

## Les contre-exemples de la Seine-Saint-Denis

*Faire entendre la voix des marcheurs du quotidien.*

*Tel était l'objectif de la première édition d'un baromètre national sur les villes marchables publié en septembre 2022 en collaboration entre la Fédération française de randonnée, 60 Millions de piétons et la Rue de l'avenir. Deux exemples de Seine-Saint-Denis illustrent ce « parcours du combattant ».*

Dans le quartier de la gare de Bondy, l'accès au centre-ville a toujours été une épreuve pour les habitants des quartiers Sud: un souterrain SNCF difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite, un pont fragile et des trottoirs inadaptés. Le seul passage accessible à tous est une passerelle enjambant les voies ferrées. Mais les travaux de construction de la gare de correspondance entre ligne 15 Est, RER E et tramway T4 vont monopoliser cette passerelle pour acheminer des déblais de construction et le béton fabriqué sur les espaces des quartiers sud. Quel « chemin de croix » pour les quartiers Sud de Bondy!

A Gagny, le développement urbain se concrétise par une multiplication de « petits immeubles collectifs » sur un espace public déjà très contraint en centre-ville. L'axe de circulation majeur de la N 302, reliant Villemomble à Gournay-sur-Marne, a été drastiquement réduit au bénéfice de l'immobilier : suppression de deux voies de circulation automobile, abandon des voies piétonnes, disparition des pistes cyclables. Quelle place pour les mobilités douces en cœur de ville?.



### **Gare de Bondy (gare SNCF/RER E) :**

la Société du Grand Paris réquisitionne le passage piéton au-dessus des voies ferrées



### **Centre-ville de Gagny (rue Parmentier) :**

l'immobilier accapare voies de circulation, trottoirs et pistes cyclables

*« Le trottoir est un bien public très convoité que tout le monde, automobiliste, commerçant, livreur, voudrait s'approprier. »* Cédric Boussuge, chargé d'études au Cerema (1) a conduit une enquête sur la perception par les piétons des conditions de déplacements: sentiment de sécurité, confort de marche, respect de la part des autres usagers, importance donnée aux piétons par la commune, aménagements et équipements jugés nécessaires. *« Il en va des trottoirs comme du sens de la vie, ils s'adaptent au bon vouloir des aménageurs »*

Parent pauvre de l'espace public, longtemps contrarié par la voiture, le trottoir est souvent envahi par les terrasses éphémères qui perdurent, les cyclistes, les trottinettes, les poubelles multicolores, les chantiers temporaires.

Même les sentes piétonnes à l'écart du tumulte urbain sont annexées par les propriétaires privés qui les accaparent à leur seul profit. Souvent héritées d'une époque qui ignorait transports en commun et inflation du réseau routier, ces sentes assuraient alors des liens entre zones d'activités agricoles ou viticoles. Intégrés au domaine public ces chemins, devenus ensuite uniquement piétonniers, ont été préservés malgré l'urbanisation et la prolifération des lotissements.

*« La qualité de la ville passe largement par la qualité de l'espace public, rappelle Isabelle Braud-Serfaty, consultante en économie urbaine-Ibicity et enseignante à l'École urbaine de Sciences Po. Qu'il s'agisse de la densité, des possibilités d'accès à la nature ou à la campagne la "désirabilité" des métropoles est bien malmenée aujourd'hui, »*

(1) Centre d'étude climat et territoires sous tutelle de ministère de la transition écologique.