



# Concevoir la ville du XXI<sup>e</sup> siècle à l'échelle du piéton

- HERVÉ JUDÉAUX** » Enseignant en urbanisme et architecture, Groupe ESPI  
» Urbaniste-architecte diplômé de l'École spéciale d'architecture (DESA)  
» Délégué pour Paris, association Rue de l'avenir

## RÉSUMÉ

Le piéton est à l'origine de l'organisation primitive de la ville : comment peut-il renouer avec ce rapport à la ville, à l'espace public, aux multiples échelles de l'aménagement urbain ?

Quel serait le modèle idéal de village, ville, métropole du XXI<sup>e</sup> siècle qui articulerait l'échelle du pas de l'homme avec celle du grand territoire, comme certaines collectivités le proposent ? Quelle vision porter pour rénover, concevoir la ville à taille humaine, dans le respect de la qualité du paysage, de son identité, de la santé, tout en associant étroitement urbanisation et mobilité ?

Comment intégrer et articuler les déplacements actuels et ceux du futur ? Comment profiter des opportunités qu'ils génèrent pour transformer, au bénéfice des habitants, l'espace public, support de la vie au sein des quartiers, en :

- lieu culturel, social, de rencontres, de loisirs, d'échanges, d'informations, de commerce, de manifestation (n'est-ce pas le creuset de notre démocratie ?) ;
- lieu de mobilité et de liaison, de mise en relation des habitations, des activités, des centralités, des équipements, des aménités, avec la volonté de construire la ville résiliente ?

À partir de fondements historiques de l'époque préindustrielle à l'ère industrielle, comment penser la ville polycentrique du XXI<sup>e</sup> siècle ? Comment adapter les territoires existants en tirant parti des opportunités liées à l'arrivée de nouveaux modes de transports collectifs, organisés en réseaux, à leur renaissance et à leur interopérabilité avec les autres modes de déplacement (la marche, le vélo, etc.) ? La ville connectée est un outil essentiel dans ce dispositif.

## MOTS-CLÉS

piéton ; mobilité ; ville des courtes distances ; ville polycentrique ; centralités ; densité ; réseaux urbains

## PLAN DE L'ARTICLE

### INTRODUCTION

#### LE CONTEXTE

Que nous dit la législation de l'organisation de la ville de demain ?

La situation est-elle réversible ?

Tirer les leçons de l'histoire pour façonner la ville du futur

Le piéton et la ville : les précurseurs

#### VERS LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC

La prise de conscience

La renaissance urbaine, utopie ou réalité ?

#### ADAPTER LES INNOVATIONS DU SIÈCLE DERNIER AUX EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES ACTUELLES

L'espace public et la ville, structurés par le piéton et les modes actifs

Le piéton donne toute sa qualité à la ville

Le piéton et ses rapports à l'espace public dans la ville contemporaine

Le renouveau des mobilités, une opportunité à ne pas laisser échapper

La mobilité est un service urbain

En perspective : la restructuration des infrastructures routières urbaines

La question environnementale modifie le rôle de la nature en ville

### POSTFACE, VERS UNE CONCLUSION

### RÉFÉRENCES

“

*La marche est la cellule souche  
de la mobilité.*

Georges Amar, prospectiviste et consultant en mobilité,  
chercheur associé à l'École des Mines ParisTech

”



## INTRODUCTION

Le piéton, par ses rapports aux espaces publics, façonne la ville à son image et selon ses rythmes. Du fait de ses pratiques multiples, de l'évolution de ses préoccupations, il est à l'origine même de la ville et de son adaptation permanente, ce qui lui garantit « un cadre de vie » et une urbanité. Tous les enjeux de la ville du futur se concentrent sur cette colonne vertébrale faite d'espaces libres, accessibles, ouverts, à la base de son organisation. Et ce en maintenant un lien étroit avec les paysages urbains hérités du passé ou en cours de mutation et en devenir...

Les espaces publics sont les supports de la vie au sein des quartiers : le séjour, en tant que territoires culturels, de rencontres, de loisirs, d'échanges commerciaux mais aussi d'idées, d'informations... ; les mobilités, en tant que lieux de liaisons, de mise en relation des habitations, des activités, des centralités, des équipements, des aménités... Ils portent les défis de la ville résiliente proche de la nature, en fusion avec celle-ci.

Penser l'espace public dans toutes ses composantes, c'est aussi le considérer comme la zone de tous les échanges, le creuset de la fondation de la ville, un vecteur d'identités auxquelles chacun se rattache, qu'il soit habitant, usager régulier ou occasionnel de la cité. C'est dans l'espace public que la démocratie est née : agora, forum...

Ainsi, il s'agit aujourd'hui de réévaluer notre manière de fabriquer la ville autour de cet espace public, révélé par le regard du piéton – instruit des expériences du passé, des échecs et des réussites – qui impose sa réflexion sur le territoire et qui constitue la cellule souche de tous les modes de déplacement. La ville appartient à tous ses utilisateurs quels que soient leur âge, leur sexe, leur condition physique. L'espace public doit les accueillir.

Nous allons aborder le futur de la ville à partir de la problématique, centrale, du piéton, en regardant la situation actuelle du point de vue de la réglementation et de la pensée prospective sur la ville. Aujourd'hui, nous sommes à un tournant, à une période de mutation profonde tant sur le plan de la technologie que sur celui de la sociologie ou de l'organisation spatiale... Nous ferons référence à l'histoire pour dégager des repères qui révèlent les aspirations et les comportements des habitants des villes. Nous analyserons certains exemples indicatifs des tendances en perspective de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle.

## LE CONTEXTE

### Que nous dit la législation de l'organisation de la ville de demain ?

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU)<sup>1</sup>, qui vise à « reconstruire la ville sur la ville », met en place en 2000 les schémas de cohérence territoriale (SCoT), outils de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, au niveau d'un large bassin de vie, d'une aire urbaine. Ils ont pour but de coordonner les politiques d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement... Les SCoT assurent la cohérence ►

<sup>1</sup>Loi n° 2000-1208  
du 13 décembre 2000.

des documents sectoriels intercommunaux<sup>2</sup>. Leur échelle est la plus pertinente pour structurer le territoire des bassins de vie en entités facilement franchissables à pied articulées avec les réseaux des transports collectifs – ceux des modes actifs et de tous les autres modes de déplacement connus ou à venir. C'est au sein de ces entités urbaines, nouveaux quartiers de ville, que les besoins et les attentes des populations peuvent être satisfaits. La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale font en effet partie des principes de développement durable que le SCoT doit respecter, au même titre que ceux liés à l'équilibre entre renouvellement urbain, maîtrise du développement urbain et développement de l'espace rural, préservation des espaces naturels et des paysages, et respect de l'environnement.

<sup>2</sup>Plans locaux d'urbanisme (PLU) ; plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUi) ; programmes locaux de l'habitat (PLH) ; plans de déplacements urbains (PDU) ; cartes communales.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur)<sup>3</sup> place au niveau de l'intercommunalité l'élaboration des PLU (PLUi). L'article 171 de ce texte autorise le gouvernement à recodifier le Code de l'urbanisme, rassemblant ainsi les lois et les règlements pour : rechercher l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ; assurer le renouvellement urbain, la restructuration, le développement urbain maîtrisé, la revitalisation des centres urbains et ruraux... ; sauvegarder les ensembles urbains ; protéger, conserver, restaurer le patrimoine culturel ; répondre aux besoins de mobilité... L'intensification urbaine, qui résulte de cette législation, reprend et adapte le modèle urbain de l'urbanisation préindustrielle selon lequel l'augmentation de la démographie était absorbée par la transformation en hauteur des bâtiments, leur reconstruction ou leur surélévation, limitant ainsi l'extension urbaine et la nécessité de se déplacer sur de longues distances...

<sup>3</sup>Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014.

La loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan)<sup>4</sup> prévoit une contractualisation entre l'État, les villes moyennes et les centres-bourgs afin de dynamiser les territoires, mettre en place des dispositifs innovants et ainsi réinventer la ville. Cela va aussi dans le sens d'une adaptation urbaine, d'un urbanisme de régulation à l'instar de la méthode haussmannienne, notamment au travers du plan Action cœur de ville<sup>5</sup>. Ce dernier répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement du territoire. « Si un cœur de ville moyenne se porte bien, c'est l'ensemble du bassin de vie, y compris dans sa composante rurale, qui en bénéficie » (communication nationale). Pour assurer cette revitalisation, chaque convention repose sur cinq axes structurants : offre attractive de l'habitat en centre-ville ; développement économique et commercial équilibré ; accessibilité, mobilité et connexions ; mise en valeur des formes urbaines, de l'espace public et du patrimoine ; accès aux équipements et aux services publics.

<sup>4</sup>Loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018.

<sup>5</sup>La mise en œuvre du plan national Action cœur de ville repose sur un nouvel outil contractuel : l'opération de revitalisation de territoire (ORT), inscrite dans la loi Elan.

### La situation est-elle réversible ?

Certaines situations sont largement décrites et commentées par des écrivains, chercheurs, universitaires, journalistes. Il en est ainsi de Erik Orsenna et de Nicolas Gilsoul, dans *Désir de villes* (2018) :

Au cœur de villes de plus en plus nombreuses, petites ou moyennes, et parfois même les grandes, le désert s'installe. Les commerces ferment, les appartements se vident... Toute vie s'est transportée dans la périphérie. ... ►



Comment peut-on continuer à vivre dans un espace dont le centre se meurt ?  
(Orsenna & Gilsoul, 2018, chapitre 3)

Ou encore, en référence aux réflexions d'Olivier Razemon dans son ouvrage *Comment la France a tué ses villes* (2016) :

Des vitrines vides et sombres, des façades aveugles, des stores métalliques baissés. ... Les boutiques abandonnées ne constituent que le symptôme le plus flagrant d'un phénomène plus large : la population stagne, les logements sont vacants, le niveau de vie baisse. Alors que se passe-t-il ? Certes, la concurrence de la grande distribution en périphérie tue les commerces du centre-ville et des quartiers anciens, et sacrifie les emplois de proximité. Mais les modes de vie sont fortement liés aux modes de déplacement. ... Partout, la voiture individuelle reste considérée comme une obligation, un dû. Or, parce qu'elle occupe de l'espace et allonge les distances, la motorisation contribue largement à l'asphyxie des villes.  
(France Culture, s. d.)

Or, pour près de 70 % des Français, la voiture est le moyen de transport incontournable pour la quasi-totalité des trajets du quotidien (travail, études, transport des enfants, courses...). Les automobilistes concernés reprochent aux transports en commun un mauvais maillage du territoire, des destinations mal desservies, des arrêts éloignés des domiciles, des fréquences de desserte trop faibles et portent un jugement critique sur l'intermodalité des moyens de transport (Lenormand, 2017).

### **Tirer les leçons de l'histoire pour façonner la ville du futur**

La ville de Paris dans son organisation primitive est piétonne, concentrée sur un périmètre à l'échelle du pas de l'homme ; cet ordre des choses fut bousculé par une succession d'événements liés à la modernisation et/ou à la mécanisation des déplacements : omnibus, 1828 ; mise en œuvre du macadam qui facilite le roulement, diminue le bruit ; 50 % de l'espace public réservés aux usages du piéton ; ligne de chemin de fer au départ de Paris, 1837 ; vélocipède, 1861 ; premiers véhicules, 1891 ; premiers ascenseurs, tour Eiffel, 1889 ; métro, 1900...  
(Atelier Cantal-Dupart, 2013)

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, sous l'impulsion de Napoléon III, le baron Haussmann avait pensé globalement l'embellissement urbain avec une méthode d'organisation de la ville de l'ordre de la « régulation ». Il s'agissait d'adapter, d'améliorer son fonctionnement pour répondre aux nouvelles exigences de la société industrielle, notamment en inscrivant la primauté des flux dans le paysage urbain pour le transport des personnes, des biens, mais aussi de l'énergie pour le confort et la sécurité, de l'eau pour l'esthétique et l'hygiène...

Avec le service municipal des promenades et plantations dirigé par Jean-Charles Alphand, Haussmann a aménagé les bois, créé de nouvelles artères larges avec de vastes trottoirs plantés... Des espaces verdoyants, ouverts à tous, ont été réalisés à ►

proximité des domiciles des Parisiens pour compenser les bouleversements produits par les destructions-reconstructions, ces parcs ayant, selon Napoléon III, une « influence tant sur le moral que sur le physique » (Alphand, 1867/2002).

C'est le long des nouvelles voies percées dans le parcellaire existant que s'organise le bâti selon des règles très strictes dont l'application perdurera jusqu'au tout début du XX<sup>e</sup> siècle. Sur les boulevards et les avenues, tout est fait pour organiser le rapport entre le bâti et l'espace public, gérer la covisibilité entre le dedans et le dehors, tandis que du côté du passant l'animation des rez-de-chaussée par le commerce et les activités, etc., a un impact sur l'attrait et la qualité de la marche.

Les tableaux de peintres, tels que Gustave Caillebotte ou Camille Pissarro, représentent l'esthétique de la ville nouvelle et traduisent la relation de l'habitant à l'espace public des boulevards, vu comme un lieu de spectacles et de représentation (Jablonka, 2016).

### **Le piéton et la ville, les précurseurs**

En 1889, dans *L'art de bâtir des villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Camillo Sitte aborde la question du piéton dans son rapport avec les mobilités et le paysage urbain :

La situation est encore plus déplorable pour les piétons. Tous les cent pas, ils sont obligés de quitter le trottoir pour traverser une rue, et ils ont besoin de toute leur attention pour éviter les voitures qui arrivent de gauche et de droite. Il leur manque la protection naturelle d'une ligne ininterrompue de façades. ... qui offrent la couverture latérale souhaitée, et sans laquelle tout le plaisir de la promenade serait sans cesse gâché par l'attention qu'il faut accorder aux voitures dans les carrefours. ... La traversée de telles places [conçues à l'échelle des grandes villes] n'est à conseiller qu'aux gens alertes, et les personnes âgées ou infirmes préfèrent toujours faire un grand détour pour les éviter.  
(Sitte, 1889/1996)

Sont évoquées ici les problématiques très actuelles de la sécurité des déplacements à pied et de l'accessibilité de l'espace public, mais aussi des risques liés à l'extension urbaine et à la densification, qui ont pour double conséquence l'éclatement du cadre des formes artistiques anciennes et le renchérissement des prix des terrains lié à la forte concentration humaine, contre laquelle ni les communes ni les particuliers ne peuvent agir. Sitte pose enfin comme absolue nécessité que l'urbaniste comme l'architecte doivent élaborer une échelle d'intervention propre à la ville moderne de plusieurs millions d'habitants.

Françoise Choay, dans la préface de la réédition de ce même ouvrage, rappelle que ce dernier devient la bible de l'urbaniste Raymond Unwin, qui réalise en 1903 avec l'architecte (et urbaniste également) Richard Barry Parker la première *garden city* (« cité-jardin ») à Letchworth en Angleterre, concrétisant ainsi les théories de la ville multipolaire qu'Ebenezer Howard publie en 1902. Celles-ci portent en germe la volonté de limiter la mobilité en concevant la ville des courtes distances. ►



<sup>6</sup>Le *Urban Sprawl* désigne l'extension urbaine non planifiée, de faible densité, dont le développement non maîtrisé, qui s'étend sur un grand territoire, augmente les distances entre les maisons et les commerces, entre le chez-soi et le travail. Cela crée une forme de ségrégation, avec un impact très négatif sur les personnes qui habitent ces endroits, sur l'écosystème et sur la vie animale. [Urban Sprawl](#). (s. d.). [Everythingconnects](#). Consulté le 26 août 2020.

<sup>7</sup>Henri Sellier était conseiller général du département de la Seine et maire de Suresnes de 1919 à 1941. Plus de 70 cités-jardins ont été réalisées autour de Paris entre 1919 et 1940. L'une des plus connues, la Butte-Rouge, est aujourd'hui menacée par un projet de réhabilitation qui vise la démolition-reconstruction de certains immeubles, déstructurant ainsi cet ensemble social remarquable.

Ebenezer Howard propose en effet un projet de ville rationnelle et hygiéniste située à la campagne, offrant un équilibre entre emplois, habitations, agriculture et industrie pour lutter contre le développement incontrôlé des villes. Ainsi naît le modèle d'un ensemble de villes multifonctionnelles, articulées entre elles, dans le but de contrecarrer le *Urban Sprawl*, « l'étalement urbain »<sup>6</sup>. L'application de ces théories est à l'origine, en France, des cités-jardins, impulsées par la loi Cornudet en 1919 et poussées par Henri Sellier<sup>7</sup>. L'ambition de ces cités n'est pas de concevoir de nouvelles villes mais de créer des quartiers en extension des cœurs de ville existants.

Toutes ces descriptions historiques déplorent de manière convergente un mode de transformation urbaine, basé sur la densification, qui a fait flamber les prix et a chassé les populations les plus pauvres des quartiers transformés, aggravant ainsi les disparités, la ségrégation sociale...

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la ville n'a pas encore subi de plein fouet les mutations nées de l'autonomisation et de la motorisation des déplacements. Elles vont changer progressivement le rapport entre l'habitant, qui perd ses repères, et un espace public qui se distend en fonction de la facilité à se déplacer. Les visions des culturalistes, comme Camillo Sitte, ainsi que les concepts et les réalisations qui ont conduit à la création des cités-jardins, vont être mis à mal par les idées des mouvements modernistes, dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, sous l'égide de l'architecte et urbaniste Tony Garnier. Ce dernier développe le projet d'une ville moderne « idéale », d'une cité industrielle basée sur la séparation des quatre grandes fonctions urbaines : travail, habitat, santé, loisirs.

Tony Garnier est suivi par les mouvements progressistes et, dès 1920, l'ouvrage de Camillo Sitte est vilipendé par les membres des congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM), notamment par Le Corbusier. Il le qualifie de « champion du "chemin des ânes", c'est-à-dire de la ligne courbe que notre modernité, vouée à l'orthogonalisme, condamnait à l'obsolescence » (Choay, 1996).

L'effet de ces théories – amplifié par le fort développement de l'automobile dans la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle – a conduit à l'étalement urbain, par la multiplication de zones pavillonnaires en dehors des zones déjà urbanisées, et à la politique des grands ensembles. Les modernistes du XX<sup>e</sup> siècle, avec leur volonté d'adaptation de la ville à la voiture, selon la formule du président Georges Pompidou, ont balayé la vision qualitative de l'espace public. Celui-ci s'est trouvé déstructuré pour la première fois dans l'histoire, uniquement organisé selon le mode des mobilités et de leur vitesse, oubliant dans cette rationalisation excessive les aspects qualitatifs, les aménités propices au séjour, à la déambulation...

## VERS LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC

### La prise de conscience

Dès les années 60, certains architectes et urbanistes commencent à revenir au modèle de ville préindustrielle tel que décrit par Camillo Sitte : un urbanisme conçu ►

selon ses fondements artistiques, ses espaces publics qualitatifs et conviviaux... Mais c'est depuis les années 70 que le renversement de la perception de l'espace public est réellement engagé. Les raisons en sont multiples et dépendent des contextes particuliers, mais toutes sont fondées sur la volonté de garder l'intégrité de l'espace public dont nous avons hérité et de l'apaiser en rejetant le « tout-automobile ».

À Paris, les habitants se sont mobilisés pour que les autoroutes ne soient pas prolongées dans la ville ; parallèlement, partout en Europe, les collectivités sont soumises à la pression d'associations, d'habitants, de parents d'élèves, de cyclistes, de piétons... qui réclament une plus grande sécurité, une meilleure qualité de vie, l'accès à l'espace public et une amélioration de la desserte en transports collectifs. Ainsi, militants, experts, etc., se battent pour que les métropoles, les villes et les villages soient plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre (Faure, 2018). Dans le nord de l'Europe, des solutions d'intégration aptes à concilier trafic automobile, circulation piétonne et cycliste sont définies, revenant en cela sur les théories ségrégationnistes portées par les modernistes. La vitesse abaissée, des espaces partagés par tous les habitants sont créés...

On s'interroge alors sur l'étalement urbain, dont on a vu les effets négatifs, tandis que les questions environnementales liées à la pollution s'ajoutent au débat. De nouvelles notions telles que la « ville compacte » apparaissent en 1985 lors de l'élaboration du plan directeur d'Amsterdam. Il s'agit de réduire les trajets, notamment la circulation motorisée, pour minimiser les atteintes à l'environnement, favoriser la pratique du vélo et faciliter la desserte par les transports en commun, difficiles à financer dans les zones peu denses.

Le modèle de la ville polycentrique est réinventé en Allemagne par les chercheurs du Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU)<sup>8</sup>. À partir de 1970, la ville de Rouen (Devavry, 1977) entame des réaménagements urbains ; une rue commerçante, celle du Gros-Horloge, est piétonnisée en réaction à l'ouverture de centres commerciaux périphériques et afin de favoriser le tourisme et le commerce de centre-ville.

À partir des années 80, la priorité est donnée à l'apaisement de la vitesse à la suite de très mauvais résultats en matière de sécurité routière<sup>9</sup>. Trois opérations sont lancées par le ministère de l'Équipement entre 1983 et 1984 : « RÉAGIR<sup>10</sup> », « Objectif moins 10 % » d'accidents (des subventions sont accordées aux villes dont les résultats en matière de sécurité routière sont positifs) ; « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », qui ouvre des voies aux changements de pratiques. Ces actions ont eu un impact sur la voirie urbaine.

Les recherches successives, les tâtonnements, les expériences, le renouveau des visions de la ville préindustrielle – qui n'étaient pas dans l'archaïsme mais au contraire dans une certaine modernité – ont mis en évidence la nécessaire mixité fonctionnelle et sociale, à laquelle se sont ajoutées les préoccupations environnementales. ►

<sup>8</sup>Le modèle de la ville polycentrique sera dénommé de plusieurs manières : ville archipel, ville des courtes distances, ville compacte dans une agglomération polycentrique...

<sup>9</sup>Engagement qui faisait partie du programme du candidat François Mitterrand.

<sup>10</sup>RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.



Quelques caractères aujourd'hui prépondérants la qualifient : ville apaisée, éloge de la lenteur, hygiène, sécurité, beauté, nature, esthétique, qualité des paysages, ville des rencontres, manifestations... ville dense, avec comme corollaire la valorisation du prix du foncier, mais une compacité favorable aux transports collectifs.

### La renaissance urbaine, utopie ou réalité ?

On voit émerger dès la fin des années 90 des écoquartiers, qui privilégient les mobilités actives et les transports en commun. C'est le cas de deux quartiers de la ville de Fribourg :

- Rieselfeld, à l'ouest du centre-ville : 78 ha, 12 000 habitants, 1 000 emplois, une ligne de tramway (trois stations sur 1,4 km, avec une distance logement/station de maximum 400 m), 4 500 logements basse énergie, hauteur maximale R + 5 ;
- Vauban, à 2,5 km du centre-ville (15 minutes en vélo ou en bus) : 38 ha, 5 500 habitants, 2 000 logements, 4 ha de locaux dédiés à l'industrie et 2 ha aux artisans et aux petites et moyennes entreprises (PME). Il s'agit d'un « quartier des distances courtes » (300 à 700 m), avec une hauteur maximale des bâtiments en R + 4, caractérisé par un « renoncement à la voiture » (50 % des ménages sont sans voiture)<sup>11</sup>, par l'usage d'une voiture partagée ou, à la limite, par la location d'une place dans l'un des deux parkings silos (460 places en tout).

<sup>11</sup>Aujourd'hui, plus de 50 % des Parisiens n'ont pas de voiture.

En 1999, l'architecte Richard Rogers publie les travaux d'un groupe de travail sur les questions urbaines (Urban Task Force, 1999), où est définie une vision de la régénération durable des villes en les rendant compactes, multicentriques, socialement mixtes, bien conçues et connectées, dans un environnement préservé. Rogers a poussé la nécessité de mettre à niveau le tissu urbain existant et d'utiliser les sites abandonnés des villes avant d'empiéter sur la campagne.

Il propose en outre d'adopter partout l'approche holistique du forum en regardant chaque rue, chaque quartier, de plusieurs points de vue pour les rendre plus habitables, en reconnaissant les liens qui existent entre la régénération physique, économique et sociale. La compréhension des problèmes est de plus en plus sophistiquée ; chaque situation est analysée, tant en Grande-Bretagne qu'à l'étranger, afin de décider ce qui peut être réalisé, avec quels outils et compétences.

Des mouvements tels que *Cittaslow*, *Citta Lenta* ou *Slow City* portent un concept de ville alternative (Mathivet, 2009). L'activité de *Slow Food*, créé en Italie en 1986 pour lutter contre la malbouffe, s'élargit à la ville et aux problèmes urbains en 1999. L'idée est de permettre aux habitants de prendre le temps pour profiter de leur espace de vie.

Destiné aux villes de moins de 50 000 habitants, le manifeste de ce mouvement, dont le modèle s'apparente à celui de la ville résiliente, comporte 70 recommandations, parmi lesquelles : utilisation du patrimoine existant pour éviter de nouvelles constructions, économie d'énergie, grande place accordée au piéton, infrastructures collectives et équipements adaptés aux personnes handicapées, commerces de proximité, transports en commun, transports non polluants, importance de la nature, propreté, recyclage et démocratie participative... ►

Loin de l'utopie, la ville espagnole de Pontevedra (83 000 habitants) en Galice a chassé ses voitures du centre-ville en 1999<sup>12</sup>. Un parking de 4 000 places situé à 10 minutes à pied a été créé, mais seuls les riverains et les véhicules de livraison peuvent circuler, à 30 km/h ; 70 % des déplacements se font à pied ou à vélo ; des applications sur smartphone permettent de se repérer, de compter ses pas et les calories perdues, associant ainsi déplacements et santé. La diminution du trafic a permis d'aménager l'espace public, de réduire les accidents, de limiter la pollution de l'air, le bruit... (Gentile, 2016).

<sup>12</sup>Le centre-ville de Pontevedra s'étend sur 3,5 km<sup>2</sup>, soit un tiers de la surface de Paris sans compter les bois.

## ADAPTER LES INNOVATIONS DU SIÈCLE DERNIER AUX EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES ACTUELLES

### L'espace public et la ville, structurés par le piéton et les modes actifs

Le piéton, par ses usages, structure l'espace public du quartier ; les modes actifs et les transports collectifs organisent la ville autour de l'espace public. Ainsi, Montpellier affiche deux grands principes : « la ville en bas de chez soi, la métropole au bout du tramway »<sup>13</sup>. Les outils de planification rapprochent de plus en plus le réinvestissement urbain et son développement, induit par les lignes de transports tout comme les routes étaient en leur temps à l'origine de l'urbanisation : autour des stations, les opérations d'aménagement bénéficient de la dynamique générée par la nouvelle ligne de tramway, qui transforme les espaces publics.

<sup>13</sup>Formule issue du SCoT.

À Mulhouse, le SCoT prévoit un renforcement du maillage des pôles d'échanges intermodaux par le développement du réseau de transports en commun. Mais c'est la ville de Grenoble – une des plus novatrices en la matière – qui, en 2015, affirme son engagement en faveur de la qualité et de la sécurité en limitant la vitesse à 30 km/h, de même que dans 43 des 49 communes de la métropole grenobloise. Cela est le résultat d'une lente remise en question du « tout-voiture » fortement ancré dans l'espace métropolitain grenoblois à la suite des travaux liés aux jeux Olympiques de 1968.

Ce questionnement est pris en compte dans les documents de planification, dans les actions innovantes du syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise<sup>14</sup>. Le premier PDU (1985) et l'arrivée du tramway en 1987 ont ainsi marqué un tournant dans l'aménagement urbain : c'est aussi le prétexte pour requalifier l'espace public (Faure, 2018). En 2006, la charte Urbanisme et transports *Faire la ville avec les transports* vise à coordonner, avec tous les acteurs, les politiques d'urbanisme et de transports pour chaque projet de transport en commun structurant, ce qui confirme la nécessité de penser organisation du territoire et déplacements de manière concomitante.

<sup>14</sup>Voies réservées aux transports en commun en centre-ville, piétonisation des rues commerçantes et instauration du versement transport.

La question foncière est au cœur de cette perspective engagée depuis les années 2000 ; les projets de territoire visent l'accroissement de la densité urbaine en habitations et en activités pour assurer une fréquentation optimale des réseaux de transports, gérer les intermodalités en imaginant celles du futur, traiter la question du stationnement et des espaces publics en les rendant compatibles avec la qualité de vie... ►



Des enjeux décisifs pour la ville durable naissent de la desserte par les transports collectifs de la zone moins dense (Peissel, 2006).

<sup>15</sup>Approuvé en première lecture par le gouvernement bruxellois le 4 avril 2019, ce plan est porté par Bruxelles Mobilité. L'enquête publique le concernant a eu lieu de juin à octobre de cette même année. Voir [Belga. \(2019, 04 avril\). Le gouvernement bruxellois expose sa vision de la mobilité pour les dix prochaines années. Rtbf. Consulté le 29 août 2020.](#)

À Bruxelles, le plan régional de mobilité *Good Move*<sup>15</sup> trace les grandes orientations à suivre pour promouvoir la mobilité, dans le respect du cadre de vie et en améliorant la sécurité pour les dix prochaines années dans la Capitale. Ce plan est développé via un processus dynamique et participatif engagé depuis 2016 avec tous les acteurs de la mobilité. Il vise à définir les stratégies à déployer d'ici 2030. Dans ses grandes lignes, il reprend les tendances générales que l'on retrouve dans tous les projets concernant les grandes métropoles mondiales : apaiser la ville en réduisant la vitesse et l'usage de la voiture, en supprimant notamment la circulation de transit ; évoluer vers les mobilités actives ; intégrer les engins de déplacement personnalisés (EDP) en garantissant les conditions de cohabitation de tous dans l'espace public en sécurité ; développer les transports en commun.

Porter une vision pour la ville, la partager avec l'ensemble des intervenants, est essentiel pour faire avancer le processus. Son succès dépendra de l'imbrication des enjeux de mobilité avec la stratégie de développement territorial de la métropole multipolaire, encourageant la ville de proximité et réduisant la nécessité de se déplacer, en particulier sur de longues distances.

### Le piéton donne toute sa qualité à la ville

Si l'espace public des mobilités structure la ville, le piéton lui donne toute sa qualité ; il participe à la résilience dans le sens où les réponses à ses attentes et à ses aspirations y contribuent. « La vitalité de la ville ne se décrète pas, ni ne se constate, elle s'organise : pas de vitalité urbaine sans l'ampleur d'une ambition, sans l'autorité d'une vision » (Orsenna & Gilsoul, 2018). Le projet Promenades urbaines, porté par la Ville de Montréal à l'aube d'un nouveau plan d'urbanisme (Ville de Montréal, 2012), des célébrations du 375<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la ville et du plan d'action Canopée 2012-2021<sup>16</sup>, est voulu comme convivial et apte à limiter les îlots de chaleur au profit de la biodiversité et de la santé. Basé sur l'histoire de la ville<sup>17</sup>, ce projet vise à créer une mosaïque de parcours piétons alliant biodiversité et urbanité : donner plus de place aux piétons dans l'espace urbain central montréalais et y développer un réseau de promenades ; inscrire ces promenades dans un réseau d'infrastructures vertes, naturelles ou construites, qui procurent des services écologiques.

Plus d'un siècle après les premiers promoteurs de la ville durable, les attentes contemporaines de la ville du XX<sup>e</sup> siècle sont appuyées par de nouveaux visionnaires tels que l'architecte et urbaniste Jean Gehl, dont le dessein est de :

Recentrer l'urbanisme sur les besoins et les perspectives de l'être humain... aménager rues et places à partir des sens... alors que trop souvent l'urbanisme contemporain, depuis Le Corbusier, a privilégié une échelle plus vaste, comme par exemple à Brasilia<sup>18</sup>, conçue pour être vue de loin et de haut mais pas à l'échelle de l'homme. Des villes « machines à habiter » qu'il faudrait transformer en espaces de vie. (Boquet, 2015) ►

<sup>16</sup>Objectif de faire passer l'indice de canopée à 25 % du territoire en 2025.

<sup>17</sup>Montréal est fondée entre la montagne (le mont Royal) et le fleuve (le Saint-Laurent).

<sup>18</sup>Architecte : Oscar Niemeyer.

Dans *Pour des villes à échelle humaine* (2010/2013), l'argumentation de Gehl porte sur : la dimension humaine ; les questions de sens et d'échelle ; la ville animée, sûre, durable et saine ; la ville à hauteur du regard ; la vie, l'espace, les immeubles... ; une « boîte à outils » pour un meilleur urbanisme (hauteurs raisonnables, rues attrayantes, façades plaisantes, places, lieux d'échanges, moins d'obstacles pour les piétons et les cyclistes, etc.). Il propose « une ville plus humaine, plus agréable à vivre, en fin de compte plus durable » (Boquet, 2015), et reprend en les adaptant les orientations des « haussmanniens et des culturalistes ». Il inscrit dans la « boîte à outils » les principes, les idées, les actions portées par les précurseurs de la transformation urbaine qui, dès 1970, pointaient les qualités d'un espace public apaisé, d'une vitesse et d'un trafic automobile compatibles avec la vie locale, permettant la cohabitation entre piétons, cyclistes, transports collectifs et voitures particulières...<sup>19</sup>

### Le piéton et ses rapports à l'espace public dans la ville contemporaine

Le piéton est celui qui marche, se déplace à pied, mais c'est aussi celui qui habite la ville en occupant l'espace public de multiples manières. « Vivre, c'est à pied que ça se passe » (Jan Gehl).

La ville contemporaine se construit autour d'un espace public qui s'adapte à ce nouvel enjeu. Strasbourg est la première ville en France qui s'est dotée d'un plan Piéton (2012/2020). Basé sur le principe d'un réseau reliant les centralités de quartier, ce plan est organisé selon 10 actions parmi lesquelles figurent : promotion de la marche en accordant plus de place aux piétons, utilisation des documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire, planification et traitement des ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier...

Lors du colloque « Le piéton au cœur de la ville – Rendre la ville aux piétons : pourquoi ? Comment ? »<sup>20</sup>, en 2013, plusieurs réflexions sur la relation du piéton avec la ville sont posées : dans son rapport avec les sens, « *la marche devenant le pivot des politiques d'aménagement de la ville et du vivre-ensemble* » (Rachel Thomas, sociologue<sup>21</sup>) ; dans son rapport avec la santé, engageant ainsi la lutte contre la sédentarité ; ou encore dans son rapport à l'urbanisme, « *ce n'est plus l'automobile qui "dessine" la ville mais la nature et les transports collectifs et actifs* » (Bernard Reichen, architecte<sup>22</sup>).

Les changements de comportement en matière de mobilité ne se feront que sur le principe du plaisir ! La marche « fonctionnelle », pour devenir agréable, nécessite un soin du parcours apportant surprises, animations variées, vibrations avec l'histoire, l'architecture... Concevoir la ville « marchable » est bien plus qu'une question de largeur de trottoir (Alfred Peter<sup>23</sup>).

À Paris, l'évolution de la ville ne s'est pas toujours faite de façon harmonieuse même si transports, technologie et formes de la ville sont intimement liés. Les ascenseurs ont permis de densifier la ville. Les transports en commun se sont coordonnés entre réseaux rapides régionaux, métropolitains et bus, et s'amplifient sans cesse en même temps que la ville s'étale.

(Judéaux, notamment pour l'atelier Cantal-Dupart, 2013) ►

<sup>19</sup>Thématiques portées par l'association Rue de l'avenir depuis plus de 30 ans.

<sup>20</sup>Coorganisé avec la Ville et la communauté urbaine de Strasbourg.

<sup>21</sup>Directrice de recherche au CNRS : centre de recherche sur l'espace sonore & l'environnement urbain (CRESSON), laboratoire Ambiances, architectures, urbanités (AAU), unité mixte de recherche (UMR) 1563.

<sup>22</sup>Architecte urbaniste, agence Reichen et Robert & associés.

<sup>23</sup>Directeur de l'atelier Alfred Peter Paysagiste.



Dès la fin du XX<sup>e</sup> siècle, le stationnement des voitures disparaît de certaines places, des berges ; la voiture est lentement délaissée au profit des transports en commun, des motos, des vélos... Dans la continuité de ce mouvement, la Ville de Paris a lancé en 2012 une démarche « Paris piéton », plaçant ce dernier au centre de la gestion ordinaire de l'espace public parisien. « En découle une volonté de traiter le piéton non pas comme un seul mode de déplacement, mais comme une entrée, un prisme pour regarder les espaces publics parisiens sous l'œil de l'utilisateur » (Prochasson, 2012)<sup>24</sup>.

<sup>24</sup>Spécialiste de la mobilité et du droit au logement, ancien chef du pôle Mobilité durable à la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris.

<sup>25</sup>Mission à Montréal par Hervé Judéaux, conseiller en stratégie pour la Ville de Paris, 22-26 septembre 2013. Projet cofinancé par le Fonds franco-québécois de soutien à la coopération décentralisée.

La coopération organisée entre Montréal et Paris<sup>25</sup> a très vite montré – en dépit des différences de structures des deux villes – une convergence d'approche sur les thèmes de la nature en ville (plan Biodiversité), de la valorisation du paysage urbain et de la place du piéton (démarche Paris piéton), dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants. Ces concepts, qui ont vu leur développement s'accélérer depuis, ont donné lieu à un ensemble de mesures concernant la transformation de l'espace public à l'échelle du piéton : baisse de la circulation et des vitesses ; priorité aux piétons, aux véhicules professionnels, aux transports en commun (création, travaux de prolongement de nouvelles lignes de métro ou de tramway, réorganisation des lignes de bus qui verra le jour avant les années 2020) ; désencombrement ; prise en compte des aspects environnementaux<sup>26</sup>, nouvelles offres d'usages et d'animations ; aménagement de la place de la République ; fermeture des quais rive gauche...

<sup>26</sup>Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), plan Climat-air-énergie territorial (PCAET), règlement de zonage pluvial, perméabilité des sols, végétalisation de l'espace de voirie, lutte contre les îlots de chaleur urbains, opération « Paris respire »...

<sup>27</sup>Votée le 30 janvier 2017 par le Conseil de Paris et déployée d'ici à 2020.

La démarche se poursuit en 2017 par une stratégie « Paris piéton »<sup>27</sup>. Déclinée en chantiers, elle vise à faciliter « les continuités piétonnes » et à partager la voirie au regard de la diversité de ses usages, à établir des « standards de confort et de sécurité des espaces publics », à « repenser l'orientation des piétons », développer une culture piétonne (Hidalgo, 2017). Parmi les réalisations les plus emblématiques : la transformation de sept places, l'inscription des mobilités actives dans le territoire, la définition des quartiers où privilégier la vie locale sur la circulation, en portant attention aux personnes en situation de handicap.

La Métropole de Grenoble a mis en place depuis mai 2017 un *Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie*, destiné aux communes ayant pour objectif de rendre les cœurs de villes, de bourgs, de villages membres de l'intercommunalité plus vivants et attractifs<sup>28</sup>. L'objectif à 2030 vise un partage de l'espace public à 50 % dévolus à l'intensité sociale et à la vie locale, et 50 % dévolus à la voiture.

<sup>28</sup>Il se compose d'un livret qui fixe les orientations d'aménagement, de fiches pratiques qui traitent des mobilités, du partage de l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun, des usages, de la nature en ville, de la diversité des territoires, de l'économie.

### **Le renouveau des mobilités, une opportunité à ne pas laisser échapper**

L'arrivée du tramway dans les villes – comme à Grenoble en 1987 – qui, par le principe même de son fonctionnement, facilite la restructuration urbaine, est à l'origine d'un nouvel « urbanisme de régulation » selon le modèle haussmannien. Son développement peut être corrélé à l'évolution, depuis 30 ans, de la relation des métropoles, des villes et des villages à l'automobile.

De la même manière que les boulevards haussmanniens ont organisé plusieurs villes en France autour de la mobilité, les tramways du XXI<sup>e</sup> siècle, en permettant de renforcer ou de recréer de nouveaux pôles urbains tout au long de leurs itinéraires ainsi que de tisser un maillage sur l'ensemble du territoire, répondent aux objectifs de recomposition des ►

bassins de vie voulus par les municipalités. « La mobilité est le premier métier à tisser, la mobilité verte, premier remède contre la pollution » (Orsenna & Gilsoul, 2018).

Cette restructuration urbaine, en ordonnant la mise en réseaux de pôles urbains comprenant à la fois du logement, de l'emploi et des équipements, et en maillant le territoire à grande échelle, reprend les principes de la ville polycentrique. Chaque pôle, chaque centralité est caractérisée par une plus forte densité et une mixité fonctionnelle et sociale ; les habitants peuvent fréquenter les commerces, les équipements de proximité à pied, à vélo, voire travailler près de chez eux. C'est « la ville des courtes distances » ; il s'agit d'« en finir avec le zonage [pour] inventer la mixité paisible ». « La conception généralement admise aujourd'hui est qu'une ville est d'abord un alliage subtil et toujours changeant où doivent se mêler des fonctions diverses en même temps que des populations variées » (Orsenna & Gilsoul, 2018).

Avec un maillage fin de l'infrastructure des centres, la marche est le mode le plus efficace, bénéfique pour la santé et l'environnement, propice à l'animation des rues, à leur hospitalité, au développement des pratiques commerciales. Ces principes sont repris dans le dispositif Action cœur de ville<sup>29</sup>, qui vise à lutter contre la désertification des villes moyennes notamment en rendant leurs centres plus agréables à vivre pour tous, afin de lutter contre la vacance des logements, plus dynamiques pour les commerçants car plus accessibles aux piétons et aux vélos.

Dans les villes moyennes et les petites villes étouffées par la circulation automobile (indispensable pour 70 % de la population), il s'agit d'organiser la proximité automobile, entre autres par l'instauration du stationnement dynamique à proximité des aires piétonnes.

### La mobilité est un service urbain

La question de l'information est également au cœur de la ville connectée ; les applications facilitent l'usage des services de mobilité et diffusent des renseignements concernant les transports collectifs. En effet, l'un des aspects le plus novateur est de substituer à une logique de gestion de réseaux la mise en place de dispositifs adaptés aux besoins de mobilité de chaque utilisateur en prévoyant les transferts d'un mode à l'autre, transport collectif, covoiturage...

Pour cela, l'espace public doit être adaptable afin de faciliter cette mobilité servicielle. L'interopérabilité modale nécessite une multiplicité de solutions techniques dont certaines nous sont encore inconnues aujourd'hui. De même, le rapport à la mobilité évolue ; d'autres formes d'organisations privées et professionnelles encouragent le travail à distance, tandis que les horaires, de plus en plus variables, répartissent les activités urbaines dans le jour et la nuit, ce qui agit sur la désaturation des transports collectifs et des infrastructures routières.

### En perspective : la restructuration des infrastructures routières urbaines

Aussi, la transformation des autoroutes urbaines en boulevards urbains est engagée dans de nombreux pays. La Mairie de Paris va lancer une étude sur le déclassement du ►

<sup>29</sup> Jacques Mézard, ministre de la Cohésion des territoires, a annoncé le 27 mars 2018 à Châtelleraut (Vienne), les 222 villes retenues qui pourront bénéficier du plan national Action cœur de ville. Les mesures concernent : la réhabilitation et la restructuration de l'habitat et des friches urbaines ; le développement économique (nouvelles implantations des artisans et des entreprises) ; l'accessibilité, la mobilité et les infrastructures numériques ; l'urbanisme et l'aménagement des espaces publics, la valorisation du patrimoine ; les services aux habitants, par la rénovation et l'extension des équipements de loisirs, de culture et des services.



<sup>30</sup>En association avec la Métropole du Grand Paris (MGP) et l'association des maires d'Île-de-France (Amif).

périphérique<sup>30</sup>. « Un nouveau front contre le tout-voiture » (Quiret, 2018). L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), qui publie un *Atlas des autoroutes et des voies rapides du Grand Paris*, commente :

L'autoroute et [sic] voie rapide urbaine du XXI<sup>e</sup> siècle pourraient être optimisées et repensées afin de devenir une infrastructure innovante de mobilités [à l'échelle de la métropole] à la fois ressource et plurielle, mieux intégrées aux territoires qu'elles traversent, plus respectueuses de l'environnement. ... [Et ce] dans un contexte de transformation des comportements, liée à l'arrivée du métro du Grand Paris et à de nouvelles formes de mobilité connectées et partagées. (APUR, 2018)

### La question environnementale modifie le rôle de la nature en ville

Ebenezer Howard (Howard, 1902/1965) voulait implanter 8 à 10 villes satellites autour de Londres, avec la préservation d'une ceinture rurale (Abercrombie, 1945). Selon lui, la ville-campagne allie beauté de la nature, vie sociale, campagne et parcs d'accès facile, loyers bon marché, hauts salaires, impôts locaux faibles, emplois nombreux, vie bon marché, pas d'exploitation du travailleur, air pur, système d'égouts, maisons claires avec jardins, pas de fumée, pas de taudis, liberté, coopération...

En référence à cet « idéal », tout le discours sur la ville polycentrique du XXI<sup>e</sup> siècle n'est viable que si des espaces agricoles sont préservés à l'intérieur du maillage urbain, autour et entre les zones denses desservies par les infrastructures structurantes, en privilégiant les transports collectifs et les mobilités actives. La nature, qui prend place dans l'espace public de la zone dense sous de multiples formes, participe à son apaisement, son agrément, au développement d'une certaine biodiversité urbaine en assurant continuité écologique, lutte contre les îlots de chaleur urbains, l'infiltration des sols... et, *in fine*, la lutte contre la pollution atmosphérique.

Sur le plan économique, il faudra étudier les dispositifs financiers qui accompagneront les investissements en zone dense, à l'origine de la valorisation du foncier, face au maintien des zones rurales. La politique des villes nouvelles portées par Paul Delouvrier<sup>31</sup> avait la même ambition ! Garder une ceinture verte autour de la ville-centre, mettre en place des pôles pour restructurer les banlieues, développer les villes nouvelles. Quelles leçons devons-nous en tirer ?

### POSTFACE, VERS UNE CONCLUSION

Les nouveaux transports collectifs de voyageurs dont le caractère structurant vient d'être démontré représentent, par les opportunités qu'ils génèrent, un accélérateur du développement territorial. Compte tenu de l'envergure de ces projets, ils entraînent un bouleversement urbain, moteur pour le logement et les activités si l'on considère le potentiel existant aux abords des futures gares, notamment celles qui s'implantent dans les zones peu urbanisées. C'est le cas du Grand Paris Express (GPE), qui va modifier en profondeur les territoires de la MGP<sup>32</sup>. Plusieurs voix se sont élevées pour que cet ►

<sup>31</sup>Paul Delouvrier est imposé comme délégué général au district de la région de Paris le 9 août 1961 par Michel Debré pour remédier à certains problèmes qui affectent la région parisienne (crise du logement, etc.). Il a été l'acteur du démembrement d'un Grand Paris en devenant préfet de 1966 à février 1969 (Effosse, 2005).

<sup>32</sup>Prévue par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et recherchée depuis plus de 150 ans, la MGP est créée le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et comprend 131 communes.

investissement<sup>33</sup> ne soit pas caduc en 2025/2030 ; Jean-Louis Missika<sup>34</sup> affirme que le GPE risque « d'être obsolète à sa livraison » car les mobilités de demain ne sont pas encore connues, mais les progrès techniques s'accroissent, tels que les « rames de bus, connectées et autonomes... » (Gréco, 2018).

Ce point de vue ne doit pas nous faire oublier la contribution de cette infrastructure à la restructuration de la banlieue, la connexion, la mise en relation d'entités disparates, la construction d'une armature urbaine, colonne vertébrale pour toutes les autres mobilités existantes et à venir. Sa mise en œuvre représente un enjeu considérable pour la fluidité des déplacements, mais aussi pour la création d'une métropole apte à réduire les inégalités territoriales et sociales, à rapprocher les pôles d'activités des zones fortement habitées...

Certes, le nouveau réseau sera sûrement saturé dès son ouverture, tout comme les tramways qui se déploient et s'inscrivent progressivement dans le schéma général de desserte du territoire métropolitain. Mais aux multiples craintes et inquiétudes liées aux enjeux techniques, au calendrier, à l'augmentation des coûts, il faut opposer les bénéfices sociaux et économiques qui ne peuvent être directement mesurés... Ce projet doit être conduit à terme, adapté si besoin, à l'image du métro parisien qui a accompagné le développement de Paris d'abord en *intra-muros* et petit à petit celui de villes limitrophes, en oubliant malheureusement certains territoires.

Il nous faut rester vigilant pour que les transformations urbaines qui auront pour objectif de valoriser le foncier en le densifiant autour des gares ne contribuent pas à l'exclusion de certaines populations. Les économies qui seront recherchées pour maîtriser les coûts ne doivent pas non plus avoir des conséquences négatives sur les techniques mobilisées obligatoires pour la sécurité et la tranquillité des voyageurs et des riverains, mais surtout sur l'urbanité, sur la qualité des espaces publics réalisés grâce à ce moteur de développement (Société du Grand Paris, 2015).

En fait, tout ce qui fait ville requiert une attention particulière, aussi bien la qualité de l'espace urbain que les aménités de la ville contemporaine, la qualité des paysages, la « marchabilité », qui recouvre aussi bien les déplacements, le séjour, la halte, les échanges culturels, commerciaux... que les fonctionnalités qui lui sont attachées : sécurité des usagers de jour comme de nuit, capacité des trottoirs et qualité de leur entretien, interopérabilité avec les autres modes de déplacement...

Nous sommes tous des piétons métropolitains, « augmentés » lorsque nous utilisons des outils numériques d'information, des vélos, de nouveaux engins de déplacement, les transports en commun, des voitures, sous certaines conditions, sans opposer les modes aux autres... Tout en intégrant, dans notre manière de faire la ville durable, les questions du bruit, du climat, des îlots de chaleur, l'infiltration des sols, le développement de la biodiversité, etc.

Il s'agit, en planifiant simultanément l'urbanisation et la mobilité, de rendre compatibles et complémentaires les deux grandes échelles de l'aménagement urbain ; d'une part, le ►

<sup>33</sup>Décidé en 2007 sous la présidence de Nicolas Sarkozy, le GPE est le plus grand projet urbain en Europe : « 200 km de lignes automatiques, soit autant que le métro actuel, et 68 gares. ... Bien plus qu'un réseau de transport, il ouvre de nouveaux horizons et offre de nombreuses opportunités. Avec lui, la métropole devient plus grande et plus unie » (Société du Grand Paris, 2019). Voir également [Les places du Grand Paris](#) (Société du Grand Paris, 2015).

<sup>34</sup>Maire-adjoint de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité de avril 2014 à juillet 2020.



grand territoire aux pôles d'urbanisation articulés grâce aux réseaux de mobilité collective et individuelle et, d'autre part, le quartier, associant séjour et mobilités du quotidien « à l'échelle du pas de l'homme ». Les zones moins denses pouvant être les lieux de la campagne dans la ville, par opposition aux urbanistes du début du XX<sup>e</sup> siècle qui voulaient faire la ville à la campagne. ► ◀

## RÉFÉRENCES

Abercrombie, P. (1945). *Greater London Plan 1944*.

Alphand, A. (2002). *Les promenades de Paris*. Connaissance et mémoires.  
(ouvrage original publié en 1867)

APUR. (2018, novembre). *Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris*.

Atelier Cantal-Dupart. (2013). *Le piéton au cœur des mobilités durables « Les Nouvelles Promenades de Paris »*. Direction de la voirie et des déplacements.

Boquet, Y. (2015). Jan Gehl, Pour des villes à échelle humaine. *Territoire en mouvement*, 25-26.

Choay, F. (1996). Préface. Dans C. Sitte, *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques* (D. Wiczorek, Trad.). Éditions du Seuil.

(2015, 05 juillet). *Les places du Grand Paris : bâtir l'intermodalité du XXI<sup>e</sup> siècle aux abords des gares*. Société du Grand Paris. Consulté le 27 août 2020.

(2019, 21 novembre). *Le Grand Paris Express en résumé*. Société du Grand Paris. Consulté le 27 août 2020.

Devavry, J. (1977). Les rues piétonnes en France. *Hommes et Terres du Nord*, 1(1), 45-61.

Effosse, S. (2005). Paul Delouvrier et les villes nouvelles (1961-1969). Dans S. Laurent & J.-E. Roullier (dir.), *Paul Delouvrier, un grand commis de l'État* (p. 75-86). Presses de Sciences Po.

Faure, A. (2018). *L'apaisement de la circulation en Europe. 30 ans d'échanges et de travail en réseau*. Rue de l'avenir.

Gehl, J. (2013). *Pour des villes à échelle humaine* (N. Calvé, Trad.) Les Éditions Écosociété. (ouvrage original publié en 2010)

Gentile, D. (2016, 4 juillet). *Pontevedra : 83 000 habitants... et pas la moindre voiture en centre-ville ! Une 1ère mondiale*. Positiv.fr. Consulté le 27 août 2020.

- Gréco, B. (2018, 10 février). Jean-Louis Missika sur le Grand Paris Express : « Évitions de figer l'ensemble du dispositif dans un grand programme intangible ». *Le Journal du dimanche*.
- Grenoble-Alpes Métropole. (2017, mai). *Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie. Cinq principes globaux pour des aménagements locaux*.
- Hidalgo, A. (2017, 30 janvier). *Stratégie "Paris piéton". - Approbation de la stratégie "Paris piéton" et signature de la Charte internationale de la marche*. Mairie de Paris.
- Howard, E. (1965). *Garden Cities of To-Morrow*. The MIT Press.  
(ouvrage original publié en 1902 avec son titre actuel)
- Jablonka, I. (2016, mars). *L'haussmannisation. L'histoire par l'image*.  
Consulté le 28 août 2020.
- Lenormand, A. (2017, 28 avril). *Mobilité - Déplacements du quotidien : la voiture, moyen de transport obligé pour deux tiers des Français*. Banque des territoires.  
Consulté le 28 août 2020.
- Mathivet, C. (2009, septembre). *Éloge de la lenteur : ralentissons la ville !  
Le mouvement « Cittaslow »*. Base.d-p-h.info. Consulté le 27 août 2020.
- Orsenna, E., & Gilsoul, N. (2018). *Désir de villes*. Robert Laffont.
- Prochasson, F. (2012). Documents de travail sur la démarche Paris piéton.
- Peissel, G. (2006). *Charte Urbanisme et transports. Faire la ville avec les transports*.  
SMTC & L'agence d'urbanisme de la région grenobloise.
- Quiret, M. (2018, 14 mars). Paris vise une transformation du périphérique. *Les Échos*.
- Razemon, O. (2016). *Comment la France a tué ses villes*. Rue de l'échiquier.
- (s. d). *Comment la France a tué ses villes. Description*. France Culture.  
Consulté le 28 août 2020.
- Sitte, C. (1996). *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*  
(D. Wiczorek, Trad.). Éditions du Seuil. (ouvrage initialement publié en 1889)
- Société du Grand Paris. (2015, juillet). *Les places du Grand Paris*.
- Urban Task Force. (1999). *Towards an Urban Renaissance*. Spon.
- Ville de Montréal. (2012, mai). *Promenades urbaines. La vision*.