel-Antoine Boyer**, réalisé par **Cédric Ferial**

Michel-Antoine Boyer, architecte et urbaniste, a participé à certaines des premières réflexions portées par le ministère de l'Équipement sur la valorisation des espaces dédiés aux piétons en ville. Dans cet entretien, il restitue l'importance du tournant des années 1970 et, notamment, de la préparation de la politique des villes moyennes. En particulier, il souligne le rôle du Groupe d'études et de recherches (GER), qui, sous la direction de Jacques Michel, devait nourrir la réflexion sur le renouvellement de la vision urbaine du ministère. Recruté en 1972 afin d'y développer l'axe « paysage », Michel-Antoine Boyer y mènera des travaux approfondis sur la place des piétons en ville, à la croisée entre réflexion théorique sur l'urbain, enseignements de l'étranger et expériences appliquées sur le terrain, notamment à Alençon. Il en ressort l'image d'une période de grande liberté et d'effervescence des recherches qui n'aura peut-être plus son équivalent au sein du ministère au cours des années 1980-1990. L'architecte, qui a continué toute sa carrière à développer des projets d'espaces pour les piétons, décèle ainsi davantage de continuités que de ruptures dans les dynamiques actuelles.

Cédric Ferial : La question de la piétonisation semble être apparue au sein du ministère de l'Équipement, comme élément de réflexion, au tournant des années 1970. Elle est par exemple présente dans les travaux de préparation du VI^e Plan de développement économique et social, sans que l'on ait le sentiment qu'une expertise existe. Quelle est l'approche des milieux de l'aménagement à cette époque ?

Michel-Antoine Boyer : Différentes conceptions régnaient alors en France, mais le panorama n'était pas complet.

Pour le monde du commerce, piéton voulait dire « chaland » et piétonnisation voulait dire « galerie marchande ». Pour les responsables de la circulation, notamment le SETRA (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements) la rue piétonne était vue comme un sous-produit des plans de circulation.

Il manquait une autre dimension, qui tienne davantage compte du piéton dans la ville, ou, dirait-on aujourd'hui, du marcheur. Ça, c'est le GER (Groupe d'études et de recherche) qui l'a développée.

Le GER a été créé pour préparer la politique des villes moyennes. Il dépendait de la direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme (DAFU), dirigée par Raoul Rudeau. Est-ce lui qui a impulsé les recherches sur le piéton et la marche ?

La principale préoccupation de la DAFU à l'époque de Raoul Rudeau était les plans d'occupation des sols (tâche confiée à Antoine Givaudan), qui traitaient d'urbanisme foncier, et qui étaient vus, en raison du nombre, dans une perspective plus quantitative que qualitative (en termes d'urbanisme tout court du moins).

Une telle initiative ne pouvait se développer que dans le cadre du GER porté par Jacques Michel, issu des villes nouvelles.

Comment le dossier piétonnier s'est-il développé au sein du GER ?

Jacques Michel était alors en charge de la politique et de la gestion des dossiers Villes moyennes. Il disposait pour ce faire du GER, au sein duquel travaillaient un certain nombre de chercheurs et chargés d'études, issus d'horizons divers, pour la plupart contractuels, recrutés en raison de leur spécialité, assurant une couverture aussi complète que possible du champ de l'aménagement urbain, avec des thèmes tels que l'économie, le commerce, les transports urbains, etc. J'étais chargé pour ma part du thème « paysage ». Chacun participait au suivi des dossiers Villes moyennes sur le terrain, avec la vocation par ailleurs de nourrir un fond théorique servant d'appui aux interventions du GER.

La plus grande liberté était donnée à chaque membre pour développer et orienter la thématique d'étude dont il était responsable. La coordination était assurée par Jacques Michel et Jean Cabanel (faisant fonction de secrétaire général, qui était personnellement particulièrement sensible à la dimension paysage), lors d'une réunion hebdomadaire à Passy où chacun, indépendamment les uns des autres, faisait état de l'avancement de ses travaux. Jacques Michel et Jean Cabanel apportaient critiques éventuelles, orientations, aides... La relation avec le directeur de la DAFU et le ministère était gérée par Jacques Michel.

À l'époque – j'étais en début de carrière – je travaillais à mi-temps comme architecte libéral, à mi-temps comme urbaniste au sein du BETUR. Les études que j'avais pu conduire dans ce cadre m'avaient donné la réputation qui répondait aux attentes du GER. C'est ainsi que je suis dans un premier temps détaché du BETUR vers le GER, puis engagé sur contrat spécifique, chargé de l'axe de recherche « paysage ».

De mon point de vue, je pensais qu'il fallait, dans ce cadre, s'intéresser en particulier à la problématique des réalisations en faveur des piétons, laquelle me paraissait mal engagée, trop dépendante des fonctions commerciale et circulation, voire du concept de secteurs de mise valeur historique. L'axe d'étude a été accepté, sous l'étiquette « réalisations en faveur des piétons » et non « piétonnisation », ce qui est tout autre chose.

Pourquoi refuser ce mot ?

Pour moi, il ne s'agissait pas de « piétonner » la ville, c'est-à-dire exclure l'automobile. Il fallait par contre, à l'échelle de la ville et de l'agglomération, se protéger des risques induits par la circulation automobile qui peu à peu avait pris droit de cité au détriment du citoyen. Il fallait que les citoyens puissent aller à pied, s'arrêter, se voir, se parler, que la démarche se fasse plus lente, qu'il y ait de nouveau de la place pour l'expression culturelle et sociale. Piéton, marcheur, il me semble que nous parlons de la même personne. C'est le citoyen à part entière ; en marche, pensant... et menacé par la voiture. La question était de trouver le moyen de rééquilibrer en ville les usages piétons et automobiles.

Le GER sort en 1973 l'ouvrage *Armature piétonnière et paysage urbain*¹, soit le continuum des espaces dédiés aux piétons structurant la ville, composante du paysage urbain. Le film *La ville piétonne*² sorti plus tard, une idée validée par Olivier Guichard, tourné à Besançon, Metz, Bayonne, Brescia (Italie), affirme la primauté de l'homme dans l'espace urbain. *Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels*³, un retour sur la conception et la réalisation en faveur des piétons dans le cadre du dossier ville moyenne d'Alençon sort en 1980, publié par le CETUR, au titre de dossier modèle. L'ouvrage *Plastique et technique des sols et mobiliers urbains*⁴, interroge les modes conceptuels et les techniques constructives qui peuvent être mis en œuvre dans le cadre de réalisations en faveur des piétons, participant de l'architecture de la ville, résistant à l'usage urbain, voire à une mixité piéton-automobile. C'est entre temps, en 1977, que je publie à titre privé, avec la sociologue Danièle Weiller l'ouvrage *La dimension urbaine*⁵, préfacé par Pierre Mayet.

Étiez-vous le seul à défendre cette conception ?

En parallèle des travaux du GER, il y avait l'approche du SETRA, centrée sur les plans de circulation puis de transport, l'approche du CETUR (Centre d'études sur les transports urbains), appliquée à la mise au point de modèles pratiques à l'attention des aménageurs, des ingénieurs des travaux publics de l'État en particulier. Les réunions de travail, les journées d'études, les colloques, permettaient d'échanger. Des projets de

publication associant les différentes structures ont pu voir le jour.

Après Raoul Rudeau arrive Pierre Mayet à la tête de la DAFU. Y'a-t-il un tournant à propos de la question des espaces du piéton ?

Pierre Mayet a un profil très différent de celui de Raoul Rudeau. Pour lui, l'urbanisme est à comprendre dans sa globalité. L'usage prime sur la fonctionnalité. L'action « qualité de la vie », conduite par Jacques Saint-Marc en témoignage.

Les archives du GER montrent que, au cours de l'année 1972, le travail préparatoire au lancement de la politique des villes moyennes contribue à projeter en avant la thématique de la piétonnisation. À partir de l'automne, le ministre Olivier Guichard associe systématiquement politique des villes moyennes et piétonnisation. Pourquoi ce lien ? Car ce n'est pas le lancement d'une politique nationale de la marche en ville.

Rééquilibrer espaces dédiés aux piétons et à la circulation, doit permettre aux gens des villes de quitter leur voiture et d'aller à pied chaque fois que cela est possible. C'est peut-être là que les deux problématiques se rencontrent.

Dès les débuts de cette politique, le Groupe opérationnel des villes moyennes (avec Jacques Michel, Michel Horps, Paul Lempereur, Paul Mingasson, Ladislav Poniatowski, Jacques Waline) dénonce la focalisation des maires sur les opérations de piétonnisation au détriment d'une planification plus glo-

bale. Vous avez travaillé sur Alençon, devenue ensuite un dossier modèle de la DAFU. Quelle était l'approche de la municipalité sur ces questions ?

Dans le dossier Ville Moyenne d'Alençon c'est moins le maire Jean Cren qui est porteur que son adjoint à l'urbanisme, Roger Boucher, du Parti socialiste unifié (PSU), issu du ministère de l'Agriculture. Il est secondé efficacement par le chef de l'atelier d'urbanisme Jean-Jacques Argenson, architecte de formation, et par le coordinateur « ville moyenne », l'économiste Thierry Vilmin.

Les dossiers Villes moyennes rassemblaient plusieurs actions. Celui d'Alençon comportait ainsi un volet « piéton », un volet « circulation et transports en commun », un volet « équipement urbain », etc. Chargé du volet « piéton », avec en perspective au départ la transformation de la rue Aux Sieurs, hypercentre commerçant, en rue piétonne, j'ai pu, soutenu par Roger Boucher, Jean Jacques Argenson et Thierry Vilmin, passer au concept d'aménagement en faveur des piétons à l'échelle de la ville intra-muros et de ses relations avec les quartiers extérieurs (en relation avec Bernard Cohne et Lucien Kroll, autres chargés d'étude ville-moyenne Alençon). C'est dans ce contexte qu'il m'a été donné de réaliser, avec l'ingénieur Bernard Schaeffer, couronné de succès, en haut de la Grande Rue, le premier axe d'usage mixte piétons transports en commun de France. Il sera suivi, en 2001, avec le maire Alain Lambert, secrétaire d'état à l'éco-

nomie, par la réalisation, bas de la grande Rue, du premier axe d'usage mixte piétons-automobiles.

De quelle manière, à cette époque, percevez-vous les expériences étrangères ? Car la question de la place du piéton dans la ville n'est pas spécifiquement française.

Nos références étaient l'Allemagne, avec Munich en particulier, le Royaume-Uni avec Carnaby Street à Londres, l'Italie, avec Sienne, Bologne et Rome... En France, nous connaissions la rue du Gros-Horloge à Rouen (1971), espace de mise en valeur commerciale et patrimoniale, mais aussi la place Grenette à Grenoble (1970), espace de vie urbaine. Viendra plus tard Besançon. Ce qui frappait avec l'Allemagne, c'était l'ampleur des réalisations.

Au début des années 1980, la piétonnisation fait l'objet d'une vaste réévaluation. Le contexte a changé. La priorité est donnée à la politique de la ville. Que deviennent alors les recherches sur la place du piéton ?

La fin des années 1970 et le tournant 1980 est effectivement une période de changement. La politique des villes moyennes va déboucher sur le Fonds d'aménagement urbain, qui est un peu le passage dans le droit commun des actions « villes moyennes ». Par ailleurs, je suis amené à travailler davantage avec le service technique de l'urbanisme (STU). Or, contrairement au GER, le STU, n'était pas sur le terrain auprès des municipalités. Son activité était totalement recentrée sur les études et

publications, à même de nourrir les réalisations en matière d'aménagement urbain en général.

Le STU était une structure plus directive que ne l'était le GER, sans pour autant limiter les initiatives. C'est dans ce cadre que j'ai pu fonder un groupe de travail réunissant ingénieurs de la ville de Paris (Raymond Leuret et Claude Magnat) et des Ponts-et-Chaussées (Jean-Louis Pelletier et Michel Syriès), plasticiens (Marcel Chauvenet et Ester Gorbato) et architecte (Dominique Hertenberger), chargés d'études du CETUR (Martine Paris, Marie-Odile Cavaillès et Michel Majcherczick), à l'origine de l'ouvrage publié en 1980 avec l'assistance de Jean-Jacques Navarro, concernant les plastiques et techniques des sols urbains.

A l'époque, le cas allemand montrait que l'on maîtrisait mal la technique des sols piétons urbains, impliquant une réfection complète. À Munich, lors d'une visite, j'avais pu constater que près de 40% des sols de la Neuhauserstrasse, l'axe majeur réservé aux piétons, n'avait pas résisté au passage des véhicules de livraisons et de service. Les premiers retours en France n'étaient guère meilleurs. C'était un vrai sujet.

Dans une approche de longue durée, comment percevez-vous la mise en avant actuelle du thème de la « marche en ville » ? Ce mouvement revendique très peu de liens avec les années 1970-1980. S'agit-il selon vous d'une amnésie historique ? Ou bien s'agit-il de deux approches différentes ?

Pour moi, la vraie rupture remonte au début des années 1970. C'est lorsqu'on passe du piéton « chaland » au piéton « citoyen » et que l'on sort d'une vision strictement fonctionnaliste de la ville. De mon point de vue les politiques « aménagement en faveur des piétons », « espace public », « marche en ville » concourent au même objectif, au même effort renouvelé.

Espaces réservés exclusivement aux piétons, espaces partagés équilibrant les usages piétons et mécaniques, espaces mixtes dont signalétique en faveur des piétons ; on est bien là dans le même type de recherche depuis maintenant une cinquantaine d'année, même si dans les années 1970 le ministère ne parlait pas de la « marche en ville ». ★

¹ GER, Michel-Antoine Boyer, *Armature piétonnière et paysage urbain. Le cas de Munich comparé à Oldenburg, Brême, Sienna, Bologne et Amsterdam*, Paris, MATELT, 1973.

² Michel-Antoine Boyer, Danièle Weiller soc., Franck Horvat et Ragnar cinéastes, *La Ville piétonne : Volonté municipale et motivation des commerçants et usagers à Bayonne, Metz et Besançon. Bilan critique après aménagement à Besançon et Brescia en Italie*. Film en super, 25', MATELT, 1975.

³ CETUR, *Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels – Conception et réalisation – Dossier modèle : Alençon*, Paris, Ministère de l'environnement et du Cadre de Vie, Ministère des Transports, CETUR, 1980

⁴ STU, *Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels. Plastique et technique des sols et mobiliers urbains*, Paris, Direction de l'urbanisme et des Paysages, STU, 1980.

⁵ Michel-Antoine Boyer, Danièle Weiller, *La dimension Urbaine*, Paris, Editions Vincent, 1977.

Partie 2

La ville à l'aune de la marche, un domaine d'expertise à part entière ?

Introduction

Arnaud Passalacqua, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, co-directeur de l'École d'urbanisme de Paris

L'intérêt porté à la marche en ville n'est pas une dynamique récente et inédite mais ressort plutôt comme étant un phénomène récurrent, marqué par des expériences locales successives, des phases d'affirmation et d'autres de recul ou de moindre mobilisation. Si ce processus peut s'éclairer par des facteurs multiples, on peut s'interroger sur le rôle qu'ont pu y tenir les enjeux d'expertise, c'est-à-dire la disponibilité d'outils et de concepts, portés par des individus et relayés par des structures, contribuant à dresser des diagnostics et à élaborer et mettre en œuvre des solutions visant à soutenir la marche en ville. Pour que la marche relève d'une catégorie d'action publique, il lui a fallu et il lui faut encore disposer de ces techniques et vocabulaires, et des experts et expertes qui les manient pour alimenter ou appuyer les cercles de la décision. Cela suppose donc que des éléments de doctrine se sont forgés et ont évolué au fil du temps, depuis les années 1970, pour servir de base à ces milieux d'expertise.

On peut noter ici que le monde des transports se vit couramment comme un monde d'expertise du fait principalement des compétences en ingénierie

qu'il mobilise, tant pour la conception que pour l'exploitation de ses réseaux. Toutefois, d'autres expertises, plus proches des sciences humaines et sociales, s'y sont progressivement également imposées, en particulier l'approche socio-économique depuis les années 1960. La marche, héritière des phases successives consacrées à la piétonisation, à l'espace public et aux mobilités, est moins couramment perçue comme relevant d'une expertise. Celle-ci s'est pourtant structurée au fil de ces années, à partir d'éléments quantitatifs – comme la part modale de ce mode, qui arrive souvent deuxième derrière l'automobile dans les villes moyennes – et qualitatifs, notamment avec la notion de *marchabilité*.

Le sentiment que la marche connaît un engouement particulier pourrait d'ailleurs s'éclairer par la convergence d'expertises venues de différents champs, qui se concentreraient de façon inédite. Différentes généalogies peuvent être identifiées derrière les expertises contemporaines à l'œuvre sur ces questions. Par exemple, la sécurité routière et la conception des espaces publics n'ont pas les mêmes histoires mais se retrouvent désormais autour

de la marche en ville. Dès lors, la difficulté d'affirmer la marche en ville comme politique publique, constatée de manière récurrente depuis près de 50 ans, ne peut-elle tenir en partie dans cette fragmentation des expertises autour d'un même objet ? Telle est l'hypothèse explorée dans cette partie. ★

Les savoirs de la marche et l'action publique urbaine : un rendez-vous qui se fait attendre

Jean-Marc Offner, Président de l'École urbaine de Science Po, ancien directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, ancien directeur de recherche à l'Inrets

Je ne souhaite pas ici transmettre des expériences personnelles et professionnelles, mais plutôt interroger l'efficacité ou au contraire l'inefficacité de l'expertise telle qu'on a pu la mobiliser pour mettre à l'agenda politique la question de la marche. Je rappelle le contexte de la fin des années 1970 et du début des années 1980. On pense d'abord au choc pétrolier en 1973-1974. Relisez ce qui se disait à l'époque. Changez énergie par gaz à effet de serre, et vous obtenez le même discours qu'aujourd'hui. En revanche, à l'époque, l'événement a été pris au sérieux. Des pays d'Europe ont rationné les déplacements. On l'oublie, mais ce fut un choc violent. Par ailleurs, la question environnementale était déjà là au travers d'autres biais, comme lorsque naît le premier ministère de l'Environnement en 1971 ou lorsque Valéry Giscard d'Estaing tire un trait le projet de radiale Vercingétorix en 1974.

La marche à l'épreuve des modèles urbains

Dans ce contexte, les plans de circulation sont une affaire intéressante, parce qu'il leur a ensuite été reproché de s'être uniquement préoccupés d'optimisation des flux, de faire des sens uniques, des feux rouges. En un mot : de s'occuper de la voiture. Ce qui explique qu'après l'on ait inventé les plans de déplacement. Pour autant, le modèle urbain à l'œuvre derrière les plans de circulation était extrêmement fort : il s'agissait d'évacuer le trafic de transit et de sauver les centres-villes, en opposition au contre-modèle des villes états-uniennes aux centres-villes, voire aux villes centres, paupérisés. S'occuper des centres-villes passait en particulier par la piétonisation de l'hypercentre. Ce dispositif qui se voulait léger – une optimisation de la circulation – va de fait fabriquer, pour plusieurs décennies, un modèle urbain très fort.

Pour autant, c'est aussi le moment où, en termes de perception, de représentation sociale, la marche comme mode de déplacement semble appartenir au passé plus qu'à la modernité. Ainsi peut-on lire dans la presse généraliste que dans telle ville, on compte très peu de piétons et que c'est là un signe que c'est une ville riche. Des documents préparatoires à des projets de transports collectifs en site propre vont estimer qu'il y aura nécessairement des clients parce qu'ils constatent que certaines personnes marchent actuellement plus de 300 mètres : des piétons forcément intéressés à prendre de nouveaux bus ou tramways. Dans les raisonnements de l'époque, l'espèce des marcheurs est en voie de disparition : devenu riche, le piéton sera automobiliste ; pauvre encore, il prendra le transport collectif.

J'arrive à l'Institut de recherche des transports (IRT) en 1981. Jeune

chercheur, on me met à l'évaluation du busphone de Conflans-Sainte-Honorine. Nous n'avons pas fait beaucoup de progrès non plus sur les transports à la demande. Nous reviendrons une autre fois sur cette question de nostalgie. Est-ce juste parce que nous sommes vieux que nous disons que nous avons déjà tout inventé ? Ou est-ce quand même un peu vrai ? Mais cela vaut pour d'autres préoccupations, comme le périurbain. A l'IRT, nous évaluons aussi la procédure des plans de circulation. Beaucoup de choses se disent alors à leur sujet, en particulier sur la place des piétons.

Recherche et expertise : avait-on déjà tout inventé dans les années 1980 ?

En bon jeune chercheur débutant, j'effectue donc l'analyse bibliographique sur les déplacements piétonniers et j'aboutis à environ 200 références, soit une masse énorme de sources facilement accessibles. Après avoir lu cela, on pouvait dire que le piéton de Vancouver marchait 10 % plus vite que le piéton de Paris, que lorsqu'il y avait cinq intersections, le piéton avait le sentiment que c'était moins long que s'il n'y en avait qu'une, etc.

Cela représente une considérable somme d'informations, de données, de recherches, de travaux, y compris en France, avec aussi des démarches plus sensibles à la façon de Jean-François Augoyard¹, sans

oublier des travaux plus littéraires ou philosophiques². Cette matrice est un peu scolaire mais permet de mettre en évidence la diversité des expertises disponibles, suivant les variables que l'on prend en compte, mais aussi suivant les disciplines et la façon de donner tel ou tel statut aux piétons, entre la particule élémentaire de flux et l'humain urbain dans son rapport au monde. Il y a là un grand écart entre des approches techniciennes et des approches plus anthropologiques du piéton comme fait social total. Cette analyse bibliographique, qui n'est pas spécialement drôle à lire, vaut un article dans *Le Monde*, dont le titre était « Des ignorés dans la ville, la plainte de l'homme à pied³ ». Cela ne reste donc pas confidentiel.

Cette question de la marche continue d'intéresser un certain milieu, en l'occurrence : l'Institut de recherche des transports, devenu INRETS, puis IFSTTAR, et maintenant englobé dans l'université Gustave Eiffel ; le Centre d'études des transports urbains (CETUR)⁴ ; enfin, l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME), qui s'est transformée en ADEME.

Nous avons alors organisé un grand colloque : « Les piétons, nouveaux enjeux, nouveaux savoir-faire⁵ ». Les actes sont édités en 1986 dans feu la revue *Métropolis* (qui défendait l'idée que l'urbanisme n'était pas de l'architecture en plus grand, ni de la géographie, mais une discipline à

part entière). Le sommaire de cette revue concernait les enjeux d'aménagement, les enjeux politiques, les droits du piéton – déjà là –, les enjeux énergétiques, et des ateliers sur les piétons et l'urbanisme, la question de la vie de quartier, des quartiers périphériques, des piétons et du transport collectif, de la gestion de la voirie... Aujourd'hui, nous changerions les noms, peut-être quelques termes un peu obsolètes, et je pense que nous aurions largement de quoi faire et probablement – je vais vite pour faire sens – de quoi élever la capacité d'expertise collective du monde professionnel qui s'intéresse actuellement à ces sujets.



Des expertises multiples et difficilement audibles dans l'action publique

Ces bribes de mémoires paraissent un peu angoissantes. Tout cela a-t-il vraiment été oublié ? Mal mobilisé ? Que s'est-il passé ? Est-ce que l'affaire est définitivement enterrée puisque c'est l'histoire qui s'en préoccupe ? Est-ce que le frémissement en faveur de la marche, qu'on sent toutes et tous, ne va pas être cannibalisé par le vélo ? C'est là, à mon avis, un vrai sujet, tactiquement parlant. Regrouper sous le terme « modes actifs » le vélo et la marche, c'est réduire très fortement la marche et le statut du piéton. Le vélo est un moyen de déplacement génial, et la marche aussi... mais encore plus ! Cela a souvent été souligné, c'est le rapport au monde, à l'autre, à l'altérité, au territoire, etc.

Il me semble intéressant d'essayer de réfléchir collectivement à ce qui n'a pas marché. En termes d'expertise, au-delà du fait qu'on peut considérer que le règne de l'automobile a perduré, l'alternative la plus explorée a été celle du transport collectif, qui a donc mobilisé les techniciens, les élus... Le transport collectif permettait ce qu'adore l'action publique, à savoir le grand projet visible, que l'on peut inaugurer, qui est un totem politique et qui transforme significativement le fonctionnement de la ville. On peut sans doute avoir le sentiment que, parfois, au niveau national ou au niveau local, c'est compliqué pour l'action publique, pour de très bonnes raisons, de s'occuper de plusieurs dossiers en même temps. Si l'un est devant, les autres ne sont plus là, sauf à inventer ce qui peut être l'astuce technique : une articulation entre le grand projet et ce qui nous intéresse par ailleurs.

Je considère précisément que nous avons un peu raté, à cette époque-là, une plus forte articulation entre transports collectifs et marche. J'ai cru comprendre, mais je n'ai jamais élucidé l'affaire, qu'à Strasbourg le tramway avait eu un budget dédié pour la marche (le 1 % marche) qui allait beaucoup plus loin que le seul aménagement des espaces publics de façade à façade, et s'intéressait aussi aux trajets de rabattement.

Finalement, cela peut être une bonne manière de faire que de structurer une réflexion à partir d'un chaînon extrêmement stratégique : comment va-t-on à pied jusqu'au transport collectif ? Sans alimenter les controverses professionnelles, il me semble tout de même que, dans tout ce qui était déjà là dans cette bibliographie, et encore un peu aujourd'hui, nous avons deux expertises dominantes. D'une part, l'expertise de l'ingénierie du trafic, incarnée, pour faire court, par les ingénieurs ;

d'autre part, l'expertise de l'espace public, incarnée par les architectes. Ce constat est vrai quantitativement dans les diagnostics et se confirme encore plus dans l'opérationnalisation, puisqu'architectes comme ingénieurs ont la chance de pouvoir aller jusqu'à la conception de ce qu'ils ont pu analyser et diagnostiquer.

En matière d'ingénierie du trafic, j'ai le sentiment que l'enjeu de la marche ne s'est pas suffisamment routinisé dans des pratiques. Probablement parce que – je crois beaucoup à la force des instruments – nous n'avons pas réussi à inventer les instruments que nous serions obligés de mobiliser pour ce faire, comme une check-list du pilote d'avion (« il faut que je m'occupe de ça et de ça »). Peut-être la check-list serait-elle trop longue ? En tout cas, dans les routines du quotidien – la voirie, c'est d'abord des routines du quotidien –, nous n'avons probablement pas trouvé les bons outils.



Ligne de tramway, Bordeaux 2023 © Christophe Cazeau / Terra

Aménagements spectaculaires contre piétons du quotidien

En matière d'aménagement de l'espace public, nous avons concrétisé beaucoup de choses formidables. J'avais à l'époque fait le voyage à Chambéry, mais je ne me souvenais pas de la transversalité des projets⁶. Je trouve que c'est effectivement exceptionnel. Pour autant, il me semble que ce souci d'aménagement de l'espace public, même si certains exemples évoqués dans ce *Pour mémoire* me contredisent, s'est surtout polarisé sur les aménagements extraordinaires : la piétonisation des centres-villes, les promenades... Quand je suis arrivé à Bordeaux et que j'ai vu les élus concernés par ces sujets, je leur ai fait remarquer que là où j'habite, entre cours et boulevards, on ne peut pas marcher sur le trottoir. En plus, il n'y a pas de commerces. Je jouais évidemment le Parisien habitué à marcher beaucoup et à avoir tout en bas de chez lui. On m'a répondu que l'affaire des piétons était réglée, puisque nous avons piétonnisé le centre-ville et réalisé la promenade des quais. Circulez, il n'y a plus rien à voir, l'affaire est entendue. Le piéton quotidien, le piéton du trottoir, comme on pourrait le dire, n'était pas pris en compte. Le projet extraordinaire nie une attention régulière.

Par ailleurs, Anne Faure souligne qu'une priorité est donnée aux centres⁷. Il me semble aussi que cette façon de penser le piéton à travers l'espace public focalise trop la réflexion sur la sédentarité. Cerdà

invitait pourtant à penser mouvement et sédentarité ensemble. Sur cette idée d'espace, penser la continuité et la linéarité est plus compliqué que de penser le périmètre. Je prends l'exemple que l'on voit à Paris et ailleurs : les écoles. Francis Ampe évoque la réflexion sur le chemin des écoles ou le chemin de l'écolier. Certes, mais ce que nous voyons aujourd'hui, c'est une micro-piétonisation sur le parvis de l'école. C'est plus simple à faire, cela rassure les parents pour la pollution. Mais on ne s'occupe pas du piéton qui se déplace, de l'enfant que l'on pourrait amener à pied, mis à part les pédibus.

Je pense que c'est un problème général quand on s'intéresse à ces questions de mobilité. Pour le comprendre, j'ai schématisé trois âges de la mobilité. Premier âge : le flux. On regarde les choses passer, on compte le nombre de vélos et on dit que c'est une réussite parce qu'il y a de plus en plus de vélos. On ne se demande pas ce qu'ils viennent faire, où ils étaient avant, etc. On compte des flux. C'est important, mais cela ne dit rien sur la question des déplacements. Deuxième âge : le déplacement. On ne se contente plus de compter les flux, mais on mesure des caractéristiques qui leur sont associées. Quel motif, quelle origine, quelle destination, quelle durée, quelle distance parcourue ? Troisième âge : la mobilité au sens propre du terme. Nous n'y sommes pas vraiment : la mobilité est un programme d'activités qu'on déploie dans le temps et dans l'espace.

Il existe bien sûr des travaux académiques sur la mobilité, mais cela manque toujours dans la culture professionnelle. Ce n'est pourtant que de cette manière que l'on arrivera à cette « multidimensionnalité » du piéton, que l'on saura comprendre non seulement pourquoi il est bien dans tel endroit et pas dans tel autre, mais aussi pourquoi il se déplace, pourquoi il peut se déplacer même si ce n'est pas adapté en termes d'équipements, pourquoi il va se déplacer notamment s'il y a beaucoup de lieux de destination, mais également pour se promener. Ce rapport entre la marche utilitaire, la marche promenade et la marche médicament devient d'ailleurs très intéressant. Cela implique de ne pas se cantonner à une vision trop circulaire du sujet, ni à une vision centrée sur un espace public inscrit dans un périmètre.

Pour une reconnaissance politique de la marche

J'ai tendance à considérer que c'est par les instruments que l'on arrive à faire bouger les choses en matière d'action publique. Tout observatoire me semble intéressant, même s'il a ses lacunes, parce qu'il met le sujet à l'agenda ; tout indicateur me semble intéressant parce qu'il crée de la visibilité. Ensuite, le jackpot, c'est quand on dispose d'un instrument qui s'ancre dans les pratiques, qui parle autant au technicien qu'à l'utilisateur et au politique. L'élaboration d'un plan de déplacement urbain, maintenant appelé plan de mobilité⁸ pourra alors fournir l'oc-

casion d'utiliser cet outil. Si en plus cet outil a été pensé pour prendre la question de façon, comme je le disais, plus multidimensionnelle, on aura gagné l'affaire.

Il faut sortir, comme l'énonce Jérôme Monnet, de la trivialité du sujet du piéton, et d'une certaine façon, se payer le surcoût de la technicisation. C'est une proposition peut-être un peu étonnante, mais oui, il faut faire en sorte que ces questions soient prises au sérieux. Il faut trouver le « paquet-cadeau » qui permettra à un élu de se dire : « je sais inaugurer un tramway, une autoroute, un gymnase, pourquoi pas inaugurer un plan marche ? ». ★

¹ Jean-François Augoyard, *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Éditions du Seuil, 1979.

² Pierre Sansot, *Poétique de la ville*, Paris, Klincksieck, 1971 ; Alain Finkielkraut et Pascal Bruckner, *Au coin de la rue, l'aventure*, Seuil, 1971.

³ *Le Monde*, 24 mars 1982.

⁴ A l'époque, au CETUR, il n'y avait pratiquement que des contractuels, avec une diversité de disciplines (sociologues, géographes, agronomes...). C'est un autre sujet à regarder, mais je pense que cela a participé d'une appétence à explorer certaines thématiques nouvelles.

⁵ « Les piétons, nouveaux enjeux, nouveaux savoir-faire », actes des journées d'étude AFME-Certu-Inrets, *Métropolis*, n° 75, 3^e trimestre 1986.

⁶ Voir la contribution de Francis Ampe dans ce numéro.

⁷ Voir la contribution d'Anne Faure dans ce numéro.

⁸ Ce qui est incorrect, car il s'occupe toujours de déplacements, voire de circulation, mais on a changé le mot...

La délicate structuration d'une expertise « marche » au sein de l'État

Benoît Hiron, responsable du secteur d'activité Sécurité des déplacements au Cerema, ancien chef du groupe Sécurité des usagers et déplacements au Certu et responsable du comité technique de la Démarche nationale Code de la Rue

Je suis de formation économiste des transports et ingénieur des travaux publics de l'État (ITPE). Un bon nombre des ITPE ont désormais des doubles diplômes et sont allés étudier autre chose que la formation de base, ce qui offre des ouvertures et une diversité de profils. J'ai d'abord travaillé dans la recherche. Dès 2003, je me suis occupé d'usagers et de sécurité routière en milieu urbain au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Au fil des réorganisations, mon travail s'est élargi à l'espace public avant de revenir sur les enjeux de sécurité routière tous milieux confondus. C'est une collègue, Marion Ailloud, qui désormais pilote la thématique espace public avec son équipe. Nous travaillons en étroite collaboration.

Commençons par évoquer l'expérience du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». Dans les années 1980, il a apporté un savoir-faire technique¹. Un des intérêts de ce programme était l'évaluation systématique des projets réalisés, ce qui est assez rare mais aussi

très riche pour faire évoluer la doctrine. Parallèlement, un travail était réalisé sur les traversées de petites agglomérations, piloté par Geneviève Dubois-Taine, apportant un souffle nouveau dans la manière de prendre en compte la vie locale dans les aménagements. En 1990 sort le décret « vitesse »². Certes, il contient la limitation à 50 km/h, et ouvre une possibilité de zone 30, mais cette ouverture est dans un premier temps très timide. En effet dans un document d'accompagnement on pouvait lire à peu de choses près qu'au-delà de 250 mètres, l'on risquait d'énerver les automobilistes, et qu'il fallait en conséquence faire des zones 30 les plus petites possible. Heureusement, au bout d'un an et demi, la culture a changé et a contribué à faire accepter qu'une zone 30 ne devait pas se limiter pas un bout de rue ridicule.

En amont de la parution du décret, il était prévu de doter les zones 30 de la priorité piétonne. Cette priorité s'est perdue en route, ce qui a posé beaucoup de problèmes sur le terrain. Une partie des personnes qui avaient suivi les tra-

vaux avant ce décret pensaient qu'une zone 30 était à priorité piétonne, ce qui n'était pas le cas. D'autres se sont dit que c'était l'aire piétonne qui pouvait être ouverte en permanence à la circulation pour créer une zone à priorité piétonne. L'application de ces deux sensibilités rendait les aménagements de moins en moins lisibles sur le terrain.

Puis sont apparus des évolutions du côté de l'accessibilité aux personnes handicapées. Un premier décret est paru en 1971, puis il y a eu des textes réglementaires en 1979 et en 1991 très peu suivis d'effet, avant d'arriver à la loi égalité liberté en 2005. Les décrets d'application de 2007, s'ils ont été utiles pour l'accessibilité à minima, nous ont peu aidés pour la marche comme mode de déplacement. De nombreux bureaux d'études et services voirie ont retenus qu'il suffisait d'appliquer les minimums de cette réglementation accessibilité. La rédaction d'un plan prospectif de mise en accessibilité de la voirie se substituait à toute réflexion sur la mobilité à pied. En effet si la mise en accessibilité contribue à la mobilité piétonne, il reste d'autres sujets

à traiter pour développer la marche ou du moins maintenir son usage là où elle est pratiquée.

De 1994 à 2006, le CERTU est très présent sur la question des piétons, mais uniquement à l'international. Sur les pratiques en France, pratiquement aucun document n'est produit. L'énergie se concentre sur des projets européens au travers notamment du dispositif COST (*European cooperation in science and technology*), sans réel écho en France. Nous travaillons sur la qualité de l'espace public pour les piétons, nous écrivons des documents qui resteront confidentiels, financés par l'Union européenne. Je ne sais pas si nous pouvons en tirer beaucoup d'avancées concrètes sur le territoire français. Au moins avons-nous agi et capitalisé sur les pratiques de nos voisins et sur les avancées de la recherche.

La démarche Code de la Rue : un forum hybride

Lors de mon arrivée au CERTU en 2003, mes agents sont venus me voir pour me dire qu'il fallait faire quelque chose, car depuis « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », cela ne bougeait plus. Nous avons organisé un colloque à Lyon intitulé « Piétons, vélos, motos, quoi de neuf en France et en Europe ? ». Mon équipe a réussi à rassembler de nombreuses personnes avec un programme riche. Ainsi nous avons présenté la démarche du Code de la rue belge, la zone de rencontre suisse, des éléments tels que l'impasse débouchante (le sens unique, sauf piéton, permettant de travailler sur la perméabilité), le trottoir traversant

belge. Nous avons préparé une conclusion, qui était de lancer une démarche Code de la rue française. Cette idée n'a pas été reprise par le directeur adjoint de la délégation à la sécurité et la circulation routière, Jean Panhaleux. En effet, il a conclu en affirmant : « il n'y aura jamais de code de la rue en France, ce serait opposer les gens les uns aux autres ».

Nous étions déçus, mais parmi les personnes présentes, nous comptions le Club des villes et territoires cyclables (CVTC). Sa secrétaire générale, Véronique Michaud, a repris l'idée et a commencé un plaidoyer intense pour arriver à la démarche du Code de la rue qui s'est déployée entre 2006 et 2013. De 2004 à 2006, le CVTC a mené un travail de lobbying pour que l'État accepte le lancement de la démarche. Les planètes se sont alignées en 2006. Profitant d'une réunion, les collectivités et les associations qui les représentent font part aux responsables du ministère des transports de leurs demandes d'évolution. Le ministère laisse voir que l'on fera peut-être une démarche du type code de la rue. Le CVTC sort un comité de presse disant que le ministère a accepté la démarche Code de la rue. Le ministère n'a pas contesté ensuite. De fait, la démarche était lancée.

Le démarrage a été cependant compliqué. Nous avons tous été convoqués pour une réunion de lancement un après-midi. Le Certu, venant de Lyon, est arrivé dans la matinée pour ajuster les derniers points avant la réunion. C'est alors que nous découvrons que la réunion est annulée et que l'on nous

demande d'appeler un par un tous les participants pour leur dire qu'une autre réunion serait reprogrammée. Il s'agissait de la remplacer par une réunion de communication qui serait présidée par le ministre en personne Dominique Perben. Il voulait installer le premier coordinateur interministériel pour le développement du vélo (CIDUV), Hubert Peigné, et lancer la démarche Code de la rue. Sauf que la démarche n'étant pas parisienne mais bien nationale, bon nombre des participants étaient déjà dans les trains pour rejoindre Paris voire étaient arrivés ! La Présidente de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) avait même franchi le filtre de l'accueil du bâtiment où nous étions ! Elle est arrivée dans la salle alors que nous étions en réunion. Nous travaillions, avec des pochettes clairement étiquetées Code de la rue. Elle a exprimé son décontentement de n'être pas associé, alors qu'elle avait fait ce trajet depuis Grenoble. La responsable côté État a alors affirmé qu'ils ne travaillaient pas sur ce sujet, que la réunion avait été annulée. Le malaise était perceptible de part et d'autre.

Le mardi de Pâques, nous nous sommes tous retrouvés à l'hôtel de Roquelaure pour lancer la fameuse démarche. Mais nous avons compris plus tard que le sujet n'était qu'un objet de communication. Dominique Perben était candidat à la mairie de Lyon. Gérard Collomb, alors maire, « gagnait les matchs de football », l'OL de l'époque étant championne de France. Il avait lancé Vélov qui était un succès, même si c'était à « l'insu de son plein gré ». Dominique Perben arrivait avec une image de « l'homme du minis-

tère des autoroutes » qui voulait conquérir Lyon. Son cabinet avait trouvé que le Code de la rue pouvait être une mesure propice à transformer son image sans rien coûter. Mais Dominique Perben, soumis au stress, a défloré le sujet en réunion électorale. Quand Colette Olivero, une activiste locale, lui a demandé quand nous aurions les premières mesures pour le Code de la rue, en réunion publique de sa campagne, il lui a répondu : « ça suffit. Nous vous avons donné le Code de la rue, nous n'irons pas plus loin. » Mais le ministre n'avait pas pensé que le CERTU en charge de ce Code de la rue était localisé à Lyon, avec des oreilles qui traînent.

Dans ma formation – d'ingénieur TPE, j'ai réussi le concours professionnel et suis devenu ingénieur des Ponts –, un collègue, Xavier Piechaczyck, avait proposé un livre pour l'ensemble de la promotion, que nous avons étudié et sur lequel nous avons travaillé, *Agir dans un monde incertain* de Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe. Très intéressant, l'ouvrage abordait le système de production de la connaissance, avec le principe des forums hybrides. Ce que j'ai reconnu dans cette démarche du Code de la rue belge était la possibilité de créer un forum hybride où l'on mélange l'expérience et l'expertise, où l'on travaille ensemble à la co-construction pour faire évoluer nos référentiels, nos règles et avancer ensemble pour aller plus loin. Pour les Belges, le Code de la rue a pris un an ; pour nous, sept ans.

Il existait des comités techniques mensuels. J'en ai profité avec mon équipe pour faire faire le tour de France aux représentants des associations et insti-

tutions participantes, de façon à ce que les représentants sachent qu'il existait de belles expériences à Besançon, Chambéry, Bordeaux, Grenoble, Lorient, Lyon, Nantes, Valence, Strasbourg... Chaque fois, nous faisons une visite de ville, du terrain, puis un temps de discussion sur des chantiers réglementaires qui étaient ouverts. Nous avions un comité de pilotage biannuel où se prenaient les décisions. Dans ces réunions nous étaiens donnés les mandats de travail. Nous avions déjà des propositions pour les trottinettes, rollers et la cohabitation avec les autres usagers.

En 2008, nous n'avions toujours pas de résultats. Le DSR adjoint qui avait dit « jamais de Code de la rue » était toujours là. Lors d'une réunion où nous étions tous présents, il n'avait pas pu venir et avait envoyé son sous-directeur. Nous avons parlé de la zone de rencontre. Entre-

temps, nous avions fait un certain nombre d'études. J'étais à côté du sous-directeur qui m'a demandé en aparté si cela coutait quelque chose. Je lui ai répondu que non, que c'étaient les collectivités qui allaient payer et aménager si elles étaient volontaires. Alors il a pris la parole et a déclaré « La zone de rencontre est une très bonne idée. On y va. » C'était parti sans mandat, nous avons assumé.

Cela a pris un peu de temps mais, de fait, la zone de rencontre a pu sortir en France. Nous avons revu l'aire piétonne, où il n'y avait pas de limite de vitesse et nous avons donc retenu la limite du pas, et la généralisation du double sens cyclable pour la zone 30 afin de libérer les trottoirs ; nous avons parlé de cohérence entre choix d'aménagement et limitation de vitesse. Nous avons donc fait un premier pas.



Zone de rencontre à Tournus © Cerema

Les années 2010, panorama des avancées et des enjeux

La deuxième étape a eu lieu en 2010. Toujours dans le cadre de la démarche du Code de la rue, nous avons préparé des évolutions réglementaires relatives aux piétons. L'association Droits du piéton était représentée par le responsable de la section du Rhône, Yves Gascoin. Une personne formidable, constructive, qui a bien compris l'intérêt de fédérer l'ensemble des usagers comme le permet un forum hybride. Il maîtrise bien la réglementation et est inventif. En pleine réunion, il nous fait un coup de Trafalgar. Il propose de s'aligner sur la Suisse en donnant la priorité aux piétons qui manifestent l'intention de traverser régulièrement. Une nouvelle DSR adjointe, Pascale Buche, avait remplacé l'ancien. En pleine réunion, elle souligne que c'est une excellente idée, et la mesure est lancée.

Nous sommes même allés au-delà de la réglementation suisse car la mesure ne se limite pas au passage piéton. Cela ne correspondait pas à ce que nous avions préparé. Sur une route à 80 ou 90 km/heure, si la voiture est suffisamment loin et vous a vu, elle se doit de s'arrêter pour vous laisser passer. Nous sommes le seul pays d'Europe où cela existe. Parfois la décision publique est surprenante. Toutefois, cette mesure a raté sa communication qui aurait permis de faire évoluer la norme sociale. Le décret comprenait d'autres mesures favorables aux piétons, notamment pour le stationnement sur trottoir, en remontant les amendes à 135 euros. A l'époque 135 euros était une somme élevée. Nous en avons profité pour donner des règles par rapport à l'usage du trottoir et des fondements juridiques au trottoir traversant.

Nous avons également fait évoluer la réglementation de la signalisation, notamment pour le piéton, qui était le seul mode pour lequel il n'y avait pas de panneau directionnel. Jalonner un itinéraire piéton n'était pas légal ! Si lors d'un accident un véhicule heurtait un panneau de jalonnement piéton en 2004, il était possible d'attaquer le responsable de la voirie. Ce dernier était sûr de perdre au tribunal parce qu'il n'avait pas le droit de mettre ces panneaux. Puis nous avons continué à développer la boîte à outils pour la marche.

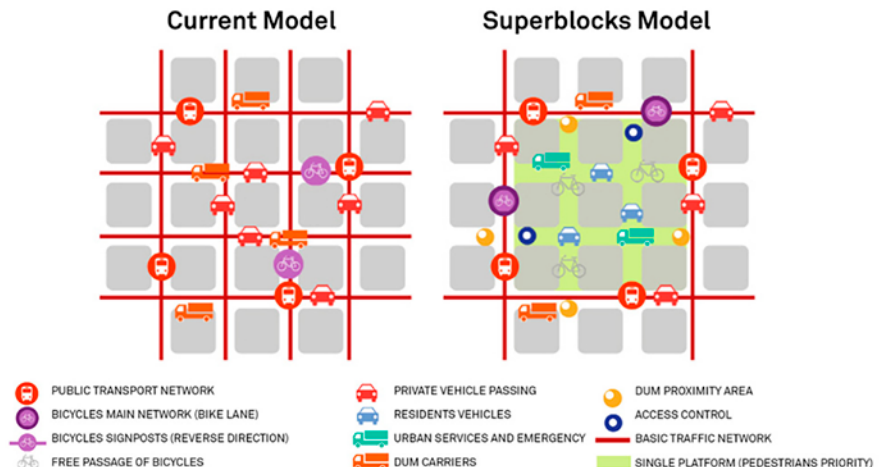
Mais nous n'avons pas tout réussi. Avec la démarche code de la rue, beaucoup d'autres chantiers ont été ouverts et le sont toujours aujourd'hui. La Zone à trafic limité est absolument nécessaire si

l'on veut avoir les outils des Italiens, et maintenant des Espagnols, des Belges et des Anglais. Pour que les piétons puissent se déplacer convenablement, il faut moins de pression automobile. Nous ne sommes pas encore parvenus à obtenir cette zone à accès limité. Certains éléments ont bougé dans la loi LOM, mais les éléments d'application au niveau de la signalisation et de la verbalisation ne sont pas encore là en 2023. Nous allons voir ce que nous réserve l'avenir car de plus en plus de villes se lancent là-dedans et essaient de bricoler des solutions : Rennes, Grenoble, Nantes, bientôt Bordeaux et Paris. D'autres veulent se lancer. Les Belges n'ont pas ces soucis. Allez en Flandre ou à Bruxelles, et vous verrez ! Cela permet vraiment d'apaiser le niveau de trafic motorisé.



Ajuntament
de Barcelona
Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

SUPERBLOCKS MODEL



Le modèle barcelonais de « superblock » vise à limiter le trafic dans certains quartiers. Source : mairie de Barcelone.

Un autre chantier était la définition du trottoir. Nous sommes toujours en discussion à ce sujet en 2023. Nous comptons beaucoup de chantiers comme ça. Les engins de déplacement (EDP), réglementés en 2019, sont un chantier des années 2006-2010. Ce que nous avons alors était proche de ce que nous faisons maintenant, mais un peu plus contraignant. Ces chantiers n'ont pas pu aboutir parce qu'en 2013, un nouveau sous-directeur a repris les arguments de l'ancien directeur adjoint et les a portés auprès de la Déléguée à la sécurité routière : « le Code de la rue, ce serait opposer les personnes les uns aux autres ». En conséquence la démarche a été interrompue. Le forum hybride a disparu du paysage dans sa forme aboutie pour revenir à des pratiques plus traditionnelles et plus éloignées de la co-construction.

En parallèle, nous avons travaillé sur la marche comme un élément de la mobilité avec l'aide de RATP Prospective, grâce à Georges Amar et Véronique Michaud. Lors d'un séminaire qu'ils organisaient, nous sommes allés à Genève. Nous avons regardé comment cette ville avait construit et mettait en œuvre son plan piéton. Un ouvrage a été publié en 2009 par la RATP et le CERTU, *La marche au cœur des mobilités*, mettant en valeur l'approche selon laquelle la marche était bien complémentaire du transport public, ou le transport public complémentaire de la marche. Un premier pas pour répondre à la nécessité du « pedestrian empowerment », comme

l'avait mis en avant Jean-Marc Offner lors de son audition.

En 2009, nous avons réussi à monter un premier colloque sur la marche avec le soutien de la directrice générale des services du ministère de la santé. Nous nous étions dit que, si nous n'y arrivions pas côté transport, la santé allait nous aider. Coïncidence, trois semaines avant la réunion de contact, sa mère, qui était âgée, avait été renversée par une voiture. Elle était donc très sensible au sujet, et nous a fortement soutenus. Cependant, ce colloque n'a pas été suivi de retombées. La santé n'a pas continué à travailler avec nous, suite à un changement de personne. Par ailleurs, ce n'était pas leur priorité numéro un.

S'ouvre ensuite une phase où le ministère des transports, au travers de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a soutenu le CERTU avec du financement pour la marche, au travers du bureau des transports collectifs. Pour la partie « infrastructures » de la DGITM, la marche n'était pas encore un mode de transport, ce n'était pas leur sujet. Mais nous avons pu avancer sur différents travaux, comme ceux d'Anne Faure, avec l'ouvrage *Commerces et zones à priorité piétonne*, ou ceux de Sonia Lavadinho, avec l'ouvrage *Vers une marche plaisir en ville*. Une collectivité a été motrice et nous avons cheminé ensemble : Strasbourg. C'est là que nous retrouvons le 1 % consacré à la marche dans les projets de transports collectifs

et la première magistrale piétonne. Jean-Luc Marchal était le penseur et le *go-between* entre la partie technique et le maire Roland Ries, qui avait bien compris l'intérêt de la marche dans la mobilité. Un colloque a eu lieu en 2013 permettant un partage avec les autres agglomérations.

Parallèlement, nous avons conduits d'autres travaux, stimulés par les ministères de la santé et le ministère des transports, réalisés pour l'OMS dans le cadre du THE PEP (*Transeuropean health and environment paneuropean program*) relié à notre PNSE (plan national santé environnement)³. Le ministère des Transports était très intéressé pour que nous agissions. Au ministère de la Santé, ils nous ont demandé de recenser la signalisation pour les piétons et les cyclistes dans treize pays. Pour autant, il y a eu peu de suites en France dans l'évolution réglementaire.

Étape par étape, une boîte à outil pratique intitulée « Favoriser la marche », pour les services techniques des collectivités et les bureaux d'études, rassemblant des fiches, s'est co-construite avec les collectivités. Elle est désormais reprise par Cédric Boussuge au Cerema, et complète les publications sur « Les zones de circulation apaisées », « Les cheminements des personnes aveugles ».

L'État et la promotion des « modes actifs »

Quand François Hollande a été élu, Nicolas Sarkozy et ses équipes pré-

paraient un Plan vélo. Radia Ouarti est arrivée au cabinet du ministre des Transports en charge de la mobilité. Jean Luc Marchal, avec qui elle avait travaillé à Dijon, m'a mis en contact avec elle. Elle m'a demandé comment faire pour essayer de passer à autre chose que le plan vélo de ses prédécesseurs et ainsi se démarquer. Je lui ai répondu « mode actif », convaincu de la nécessité d'un rééquilibrage avec la marche. Elle a repris cette idée. Nous sommes partis sur le plan d'action pour les mobilités actives (PAMA), qui cependant concernait surtout le vélo car les mesures relatives à la marche étaient souvent bloquées en réunions interministérielles et ne débouchaient pas. Il s'agissait d'essayer de créer un ensemble cohérent conforme à l'évolution de notre société. Dominique Lebrun, coordinateur interministériel pour le développement du vélo, et Pierre Toulouse, ont fait le forcing avec un certain succès. Puis Sylvie Banoun a remplacé Dominique Lebrun et m'a appris sa technique : « il faut demander, que risquons-nous ? Que l'on nous dise non ? Alors, on nous dira non ! Et si on nous dit oui, nous avancerons ».

Des évolutions sur le PAMA ont pu avoir lieu en 2016, notamment au niveau des marquages d'animation qui donnent une ambiance plus piétonne en aire piétonne et zone de rencontre, mais qui étaient illégales auparavant ouvrant le champ des possibles pour les collectivités notamment pour réaliser de l'urbanisme tactique. Faire évoluer le cadre

réglementaire est indispensable ! En effet, si l'on regarde en arrière, le programme des années 1980 « Ville plus sûre », il faut se rappeler que beaucoup de ses réalisations, comme les traversées suggérées, ont été supprimées ensuite par les services technique. En effet, un passage piéton, ce sont des rectangles les uns derrière les autres et toutes les autres formes ne sont pas possibles réglementairement, même si les évaluations ont montré leur pertinence. Nous n'avons pas progressé sur les traversées suggérées malgré un parangonnage réalisé en Europe.

Le rôle de l'État n'est pas de légaliser les pratiques locales, mais bien de créer les outils adaptés à la société actuelle pour que les collectivités volontaires puissent avancer et soient dans la légalité. Certains services ne veulent pas faire. Ils n'ont pas la fibre. À mon sens, c'est une des raisons pour lesquelles les services voirie ont mis beaucoup de temps à changer d'optique. Dans le passé, les agents de ces services avaient souvent un véhicule de fonction et ne vivaient qu'en voiture. Ils ne comprenaient donc pas ce qu'étaient les déplacements à pied. Leur expérience personnelle faisait qu'ils n'étaient sensibles ni à la marche ni au vélo. Maintenant, ils font du vélo. Ils ne font pas encore tout à fait de la marche, mais le jour où ils en feront vraiment, cela bougera beaucoup plus.

Nous avons aussi eu beaucoup de mal à imposer la neutralisation du sta-

tionnement motorisé sur cinq mètres à l'approche des passages piétons, qui existait dans le Code de la route en France dans ses premières années et qui a ensuite disparu. À l'époque, pour mettre du stationnement près d'un passage piéton, c'était dix mètres de neutralisés. Nous avons vraiment martelé, il a fallu mobiliser tous les acteurs, c'était un vrai travail collectif. Il aura fallu trois essais législatifs. À chaque fois, en commission parlementaire, on nous disait que ce n'était pas possible, que nous ne pouvions pas supprimer du stationnement motorisé pour la neutralisation des cinq mètres en amont du passage piéton, car c'était un manque à gagner pour les collectivités. Certains voulaient rajouter du stationnement pour deux-roues motorisés, recréant un masque à la visibilité. Tant pis pour la sécurité du piéton. Des gens bien intentionnés arrivaient à ce genre de conclusion par méconnaissance du sujet. Nous avons finalement réussi à obtenir gain de cause. La mise en conformité interviendra d'ici 2026.

Idem sur la généralisation du 30 km/h en ville, nous avons réussi à imposer l'idée que le maire fixe la vitesse. S'il veut tout mettre à 30, il le peut et à lui de faire en sorte que ce soit conforme. Légalement, il a cette possibilité, la loi le permet. Après c'est aux collectivités de s'en saisir. En 2024 près de la moitié des villes préfectorales sont des villes à 30, c'est-à-dire avec une large majorité de rues à 30 km/h.



En 2016, Grenoble est la première ville française à établir la limitation à 30 km/h comme norme de fonctionnement, à l'exception de certains grands axes © Cerema.

Pendant ce temps, les travaux continuent avec des parangonnages pour préparer des avancées. Ensuite sont réalisés des essais dans des villes pour expérimenter et convaincre afin d'y arriver au niveau national. Ainsi sont sortis des rapports sur le *contrôle* des aires piétonnes, sur les traversées suggérées, sur les espaces mixtes piétons cycles, des éléments de prévention – c'est souvent la sécurité routière qui nous soutient par la suite. Certaines évolutions récentes ne sont plus dans aucun plan : la ligne d'effet des passages piétons, les feux à décompte piétons, les feux mixtes piétons-cycles. La boîte à outils continue de se développer.

La crise du Covid a ensuite fait bouger beaucoup de choses. Des productions ont été faites assez rapidement et ont permis d'agir. Il existe de nombreux webinaires d'animation qui s'appellent « Rendez-vous mobilité Cerema », des publications et, plus récemment, la plateforme d'échange nommée Mobilité piétonne, qui favorise les échanges entre collectivités, ainsi que le programme Id-marche qui dispose de 4 millions d'euros, une première en France. On est donc sur une amorce. Ce n'est cependant pas le même ordre de grandeur que le vélo, le niveau de maturité n'est pas le même.

Derrière cela, il y a aussi des évolutions en termes de moyens humains. Dans mes débuts au ministère, la marche représentait un demi-ETP dans les équipes du CERTU. Nous sommes passés à un et des petits « pouillèmes » à périmètre constant. Dans les Centres d'études techniques de l'Équipement (CETE), qui sont devenus les directions techniques du Cerema, nous comptons des « pouillèmes » de personnes. Là, nous en comptons un peu plus. Mais cela évolue plus fortement du côté des collectivités, qui commencent à disposer de personnes identifiées, des référents marche, qui peuvent donc titiller leurs collègues sur ce sujet. Sur

les plans piétons, il n’y en avait pas. Ils sont apparus à Strasbourg, et maintenant, dans d’autres villes.

Je ne sais pas si la marche est maintenant considérée comme un mode de déplacement comme un autre. Il y a tout de même eu quelques échecs dans la réalisation d’aménagements. La grille qualité sécurité des aménagements de la voirie existe depuis 2011. Elle permet de voir si l’on a traité tous les modes quand on fait un aménagement. Malheureusement, cette grille est très mal nommée, parce qu’elle sert l’interurbain et l’urbain. Auparavant, l’État gérait avant tout son propre réseau (le réseau national), il l’a donc dénommé « contrôle de sécurité pour les projets routiers ». Dès que vous mettez le mot contrôle pour un outil issu de l’État, il est certain que les collectivités ne l’utiliseront pas. En effet, il reste une crainte post-décentralisation de velléités de prise de pouvoir par l’État. Avec cette dénomination, la méthode était morte née. Seules deux collectivités l’utilisent.

Nous avons bien travaillé sur les éco-quartiers, en y introduisant des éléments sur la marche. Par contre, les travaux avec l’Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) furent un échec. Des travaux intéressants ont aussi été réalisés sur les problématiques de frontage, des capitalisations de travaux – qui n’ont pas été forcément faits par nous, notamment ceux de Nicolas Soulier – ont permis d’avancer. Cela fait déjà beaucoup de choses.

En matière d’ingénierie du trafic, la ville de Bordeaux dispose de l’outil Gertrude Dans le passé ils se sont spécialisés dans la gestion des flux des véhicules motorisés par feux. C’est peut-être la ville qui l’a le plus développé. Ils sont en train de changer leur culture. Le changement de génération va accélérer cette évolution. Bordeaux a depuis quelques années commencé à se dire qu’elle avait mis plus de feux que toutes les autres villes, et a mis en place un programme de suppression des feux devenus « inutiles » suite aux évolutions de la mobilité locale. Il existait dans le passé une particularité à Bordeaux, qui explique sûrement beaucoup de choses. Quand nous discutons avec les services voirie, on nous expliquait que, pour qu’un élément soit validé, il fallait qu’il soit approuvé par le chauffeur d’Alain Juppé. S’il était contre, cela ne passait pas. Or, le chauffeur d’Alain Juppé, de par son métier, était toujours en voiture. Cela prédisposait à censurer en amont des projets qui n’avaient pas de chance d’aboutir. Il y a toujours l’histoire institutionnelle et réglementaire qu’on vous présente, mais il se passe souvent derrière des choses de ce genre qui peuvent être tout autant déterminantes. ★

¹ Pour une description de ce programme, voir la contribution d’Anne Faure dans ce numéro.

² Décret n° 90-1060 du 29 novembre 1990 modifiant certaines dispositions du code de la route.

³ Voir la contribution de Sylvain Rotillon dans ce numéro.

⁴ Les frontages sont les espaces entre les façades et la chaussée, qui peuvent être publics ou occupés par les riverains. Ils participent à l’aspect général de la rue et apportent des bénéfices aussi bien aux riverains qu’aux personnes circulant dans ces rues, notamment quand elles sont transformées en zones de rencontres.

⁵ La société Gertrude a été créée en 1981 par la Communauté urbaine de Bordeaux avec l’objectif de développer un système d’avant-garde pour améliorer ou résoudre les problèmes de circulation, de transports publics, de contrôle et de diminution de la pollution véhiculaire et de sécurité dans la ville. Il a conduit à une démultiplication des feux de circulation avec un pilotage centralisé permettant de faire évoluer les durées de phases.

Du flux piéton à la marchabilité : savoirs experts, expertises profanes

Entretien avec **Pauline Detavernier**, docteure en architecture, maîtresse de conférences associée ENSA Paris Val-de-Seine, directrice de projet recherche et développement chez PCA-STREAM

Réalisé par **Arnaud Passalacqua**

Arnaud Passalacqua : Vous avez rédigé une thèse intitulée « Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1837-2030) ». Pouvez-vous nous expliquer le contexte de ce travail, qui a été réalisé au sein du groupe AREP ?

Pauline Detavernier : J'ai soutenu ma thèse, réalisée en contrat CIFRE chez AREP, en 2022. Elle développe un regard sur la marche en gare à travers l'expertise : celle de la maîtrise d'œuvre, voire de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, AREP, étant une agence d'architecture interdisciplinaire, prestataire en particulier de la SNCF. Pourquoi m'intéresser à ce marcheur de la gare et à la marche en gare ? On parle beaucoup aujourd'hui de la marche en ville. Mais dans la gare, on parle surtout de flux piétons, pour des enjeux capacitaires et sécuritaires. On ne parle jamais de marche. Pourtant, pour assurer le

rôle premier de la gare, qui est l'accès aux trains et l'intermodalité, il faut bien garantir ce *continuum* de marche entre la ville et le moyen de transport. Je me suis donc intéressée à ce dernier jalon qui semblait un peu oublié. Que se passe-t-il pour le concepteur, l'aménageur et le gestionnaire si l'on décentre le regard et que, au lieu de regarder uniquement le flux – bien évidemment indispensable pour des raisons fonctionnelles – on regardait aussi la marche telle qu'elle a lieu dans la gare ?

Votre travail s'est intéressé à diverses formes d'expertises profanes des personnes qui marchent ainsi qu'à des expertises plus expertes, dirions-nous, de l'ingénierie des flux piétons. Pouvez-vous décrire ce monde de l'ingénierie des flux piétons ? Comment fonctionne-t-il ? Quelles sont ses références, éventuellement son historique et sa façon de percevoir ce problème ou de le modéliser ?

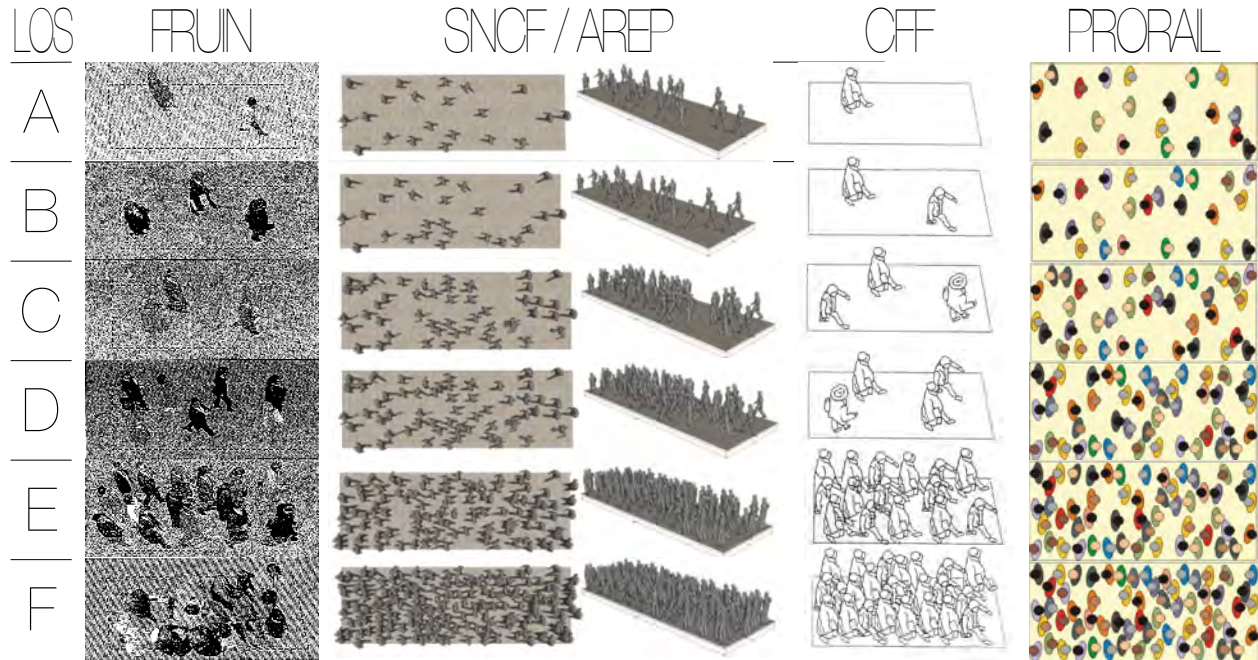
En arrivant chez AREP avec cet intérêt pour la mobilité piétonne, je commence par exercer en tant qu'architecte, notamment sur des projets en gare de Saint-Lazare. Je me rends compte que cette question du déplacement dans la gare est uniquement perçue sous l'angle du flux et prise en compte par une équipe d'une vingtaine d'ingénieurs spécialistes « Flux et mobilités » qui s'intéressent à la modélisation de l'espace-gare existant et de l'espace-gare projeté. Cette modélisation passe par un logiciel algorithmique, l'*agent-based model*. C'est le cas par exemple du logiciel Légion, mais il en existe beaucoup d'autres. *Agent-based model* signifie que chaque personne en mouvement dans la gare est caractérisée par un petit point dans la modélisation auquel on assigne des caractéristiques relativement uniformes de vitesse, d'origine/destination et que l'on fait déambuler dans l'espace quadrillé et construit de la gare. Les comp-

tages en entrée et sortie de gare, la connaissance des arrivées et départs des trains, permettent ainsi de modéliser les allers et venues de ces agents à un temps donné. On observe alors les « points chauds ». Il s'agit là d'un outil sous-jacent à cette analyse des flux dans les gares, mais il se retrouve dans d'autres contextes, dès qu'il y a une question de foule, une question capacitaire et sécuritaire. Cela vaut

donc pour nombre d'espaces publics, même extérieurs.

La lecture et l'analyse de ces modélisations algorithmiques s'effectue grâce à l'échelle dite de *Fruin*. C'est une approche assez ancienne, datant des années 1970, qui a été théorisée par l'américain John J. Fruin. Il s'agit d'une grille d'analyse quantitative et qualitative, mais dont on ne garde

aujourd'hui bien souvent que l'approche quantitative, qui classe les densités de flux du plus confortable au moins confortable, de A à F ou de bleu à rouge. C'est pour cela que je parle de points chauds : les zones F, rouges, indiquent des zones de densités très fortes, où il est très inconfortable voire dangereux de circuler.



Comparaison de la représentation du confort des individus en mouvement selon les 6 *Level of Service*, dans l'étude initiale de Fruin, et son usage par les Maîtrises d'Ouvrage ferroviaire : SNCF/AREP (France), CFF (Suisse) et Prorail (Pays-Bas). Conception : Pauline Detavernier.

Donc à partir de cette analyse algorithmique logicielle, on regarde les densités, et on applique cette échelle de Fruin. Et l'on se met d'accord entre les différents acteurs autour de la table, la maîtrise d'ouvrage SNCF notamment, sur le niveau de densité maximum acceptable. Ils peuvent par exemple décider qu'à Saint-Lazare, le flux « fonctionne » si l'on ne descend pas en dessous d'un *level of service* de C. On se met d'accord sur cette densité très quantitative et sur la qualité de ce que veut dire une densité de C en termes de dépassement possible, de marche arrière, d'ajustement de sa propre démarche... C'est malgré tout une analyse qui pourrait, si on revient à l'origine de l'échelle de Fruin, garder un peu d'approche qualitative. Mais elle est aujourd'hui utilisée de manière très réglementaire et sécuritaire, telle un objet-frontière qui préside aux décisions de conception.

Nous voyons bien que cette approche peut entrer en tension ou en dialogue avec d'autres démarches plus qualitatives et qui permettent aussi d'évaluer la qualité d'un espace, comme un espace public ou une gare. Nous pouvons penser ici par exemple à la notion de *walkability*, ou marchabilité. Comment ces deux façons d'aborder la question dialoguent-elles ou se confrontent-elles ?

Pour rappel, la marchabilité se définit comme étant le potentiel piétonnier, la capacité d'un milieu à faciliter les déplacements utilitaires à pied. On ne parle pas vraiment de marchabilité en gare, pourtant, il le faudrait. Dans ma thèse, je m'interroge : pourrait-on parler de

marchabilité en gare pour décentrer ce regard utilitaire portant uniquement sur les flux ? Tout en gardant une analyse quantitative, il serait possible d'ajouter des indicateurs qualitatifs.

L'idée de marchabilité date des années 2000. Elle a émergé en Amérique du Nord dans un contexte de montée très forte de l'obésité et donc d'une volonté des pouvoirs publics de s'emparer des modes actifs pour les valoriser en ville. C'est une approche qui fonctionne par indicateurs et qui mixe une approche qualitative et quantitative. Prenons par exemple l'Irvine Minnesota Inventory (IMI). Je ne sais pas si ce sont les premières, mais ce sont les grilles d'indicateurs de marchabilité les plus partagées au niveau mondial. Cela réunit 174 indicateurs, qui sont divisés selon les questions de l'accessibilité, de l'attractivité, de la sécurité liée à l'infrastructure et de la sécurité liée aux incivilités.

Cela a ensuite été adapté en Europe et en France. D'ailleurs le Cerema a récemment publié un très bon ouvrage sur la question de la marchabilité. J'en parle parce que ces indicateurs sont aussi utilisés – je l'observe et m'en sers – par les maîtrises d'œuvre qui peuvent les mobiliser dans les projets urbains. C'est le cas de ce que nous faisons à PCA-Stream.

Un espace *marchable* est certes un espace où l'on va essayer de faciliter l'activité physique, mais c'est aussi le signe – Sonia Lavadinho le dit très bien – d'un espace animé, d'une amélioration de la vitalité d'un territoire, etc. Nous commençons là à toucher à des objets qui

sont propres à la marche, qui font toute son épaisseur et qui permettent de sortir de cette vision uniquement centrée sur le flux.

Je voulais dans mes travaux insister sur cette deuxième expertise, qui se situerait entre l'ingénieur et l'architecte, en essayant malgré tout de quantifier ce que peut apporter la marche par des indicateurs qui peuvent mener à l'action, tout en laissant une place pour les aspects qualitatifs et ancrés dans le territoire.

C'est en effet une autre forme d'expertise, qui est peut-être la plus originale dans vos travaux. C'est en quelque sorte une expertise que nous avons toutes et tous de certains lieux, celle de notre expérience de marcheurs ou de marcheuses, d'espaces que nous parcourons très régulièrement, comme les gares. Pouvez-vous nous expliquer votre méthode de travail sur cette question ? Comment l'expertise experte peut-elle intégrer l'expertise intime de chaque personne qui pratique des lieux et se construit ses stratégies ?

Dans ma thèse, je me raccroche en effet à la notion de cheminement piéton. Après avoir observé à AREP et ailleurs ces manières de faire expertes autour des flux – peu autour de la marchabilité – il m'est apparu que, pour répondre à ma question initiale de la marche en gare, ce n'était peut-être pas suffisant : on ne parle toujours pas vraiment de la marche dans toute son épaisseur. Je décide donc, dans le cadre de cette recherche, de mettre en place une

méthodologie qui va me permettre de voir la marche en *train de se faire* dans la gare et de comprendre comment ces usages, ces savoirs et ces savoir-faire du marcheur et de la marcheuse de la gare pourraient permettre aux concepteurs de mieux concevoir ces espaces complexes soumis à de plus en plus d'enjeux commerciaux, économiques, écologiques.

Je prends la décision de prendre en filature, ou en suivi, un certain nombre de personnes en situation de marche dans trois gares européennes : à Saint-Lazare en France, à Utrecht aux Pays-Bas et à Lausanne en Suisse. Je fais l'exercice entre 100 et 150 fois dans chacune des gares, où je prends en suivi une personne qui entre dans la gare jusqu'à ce qu'elle en sorte, soit par le train, soit par un autre moyen. Je prends en note un certain nombre de ce que j'ai appelé des « indices comportementaux », qui m'intéressaient notamment parce qu'ils étaient absents dans l'analyse des flux. Je voulais comprendre où étaient les accélérations, les ralentissements, les moments de doute ou les situations spatio-temporelles menant, par exemple, à se mettre à courir, à sortir son smartphone... Je me suis aussi intéressée à la gestion des bagages qui n'est pas du tout prise en compte dans les modélisations de flux. Ces indices comportementaux sont donc propres à la gare et ils m'ont permis de donner un peu d'épaisseur à ce marcheur qui n'était plus juste un point sur une modélisation, mais bien un usager qui faisait avec son savoir et son savoir-faire propres.



La marcheuse de la gare, une figure encombrée. Gare de Paris Saint-Lazare, 2019 © Pauline Detavernier

Mon travail m'a permis d'élargir ces réflexions en dehors de la gare. Le marcheur, qu'il soit en gare ou en ville, mobilise un savoir et un savoir-faire qui va lui permettre de s'orienter et de faire avec ce qu'il a autour de lui : les autres en présence, mais également l'environnement construit, qui a été pensé par ces maîtrises d'œuvre, ces maîtrises d'ouvrage, ces assistances à maîtrise d'ouvrage, toutes ces expertises qui ont imaginé pour lui un parcours, un espace dans lequel il va essayer de cheminer. J'ai essayé d'apporter ce que Sonia Lavadinho appelle la « ligne de désir » : comment le marcheur de la gare trace-t-il sa ligne de désir dans un environnement aussi contraint que peut l'être une gare, que peuvent l'être certains espaces publics ? La ligne de désir serait peut-être l'élan le plus naturel qu'aurait un

individu pour rejoindre sa destination s'il n'était pas entravé par des parcours pensés pour lui, jalonnés de contrôles de billets.

Cet intérêt pour la ligne de désir m'a fait observer et prendre en note des tactiques individuelles propres à chacun et pourtant observables de manière répétée. Trois fois 150 suivis d'individus, ce n'était peut-être pas suffisant pour généraliser autant que je l'aurais voulu. Mais cela permet tout de même de mettre en avant ces tactiques et ces stratégies (pour reprendre les termes de Michel de Certeau) issues d'un savoir-faire, d'un usage quotidien de la gare et qui montrent que le marcheur mobilise toute une épaisseur de compétences, et qu'il ne fait pas toujours ce qu'on avait prévu dans les modélisations de

flux. C'est dans cet interstice entre parcours conçu et cheminement vécu que j'ai essayé d'identifier quelques postures de marche généralisables. Quand on marche, on enchaîne en effet un certain nombre de postures : de flânerie, d'automate, de tacticien, de stratège. Observer le marcheur par cet enchaînement de postures et non plus comme une particule de flux a permis, dans les discussions avec les architectes et la SNCF, de décentrer le regard de cette échelle de Fruin, qui obnubilait tout le monde, pour se rapprocher des usages réels sans les uniformiser. ★

Partie 3

Villes modèles et modèles de marche : un mouvement municipal international ?

Introduction

Cédric Ferial, maître de conférences en histoire contemporaine, université Rennes 2

S'il existe, comme l'avons proposé en introduction, un « moment marche en ville », quelle est la bonne échelle pour le saisir ? Les contributions précédentes se sont essentiellement concentrées sur la France et la dimension nationale de la possible fabrication d'une politique de la marche. Le sujet est-il réductible à l'Hexagone ? Nul ne l'a prétendu. Les articles d'Anne Faure, Francis Ampe ou encore Benoît Hiron ont déjà suggéré l'importance cruciale des échanges internationaux, à la fois experts et militants, dès les années 1980. Par ailleurs, la multiplication récente des projets locaux, de Paris à New York, de Singapour à Mexico, a une dimension internationale qui n'échappe à aucun observateur. Mais, entre expériences municipales et dynamique internationale, comment situer le périmètre d'action d'un ministère ?

En fait, la question est peut-être mal posée. Elle semble présupposer deux réalités cohérentes (local / international). Or, si les historiens ont montré depuis longtemps l'importance et l'intensité des échanges entre villes¹, peut-on parler ici d'un mouvement municipal international de la marche en ville ? La question est plus délicate qu'il n'y paraît. En effet, un mouvement international présuppose-

rait la circulation de modèles. Sans aucun doute, certaines municipalités attirent intensément les regards depuis plusieurs années (Copenhague, Barcelone, Portland). Pour autant, forment-elles des villes-modèles ? J'entends ici au plein sens du terme : des modèles normés, reproductibles indéfiniment. Sans aucun doute non plus, des praticiens comme Jan Gehl ont pu construire une solide réputation mondiale et leurs écrits se trouvent largement cités et médiatisés. Mais comment sont-ils compris et lus en contexte ?

Allons plus loin. Alors qu'émergent des initiatives pour promouvoir internationalement la marche en ville (Walk 21, Slowcity, THE-PEP), l'internationalisation de certains mots, en particulier du néologisme *walkability*, ne dissimule-t-elle pas des horizons de signification très différents en fonction des pays ? Il existe ici sans doute une articulation fine entre une dynamique internationale, des contextes nationaux toujours différents (tant sociaux, économiques qu'institutionnels et politiques) et des projets locaux répondant à un agenda précis. Et si, finalement, l'essor international autour de la marche en ville trouvait son moteur dans les usages de ce jeu d'échelles croisées ? C'est ici notre hypothèse. Comment la

construction d'un discours international est-elle stimulée par des expériences plurielles venues du terrain ? À l'inverse, la légitimation de bien des interventions municipales ne passe-t-elle pas par l'argument d'un mouvement « mondial » ? Dans ce jeu, le champ d'action des ministères change parfois radicalement d'un pays à l'autre. Il y a là sans doute un sujet de réflexion pour le cas français. ★

¹ Pierre-Yves Saunier, Shane Ewen (dir.), *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment 1850-2000*, Londres, Palgrave Macmillan, 2008.

Des « piétonniers » bruxellois à la planification d'une ville marchable

Claire Pelgrims, Marie Skłodowska-Curie Postdoctoral research fellow, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, École des Ponts ParisTech

Les politiques publiques autour de la marche à Bruxelles ne semblent pas différer significativement du cas français. À l'image de l'Hexagone, la décennie 1970 voit un premier essor de projets de piétonnisation qui concernent alors essentiellement le centre de la capitale, et qui formeront un terreau pour le développement d'autres projets dans les années 1980-1990. Tout comme en France, les années 2000 marquent également un tournant avec la mise à l'agenda de la thématique de la « marche en ville ». Il existe cependant une différence fondamentale. Le fédéralisme politique belge impose ici un contexte institutionnel radicalement différent, redessinant les aires de compétences et ouvrant la voie à des jeux d'acteurs très différents dans la construction des politiques de la marche. Apparue seulement en 1989, la Région de Bruxelles-Capitale devient la troisième région du pays¹. À ce titre, elle récupère les compétences des travaux publics et du transport. Échappant ainsi de fait aux ministères fédéraux, la

« marche en ville » est ici le résultat d'un jeu d'acteurs locaux.

Traduire la marche en politique publique : le défi du fédéralisme politique

La création de la Région Bruxelles-Capitale (RBC) en 1989 représente un tournant majeur en ce qui concerne la mise en place d'une politique de la marche à Bruxelles. Au contraire de la France où l'État délivre *a minima*, à travers le Cerema, une expertise auprès des pouvoirs locaux sur le déploiement des mobilités actives, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports (équivalent du ministère français des Transports) est principalement compétent pour les transports ferroviaire, aérien, naval et la sécurité routière. Il ne s'intéresse aux modes actifs que dans une perspective de sécurité routière. C'est réellement au niveau des régions et des communes (équivalent des municipalités) qu'un travail sur la qualité des infrastructures de mobilités actives est réalisé.

Avant 1989, la valorisation de la marche et ses aménagements relevaient des pouvoirs publics et de l'initiative privée, mais visaient des espaces plutôt privilégiés : des secteurs piétonniers et des galeries commerçantes. Ces opérations étaient mises en place ou fortement appuyées par l'échelon local, et en particulier la Ville de Bruxelles – même si des personnalités importantes à l'échelon national étaient également engagées en tant qu'élus à cette échelle locale. La politique de rénovation urbaine consistait principalement en la modernisation des routes en espérant ainsi favoriser des opérations de modernisation du bâti par le secteur privé². Cette modernisation des routes fut appuyée par des financements importants de l'État national à travers le Fonds des Routes (organisme parastatal autonome), mais l'aménagement, dans ces abords, des espaces de lenteur, ne l'était pas. De plus, la marche n'était pas pensée comme un mode de déplacement à l'échelle de la

ville, mais davantage comme un mode lié au loisir, spatialement inscrit dans des espaces bien définis, et accessibles

en voiture ou en transport en commun, comme le piétonnier de la Toison d'Or (Figure 1).

La régionalisation et les objectifs de reconstruction de la ville européenne

Après 1989, les pratiques de la marche vont être pensées de manière totalement autre. Cette évolution est en lien avec la montée au pouvoir, au sein de cette nouvelle administration, de toute une génération qui s'était très fortement impliquée dans les luttes urbaines dès les années 1968 autour de la contestation des autoroutes urbaines et de la tertiarisation de la capitale (World Trade Center bruxellois...) avec notamment les AAM (Archives d'architecture moderne) et l'ARAU (Atelier de recherche et d'action urbaines). Cette jeune génération porte la volonté de reconstruire une forme d'urbanité qui est celle de la ville du XX^e siècle : un environnement urbain convivial propice aux sociabilités urbaines et à une certaine qualité de vie pour les habitants.

Tout l'enjeu devient alors la continuité des espaces pour les piétons. On sort ainsi d'une politique de promotion de la marche opérant sur un espace ponctuel (aréolaire), à un travail sur la continuité spatiale, temporelle et qualitative (linéaire) des infrastructures pour la marche³. À travers la publication, en 1995, du *Manuel des Espaces publics bruxellois*⁴ destiné aux professionnels de l'espace public, un vrai travail est réalisé sur l'agrément des parcours piétons, la qualité des espaces publics et leur lisibilité, notamment à travers une uniformisation des revêtements et du mobilier urbain.

Malheureusement, la régionalisation entraîne également une diminution des moyens finan-



Avenue de la Toison d'Or, 1973. Fonds Travaux publics © AGR, Photothèque du Ministère des Travaux publics, n°4/54600.

ciers disponibles pour la rénovation urbaine. Les efforts vont donc se concentrer sur certains cheminements spécifiques. C'est le cas du « Tracé royal », qui relie les deux Palais royaux⁵, mais aussi des « Chemins de la Ville » reliant le haut de la ville et le centre-ville historique⁶. Ces projets renversent complètement le paradigme d'aménagement de l'espace public. Cependant, en dehors de ces espaces privilégiés sur lesquels se concentrent les efforts et les financements, on n'observe pas d'amélioration des conditions de la marche. C'est en particulier très peu le cas dans les quartiers résidentiels de la première et seconde couronne de la ville.

Le tournant des années 2000

Cette situation évolue autour des années 2000, où du fait d'une concurrence accrue entre villes et de la montée en puissance du thème de la qualité de vie en ville comme argument pour l'attractivité économique de la capitale, les modes actifs sont appelés à remplacer la voiture dans les mobilités quotidiennes. Dès sa création en 1989, l'administration régionale (portée par une coalition droite-gauche) travaille à l'élaboration d'un Plan régional de déplacements dont le premier – le plan Iris 1 – n'est mis en place qu'à partir des années 2000. Une étude pour des itinéraires cyclables régionaux est par exemple réalisée en 1993 par ProVélo.

Cette ambition de fonctionnalisation des mobilités actives se traduit progressivement dans une multitude de documents normatifs et stratégiques : Vade-mecum vélo (2006-2018), Plan vélo 2005-2009 et 2010-2015, Plan stratégique piéton 2012-2020 et Vade-mecum piétons (2012-2018), Plan d'accessibilité de la voirie et de l'es-

pace public (2013), étude Mobil40 (2014), projet « Be walking, be.brussels » de mise en valeur des voies lentes de la capitale (2014). Ces différents documents se repercutent dans les plans communaux de mobilité⁷.

Le premier Plan stratégique piéton régional, qui date de 2012, se concentre sur les enjeux liés à la qualité des revêtements. En effet, l'emploi de pavés bombés, qui font partie du patrimoine, complique le travail d'amélioration du confort des personnes en chaise roulante ou avec une poussette sur les trottoirs, autant que l'insertion de pistes cyclables sur la chaussée. Tout un travail a aussi été réalisé par l'administration régionale depuis une bonne décennie sur les questions d'accessibilité de l'espace public, notamment de continuité de la ligne guide et d'élimination des différents gênes liés à l'aménagement et aux usages de l'espace public (le positionnement des poubelles, etc.)⁸. Il est intéressant de noter aussi, pour terminer sur la question des acteurs, l'expertise citoyenne qui se professionnalise et s'inscrit dans des mouvements transnationaux – de manière similaire aux acteurs des luttes urbaines dans le contexte d'institutionnalisation de la région bruxelloise à la fin des années 1980.

Le coup de pouce des réseaux associatifs, acteurs centraux de la définition et promotion de la marche en ville

Il existe des collectifs citoyens très actifs sur la question de la marche en ville, qui la portent à l'agenda politique, puis collaborent et apportent leur soutien aux administrations, notamment l'association AMT Concept fon-

dée en 2002. Cette association est active dans l'amélioration de l'accessibilité des espaces publics, des transports et des bâtiments⁹. Elle considère que les handicaps résultent de l'inadéquation des situations et non des individus. Elle collabore avec Bruxelles Mobilité (l'administration régionale pour la mobilité) pour compléter au niveau local le dernier plan régional – le plan Good Move – par la création et la sécurisation de cheminements spécifiques permettant de rejoindre des points d'intérêt. Ce travail sur l'accessibilité d'itinéraires très spécifiques, de courtes distances, participe à promouvoir la marche de manière générale, tout en limitant les effets ségrégatifs et la discrimination des personnes.

L'association sentiers.be, créée en 2001, est un autre exemple d'acteur influençant la politique de la marche urbaine en région bruxelloise. Elle a réellement été motrice dans la mise à l'agenda d'une politique de la marche depuis 2010. Cette association était au départ implantée dans la ruralité et s'intéressait à la valorisation des chemins, sentiers et autres petites voiries publiques, comme raccourcis notamment pour les enfants entre le centre des villages et les zones d'habitation. En plus d'un inventaire de droit et de fait des chemins et sentiers publics sur des communes wallonnes, l'association s'est engagée dans un travail avec les habitants pour les rendre praticables et lutter contre les dynamiques de privatisation, amenant ainsi toute une réflexion sur les « communs » et les liens qu'ils entretiennent avec le déploiement de la lenteur¹⁰. L'association a ensuite progressivement investi les zones urbaines. En 2014, elle est à l'initiative du projet régional « Be walking, be.brussels », mentionné plus haut, qui proposait d'augmenter la visibi-

lité et l'usage de toutes les venelles et allées de parcs qui contribuent, avec les trottoirs, au maillage fin de l'infrastructure piétonne. En 2019, l'association change de nom pour Tous à pied, marquant ainsi sa volonté de renforcer son travail de lobbying¹¹. En 2021, elle rejoint enfin d'autres associations locales sous l'ombrelle de la nouvelle plateforme Walk.Brussels, antenne locale du mouvement international Walk 21. Elle participe ainsi à la création d'une expertise internationale de la marche en ville, en y amenant son expertise sur la petite voirie publique et les communs.

Ces deux exemples d'associations illustrent bien comment la défense de la marche en ville s'inscrit dans différents horizons qui eux-mêmes définissent différents niveaux d'urgence et des temporalités d'action différenciées. La marche est régulièrement présentée à Bruxelles en lien avec des questions d'attractivité du cadre urbain. Quand on essaie de convaincre des personnes de changer de choix modal, la question de la santé est également centrale et, en particulier, les bienfaits établis sur la santé mentale des mobilités actives. Mes travaux s'attachent également à souligner le potentiel en termes éthique d'une expérience plus sensible et d'un rapport plus étroit avec l'environnement à travers les mobilités quotidiennes¹². La promotion de la marche en ville est également réfléchi à Bruxelles dans le cadre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre par le secteur des transports, et dans celui de la sécurité routière. Même si c'est davantage la redéfinition des enjeux d'attractivité urbaine qui explique l'évolution observée depuis vingt ans, l'urgence politique des stratégies bas carbone permet de

débloquer des financements, notamment pour du personnel.

La marche : nouvelle priorité pour la ville du XXI^e siècle ?

Le dernier Plan régional de mobilité – le plan Good Move (2020-2030) – applique les politiques européennes de mobilité urbaine (SUMPs). Il a notamment mis en place une large participation citoyenne autour de sa rédaction. Impulsé par le Ministre Pascal Smet, socialiste néerlandophone, et mis en place par Elke Van den Brandt, écologiste néerlandophone, ce plan propose plusieurs avancées sur la priorisation des modes actifs. Il introduit dans son cadre réglementaire le principe « STOP », proposé au début des années 2000 par Carl Decaluwé, un homme politique flamand critiquant la politique de mobilité en Flandres. Ce principe propose une hiérarchisation des différents modes de transport et favorise d'abord (1) la marche à pied (*Stappers*), (2) les vélos (*Trappers*) et micro-mobilités actives, puis (3) les transports publics (*Openbaar vervoer*), les transports privés collectifs et enfin, (4) les voitures individuelles (*Privé vervoer*).

Ce principe s'inscrit dans la continuité d'autres innovations, comme l'apparition du « trottoir traversant » dans le Code de la rue en 2003, ou la continuité des cheminements piétons lors des traversées piétonnes, garantie en 2011 par le deuxième Plan régional de mobilité, le Plan Iris 2. En effet, celui-ci explicite déjà que « la continuité du trottoir doit être garantie, y compris au niveau des carrefours. Le piéton reste sur son cheminement, c'est le véhicule qui croise ce cheminement »¹³. Le Plan Iris 2 innove également avec son principe

de « spécialisation multimodale de la voirie ». Historiquement, la hiérarchie de la voirie était envisagée à l'aune de la voiture : les voiries métropolitaines, inter-quartiers et le réseau « de base » étaient structurées pour la voiture. Avec le Plan Iris 2, l'administration régionale a commencé à réfléchir à une hiérarchie de la voirie pour les différents modes, en essayant de faire en sorte que les « magistrales » ne se superposent pas, ou en travaillant à la qualité des inévitables croisements ou superpositions. Comment règle-t-on spatialement dans l'aménagement de façade à façade, l'articulation par exemple des transports en commun et du vélo lorsqu'il s'agit d'une voirie importante dans les deux réseaux ?

Le Plan Good Move va plus loin et clarifie la priorité donnée à la marche. Si le plan porte l'ambition de décliner cette priorité dans les aménagements des voiries, un saut qualitatif dans les réflexions sur les politiques de la marche, de la linéarité à la réticularité, n'a cependant pas encore été fait à Bruxelles. Malgré l'internationalisation des expertises sur la marche urbaine, on constate donc que ce qui est conceptuellement et politiquement projeté derrière le terme « marchabilité » diffère fortement, non seulement d'une période à l'autre comme exposé dans la première section de cet article, mais aussi d'une ville à une autre. En effet, si on observe attentivement le réseau piéton PLUS tel que défini par le Plan Good Move, il ne forme pas un réseau à proprement parler. Les axes sont relativement réduits spatialement et sont directement liés aux différentes polarités commerciales des communes (Figure 2). De plus, les magistrales pié-

tonnes, bien qu'interconnectées, se concentrent dans le centre historique et sur quelques axes commerçants d'importance régionale dans la première couronne (avenue Louise, chaussée

d'Ixelles...). Nous ne sommes pas encore dans une réflexion prenant en compte les grands marcheurs. Il n'est pas possible actuellement de traverser Bruxelles à pied pendant une heure en ne restant

que sur des voies où la marche est prioritaire dans l'aménagement de l'espace public, alors que de tels itinéraires régionaux sont réfléchis depuis 1993 pour le vélo.

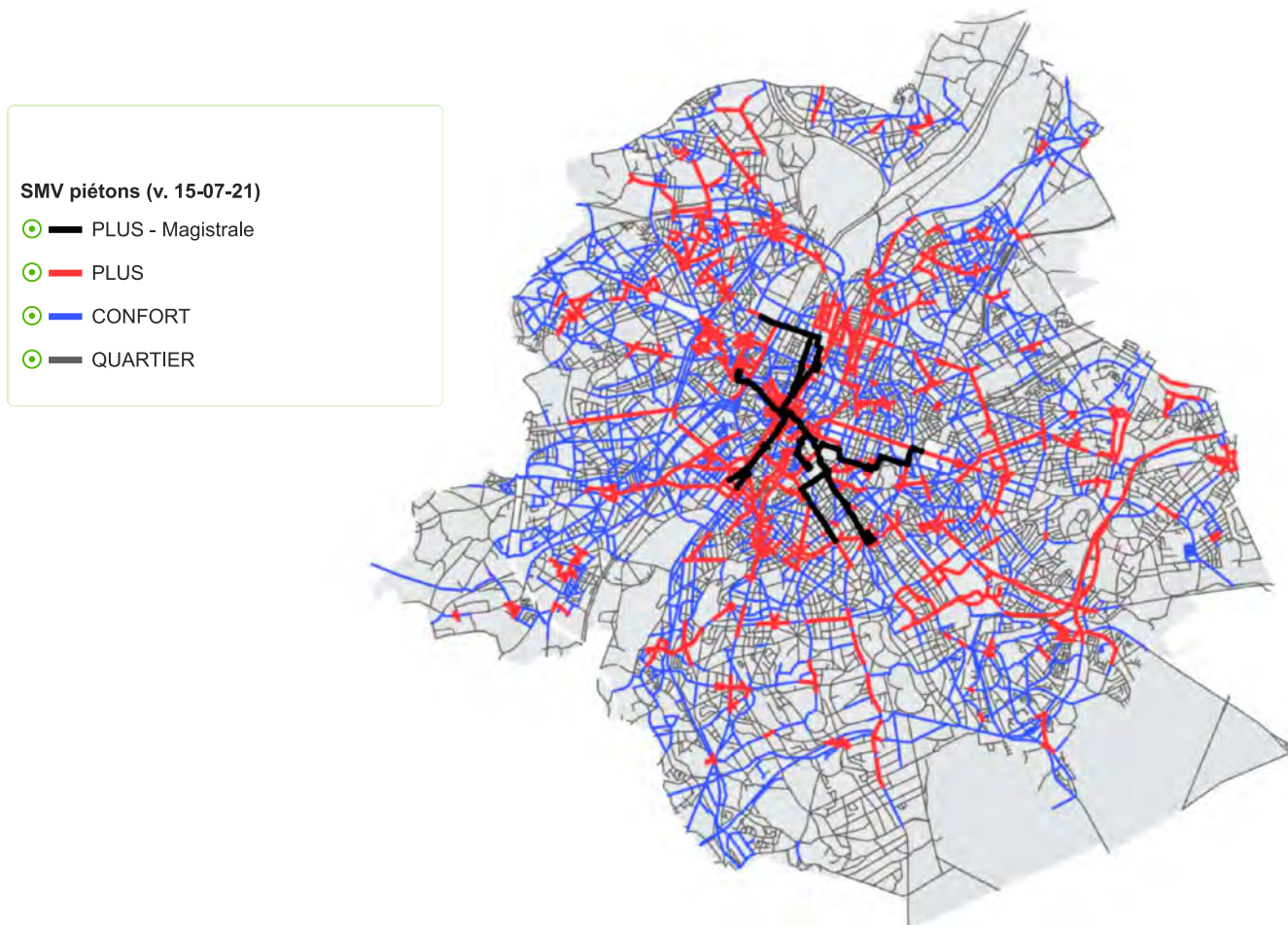


Figure 2. Spécialisation multimodale de la voirie, Plan Good Move, version 2021. Source: MobiGIS.

Par contre, le Plan prévoit une amélioration générale de la marchabilité de l'espace public, en particulier par la mise en place d'une zone limitée à 30 km/h régionale depuis 2021 et de « mailles », en reprenant le principe de ce qui a été fait à Barcelone avec les *superilla*. Les regards à Bruxelles sont en effet largement tournés vers l'exemple de Barcelone, qui se présente comme une ville-modèle. La proposition des *superilla* (super-îlots) des concepteurs BCN Ecologia en 2012 a été mise à l'essai en 2016 sur quelques groupes d'îlots¹⁴, avant d'être mise en place à l'échelle de la ville depuis 2020. L'objectif du plan Good Move est de créer, en reprenant ouvertement ce principe, des « mailles » au sein desquelles les modes actifs sont prioritaires : le trafic des transits est ramené sur l'extérieur de la cellule. Le transit en voiture dans les quartiers est donc interdit dans les rues de desserte de façon à ce qu'elles ne puissent pas servir d'itinéraire malin pour contourner les bouchons. La Ville de Bruxelles et quelques communes pilotes ont ainsi transformé les plans de circulation de leurs quartiers. Évidemment, cela crée des tensions et des conflits. Certains habitants se sont sentis enclavés, se sont révoltés et ont démolé les aménagements – les filtres de trafic – qui avaient été installés pour dévier le trafic de transit. L'échelle à laquelle les « mailles » ont été pensées et implantées est en effet problématique.

L'échec démocratique de la mise en place des nouveaux plans de circula-

tion est d'autant plus dommage que les enjeux de récupération de l'espace public pour les mobilités actives, le séjour et le jeu, sont très importants à Bruxelles. Un travail avec les habitants concernant la temporalité d'une mise à l'échelle progressive des mailles, mais aussi d'ouverture des horizons d'attente concernant l'espace public constituent des pistes. Il faut entièrement repenser les significations, les usages et l'image des espaces publics, actuellement réifiés par plus de cent ans d'aménagement urbain favorisant le mode automobile. On ne sait plus très bien à quoi pourrait ressembler un espace public contemporain pensé à l'échelle de la ville, pour les générations futures, et en faveur des piétons. ★

¹ En Belgique, les questions liées à la langue, la culture, la santé et l'aide sociale dépendent de trois Communautés (1970 et 1980), alors que deux (1980) puis trois (1989) Régions, sont compétentes dans le domaine économique et dotées chacune d'un territoire. Voir Service Public Fédéral Belge, « Aperçu historique de la fédéralisation », Belgium.be, 2024, https://www.belgium.be/fr/la_belgique/connaitre_le_pays/histoire/la_belgique_a_partir_de_1830/constitution_de_l_État_federal.

² Géry Leloutre et Claire Pelgrims, « Le *roadscape* bruxellois. Le rôle de la route dans la rénovation urbaine ou la coproduction d'une infrastructure paysagère », in *L'entrée en ville. Aménager, expérimenter, représenter.*, Tatiana Debroux et al. (dir.), Bruxelles, Éditions de l'Université, 2017, p. 43-62.

³ Claire Pelgrims, « Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonnisation du centre-ville bruxellois », *Espaces et sociétés*, Vol. 4, n° 175, 2018, p. 143-162.

⁴ Marie Demanet et Jean-Pierre Majot, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, Iris, 1995.

⁵ Marie-Laure Roggemans et Brigitte Libois (dir.), *Tracé royal: la charte d'aménagement*, Bruxelles, Fondation Roi Baudouin, 1995.

⁶ Claire Pelgrims, « Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonnisation du centre-ville bruxellois », *op. cit.*

⁷ Virginie Randaxhe, « Les communes bruxelloises développent leur politique cycliste », *Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière*, printemps 2017.

⁸ Alexis Creten et al., « Gènes piétonnes dans les rues commerçantes », Bruxelles Mobilité, Université Saint-Louis - Bruxelles, 2020.

⁹ Voir www.handy.brussels.

¹⁰ Aniss M. Mezoued, Vincent Kaufmann, et Boris Nasdrovsky, « Vers un retour de la lenteur et des communs ? », *Espaces et sociétés*, Vol. 4, n° 175, 2018, p. 123-141.

¹¹ Voir www.tousapied.be.

¹² Claire Pelgrims, « Towards Ethical Mobility Behavior: The Socio-Ecological Potentiality of Ambiance-Based Mobility Infrastructure Design », in *Structures and Architecture: A Viable Urban Perspective? Proceedings of the Fifth International Conference on Structures and Architectures (5: 6-8 July 2022: Aalborg)*, CRC Press, 2022, 527-532.

¹³ Thierry Duquenne et al., « Plan régional de mobilité Iris 2. », Bruxelles, RBC, 2011.

¹⁴ Florentine Sieux et al., « Recherche par le projet : une approche innovante pour évaluer le potentiel spatial de la transition vers une mobilité durable », in Anneloes Vandenbroucke, Aniss M. Mezoued, et Joost Vaesen (dir.), *Voitures de société et mobilité durable*. Diagnostic et enjeux, BSI Series, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2019, p. 153-177.

Athènes, ville piétonne ?

Construire le paysage de la marche

Dimitra Kanellopoulou, architecte-ingénieure (NTUA), maîtresse de conférences à l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais, fondatrice de Politopia walking cities, membre du réseau Walk21-Europe

Il est impossible de planifier la ville par la marche en faisant l'économie d'une réflexion sur l'évolution générale des métropoles européennes, allant de la gestion foncière à l'évolution des politiques touristiques en passant par la mixité sociale. Si l'aménagement des espaces publics en Europe prend en compte depuis longtemps les dimensions sociales de toute intervention dans l'espace physique et dispose d'outillages réglementaires permettant le contrôle des usages, une dynamique croissante est celle de la production d'espaces guidés par la rentabilité économique et la spéculation financière¹. La fabrique de la ville se pense aujourd'hui au défi des dynamiques de gentrification et de touristification, dont témoigne l'apparition récente du terme d'*airbnb-sation*². Ces quartiers ou secteurs urbains seraient vides de leur population mais très accueillants pour la marche avec des rues piétonnes, une omniprésence de cafés et de franchises de fast food.

Des rues historiques à la ville olympique

Athènes, une ville peut-être moins étudiée que d'autres capitales « célèbres » en Europe pour leurs politiques d'aménagement d'espaces publics, témoigne cependant d'une histoire remarquable en la matière. Elle plonge ses racines dans une époque – quelques années après la dictature des colonels (1967-1974) – où la conjoncture politique³ donne à la municipalité le pouvoir d'entreprendre un programme ambitieux de qualification des espaces publics du centre historique, dans une volonté de valorisation et de connexion des nombreux sites archéologiques situés sur un rayon de deux kilomètres. Du programme (pionnier à son lancement) « d'Unification des Espaces Archéologiques d'Athènes », dont le premier acte fut la piétonisation étendue du quartier de *Plaka* (entamé en 1973), à la *Grande Promenade* dessinée en vue des Jeux Olympiques de 2004 pour convertir les quatre voies

longeant la colline de l'Acropole en espace de promenade de deux kilomètres (Figure 1), le centre d'Athènes est devenu un « laboratoire » en matière d'aménagement des espaces encourageant la marche.

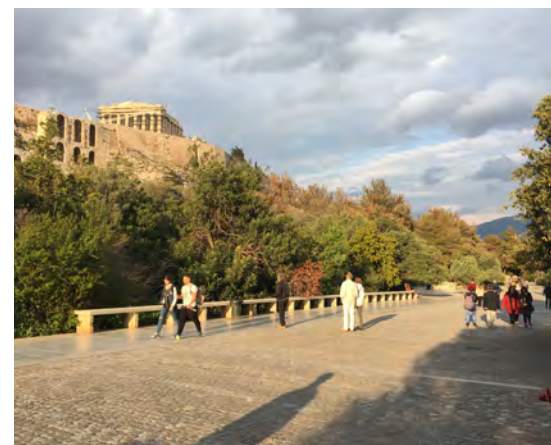


Figure 1. Aux pieds de la colline de l'Acropole, la piétonisation de la rue Dionisiou Aeropagitou, inaugurée en 2001, est un des projets les plus fameux de E.A.X.A © Dimitra Kanellopoulou, 2021.

L'exemple athénien croise deux approches à la fois méthodologiques et politiques. D'un côté, une première génération d'interventions (des années 1970 au début des années 1990), qui se veulent ponctuelles, répondent aux besoins spécifiques et localisés de population des différents arrondissements (sept au total). De l'autre côté, une seconde génération (post décennie 1990) tend davantage vers une vision d'ensemble, avec l'ambition de coordonner des programmes prioritaires (rues et places centrales) et de transformer rapidement l'image de la ville, en prévision des Jeux de 2004. Ensemble, ces réalisations ont considérablement transformé le paysage athénien, contribuant à placer la capitale sur la carte des destinations du tourisme *city-break*, mais au prix d'un bouleversement des rapports spatiaux qui soutenaient la vie économique du centre-ville et définissaient jusqu'à assez récemment l'imaginaire collectif de ceux-ci.

En quête d'imaginaires piétons

La crise économique, violente, de 2008, où la Grèce a été l'enjeu de plans d'austérité conditionnés aux prêts du FMI, déclenche un processus de spéculation dans le centre athénien. Dans ce contexte tendu, une troisième génération de projets voit le jour. Elle porte toujours sur l'objectif de rendre la ville accueillante aux piétons et émerge alors même que disparaît en 2014 l'E.A.X.A A.E (Société Anonyme d'Unification d'Espaces Archéologiques d'Athènes). Les années qui suivront, l'ambition de rendre le centre-ville « marchable »

se réduit à des annonces de projets pharamineux, des concours d'idées financés par des fondations privées, et des installations spectaculaires temporaires de mobilier urbain. Ainsi, la fondation Onassis a assuré le financement du concours d'idées sur la piétonisation de Panepistimiou. Plus récemment, la Ville d'Athènes, sous le mandat de Kostas Bakoyannis, a installé le long de l'avenue des bancs et des palmiers dans des pots gigantesques en testant le scénario d'une future piétonisation. Ces opérations intronisent une nouvelle manière de faire, où les images 3D et un marketing aux mots soignés, semblent être suffisants pour légitimer les projets. En même

temps, la législation mise à jour en 2011 par le Ministère de l'Environnement et du Changement Climatique (Υ.Π.Ε.Κ.Α)⁴, obligeant le passage par concours architectural pour les travaux publics, se voit contournée par la Mairie d'Athènes elle-même, au profit de procédures de passation directe du marché sans mise en concurrence ni publicité. Le réaménagement de la place Omonoia (inaugurée en plein Covid en mai 2020) est un exemple révélateur (Figure 2) de ces chantiers d'ampleur qui ne s'intègrent dans aucun plan global de mobilités douces, pourtant à l'agenda (notamment après l'annonce de *Sustainable Urban mobility Plans* en 2013⁵).



Figure 2. Vue aérienne sur l'aménagement récent de la place Omonoia, inaugurée en 2020 par le Maire d'Athènes de l'époque, Kostas Bakoyannis © Dimitra Kanellopoulou, 2022.

A Athènes, la promotion de la marche en ville n'est pas tant un objectif en soi qu'une conséquence d'une série des travaux déployés les dernières années, notamment par l'État, via la société EAXA, puis la société Anaplasí Athinas, avec l'objectif d'embellir l'image du centre-ville. Elle vise ainsi plus à valoriser un « capital » archéologique, une « authenticité » et un caractère « méditerranéen ». Athènes offre cependant déjà de confortables arguments sur ces thématiques.

D'un centre fonctionnel à une destination touristique

Le centre historique (une surface de quelques hectares englobant les places Monastiraki, Syntagma, Omonoia) est une zone « arpentable » qui offre jusqu'à présent les principaux critères d'une ville « mixte » : logement accessible, commerces de proximité, une offre culturelle dense et très diversifiée, une cohabitation du tertiaire, avec des commerces de gros et de l'artisanat (quartier de Psirri, Metaxourgeio, Emporiko Trigono). Cependant, dans les dernières études de « marchabilité », Athènes apparaît comme une mauvaise élève⁶. La construction du métro, obligation de l'accueil des Jeux Olympiques financée par des fonds européens⁷, a certes redynamisé la marche entre les trois stations majeures du centre historique mais n'a pas été suffisante pour permettre la mise en place d'espaces publics verts de proximité dans les quartiers. L'absence de plan global conduit au paradoxe d'espaces publics très divers, parfois entièrement rénovés, avec des matériaux nobles (le pavage de la place Monastiraki

difficilement remplaçable), et, quelques mètres plus loin, dans des quartiers pourtant gentrifiés, des trottoirs inexistant (Metaxourgeio, Psirri).

Cette absence de plan stratégique et de procédure municipale standardisée pèse sur la vie quotidienne des athéniens. Ces derniers observent avec stupéfaction des places centrales se clôturer pour travaux et refaites en quelques mois selon des procédures opaques. Politique de la marche, politique de l'image ? Le débat public pointe également le clientélisme électoral bien ancré dans l'héritage politique grec. Une série d'organismes de gestion des aménagements ont été créés au fil des ans, reprenant progressivement la responsabilité des services techniques de la Municipalité d'Athènes. L'E.A.X.A et après Anaplasí Athinas S.A (2018)⁸, avaient l'ambition de fonctionner avec la flexibilité d'une entreprise privée, mais en contournant plusieurs étapes de contrôle obligatoires dans les travaux publics d'envergure (comme par exemple la concertation).

Pourtant, tout ceci est-il neuf ? Une mise en perspective historique doit rappeler que le centre historique d'Athènes, du fait de son patrimoine monumental, a été destiné, dès le plan Marshall, à être un pôle touristique, une vitrine de la Grèce et une porte d'entrée du pays. Dès lors, toute politique de la marche à Athènes doit s'articuler à cette ambition touristique, bien au-delà des problèmes de confort quotidien des usagers, notamment dans les quartiers populaires. Au cours

du temps, les procédures ont changé mais aussi le langage architectural. Quoi de commun entre les aménagements sophistiqués et travaillés de Dimitri Pikionis dans les années 1950 (que Kenneth Frampton a inclus dans son ouvrage⁹) et le projet contesté pour l'extension de Megalos Peripatos (Grande Promenade) le long de l'avenue Panepistimiou¹⁰, porté par le maire Kostas Bakoyannis ? Pour cette dernière, l'implantation caricaturale de larges pots de palmiers accompagnés d'une peinture rouge au sol indiquant l'espace dédié aux piétons (Figure 3) ne manque pas de poser question.



Figure 3. Les installations temporaires de Megalos Peripatos, le long de l'avenue Panepistimiou, sous le mandat de Kostas Bakoyannis © Dimitra Kanellopoulou, 2022.

Voies piétonnes de quartiers et grandes promenades métropolitaines : un voisinage dans l’embarras

Le dossier soulève un problème d’une autre dimension : le démantèlement progressif des services techniques de la municipalité d’Athènes. Dans les années 1970, cette dernière s’était structurée avec des jeunes diplômés dont plusieurs issus de la prestigieuse École Polytechnique d’Athènes (aujourd’hui NTUA). Ils menaient une approche sous la forme de *missions complètes* permettant une réponse presque à la carte aux problématiques localisées dans les quartiers¹¹. Les travaux s’effectuaient en régie dont le coût, non négligeable, était assumé par la ville, mais qui ont permis de réaliser les exemples les plus solides et réussis du centre d’Athènes (Figure 4). L’architecte y était le garant de la qualité de réalisation et le représentant de la politique publique. Son rôle dépassait celui de surveillance du chantier, incluant une forme de concertation quotidienne avec les riverains, et réglant sur place des problèmes techniques (rampes d’accès, réseaux souterrains, etc.). Nous ne pouvons que souligner les limites du système actuel avec l’exemple de la place Omonoia ou le fiasco de Megalos Peripatos. Cette première période fertile des travaux qui a duré de 1970 à 1990 a notamment multiplié les petites voies piétonnes dans la ville¹². Cela a créé une trame certes très fragmentaire – sans continuités ou cohérence – mais qui répondait finalement aux besoins multiples des habitants et qui créait des « îlots » de rues apaisées et de fraîcheur dans des quartiers, sans

lien avec le marché immobilier et le prix du foncier. Tout passait en Conseil municipal, puis la ville, par décret, changeait le plan cadastral et qualifiait en voie piétonne un petit morceau de rue.



Figure 4. La piétonnisation de la rue Voukourestiou, un des premiers exemples de piétonnisations effectuées par les services techniques de la ville d’Athènes en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics sous le mandat de Stefanos Manos, à la fin des années 1970 (Source : photo tirée de l’ouvrage Y. X. O. Π., Πεζοδρομιοί, Αθήνα, Υ.Χ.Ο.Π., 1981, Archives du Plan de la Ville, Municipalité d’Athènes)

Ce système attentif aux micro-situations s’est avéré d’une grande intelligence. Il permettait à l’autorité locale de gérer l’image de la ville de manière concrète sans recourir aux expropriations (voirie appartenant au public) mais aussi de qualifier l’espace public existant en s’adaptant aux particularités culturelles, urbaines, historiques ; c’est-à-dire en renforçant l’image de la rue comme espace public par excellence, le lieu où la vie commerciale de rez-de-chaussée se passe, celui où les entrées d’immeubles athéniens de haute mixité sociale convergent. La Ville avait non seulement la volonté

politique affirmée mais aussi le pouvoir de gérer de A à Z ses projets. Avec le tournant du nouveau siècle, la préparation des Jeux Olympiques a tout d’abord introduit des nouveaux formats réglementaires permettant la réalisation des travaux selon une procédure *fast track*. La création de E.A.X.A (avec le ministère de la Culture et le ministère de l’Environnement et des Travaux publics comme unique actionnaires), avait comme objectif la mise en place du plan d’unification des espaces archéologiques, englobant plusieurs piétonnisations et aménagements d’espaces publics (Figure 5).

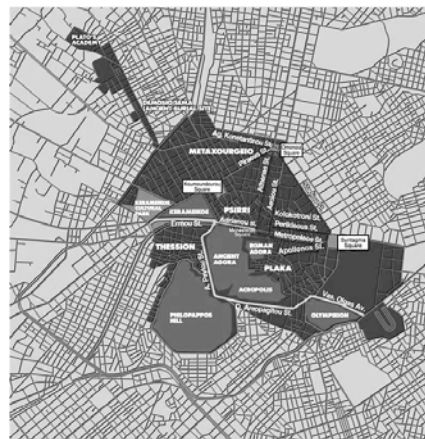


Figure 5. Périmètre d’intervention de E.A.X.A, en ligne blanche, le trajet de piétonnisations majeures autour de la colline de l’Arcropole : rue Ermou, rue A. Pavlou, rue D. Areopagitou et avenue Vas. Olgas (en cours de réalisation)

En 2023 Walk 21 Europe, un organisme international promouvant la marche en ville à travers des conférences internationales et des réseaux de lobbying, invite pour un cycle d’entretiens le représentant gouvernemental grec responsable de la rédaction de la charte de promotion de la marche à l’échelle nationale (*Ethniki*

Stratigiki gia to Perpatima). L'organisation s'intéresse à la Grèce pour la première fois, attirée par la méthode « pionnière » avancée par le référent local, qui assurerait un aller-retour constant des réalités du terrain et permettrait de surmonter les retards et écueils inévitables de la bureaucratie étatique. La réalité athénienne atténuée cependant les initiatives de Walk 21. Quand Kostas Bakoyannis perd les élections municipales en septembre 2023, le gouvernement passe un amendement en urgence par lequel la Anaplasia Athinas, sous la responsabilité directe de l'État, récupère les dossiers urbains, enlevant tout pouvoir réel (via des votes au conseil d'administration) à la municipalité d'Athènes¹². L'alignement avec les politiques nationales à l'échelle européenne entre en contradiction avec les réalités à l'échelle locale. Malgré une image de marque touristique soutenue, les politiques de la marche à pied restent anémiques à Athènes, comme restent plus que limités les impacts ressentis dans la mobilité quotidienne des Athéniens, utilisateurs rares du « parc touristique ». Paradoxalement, les autres quartiers des villes périphériques grecques comme Trikala restent modestement innovants et pionniers pour leur temps¹³.

Au regard de ces évolutions, il serait légitime d'interroger le modèle athénien sous une double optique ; premièrement concernant les leçons à tirer d'une ville méditerranéenne exposée aux flux touristiques croissants et aux crises économiques récurrentes. Deuxièmement, les leçons à tirer d'une ville dont le tissu urbain

et la constitution sociale conservent des éléments précieux de ce que la ville durable de demain pourrait être ; compacité de services, mixité sociale, forme urbaine basée sur la petite propriété. L'expérience des années 1970-1990 a montré qu'une forte implication des autorités locales garantit au-delà de l'ancrage des projets le caractère social de ces derniers.

Une ville prise en étau et « l'urgence » de la « peau neuve »

Une nouvelle génération de travaux ayant pour sujet central les mobilités douces est menée selon une volonté d'affichage. La piétonisation de l'avenue Panepistimiou (via le concours d'idées « Rethink Athens ») a conduit la Commission européenne, après deux ans des débats, à refuser le financement du projet, n'y voyant pas l'utilité publique et le caractérisant comme « décoratif » dans un contexte d'austérité. Les projets vitrines, souvent présentés comme « urgents », sont le terreau des détournements et de la corruption. L'institution de concours pour les travaux d'espaces publics, marginalisée en Grèce, offre en théorie les garanties de transparence et de méritocratie, mais aussi l'occasion pour qu'un capital intellectuel professionnel jeune émerge (architectes, ingénieurs, urbanistes) au sein du marché opérationnel. Or, les exemples des concours récents discutés dans le milieu professionnel en Europe, comme celui du nouveau musée archéologique, ou du musée de Akadimia Platonos, reflètent l'appétence récurrente des pouvoirs

politiques pour une « starchitecture » éclipsant toute politique globale de mobilités douces.

Le système de bus reste peu performant à Athènes, les lignes de métro n'absorbent pas les flux sur des artères centrales, et plusieurs municipalités dans le bassin athénien suivent le modèle d'urbanisme de sprawl gourmand en motorisation. En outre, la pression touristique dans des arrondissements historiques, a d'un côté augmenté les flux des touristes et de l'autre côté, exercé des pressions inédites sur le marché du logement. Le modèle de polykatoikia¹⁵ de l'après-guerre, réputé pour sa mixité sociale, cède la place aux dynamiques de gentrification pluri-localisées et de petite-échelle. Dans la rue Athinas, la marche à pied, pilier constitutif de la vie urbaine, diverse, multi-ethnique, devient de plus en plus dans les discours politiques la raison pour laquelle les voitures doivent s'écarter du centre-ville. Or, avec cette approche, qui vise uniquement une esthétisation de l'environnement sans être suivie des cadres régulant la mixité d'usages et la sauvegarde des petites entreprises de manufacture, des rues offrant historiquement une pluralité de vie commerciale et de l'habitat accessible se transforment en terrasses étendues de cafés entourées d'immeubles transformés en boutiques, hôtels, airbnb ou rooftops d'une clientèle internationale d'instagrameurs.

Il émerge ainsi une question pressante ; comment planifier une ville pour la marche en préservant la mixité sociale et urbaine ? Si l'on part du cas athé-

nien, trois sujets invitent à un débat plus approfondi ; le premier est celui de la planification des occupations des sols et du contrôle des valeurs des prix du foncier. Même avec les meilleures intentions, les projets de piétonisation ne peuvent pas en soi garantir l'amélioration du cadre de vie. Le deuxième est celui des aménagements en soi, à l'ère de l'inflation, du retrait des financements de l'État vers les collectivités. Des expériences dans les pays nordiques démontrent que des rues « partagées » [shared space], favorisant une cohabitation des flux apaisés, peuvent répondre plus globalement aux besoins des populations. Troisièmement, et sur cela je souhaiterais insister, il n'existe pas de ville marchable sans ville *juste*. *Juste* dans le sens où elle serait capable de continuer à offrir des espaces publics variés n'accueillant pas seulement certaines populations ou usages mais garantissant l'existence d'espaces démocratiques et devenant des remparts face au rétrécissement mondial du contrat social, et de montée de discours de sécurisation, surveillance, concurrence¹⁵. Pour inventer un nouveau modèle de ville accueillant la marche et les mobilités douces, nous serons tous appelés à répondre aux enjeux de transports publics réellement attractifs, à la mixité résidentielle offrant des quartiers et rez-de-chaussée diversifiés, aux outils réglementaires protégeant le commerce de proximité face aux augmentations du prix du foncier, aux sols et matériaux pouvant rafraîchir la ville à l'heure des épisodes caniculaires dépassant parfois les 50° C et enfin aux espaces publics inclusifs, capables d'offrir un cadre de tolérance, d'accepta-

tion des marginalités, d'apprentissage de citoyenneté, et donnant ainsi l'exemple de la ville européenne de demain. ★

Remerciements

Plusieurs informations mobilisées pour cet article sont issues d'une série d'entretiens que j'ai effectués entre 2010 et 2012 dans le cadre de ma thèse soutenue en 2015 à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Je tiens à remercier pour leur temps précieux, Stefanos Manos, Elli Papakonstantinou, Eygenia Melabianaki, Dimitris Diamantopoulos.

¹ Kurt Iveson, « Putting the public back into public space », *Urban Policy and Research*, vol. 16, n°1, 1998, p. 21-33 ; Anna Minton, *Ground control : fear and happiness in the twenty-first-century city*, Londres, Penguin Books, 2009.

² Voir la tribune publiée dans *Le Monde* et signée par la sociologue Johanna Dagnon et le juriste Matthieu Rouveyre : « Les premières victimes de "l'airbnbisation" » des villes sont les plus précaires », publié le 10 janvier 2020

³ Rétablissement des libertés publiques et individuelles, élection d'un parlement au suffrage universel, abolition de la monarchie et élection de Dimitris Mpeis, du parti socialiste grec Pasok, à la Mairie d'Athènes.

⁴ Le ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics a été renommé le 4 octobre 2009 en Ministère de l'environnement, de l'énergie et du changement climatique. En 2015 il change encore de nom en Ministère de l'environnement et de l'énergie [ΥΠΕΝ].

⁵ Cf. l'annonce du 17.12.2013 de la Commission Européenne sur les plans de mobilité durable.

⁶ Une étude récente ayant pour titre « Walkable Athens » tente de repérer les problèmes des piétons à Athènes, et une étude menée par l'université polytechnique nationale d'Athènes (NTUA) en 2007, basée sur les études de développement du métro, démontre que seulement 10% de part modale concerne la marche à pied.

⁷ Le métro d'Athènes est financé conjointement par les Fonds structurels de l'UE et la Banque européenne d'investissement.

⁸ Il s'agit de structures ayant le statut de personne morale de droit public.

⁹ Kenneth Frampton, *Modern Architecture. A Critical History*, Londres, Thames & Hudson, 1980.

¹⁰ Voir Thodoris Karaoulanis, « Ena megalos ergo me amesi apodosi : o megalos peripatos tis athinas (ikones – vinteo) », *Economix*, 12 mai 2020.

¹¹ Pour plus d'informations, voir Dimitra Kanellou, « Piétonisation au centre d'Athènes : bref historique et questions », *Atlas Social d'Athènes*, en ligne, décembre 2016 : <https://www.athenssocialatlas.gr/fr/article/pietonisation-a-athenes/>.

¹² Un amendement par lequel, à la veille du changement de majorité dans les municipalités, le gouvernement a retiré toutes les responsabilités de la municipalité d'Athènes à la société Anaplas Athens SA et les a transférées au gouvernement par l'intermédiaire de la société Anaplas SA.

¹³ Voir <https://civitas.eu/cities/trikala>.

¹⁴ Type d'immeuble d'habitation en copropriété sur plusieurs étages.

¹⁵ Claire Colomb et al. (dir.), *Protest and Resistance in the Tourist City*, Routledge Taylor & Francis Group, 2018 ; Don Mitchell, *The right to the city: social justice and the fight for public space*, New York, Guilford Press, 2003.

Légitimer politiquement la marche comme mode de déplacement : l'apport du programme international THE-PEP

Sylvain Rotillon, ancien adjoint au coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche (2021-2023)

La marche en ville est souvent perçue comme une politique éminemment locale sur laquelle le positionnement de l'État n'est pas forcément une évidence. Elle se pratique en général sur de courtes distances et est fortement dépendante du contexte (formes urbaines, topographie, climat...). Les autorités locales apparaissent ainsi comme les plus à même de traiter des différentes contraintes pour la faciliter. Pourtant, non seulement l'État s'en saisit aujourd'hui, mais la prise en compte de la marche comme politique publique s'appuie depuis peu sur une initiative européenne coordonnée par l'Autriche et la France.

Comment comprendre ce passage par l'international pour le mode de déplacement le plus naturel, celui qui caractérise l'être humain ? Il est ici nécessaire de mettre en perspective les décennies durant lesquelles la ville, le territoire

dans son ensemble, ont été adaptés et conçus pour la voiture. La primauté donnée à l'automobile a mis en place un système cohérent, mais dont les externalités négatives sont devenues insoutenables. Cependant la réversibilité de ce système, développé aux dépens des autres modes de mobilité dont la marche (largement empêchée, compliquée par la présence de la voiture sur l'espace public) nécessite une impulsion forte que seul l'État peut réellement porter. Déconstruire le système automobile pour remettre le marcheur au cœur des mobilités urbaines passe par une approche cohérente qu'un cadre international est à même de proposer.

THE-PEP : une initiative qui dépasse les frontières et les silos techniques

Lancé en 2001, le programme THE PEP (*Transport Health Environment Pan-*

European Program, « transport, santé et environnement ») est une initiative conjointe de la division européenne de l'OMS (Organisation mondiale de la santé) et de la CEE-ONU (Commission économique pour l'Europe des Nations unies). Il vise dans un premier temps à rationaliser dans une même perspective les travaux issus des conférences sur les transports et l'environnement (Vienne, 1997) et sur la santé et l'environnement (Londres, 1999). L'Autriche a obtenu la présidence du programme. La question des mobilités s'inscrit ainsi dans une perspective qui dépasse la seule problématique des transports pour aborder des enjeux plus larges. Les modes actifs apparaissent comme une réponse à trois problèmes : une solution de mobilité, qui nuit le moins possible à l'environnement, et qui est favorable à la santé.

Rappeler ces connexions, structurer une approche qui les intègre, dépasse bien

le cadre local et justifie cette approche pan-européenne. C'est l'autre partie exprimée par le nom du programme, *Pan-European*. Celui-ci transcende le cadre européen tel qu'on le pense classiquement. Il couvre potentiellement aussi bien les États-Unis, le Canada que les pays de l'ex-Union soviétique. C'est une aire géographique beaucoup plus large que l'Europe, même si les pays directement impliqués dans le programme restent majoritairement européens. Sa portée vise une grande partie de l'hémisphère nord.

Pour que le programme atteigne ses objectifs, des réunions de haut niveau définissent les grandes orientations et le programme de travail sur plusieurs années. Des partenariats thématiques traitent les sujets identifiés de façon approfondie, en mobilisant l'expertise au sein des différents pays impliqués. Lors de la réunion de Paris en 2014 définissant le programme de travail pour la période 2014-2020, la création d'un partenariat pour le vélo a été actée. La Déclaration de Paris a inscrit au programme l'élaboration d'un *master plan* pour le vélo, adopté en 2021. En mai 2021, la Déclaration de Vienne a élargi le partenariat à la promotion des modes actifs. L'Autriche, assurant la présidence du programme, et la France, hôte de la réunion de haut niveau ayant initié le partenariat sur les modes actifs, ont piloté le groupe de travail qui a élaboré le *master plan* pour le vélo.

Déclaration de Vienne

Bâtir un avenir meilleur en évoluant vers des modes de mobilité et de transport nouveaux, propres, sûrs, sains et inclusifs



THE PEP

Transport, Health
and Environment
Pan-European Programme



L'organisation est restée la même pour concevoir le pendant sur la marche afin de conserver une vision d'ensemble sur les modes actifs. Le pilotage est assuré par le ministère fédéral en charge du climat pour l'Autriche et par le ministère des transports pour la France, un consultant étant chargé de l'animation du groupe de travail. Un *master plan* marche est en cours d'élaboration, et doit être adopté à l'échéance de ce nouveau cycle de THE-PEP en 2025. Si le pilotage d'ensemble reste assuré par l'Autriche et la France, le panel d'experts est différent, spécialisé sur les politiques de la marche, venant du secteur des mobilités ou de la santé selon les pays. Ces experts proviennent des ministères, mais ils peuvent aussi venir du monde académique ou travailler comme consultants, mandatés par leur pays. La vision intégrée « mobilités actives » ainsi établie par le programme est particulièrement nécessaire alors que le débat médiatique tend à opposer le vélo et la marche autour du partage de l'espace public. L'accent est mis pour renforcer les synergies et éviter ces oppositions entre modes.

Un processus d'élaboration d'un *master plan* reposant sur les retours d'expériences

La démarche adoptée repose beaucoup sur le partage d'expériences, principalement d'échelle locale, mais aussi d'échelle nationale quand des pays disposent de plans dédiés, pour identifier les pratiques, les difficultés rencontrées, les besoins, les modes d'organisation des compétences. Des échanges ont lieu lors de rencontres

sur le terrain. Le processus de production du *master plan* a été lancé en mai 2022 à Paris, en partant d'une enquête en ligne menée dans les différents pays couverts par le programme pour disposer d'un état des lieux. Le programme et la feuille de route ont été établis à cette occasion, des visites de terrain ont clôturé la session de travail afin de confronter les expertises sur des situations concrètes. Le choix de mandater la fondation Walk21, qui dispose d'une expertise en appui aux politiques publiques sur la marche, a été pris pour renforcer et enrichir ce partage d'expériences.

La dimension européenne d'un soutien à une éventuelle politique de la marche n'est pas une évidence : à l'échelle des États, la tension entre le local et le national est forte. Quel est le rôle de l'État par rapport aux collectivités qui gèrent au plus près du terrain les déplacements, la voirie sur laquelle les habitants marchent ? Il y a là un sujet de discussion. L'État a un rôle à jouer pour donner à voir, pour légitimer, mais aussi pour fixer un cadre réglementaire sur certains aspects, en particulier sur ce qui relève de la sécurité des déplacements. Comment se positionne le niveau européen par rapport à cela ? Il ne s'agit pas d'imposer un modèle de marchabilité unique qui se révélerait rapidement hors sol. Un des partenaires actifs du programme est l'Arménie. Les conditions de marche en ville et sur le territoire en Arménie sont très différentes de celles de l'Écosse, qui a un des plans les plus avancés aujourd'hui au niveau

européen, et contribue activement aussi aux réflexions communes. Les mesures portées par le *master plan* doivent pouvoir être déclinées dans des contextes très divers.

Le premier travail consiste à collecter ce qui existe et à l'analyser en cherchant quelles sont les constantes que l'on retrouve au sein des plans portés par les différents pays, afin de constituer un socle européen pour le *master plan*. Au-delà des différences de contexte, quels sont les grands enjeux à défendre, à inscrire pour que sur chaque territoire, la marche soit un choix positif de mode de déplacement ? Dans la logique de l'organisation du document final, il s'agit de donner un cadre d'action aux acteurs locaux – ce ne sont pas les ministères qui vont s'en emparer en tant que tels et imposer les règles du jeu. Le ministère peut être le bon interlocuteur sur certaines actions, dans certains pays, mais il s'agit de savoir, entre le niveau national et le niveau régional ou communal, qui doit se saisir du sujet et fournir un cadre qui permette de mettre en œuvre une politique de la marche. Le *master plan* s'inscrit dans cette logique, en s'inspirant des exemples internationaux des pays membres du programme, étendus à l'expertise apportée par Walk21. Ceci ne signifie pas qu'il fournit un catalogue de « bonnes pratiques », ce qui serait assez normatif et suggérerait en creux de « mauvaises pratiques », selon une ligne de démarcation absolue sans doute discutable en ce qu'elle ne tiendrait pas compte des contextes.

Le *master plan*, une boîte à outil pour porter une politique en faveur de la marche

À partir de cette collecte d'expériences, de l'apport de la recherche et de la pratique, l'un des objectifs du *master plan* est de viser à la fois une approche pédagogique et une autre plus opérationnelle. La pédagogie s'avère nécessaire pour rappeler l'importance de la marche. En dépit de son caractère naturel, la marche est encore trop souvent réduite à la portion congrue en termes de politique de déplacements, ces derniers étant avant tout perçus comme motorisés, ou du moins véhiculés. Il en résulte un angle mort qui rend la marche difficile sur nos territoires. La partie pédagogique rappelle ces évidences : la marche contribue à l'atteinte des Objectifs du Développement Durable. Elle contribue à une société plus saine, plus inclusive, plus sûre. Elle est moins consommatrice d'espace, enjeu particulièrement crucial quand on cherche à réduire l'artificialisation des sols. Plus largement, elle contribue à réduire les pollutions. Elle joue en faveur d'une économie locale plus résiliente et soutenable, point largement méconnu des acteurs locaux. Ces différents aspects peuvent sembler des évidences, mais ils sont encore trop négligés par les décideurs publics.

Le *master plan* fournit ainsi un véritable plaidoyer pour soutenir la marche, s'appuyant en grande partie sur celui de Walk21. Il vise en particulier à contrer les arguments en faveur de la primauté à la voiture individuelle. C'est la légitimation qui est nécessaire actuellement. L'évaluation de l'état des lieux

de la marche est nécessaire avant l'élaboration de toute politique (nationale ou locale). La qualité de la marche est encore trop souvent négligée, la part modale a tendance à cacher la forêt de la réalité de la pratique. Il ne suffit pas de savoir si on marche beaucoup ou pas. Il est en effet important de savoir si la marche est subie, si elle est pratiquée en attendant d'avoir accès à une voiture. On peut avoir une très forte part modale sur la marche, mais ce n'est pas forcément un bon signe, elle peut traduire un manque de ressources pour une partie de la population. Il faut donc aussi avoir cette vision qualitative. Les gens marchent-ils pour le plaisir (en y prenant du plaisir) ou parce qu'ils n'ont pas le choix ? Ce sont des questions qui permettent de se saisir du sujet et de ne pas partir en plaquant un modèle tout fait. Il s'agit bien de définir ce modèle. Il faut avoir une batterie d'indicateurs pour évaluer cela, disposer d'éléments normés pour sortir du « doigt mouillé », même si cela peut être intéressant de saisir aussi un peu le plaisir qu'il y a derrière la pratique.

Une seconde partie détaille les grands objectifs que doit atteindre une politique en faveur de la marche, avec les moyens d'évaluation pour s'assurer de l'effectivité des mesures adoptées. Cette partie s'appuie sur la Déclaration de Vienne et fixe des échéances pour ne pas rester à l'état de vœux pieux : quels progrès sont attendus en 2030 et en 2035, soit cinq et dix ans après l'adoption du *master plan* ? À travers cette partie, c'est une approche évolutive qui est défendue, plus qu'un cadre figé, en per-

mettant de détailler une feuille de route. La première question abordée est celle du cadrage général de la politique, sous l'angle d'une politique dédiée disposant de ressources budgétaires identifiées. Le second point concerne l'intégration de cette politique dans une vision plus globale, celle du programme, autrement dit comme un élément permettant de répondre aux enjeux de santé, de climat, de transports comme de planification urbaine. Le troisième donne des pistes pour développer la marche et suivre son développement. Le quatrième vise les mesures qui permettront de renforcer la sécurité des piétons. Enfin, le dernier axe concerne l'accessibilité et le confort des infrastructures permettant la marche. On le voit, l'approche est pragmatique, elle identifie les étapes nécessaires pour mener une politique cohérente : on définit le cadre, on développe la pratique, on améliore l'environnement. Ces différentes étapes ne sont pas chronologiques, mais elles détaillent les facettes permettant de rendre les villes et les territoires marchables.

La dernière partie concerne les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Le *master plan* ne rentre pas tout de suite dans l'opérationnel, il s'agit d'abord de se poser les questions, de partir d'une bonne analyse de la situation. Les actions s'appuient ensuite sur les retours d'expérience des experts associés à la rédaction du document final pour dégager les traits communs. On distingue ce qui doit être fait de façon prioritaire, sans remords, et ce qui doit être fait à un deuxième niveau, en essayant de hiérarchiser les actions. Le

champ proposé couvre la gouvernance et ce qui en découle comme la planification, le financement, le cadre d'évaluation. Les liens avec les transports publics ou les campagnes de communication font partie des actions proposées.

Conclusion

Penser la marche selon une approche européenne constitue une démarche qui n'est pas normative, dans la mesure où elle n'impose rien. En revanche, elle fixe un cadre conceptuel qui vise à développer un « système marche », c'est-à-dire un ensemble de questionnements et d'actions pour refaire de la marche une réelle solution de mobilité pour toutes et tous. Si les cadres réglementaires et les politiques d'aménagement du territoire sont spécifiques d'un pays, voire d'une ville à une autre, en revanche les besoins des êtres humains pour rendre la marche aisée et désirable diffèrent peu d'un pays à l'autre. Il faut en revanche revenir sur un héritage, sur des pratiques qui se sont tellement imposées en quelques décennies qu'elles semblent naturelles et incontournables. C'est bien ce caractère qui est à déconstruire en armant les acteurs publics, quel que soit leur niveau d'action, pour qu'ils remettent la marche au cœur des politiques de mobilité.

La convergence entre des pays très différents de ce vaste espace est notable : elle est révélatrice d'un moment en faveur de la marche. Il ne s'agit pas d'un phénomène isolé ou marginal, mais bien d'une tendance de fond, largement partagée à l'échelle pan-européenne. Suivant les pays, le facteur principal sur lequel la politique en faveur de la marche repose

peut être la santé, l'environnement ou les transports. Si en France, le sujet est davantage porté par le ministère des Transports, le ministère de la Santé constitue de fait déjà un partenaire régulier. En Irlande, le plan marche est porté par le ministère de la Santé. En Autriche, le sujet s'insère dans une approche globale de lutte contre le changement climatique et de décarbonation des mobilités. Les angles diffèrent, mais ce sont ces différences de regards qui permettent de construire une réponse collective cohérente. La marche permet d'adresser ces différents sujets. Une fois le travail technique accompli, le *master plan* sera mis en consultation auprès des différents États pour une adoption politique en 2025. ★

La circulation des modèles : illusion ou inspiration ? Une question d'échelle ou de compétence

Jérôme Monnet, professeur à l'université Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport, codirecteur de l'École d'urbanisme de Paris, cofondateur du groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs urbains (2012-2024)

Pour contextualiser la question des transcriptions politiques de la marche en ville en Amérique latine, je commencerais par une réflexion sur le rôle de la circulation des bonnes pratiques, en partant d'une expérience personnelle. Quand j'ai commencé à collaborer avec la Ville de Paris au début des années 2010, ce fut grâce à une rencontre et une entente avec François Prochasson, à l'Agence de la mobilité, dont la stratégie pour faire beaucoup plus de place aux piétons passait alors par des expérimentations. L'une de celles-ci portait sur les passages piétons : la mairie remettait en question le design des traversées tel que le définissait la réglementation nationale en France. Cette remise en question était rationalisée de la façon suivante : les bandes blanches peintes sur la chaussée parallèlement aux trottoirs suggèrent que les piétons ne sont pas chez eux sur la chaussée et n'y sont tolérés que furtivement, alors que l'orientation de ces bandes conforme à l'axe du flux véhiculaire invite les conducteurs à considérer le passage piéton comme un intrus dans leur espace.

Pour illustrer cette critique, les collègues de l'Agence montraient des images de tra-

versées piétonnes aux États-Unis et en particulier à Los Angeles, où les bandes blanches se trouvaient dans l'autre sens, perpendiculaire au flux des véhicules, ce qui amenait ces derniers à « traverser » le passage. Le contre-exemple de Los Angeles semblait alors particulière-

ment fort au regard de l'imaginaire global de cette mégapole comme royaume de la voiture. En conséquence, les nouvelles « zones de rencontre » définies à l'époque à Paris ont vu leurs entrées marquées par des traversées piétonnes avec des designs « expérimentaux » ...



Paris, passage piéton expérimental à l'entrée de la « zone de rencontre » de la rue du Faubourg du Temple, 2014
© Jérôme Monnet



Los Angeles, passage piéton conventionnel sur Figueroa Street, 2013 © Jérôme Monnet

L'ironie du hasard a fait qu'à la même période, j'ai réalisé un séjour comme *visiting scholar* à Los Angeles, où j'ai pu constater que la municipalité était également engagée dans un travail pour améliorer la place des piétons sur la voirie. Les services locaux disaient alors en substance : « Quelque chose ne va pas avec nos traversées. Regardez dans les villes européennes, qui sont des villes marchables et piétonnes par excellence, les traversées, les *zebras* (comme ils appellent les bandes blanches) sont dans l'autre sens. » Ainsi, leur propre rationalisation déduisait de la marchabilité des villes européennes que l'orientation des bandes blanches y était supérieure. Et de leur côté aussi, ils ont dessiné de « nouveaux » marquages au sol dans le centre-ville.



Los Angeles, nouveau type de passage piéton, Main Street, 2013 © Jérôme Monnet

Qu'en déduire ? Apparemment, la « bonne pratique », c'est toujours celle qui vient du dehors. Est-ce que cela ridiculise toute tentation d'aller y chercher des exemples ? Je propose plutôt de considérer l'inverse, à par-

tir du moment où mobiliser des exemples extérieurs permet de réorganiser l'action à l'intérieur des services concernés. Il faut donc peut-être cultiver l'illusion selon laquelle l'herbe est plus verte ailleurs, pour se remettre en question dans son propre pré carré.

Je commettais l'erreur au début de dire à mes interlocuteurs : « D'accord, c'est marchable, mais à Los Angeles, vous faites référence à Paris intra-muros, et les conditions de marchabilité à l'échelle de l'agglomération parisienne sont très différentes, avec de vastes étendues structurées par l'automobile, comme chez vous ». En effet, ils s'intéressaient moins à ces changements d'échelle ou de perspective concernant la morphologie urbaine¹ qu'à ce à quoi ils pouvaient se comparer : l'exercice de compétences équivalentes, dans ce cas la régulation de la présence des piétons sur la voirie et de leurs interactions avec les véhicules, ce qui justifie une focale micro et une relative indifférence au contexte urbain.

J'ai ensuite participé en 2015-2016 à l'organisation d'échanges entre les services municipaux de Mexico et de Paris, autour de leurs politiques respectives de promotion de la marche. Chacun voyageait en espérant trouver chez l'autre non seulement des « bonnes pratiques » concrètes inspirantes mais aussi une « politique de la marche » plus systémique. Du point de vue du chercheur, celle-ci n'existait ni chez l'un ni chez l'autre, mais les efforts que chacun déployait pour montrer ses actions créait une sorte d'artefact performatif, qui contribuait à faire émerger et structurer le nouveau problème demandant à l'action publique locale de se réorganiser pour s'en saisir. On se retrouve à chercher

rétrospectivement la place de la marche dans des politiques urbaines ou de transport qui ont d'autres objets et d'autres intitulés. A mes yeux, c'est de cette manière que les échanges internationaux, dont ceux que j'ai pu observer entre l'Amérique latine et la France, contribuent à la question générale de la traduction (transposition, transcription) de la marche en politique urbaine.

Penser la marche en ville depuis les Suds : une lecture historique

Les cinquante ans dernières années ont vu se dérouler la fameuse (même si elle est parfois un peu oubliée aujourd'hui) et fondatrice histoire de Curitiba au Brésil². Les équipes municipales de Curitiba n'ont pas su « marketer », comme d'autres ensuite, leur invention du métrobus ou BHNS (Bus à haut niveau de service), soit un bus traité comme un métro, associé à l'implantation de stations dans une perspective qui ensuite a été globalisée par les chercheurs et consultants nord-américains comme *transit oriented development*. Le plan d'urbanisme de Curitiba définissait ce qu'on appelle maintenant en France des « quartiers de gare », en fonction de l'accessibilité pédestre non seulement au système de transport collectif mais aussi aux équipements publics créés dans et avec la gare : bibliothèques, écoles, dispensaires, etc.

Cette politique de la marche en ville qui remonte aujourd'hui à 50 ans a été masquée par le succès international du « métrobus » comme bonne pratique, non plus pour organiser des quartiers marchables, mais pour réorganiser le système de transport collectif à l'échelle d'une agglomération. C'est au prisme de cet enjeu que le métrobus s'est développé en Amérique latine, notamment

dans les grandes métropoles et capitales disposant des fortes ressources humaines, financières, techniques qui y sont concentrées par l'État, le gouvernement local et/ou le marché. Les cas les plus connus sont Santiago au Chili, Bogota ou Mexico, entre autres. D'une certaine façon, cela correspond au renouveau du tramway dans les villes françaises ou européennes, en donnant l'occasion d'intervenir à la fois sur le système de transport, sur le désenclavement de certaines zones d'activité ou de résidence et sur la qualité de l'espace public. Dans les années 1980 et 1990, cette dernière question, la « *recuperación del espacio público* » se substitue alors en Amérique latine à celle de l'accessibilité pédestre aux ressources urbaines. Dans un contexte où la notion « espace public » tend à s'imposer au détriment de celle de « voirie », la marche en ville est inscrite dans une logique d'attractivité voire de touristification, qui soutiendra une nouvelle vague de piétonnalisations dans des quartiers ou zones privilégiées par l'investissement public comme privé.

Le développement des métrobus ne s'est donc pas accompagné d'une politique d'implantation d'équipements publics qui aurait favorisé la marche comme mode d'accès. C'est plutôt l'intervention lourde sur la voirie qui a été privilégiée, en y ajoutant au passage un nouvel espace significatif pour le vélo. À Bogota, le kilométrage de voirie ainsi rénovée est très impressionnant. La seule ville ayant conservé le principe initial d'implantation d'équipements publics associés aux stations est Medellín, avec une origina-

lité propre à cette ville : cela concerne le réseau de téléphériques qui connecte les versants montagneux avec le transport lourd de fond de vallée.

Pendant ces cinquante dernières années, la marche en ville n'a donc pas été bénéficiaire de la circulation des modèles en tant que mode de déplacement. Il faut rappeler la question des différences de perspective ou d'échelle. Jusqu'à aujourd'hui, la marche demeure aussi bien culturellement que politiquement un stigmate de sous-développement ou de pauvreté en Amérique latine comme, je présume, dans tous les pays du Sud global. Elle n'y apparaît que marginalement comme l'activité prisée par les classes moyennes des pays du Nord, où elle est reconnue depuis une vingtaine d'années comme bonne pour la santé, le bien-être et l'environnement. Dans les Suds, sortir du sous-développement (à l'échelle du pays) ou de la pauvreté (à l'échelle des individus), c'est sortir de la dépendance à la marche pour accéder aux ressources urbaines. À cet égard, une alliance politique forte existe en Amérique latine entre les technocraties et la population autour de la promesse de donner accès aux transports motorisés à tout le monde : véhicule individuel pour les classes moyennes et système collectif pour les catégories populaires, pour lesquelles aujourd'hui les temps de marche quotidienne peuvent se compter en heures, dans de mauvaises conditions de sécurité et de commodité.

Circulation des bonnes pratiques et circuits administratifs

Dans ce cadre général, la circulation interna-

tionale des modèles de ce que je vais appeler la « bonne ville marchable », a cependant produit des résultats en Amérique latine, tant dans les grandes métropoles que dans des villes touristiques plus petites. Les acteurs locaux ont ainsi identifié des quartiers emblématiques de centre-ville où l'intervention sur la qualité des espaces publics a consisté à améliorer leur « marchabilité » en termes de confort et d'agrément pour la déambulation de loisir et de consommation, dès les années 1990 et surtout dans les années 2000. Pour reprendre le terme employé par Jean-Marc Offner, ce phénomène se traduit par une nouvelle « standardisation » des lieux centraux ou touristiques, où l'on retrouve nombre d'éléments architecturaux et paysagers semblables du Nord au Sud : revêtements en pierre, mobilier urbain au design moderniste ou néo-haussmannien, art public sur commande, mise en valeur des façades, répression des activités dites « informelles » etc. Relativement aux moyens locaux, beaucoup d'argent va être investi au nom du développement d'une image distinctive qui est paradoxalement la reproduction d'un idéal global d'espace public.

On retrouve ici, comme à Bruxelles ou à Athènes³, des politiques de réinvestissement dans les centres pour renouveler leur attractivité dans le contexte de la métropolisation et en particulier de la globalisation de certains marchés immobiliers, du tourisme et des pratiques de consommation. Pour un pays touristique depuis très longtemps comme le Mexique, le fait de découvrir que ses villes sont des atouts touristiques est remarquablement tardif. Son capital touristique fantastique est reconnu depuis longtemps, polarisé par les plages d'un côté et les sites archéologiques

de l'autre. Mais dans les villes des années 1980, il était stupéfiant de constater la très faible capacité hôtelière. Depuis, la politique de touristification accompagnée par des opérations de piétonnisation a bien transformé non seulement le paysage des centres-villes mais aussi la massification de leur fréquentation piétonne⁴. Soulignons une autre particularité du Mexique : le statut de fonctionnaire n'existe pas dans ce pays. L'expression *funcionario público* désigne un élu. Les employés publics bénéficient du type général de contrat défini dans le droit du travail mexicain, qui s'apparente à un CDI privé. Il en résulte ce que la science politique appelle le « système des dépouilles » (« *spoil system* ») : chaque équipe politique entrante recrute de nouvelles directions générales dans l'administration, qui nomment en cascade leurs directeurs intermédiaires, qui recrutent à leur tour leurs agents de confiance. Dans ce système, les seuls agents publics qui peuvent être permanents (et ce n'est pas toujours le cas) sont les exécutants les plus bas dans la hiérarchie.

Cela a des conséquences sur la circulation des bonnes pratiques et leur réception dans les administrations. En effet, le système des dépouilles permet parfois une accélération du renouvellement générationnel des cadres de l'action publique. D'un côté, celle-ci souffre souvent du manque de continuité et de cohérence ; de l'autre, on y note moins d'inertie ou de conservatisme. Cela est évident avec des objets émergents dans l'action publique, comme la marche et le vélo. Dans les collectivités territoriales françaises, il a pu être observé à l'occasion d'alternances électorales que des représentants du lobby mili-

tant pro-vélo ont pu être intégrés dans les administrations locales. Ces trajectoires, qui restent assez rares en France, semblent plus fréquentes quand il y a des alternances politiques dans les grandes villes mexicaines, dans la mesure où ce type de militants détient une expertise et une légitimité techniques qui n'existent pas dans l'administration.

Ainsi, des militants non pas de la marche, mais d'un espace public pacifié, ont pu entrer dans les administrations locales mexicaines, et notamment dans celle de Mexico. Par ces personnes, l'urbanisme tactique a été rapidement acclimaté puis institutionnalisé comme une modalité de l'intervention sur la voirie avec un partage plus favorable aux piétons. L'urbanisme tactique a ainsi pu apparaître comme une « bonne pratique » de Mexico, que les visiteurs venus de Paris pouvaient rapporter au début des années 2010 pour l'associer à leur politique émergente en faveur de la marche.

Conclusion

La période de cinquante ans, choisie par les coordonnateurs de ce numéro de *Pour mémoire*, est très intéressante pour réfléchir à l'évolution de la cause de la marche en ville. En commençant cette réflexion, on peut avoir l'impression que l'histoire bégaye, car on redécouvre que de nombreux arguments et actions en faveur de cette cause étaient déjà discutés et expérimentés dans les années 1970. Mais en poursuivant la réflexion, il faut également souligner que l'histoire ne se répète pas vraiment, dans la mesure où les problèmes pris en compte aujourd'hui n'étaient pas encore posés



Mexico, intervention d'urbanisme tactique par le Movimiento de Defensa Peatonal (MDP-Mouvement de défense des piétons), 2012 © Jérôme Monnet

dans ces termes auparavant : la métropolisation, la gentrification, la raréfaction du foncier, l'évolution du rapport entre l'État et les gouvernements locaux, les questions de genre, de santé et d'environnement, entre autres. Ainsi, le problème du

harcèlement des femmes dans l'espace public a été un sujet ignoré avant d'explorer depuis moins de 20 ans, médiatiquement et politiquement, ce qui met en défaut une approche technicienne de la marche comme mode de déplacement.

Il ne suffit plus d'élargir des trottoirs et d'améliorer les traversées, ce qui est déjà compliqué face au mécontentement des conducteurs, mais d'intégrer dans la promotion de la marche la lutte contre le harcèlement et l'amélioration de la sûreté des personnes. Les services techniques n'ont rien à ce sujet dans leur « boîte à outils », pour reprendre l'expression de Jean-Marc Offner.

La question de la marche a donc évolué avec un élargissement considérable des enjeux de sa place dans la ville, ce qui construit son importance tout en la rendant toujours plus complexe à embrasser. Cela suppose désormais d'élargir, et de consolider, le système d'acteurs qui s'en occupe, en y incluant par exemple les usagers, riverains ou commerçants, et les services du logement social, des espaces verts, de nettoyage ou de police (municipale et nationale). Bref, tous ceux avec lesquels le monde de l'urbanisme et des transports n'a pas l'habitude de discuter de planification car il les cantonne à la gestion. ★

¹ Avec 1214 km², la municipalité de Los Angeles, 12 fois plus étendue que celle de Paris, présente une structure urbaine presque totalement déterminée par la métrique des transports motorisés.

² « Brésil / Curitiba, la chute d'un modèle », *Urbanités* [en ligne], 25 juin 2014. <https://www.revue-urbanites.fr/chroniques-curitiba-la-chute-dun-modele/>

³ Voir les contributions de Claire Pelgrims et Dimitra Kanellopoulou dans ce numéro.

⁴ Le secteur hôtelier mexicain reste cependant très déséquilibré en faveur des stations balnéaires. Ainsi, en 2022, l'état de Quintana Roo (où se trouve Cancún), peuplé de 1,9 millions de résidents, concentrait 61,6 millions de nuitées de touristes étrangers ; la Ville de Mexico, avec ses 9,2 millions d'habitants, n'a compté que 5,3 millions de ces nuitées « étrangères » <https://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/ActividadHotelera.aspx>

Conclusion

Conclusion

Loïc Vadelorge, professeur d'histoire contemporaine, université Gustave Eiffel, responsable scientifique du LabEx Futurs urbains, laboratoire ACP

« Des escalators au chariot ailé, j'ai tout essayé, ...délaissant les grands axes, j'ai pris la contre-allée... » (Alain Bashung - Jean Fauque, *Aucun Express*, 1998)

Ce numéro de *Pour mémoire* permet des croisements stimulants : entre le présent et le passé des politiques de la marche en ville d'une part, entre les questionnements des chercheurs et les analyses des acteurs en second lieu, entre les modèles français et étrangers en dernier lieu. Les propos qui suivent sont moins ceux d'un spécialiste de la marche, ni même des mobilités urbaines mais plutôt ceux d'un historien de la ville contemporaine, qu'une forme de retour de la question de la marche en ville ne peut qu'interroger. On regroupera ici les remarques conclusives en trois réflexions complémentaires. La première portera sur la possibilité de mettre en perspective historique un sujet dont le champ lexical, celui de la « marchabilité », n'a pas de réel équivalent dans le passé. La seconde reviendra sur les problèmes de délimitation du sujet, sur lesquels de nombreux auteurs de ce numéro sont revenus, en rappelant la nécessité de croiser l'histoire politique et l'histoire sociale de la marche en ville. La troisième, en guise d'ouverture, soulignera combien ce type de sujet, en apparence pointu, permet au comité d'histoire du

ministère de justifier pleinement son rôle d'appui aux politiques publiques de notre temps.

De la mise à l'agenda à la mise en histoire

En restreignant d'emblée la période d'étude au dernier demi-siècle et en prenant pour borne amont les premières politiques publiques de « piétonnisation » au début des années 1970, les coordonnateurs de ce numéro ont assumé une approche historique partant du temps présent. Il ne s'agissait pas d'étudier, sur la longue durée, les pratiques, les lieux ou les représentations de la marche en ville dont on sent bien qu'ils se confondent avec l'histoire même du fait urbain. L'objectif, plus circonscrit, consistait à discuter la résurgence actuelle d'une politique publique de promotion de la marche en ville, dont on sait, notamment depuis la thèse de Cédric Ferial¹, qu'elle fut à l'agenda des politiques de requalification urbaine en France comme dans de nombreux pays de l'OCDE, il y a environ un demi-siècle.

Qu'ils soient géographes, sociologues, urbanistes ou historiens, les chercheurs

éprouvent toujours une gêne face aux mots neufs des politiques publiques. La valeur performative d'un nouveau champ lexical constitue de fait un écran à l'analyse qu'il faut savoir et pouvoir contourner pour restituer les véritables enjeux d'une injonction urbanistique. La marche en ville n'y déroge pas. Que nous disent les expressions lues dans ce *Pour mémoire* de « ville apaisée », de « ville agréable », de « marche plaisir », slogans politiques ou associatifs auxquels répondent les terminologies plus savantes de « marchabilité » (néologisme formé à partir du *walkability* anglo-saxon), de « multidimensionnalité du piéton », d'« expertise d'usage » ou d'« urbanisme tactique » ? Traduisent-ils la mise à l'agenda d'une nouvelle question urbaine, un changement de paradigme des mobilités (« la ville du quart d'heure ») ou un phénomène de « retour », à l'image de ce que Frédéric Héran a décrit pour le vélo en ville² ?

Comment trancher ce débat entre l'invention, sous nos yeux, et la réinvention, via le recours à l'histoire, de la « ville marchable » ? Cédric Ferial a rappelé en introduction l'écho interna-

tional de la publication par l'urbaniste Jeff Speck de *Walkable City* (2012), bon repère bibliographique, avec le *Pour des villes à échelle humaine* (2013) de l'architecte danois Jan Gehl, des nouvelles interrogations sur l'aménagement urbain. La revue *Urbanisme* avait consacré dans son numéro 359 (mars-avril 2008), un dossier intitulé « Marcher », coordonné par Thierry Paquot. L'article « Marchabilité » apparaît dans le dictionnaire en ligne *Géoconfluences* en 2021, la même année que le Dictionnaire pluriel de la marche en ville, édité par le groupe de travail « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs urbains de l'université Paris Est. Nous nous trouvons donc en apparence devant un objet d'études en devenir avant d'être un objet d'histoire.

Plusieurs auteurs ont insisté dans ce numéro sur le caractère récent voire émergent d'une possible « politique de la marche ». Ils ont à ce titre proposé une généalogie de la mise à l'agenda, qui relève principalement de l'histoire immédiate : le « code de la rue », les « plan marche » belges puis français, les « plans-piétons » de villes pilotes comme Bruxelles, Athènes ou Strasbourg, le « Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables », ne remontent guère en amont des années 2000-2010 et on a même appris que le premier comité interministériel français « vélo et marche » avait été tenu simplement le 5 mai 2023. Plusieurs contributeurs à ce numéro enregistrent aussi une « situation d'attente » très forte de la part des pouvoirs publics et des populations sur le sujet de la marche dont attestent la

multiplication des initiatives locales, le dynamisme associatif (Place aux Piétons en 2020) ou le succès depuis une vingtaine d'années de la conférence internationale Walk 21 (créée en 2000).

Pour autant, l'hypothèse d'un « redémarrage » ou d'une « relance » des politiques de la marche, suggérée en introduction par Arnaud Passalacqua et Cédric Feriel, autour des « années matricielles » (1960-1970) et la proposition d'un découpage chronologique en trois séquences de l'histoire de la marchabilité en ville (le temps de la piétonnisation des années 1960-1970, le temps de l'espace public des années 1980-1990, le temps de la « ville marchable » des années 2000-2020) ont été confortées ou discutées par les acteurs associatifs, politiques ou administratifs, qui se sont prêtés au jeu de la mise en récit de leur propre trajectoire, ouvrant des pistes de recherche très fécondes.

Si les années 1971-1983 apparaissent bien comme des années d'expérimentation de nouvelles politiques de la marche (rues et places piétonnes, espaces partagés entre le piéton et l'automobile, nouvelles architectures ou signalétiques des sols urbains, rues conviviales transposées du *woonerf* d'Emmerhout puis de Delft, zones de trafic limité inspirées de l'expérience de Ferrare... même si le terme de « marche » est absent à l'époque, selon Cédric Feriel), les années 1980-1990 ne forment pas pour autant des angles morts. La centralité, à cette époque, du traitement des espaces publics pour l'urbanisme est complémentaire d'un regain des mobi-

lisations contre la « violence routière », de la création de nouvelles associations de promotion de la marche en ville (Rue de l'avenir en 1988), des premiers textes limitant la vitesse en ville à 50 km/h et créant les « zones 30 » (décret du 29 novembre 1990), sans compter la généralisation des plans de circulation visant à décourager les traversées en automobile des centres-villes. Jean-Marc Offner nous a rappelé que *Le Monde* avait salué en 1982 la publication de son rapport sur les déplacements piétonniers réalisé dans le cadre de l'Institut de recherche des Transports : « Contrairement à l'homme au volant, le piéton s'intéresse de près à son environnement urbain. C'est un citoyen actif, souvent amoureux de son quartier et désireux d'y améliorer la vie quotidienne »³

On le voit, les arguments ne manquent pas pour considérer que la mise à l'agenda de la « marchabilité » s'inscrit bien dans une histoire de moyenne durée. Les échanges entre chercheurs et acteurs d'hier (les années 1980) ou d'aujourd'hui (les années 2000-2010) suggèrent cependant de mieux distinguer les arguments qui sont au fondement du déploiement des politiques de la marche entre la fin des années 1960 et le début du XXI^e siècle. On trouvera certes des invariants, comme la question de la sécurité routière, qu'elle concerne les piétons, la place des enfants ou des personnes en situation de handicap dans la ville. Cependant, l'objectif de santé publique associé à la marche en ville, promu récemment par les organisations internationales comme l'ONU ou l'OMS ou par le ministère de la Santé,

et initié aux États-Unis au début des années 2000 en réponse au fléau social de l'obésité, nous apparaît comme nouveau. Si en effet, l'association marche-santé humaine est très ancienne, les premières associations de randonnées comme le Club Vosgien (1872), le Club Alpin (1874) ou les Excursionnistes marseillais (1897) associent cependant l'hygiène de la marche aux grands espaces « naturels ». L'organisation, sous l'égide du Touring Club de France (1890) et de l'IGN de la carte des « sentiers de grande randonnée » à partir de la fin des années 1940 ne déroge pas à cette doxa parfaitement compatible avec les principes urbanistiques des Trente Glorieuses : l'air pur se respire hors de la ville, qui peut dès lors être dédiée à l'automobile.

Ce paradigme résiste aux premières remises en cause du tout automobile que forment le *Death and Life of Great American Cities* (1961) de Jane Jacobs ou encore le rapport *Traffic in Towns* (1963) de Colin Buchanan, qu'on cite souvent comme l'une des origines des politiques de promotion de la marche en ville dans les années 1970. La création des premières voies ou places piétonnes n'a pas pour objectif premier la santé publique et encore moins la limitation de la circulation automobile, contrairement à l'agenda actuel de la « marchabilité ». Si ce numéro de *Pour mémoire* a permis d'esquisser plusieurs généalogies de la politisation actuelle de la marche en ville – au double sens d'action publique concertée et de projet politique contemporain de la transition écologique – elle n'en a pas pour autant épuisé un sujet qui reste difficile à cerner.

De l'histoire politique à l'histoire sociale

A rebours des signaux politiques ou associatifs qui disent l'intérêt des populations et des acteurs pour l'avènement d'une nouvelle politique de la marche, plusieurs auteurs ont douché les enthousiasmes d'un avenir où les villes se seront entièrement converties aux mobilités douces et actives, à la sanctuarisation du commerce de proximité, facteur d'urbanité, et à la décarbonation dont la marche constituerait le premier vecteur. Jean-Marc Offner est revenu sur les échecs des politiques de la marche dans les années 1990, l'inefficacité des rapports et des colloques dédiés aux piétons, le manque d'intérêt des élus locaux actuels pour un sujet invisible. Jérôme Monnet a affirmé qu'il n'y a pas de politique de la marche, pas plus en France qu'ailleurs. Thierry Du Crest, revenant sur les enquêtes du CGDD sur les déplacements a souligné que 25% des déplacements actuels s'effectuaient à pied contre 34% en 1982. Benoît Hiron a rappelé les nombreux obstacles rencontrés entre 1990 et 2010 pour la mise en place du Code de la rue. Lors des débats, Sylvie Banoun a rappelé combien la norme des trottoirs formait un chemin de dépendance retardant la prise en compte des droits du piéton. D'autres se sont justement interrogés sur les limites spatiales d'un sujet plus pertinent dans les centres patrimoniaux qu'en périphérie. De fait, si le zoning patrimonial (des secteurs sauvegardés de 1962 aux sites patrimoniaux remarquables de 2016 en passant par les ZPPAUP de 1983 et les AVAP de 2010) a engendré des réglementations piétonnières, la découverte de la problématique de la marche est plus récente

pour les banlieues, comme le montrent les travaux du groupe Mobilités urbaines pédestres dans le Val-de-Marne. Elle est inexistante dans les tissus péri-urbains entièrement dépendants de la mobilité automobile.

Ces réserves émises sur l'ampleur de la réinvention contemporaine de la marche en ville en suggèrent d'autres. À commencer par l'impossibilité, soulignée à de nombreuses reprises, de penser la marche autrement que par opposition à l'automobile. D'une certaine manière, la borne amont choisie pour traiter le sujet, parfaitement justifiable sous l'angle de la naissance d'une politique de la marche dans les années 1970, induit néanmoins un biais. La « ville marchable » du XXI^e siècle repose sur l'utopie d'un basculement possible entre la ville automobile des Trente Glorieuses et la ville décarbonée du futur dont les coordonnateurs de ce numéro ont souligné le caractère improbable. Cette opposition pose de fait historiquement un certain nombre de problèmes.

Elle sous-estime, en premier lieu, toutes les politiques de la marche contemporaines de l'apogée de la civilisation automobile et qui en formaient, dans l'esprit des aménageurs de la fin des Trente Glorieuses, le complément nécessaire : l'urbanisme sur dalle et les *shopping centers* des années 1960, les coursives, les passerelles et les souterrains des nouveaux ensembles urbains, les voies piétonnes et autres promenades urbaines des villes nouvelles, à l'instar du Fil d'Ariane qui rejoint Cergy-Préfecture et l'Axe majeur de Dani Karavan.



Cergy-Pontoise, 1974 : passerelle piétonne menant à la préfecture © Terra



Parvis de la Défense, 2011 © Laurent Mignaux / Terra

Elle considère en second lieu que les nuisances liées à l'automobile n'ont pas été prises en compte lors de sa conquête des villes et que le XXI^e siècle pourrait être le temps de la prise en charge, là où les années 1970 n'auraient été qu'expérimentations ponctuelles. Or, les travaux de Peter Norton et de Stève Benardin sur les États-Unis, ceux de Louis Baldasseroni sur Lyon et ceux en cours de finalisation de Tristan Loubes sur Montréal, Toronto, Toulouse et Marseille, démontrent que la construction du problème automobile ne date pas des années 1960 mais des années 1910-1920. À trop cibler les années 1960 comme l'origine de la problématique, on se prive de la compréhension des ramifications industrielles, politiques et socio-techniques qui expliquent l'ampleur de la dépendance des villes contemporaines à l'automobile. Par voie de conséquence on s'interdit de saisir les obstacles à l'émergence d'une vraie politique de la marche en ville.

En dernier lieu, la borne amont des années 1960-1970 contribue à centrer l'analyse historique sur les systèmes d'acteurs (associations, élus locaux, fonctionnaires) et à considérer l'usager, le piéton comme un simple idéal-type. La ville « marchable » promue par les élus locaux, à grands renforts d'interdiction occasionnelle, ou plus rarement définitive, de circulation automobile ou de gratuité des transports en commun, est par définition ouverte à tous. Mais les zones où la marche est privilégiée ne sont pas accessibles de la même manière. Certains piétons habitent le centre, d'autres viennent en transport en commun depuis les banlieues, d'autres encore, issus du péri-urbain, stationnent leur automobile dans un parking relais aux portes de la ville pour jouer quelques heures le rôle du flâneur.

Sujet en construction pour l'État nous a dit Thierry Du Crest, projet emblématique d'un idéal de citoyenneté urbaine pour les associations (Anne Faure, Christian Marsus dans la salle), la politique de la marche ne peut donc faire l'économie de sa mise en perspective sociale. Évoquant Bogotá ou Medellín, Jérôme Monnet souligne que la marche est associée dans ces villes au sous-développement, invitant ainsi à décentrer le regard des problématiques des seules villes du Nord. La différenciation sociale des usages de la marche constitue de fait un quasi impensé des politiques actuelles de sa promotion dans les centre-villes. Arnaud Passalacqua et Cédric Feriel évoquaient en introduction la marche quotidienne des ouvriers des faubourgs de l'Est parisien jusqu'au centre de l'embauche, place de Grève. De fait, jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le travail industriel repose sur une économie piétonne des déplacements ouvriers, qui tendent selon l'historien Alain Faure à s'allonger à l'échelle de l'arrondissement, du faubourg puis de la proche banlieue.

Il n'est pas inintéressant de rapprocher ces premiers travaux sur l'histoire de la marche en ville, des recherches conduites à la même époque par Jean-Marc Offner sur les déplacements piétonniers, qui participent d'un même défi scientifique : celui de délimiter et de quantifier une pratique tellement ancrée dans l'espace de vie qu'elle en devient invisible. Il n'est pas non plus inintéressant de rappeler que les travaux des chercheurs du Cerema, du PUCA ou de l'Institut de recherche des

transports sur ce sujet, de même que les expériences conduites à Chambéry (Francis Ampe) ou au sein de Rue de l'Avenir, sont contemporains de la publication posthume des textes de cet infatigable marcheur que fut Georges Pérec (1936-1982) associant la marche à la définition de l'infra-ordinaire et des « espèces d'espaces » urbains⁶. Pérec, écrivain anthropologue, actualise d'une certaine façon la *Poétique de la ville* qu'un autre grand promoteur sensible, Pierre Sansot, consacrait en 1973 au Paris d'avant-guerre. L'un comme l'autre marchent éveillés, à des années lumières de la « marche active », connectée aux podomètres de nos smartphones. Le piéton individu ne les intéresse pas, sinon parce qu'il leur permet de caractériser des usages sociaux associés à la marche, qui débordent des flux évoqués par Pauline Detavernier à propos des gares d'Utrecht ou de Paris-Saint-Lazare.

On ne peut ici que convenir de la nécessité d'associer à l'étude de la genèse des politiques de la marche les recherches en sciences humaines et sociales, qui en précisent les usages situés dans l'espace comme dans le champ social. Les multiples métiers nécessaires au fonctionnement de nos villes impliquent des formes de marche, moins plaisirs que contraintes par l'absence ou la rareté de modes de transports alternatifs à certains moments de la nuit : techniciennes et agents de surface, éboueurs, personnels hospitaliers, conducteurs de bus ou de métro, etc. L'irruption de la question du genre dans les études urbaines impacte la

question de la marche, par celle des femmes, tout aussi contrainte (chemins de l'école ou des commerces) et bien peu sécurisée, quoiqu'en pensent les adeptes de la vidéo-surveillance généralisée⁷.

À l'image des classes populaires et à l'inverse des personnes à mobilité réduite, pour qui la loi du 11 février 2005 a prescrit des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), les femmes sont les grandes absentes des politiques de promotion de la marche. C'est d'autant plus étonnant qu'elles ont été motrices dans les luttes urbaines des années 1970-1980 pour le cadre de vie et la sécurité routière et qu'elles étaient représentées dans les années 1960-1970 sur les documents graphiques promouvant la piétonnisation. Le dictionnaire biographique du mouvement ouvrier salue l'action du secrétaire général de la Fédération CGT-FO des Travaux publics et des transports, Roger Lapeyre (1911-1991), fondateur de l'association Les droits du piéton (1959) comme l'a rappelé Anne Faure, mais il est muet sur le rôle des femmes, qui de longue date ont dénoncé l'insécurité de la marche en ville, pour elles et leurs enfants, alors même qu'elles pratiquent plus la marche que les hommes, comme le montrent les enquêtes quantitatives.

Une ou des politiques publiques de la marche ?

En introduction, Arnaud Passalacqua et Cédric Feriel revenaient sur le cadre de la commande – l'action du pôle minis-

tériel (de l'Équipement-Environnement et de leurs multiples avatars depuis 1966) en faveur de la marche – et sur la difficulté de la réaliser dans le champ institutionnel, géographique et professionnel concerné. Paul Delduc avait au préalable justifié cette commande du point de vue de l'IGEDD en indiquant que le ministère « n'en avait pas fait assez sur la marche ». Force est de constater à l'issue des échanges que si la synthèse historique est encore difficile, elle est néanmoins pertinente, tant le sujet se révèle efficient pour penser l'histoire du ministère lui-même.

Commençons par les acquis de ce *Pour mémoire*. Il y eut bien des politiques de promotion de la marche, portées par les pouvoirs publics et notamment le champ de l'Équipement, au-delà de ce que l'on savait déjà (les villes nouvelles ou les contrats de villes moyennes dans les années 1970). Ces politiques n'ont jamais fait l'objet d'une formalisation théorique, à l'inverse d'autres segments au cœur de l'Équipement (loi d'orientation foncière de 1967, loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, etc.). Ces politiques n'ont pas été suivies sur la durée, ni au sein des institutions dédiées aux études, ni au sein des services centraux ou déconcentrés (DDE, GEP). Les périodes de délaissement du sujet de la marche en ville engendrent à la fois l'amnésie des acteurs contemporains, persuadés de bonne foi qu'ils inventent un nouveau monde, et le pessimisme des chercheurs (ici Jean-Marc Offner ou Jérôme Monnet). L'opposition, sur le sujet de la marche, entre le monde des ingénieurs

et le monde des militants associatifs, aussi factice que celle contemporaine entre les bétonneurs des Ponts et les protecteurs de la Culture, ne résiste pas à l'analyse historique. L'ère des technocrates ne signifia pas l'unité de pensée et on trouve des promoteurs de la marche dans les administrations centrales et déconcentrées, très tôt partenaires des élus locaux sur le sujet, comme l'a rappelé Francis Ampe. On peut cependant aller au-delà à trois niveaux.

En premier lieu, s'il est difficile de cerner le rôle exact du ministère sur le sujet de la marche en ville, c'est d'abord parce que dès l'origine du ministère des Travaux publics sous la monarchie de Juillet, la voirie est un domaine partagé entre les communes, les départements et l'État. En dehors des routes royales, l'entretien et la police des rues relève des maires, même si les compétences des ingénieurs des Ponts et Chaussées sur les services vicinaux ne cessent de se renforcer entre les débuts de la Troisième République et le régime de Vichy. On ne s'étonnera donc guère du rôle de certaines villes (mais pas de toutes) dans la mise en œuvre des politiques de la marche, pas plus que du rôle des « clubs de villes » dans la diffusion des « bonnes pratiques ». Sur ce sujet, l'État se positionne très tôt comme partenaire plutôt que comme initiateur ou stratège. Michel-Antoine Boyer rappelle ainsi le rôle du Groupe d'études et de recherche (GER) du Service technique de l'Urbanisme (STU) au service de Rouen, Grenoble, Alençon,

Deauville, Lyon, etc., en s'appuyant sur des financements qui dans les années 1970, contractuels autant que « matériels », s'adaptent aux contextes locaux plus qu'ils ne les formatent, à la différence par exemple de l'instruction des POS par les DDE.

Francis Ampe va plus loin en qualifiant les contrats de villes moyennes de « ramassis de projets », tout en rappelant le rôle actif de conseil des chargés de mission des équipes mobiles de la Mission de l'Environnement rural et urbain (1971). Il lie logiquement les moments de promotion de la marche aux césures politiques comme celle de 1977 (à Chambéry et ailleurs), dont on sait qu'en matière d'urbanisme ou de culture, elles ont anticipé les lois de décentralisation de 1982-1985. Le rôle des alternances politiques mériterait d'être creusé davantage et sur la longue durée. Les élections municipales de 2020, qui peuvent apparaître à chaud comme l'avènement d'un « écolisme municipal » (Lyon, Grenoble...) à l'image du « socialisme municipal » de la fin du XIX^e siècle ou du « communisme municipal » de la banlieue rouge au milieu du XX^e siècle, accréditent l'idée d'un moteur politique et local de la marchabilité. S'il est trop tôt pour le consacrer historiquement, il sera néanmoins nécessaire de faire l'inventaire de la promotion de la marche à la charnière des XX^e-XXI^e siècle, notamment sur les berges des grands fleuves (Bordeaux, Nantes, Lyon, Rouen) dans des configurations politiques souvent différentes.



Les quais de Seine rive gauche, à Rouen (2019) © AURBSE / Mohamed Boughaila

En second lieu, ce *Pour mémoire* conforte l'une des conclusions fortes de la thèse de Cédric Feriel sur l'importance des circulations internationales. Le sujet a clairement une dimension transnationale, même si le *Dictionnaire of Transnational History* dirigé en 2009 par Akira Iriye et Pierre-Yves Saunier ne retient ni « walk », ni « street » dans ses

entrées urbaines (« urbanism », « city planning »). Cette dimension dépasse l'évidence même d'un « mouvement municipal international » retenu pour la troisième partie. Si les situations d'Athènes, Bogotá ou Bruxelles sont comparables (mais pas identiques) à celles de Rennes, Nantes ou Paris, évoquées dans la session précédente,

c'est parce qu'elles résultent d'une construction croisée dont plusieurs intervenants ont éclairé les ressorts.

Les institutions internationales (ONU, OCDE, OMS) jouent un rôle essentiel et souvent méconnu des citoyens, tant dans la diffusion des études que de la formalisation des objectifs. Leur rôle

est complété, à la charnière du XX^e et du XXI^e siècle par celui des « réseaux de villes », qui profilèrent et développent des alternatives, selon Samuel Ripoll, aux logiques de coopérations entre États, dominantes dans les décennies qui suivent les décolonisations⁸. D'une certaine manière, cette coopération municipale internationale réinvente les « réseaux réformateurs » de la Belle Époque, étudiés pour le domaine sanitaire et social par Renaud Payre ou Stéphane Frioux, en particulier dans le cas lyonnais⁹. Le cas de Walk 21, présenté par Dimitra Kanellopoulou, nécessiterait une histoire, à l'image de ce que Rosemary Wakeman a produit pour le mouvement international des villes nouvelles¹⁰. Enfin, les circulations se concrétisent dans les voyages d'études des élus, des ingénieurs ou des fonctionnaires. À l'image des visites contemporaines incontournables des quartiers modèles pour les nouveaux ensembles urbains (Le Mirail à Toulouse ou La Villeneuve de Grenoble) ou les rénovations urbaines concertées (L'Alma-Gare de Roubaix), les promoteurs de la marche urbaine visitent dans les années 1970, la rue du Gros-Horloge à Rouen ou la Grande-Rue de Grenoble tout comme Delft, Bologne, Pavie, comme l'ont rappelé Anne Faure et Francis Ampe.

En troisième lieu, on soulignera combien ce numéro de *Pour mémoire* justifie la nécessité de mieux connaître l'histoire des politiques publiques, notamment ministérielles, à un moment où cette histoire fait l'objet d'une double défiance. Défiance

de l'État, prêt à sacrifier les maigres crédits qu'il dédiait à sa propre histoire, au nom de l'impératif de maîtrise des dépenses publiques mais plus encore au nom d'une forme de croyance naïve que l'ère de la transition écologique impose la rupture avec le passé et par conséquent l'inutilité de le connaître. Défiance parallèle aussi, des sciences humaines et sociales, soumises à une concurrence internationale qui renforce leur tropisme critique et les amène à rejeter toute fonction d'évaluation ou d'appui aux politiques publiques. S'il est légitime de « saisir par le bas » les usages présents et passés de la ville, s'il est tout aussi légitime de restituer les rapports de domination à l'œuvre dans les politiques publiques – par exemple de faire le lien entre la gentrification et la piétonnisation de certains quartiers –, il est dommageable de renvoyer dos à dos, les populations nécessairement dominées ou victimes et les administrations forcément instrumentalisées par les seuls intérêts économiques. Les pouvoirs publics, pas plus que les sociétés urbaines ne sont monolithiques. La réalité de la mise en œuvre ou au contraire de l'échec d'une politique de la marche se joue entre plusieurs interstices sociopolitiques, qui forment autant de voies fécondes de recherche.

On l'a dit à plusieurs reprises, la marche en ville s'inscrit dans un mouvement plus large de nouvelles politiques de la ville, porté dès les années 1970 par des passeurs. Les noms de Pierre Mayet, Jean-Eudes Roullier, Jacques Michel,

Hubert Dubedout... bien connus de l'histoire urbaine du temps présent ont été cités, non pas comme décideurs mais comme intermédiaires, habiles à se saisir des possibilités institutionnelles (Commission des Villes du VI^e Plan, SGVN, Plan urbain, ...) pour penser la ville autrement. On peine encore à identifier leurs héritiers des années 1990-2000 (Jean Frébault ?) et c'est une tâche importante du comité d'histoire de s'y atteler, au moyen notamment de campagnes d'archives orales systématiques. De nombreux services ont été également listés (Cerema, Cetur, STU, Setra, Meru, Cete, IRT, AFME, Ademe...) dont la culture, la généalogie et plus encore les interconnexions restent à étudier, d'autant que les avancées de la décentralisation dans les années 2000-2010 sont venues reconfigurer leurs relations avec les villes.

Les archives existent et ne courent guère de risque de disparition, que ce soit à l'échelle centrale ou départementale où une culture du dépôt existe. On ne peut pas en dire autant hélas de la littérature grise (rapports, études de terrain, diagnostics) qui accompagne sur la durée les politiques de la marche. Un organisme comme l'IFSTTAR (2011), aujourd'hui intégré à l'Université Gustave Eiffel et héritier de l'IRT, n'a pas de culture documentaire. Le tournant numérique, si bénéfique pour la consultation des revues n'a pas touché les rapports produits au sein des institutions dédiées à la ville comme le PUCA, héritier du Plan Construction et du Plan urbain, à l'exception des *Annales de la Recherche*

urbaine. Or, ces travaux oubliés et dont la conservation n'est pas assurée systématiquement lors des désherbages des centres de documentation du pôle ministériel, ne valent pas simplement pour leur valeur heuristique mais aussi parce qu'ils permettent d'identifier des terrains, des équipes et des méthodes de recherche.

Enfin, ce numéro de *Pour mémoire* a rappelé que faire l'histoire d'une politique sans nom durable (piétonnisation/marchabilité) suppose d'identifier les partenaires de ce grand ministère qu'a été l'Équipement. Si le ministère de la Santé pousse aujourd'hui la promotion de la marche, il a été précédé par d'autres qui ont pu interagir avec la sphère de l'Équipement-Écologie, entrant dans le sujet par d'autres portes : la Sécurité routière (Intérieur), l'éducation populaire (Jeunesse et Sports), l'art public et le patrimoine (Culture), le cadre de vie et la lutte contre les pollutions (Environnement). L'invention plurielle des politiques de la marche justifie ainsi une histoire croisée qu'un comité d'histoire dont l'intitulé change régulièrement depuis sa création apparaît particulièrement à même de prolonger. ★

¹ Cédric Feriel, *La ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XX^e siècle ?*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2022.

² Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014.

³ « Des ignorés dans la ville. La plainte de l'homme à pied », *Le Monde*, 24 mars 1982.

⁴ Peter Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Harvard, The MIT Press, 2008 ; Stève Bernardin, *La fabrique privée d'un problème public. La sécurité routière entre industriels et assureurs aux États-Unis (années 1920 à 2000)*, thèse soutenue en 2014 sous la direction de Michel Offerlé ; Louis Baldasseroni, *Pavages, garages, dallages. La rue vue de Lyon, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2023 ; Tristan Loubes, « Le bruit de la circulation et l'invention de la pollution sonore dans les villes occidentales des années 1930, entre tournant matériel et évolution des sensibilités », *Histoire@Politique*, n°43, 2021.

⁵ Alain Faure, « Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin. Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens (1880-1914) » in Susanna Magri et Christian Topalov (dir.), *Villes ouvrières (1900-1914)*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 93-107.

⁶ Georges Pérec, *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Christian Bourgois, 1982, *L'Infradinaire*, Seuil, coll. « Librairie du XX^e siècle », 1989.

⁷ On fait ici référence aux travaux des géographes et sociologues des groupes « Justice Espace Discrimination Inégalités » et « Penser l'urbain par l'image » du LabEx Futurs urbains. Cf <https://www.futurs-urbains.fr/>

⁸ Samuel Ripoll, *Le rêve d'une Méditerranée des villes : Entre développement et démocratie (années 1960 - années 2010)*, Thèse de sciences politiques, soutenue à Lyon en 2022 sous la direction de Renaud Payre.

⁹ Renaud Payre (dir.), *Lyon ville internationale*, Lyon, Libel, 2013.

¹⁰ Rosemary Wakeman, *Practising Utopia. An intellectual history of the New Town movement*, University of Chicago Press, 2016.

Le Comité d'histoire

Le Comité d'histoire ministériel

Créé en 1995, le Comité d'histoire ministériel a pour mission de promouvoir une analyse historique des politiques publiques menées par les ministères concernés notamment dans les domaines de l'écologie et de la biodiversité, du développement durable, de l'énergie, du climat, des risques, des mobilités, de la mer ainsi que dans ceux de la ville, de l'urbanisme et du logement.

Le Comité d'histoire s'appuie sur un conseil scientifique, composé de chercheurs et de spécialistes reconnus. Celui-ci définit ses priorités d'intervention en matière d'histoire et de mémoire des administrations, des politiques publiques menées ainsi que des techniques, des métiers et des pratiques professionnelles. Le Comité cherche également à répondre aux attentes exprimées par les milieux académiques et par les services, les opérateurs et les partenaires des ministères qui souhaitent éclairer, par un regard attentif au passé, les enjeux contemporains. Ses actions s'appuient plus particulièrement sur l'instauration de dialogues entre le monde de la recherche en histoire et en sciences humaines et le monde des praticiens, aussi bien témoins de périodes passées qu'acteurs d'aujourd'hui.

Le Comité soutient et accompagne ainsi scientifiquement et financièrement des études et des recherches. Il publie la revue *Pour mémoire* sur Internet, avec près de 60 numéros disponibles à ce jour. Il organise, souvent en partenariat, des colloques et des journées d'études dont il diffuse les actes dans des numéros spéciaux de la revue. Il peut favoriser la publication d'ouvrages de référence. Pour les besoins de la recherche, il constitue un fonds d'archives orales d'acteurs des politiques ministérielles. Enfin il gère un centre documentaire de plus de 4 000 ouvrages.

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE

Dominique Barjot

Professeur émérite d'histoire contemporaine à l'Université Paris IV

Bernard Barraqué

Directeur de recherche émérite au CNRS, AgroParisTech

Alain Beltran

Directeur honoraire de recherches CNRS, Université Paris I, laboratoire SIRICE (UMR 8138)

Florian Charvolin

Chargé de recherche au CNRS, Centre Max Weber (UMR 5283)

Andrée Corvol Dessert

Présidente d'honneur du Groupe d'Histoire des Forêts Françaises, Directrice de recherche émérite au CNRS, Membre de l'Académie d'Agriculture de France

Gabriel Dupuy

Professeur émérite à l'Université Paris I

Patrick Février

Administrateur général h.

Jean-Michel Fourniau

Directeur de recherches à l'IFSTTAR

Stéphane Frioux

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Lumière de Lyon 2, laboratoire LARHRA (UMR 5190)

Philippe Genestier

Professeur à l'ENTPE, laboratoire EVS-RIVES (UMR 5600)

Anne-Marie Granet-Abisset

Professeure émérite d'histoire contemporaine, Université Grenoble-Alpes

Bertrand Lemoine

Directeur honoraire de recherche au CNRS, Centre André Chastel (UMR 8150)

Alain Monferrand

Ancien secrétaire-délégué du Comité d'histoire

Arnaud Passalacqua

Professeur en aménagement et urbanisme à l'École d'Urbanisme de Paris, Lab'URBA (EA 7374)

Antoine Picon

Directeur de recherche à l'École des Ponts ParisTech, Professeur à la Harvard Graduate School of Design

Anne Querrien

Ancienne directrice de la rédaction de la revue « Les Annales de la Recherche urbaine »

Thibault Tellier

Professeur d'histoire contemporaine à l'Institut d'études politiques de Rennes, laboratoire IRHiS (UMR 8529)

Hélène Vacher

Professeur émérite à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy, laboratoire LHAC

Loïc Vadelorge

Professeur d'histoire contemporaine à l'université Gustave Eiffel

« pour mémoire »
la revue du comité d'Histoire

rédaction ★ Tour Séquoia - bureau 30.01
92 055 La Défense cedex

comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

fondateurs de la publication ★ Pierre Chantereau et Alain Billon

directeur de la publication ★ Jean Le Dall

rédacteur en chef ★ Samuel Ripoll

conception graphique de la couverture ★ d'après la société Amarante Design graphique,
53 rue Lemercier - Paris 75017

crédit photo couverture ★ Place Albert 1^{er}, Orléans, 1968. Fonds TERRA.

crédits photos ★ Tous droits réservés
et les photographes du Ministère

réalisation graphique ★ Jean Malaisé

impression ★ couverture ★ Intérieur ★ SG/DAF/SET/SET12

ISSN ★ 2678-8349

ISSN ressource en ligne ★ 2266-5196



imprimé sur du papier certifié écolabel européen

Vous souhaitez consulter les ressources du secrétariat du comité d'Histoire... Vous pensez que votre témoignage peut éclairer l'histoire du ministère de la Transition écologique et des administrations dont il est l'héritier... Vous avez connaissance d'archives, de documents divers, d'objets intéressant l'histoire de ces administrations, alors...

POUR NOUS CONTACTER OÙ NOUS RETROUVER ?

Inspection générale de l'Environnement
et du Développement durable
Secrétariat du comité d'Histoire
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
tél : +33 (0)1 40 81 21 73
courriel : comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

Internet : www.igedd.developpement-durable.gouv.fr
www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/index.html
Intranet : intra.comite-histoire.cgedd.i2/



**Inspection générale de l'Environnement et
du Développement durable
Comité d'histoire**

Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex
Courriel : comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

www.igedd.developpement-durable.gouv.fr