Cahier N°2

Les obstacles à la marche en ville:



- Les obstacles physiques
- Les barrières psychosociologiques
- Les entraves managériales

Ce qui fonde notre travail

Les quatre *qualités* d'un Trottoir :

- Libre de tout obstacle
- À l'usage **exclusif** du piéton
- Large (au moins 2m)
- Revêtement de qualité (PMR et poussettes)

Les trois volets de ce Cahier N°2 :

Nous proposons une approche psychosociologique pour appréhender les perceptions qui entraînent l'inhibition du choix de la marche. Nous suggérerons des modifications concrètes, de terrain, celles qui peuvent entraîner des perceptions nouvelles et influer sur un changement de comportements… **et renforcer la marche en ville !**

Dans les pages qui suivent nous accorderons une place toute prépondérante au volet « physique » de cette étude (observations du terrain).
Nous saluerons au passage, de belles réalisations, mais assurerons aussi le pointage des dysfonctionnements en vue de leur résorption… **pour renforcer la marche en ville !**

Enfin, nous nous autoriserons quelques observations sur la volonté politique locale, face aux différents enjeux environnementaux actuels : si l'écoute est bonne, elle ne se traduit pas toujours en volonté de faire, d'adapter, de transformer… un urbanisme pensé plus pour la voiture que pour le citoyen marcheur ! … **Renforçons la marche en ville !**

Les obstacles à la marche en ville à E-C :

- Les barrières psychosociologiques : *ce n'est pas évident ! et c'est loin !*

Les barrières psychosociologiques sont, elles, plus sournoises mais non moins réelles.
Elles sont moins *évidentes* et donc moins repérables : le citoyen d'un quartier périphérique peine à visualiser un cheminement possible, simple et direct, entre son domicile et le centre… et de quartier à quartier.

D'une part, la structuration initiale du centre de la ville autour de 2 fois deux voies, **quasiment sans commerce sur rue**, invite d'abord l'habitant à utiliser ces voies directes avec son véhicule personnel. D'autre part, de grandes surfaces non urbanisées, comme le Rouillon (avec vaste parking en surface) et les « délaissés » tout au long de la N7, ne rendent pas claire et agréable une projection de déplacement pédestre. Ce « no man's land » constitue une vraie coupure dans la ville, plus ressentie par les piétons (et vélos) que par les automobilistes.

Et puis, on glisse du *pas évident* au *c'est loin*… c'est perçu comme loin parce que… *pas évident* ! Alors, c'est la voiture !
Le citoyen militant de ces dernières années prend sur lui pour se déplacer à vélo (ils sont de plus en plus nombreux) ou même pour dépasser, à pied, le 1km500 dont les études sociologiques nous parlent pour évaluer le « loin » du piéton urbain.
Donc se rendre, de son quartier périphérique, au centre ou dans un autre quartier est un dilemme en absence de voies claires et agréables… Un changement de représentation de l'espace ne s'obtiendra pas d'un coup de baguette magique !

Cependant des cheminements internes à chaque quartier ont été bien réalisés. Aussi la marche est-elle prioritairement le mode de déplacement pour se rendre aux commerces de son quartier, à son école, à sa Maison de Quartier…

Les obstacles à la marche en ville à E-C

Ils sont de plusieurs natures :

- **Les obstacles physiques,**

d'abord, dus à du mobilier urbain mal positionné :
- certaines bornes à incendie,
- certains poteaux de signalisation,
- certaines poubelles et panneaux publicitaires
- certains abribus ou des zones de remise Pony occupant tout le trottoir
- l'étroitesse de certains trottoirs
- la nature de certains revêtements de trottoir
- le stationnement sur trottoir

puis, à des absences de mobiliers ou signalisations au sol
- comme les passages piétons inexistants
- comme les défauts d'éclairage public
- comme les feux tricolores mal réglés
- comme les absences de signalétique piétonne (avec temps de marche)

De bonnes implantations…
Mais aussi de mauvaises, très mauvaises à corriger…

Questions : l'aménageur s'appuie-t-il sur une réglementation d'implantation claire ?
On peut en douter tant les implantations donnent à voir le meilleur et le pire ! Chaque professionnel (éclairage public, signalisation routière, arrêt de bus, service incendie…) semble chercher la facilité dans l'implantation de son mât ou de sa structure de mobilier urbain. Et tant pis si le piéton (valide ou handicapé) subit 50 ans après les défauts d'une implantation de « *mauvais* sens » !

Les membres de la Commission Piétons de Dare-Dare veulent participer à l'amélioration du quotidien de ses habitants en collaboration avec les instances locales (Conseil Départemental, Agglomération et commune).

Aussi recensent-ils toutes les formes d'obstructions des trottoirs (voire les manques pour une marche sereine), pour que la Commune, dans un avenir proche, puisse revendiquer le statut effectif de Ville… **Marchable !**

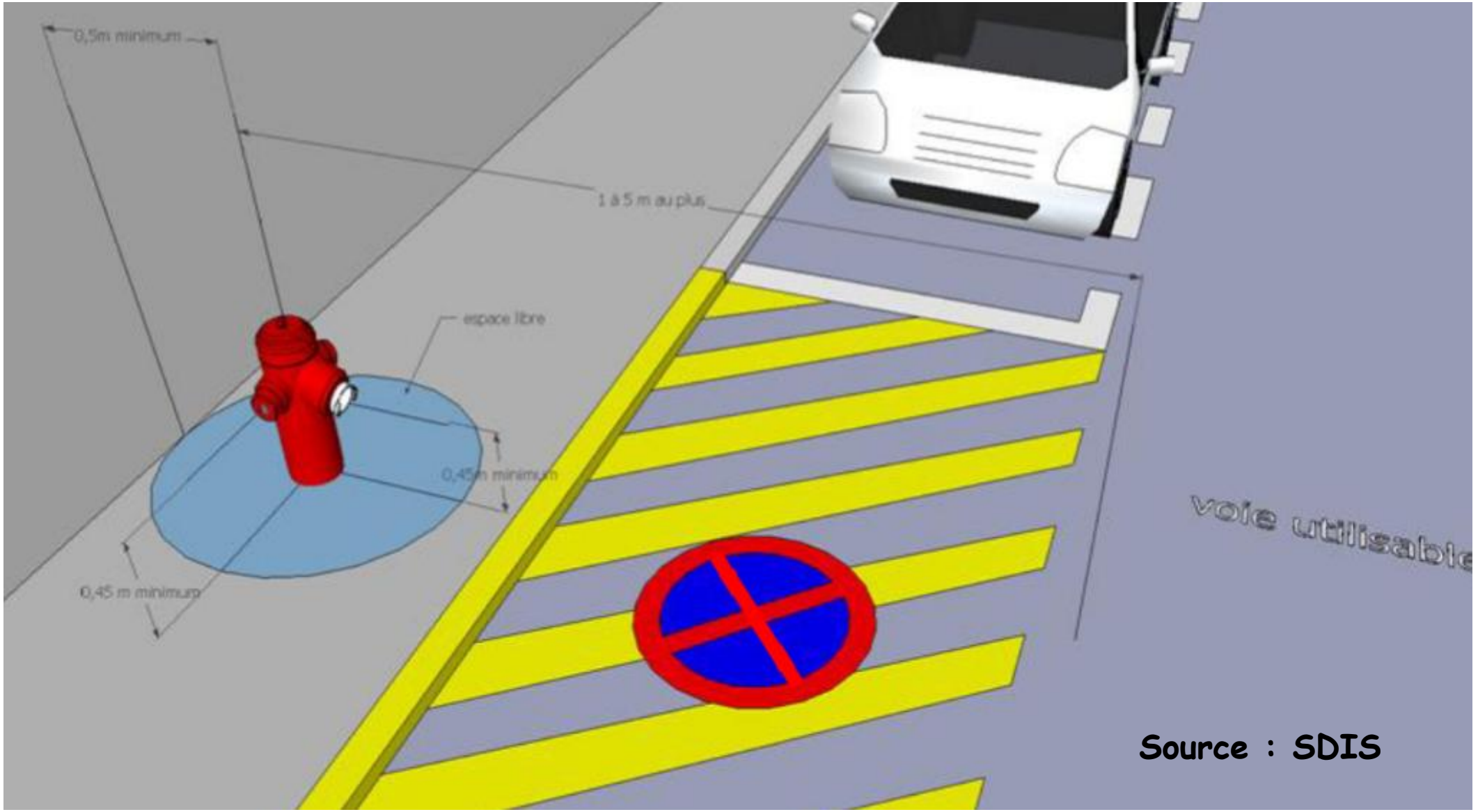
A propos des bornes à incendie:

Les auteurs de ce présent cahier abordent les obstacles au déplacement paisible des piétons. Parmi ceux-ci, les bornes à incendie (ou PEI, Point d'Eau Incendie). Elles datent pour les premières du vieux village d'Evry et de la construction de la Ville Nouvelle (1965/1975).
Puis, au fur et à mesure de la sortie de terre des différents quartiers. Encore, à ce jour, des bornes apparaissent à l'occasion du remodelage des rues de la ville.

Les lignes qui suivent portent essentiellement sur la question de l'implantation de celles-ci : à côté de celles dont l'implantation ne cause aucune gêne au piéton, il faut reconnaître que certaines anciennes (et une récente) posent problème…

Ouvrons un dialogue paisible avec les instances locales et le SDIS 91 (*Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Essonne)* pour que nos remarques soient prises en compte tant pour corriger des malfaçons d'hier que pour inclure dans les règlements de demain, la sécurité des déplacements piétons…

Des Bornes à incendie (PEI : Point d'Eau Incendie)



Des implantations de bornes…
à l'écart du cheminement du piéton (notamment des PMR)

La bonne implantation est celle qui s'est rendue invisible pour le piéton !

Des textes réglementaires :

Règlement de la défense extérieure contre l'incendie en ESSONNE :
https://sdis91.fr/wp-content/uploads/2025/12/reglement_deci.pdf

Page web officielle de la Défense extérieure contre l'incendie en Essonne
https://sdis91.fr/defense-exterieure-contre-incendie/


Rue Gorges Sand



Mairie Evry-C


Allée Jacquard (entre gare et Agora).

Ces trois implantations de bornes à incendie sont exemplaires :

La première (Rue F. Chopin, Parc aux Lièvres) est à l'écart du cheminement des piétons , sur du gazon.
Pour la deuxième, un positionnement le long du mur pour éviter d'être « une gêne » (mairie EC),
La troisième s'aligne et s'encastre même dans la bordure en béton le long du cheminement piétonnier de l'Allée Jacquard (entre gare et Agora).



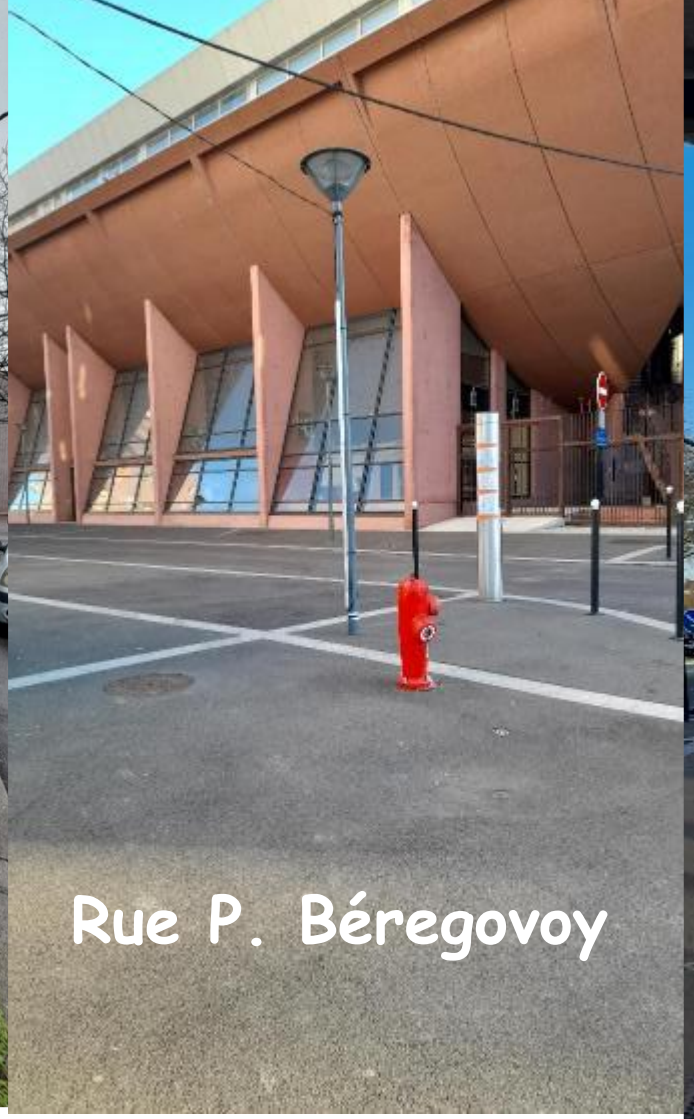




Remarquables prises en compte du cheminement piétonnier avec retrait de clôture dans un cas et création d'une « niche » dans le bâti, dans l'autre. Implantation dans l'alignement d'une rangée d'arbres (aucune gêne).

Des implantations de bornes à corriger…







Elles sont nombreuses les bornes à incendie qui sont implantées sur le cheminement du piéton et du PMR…
Que font-elles **au milieu** du trottoir ?



Rue des Mazières
(près de la Banque de France)

100 mètres plus loin, la même !



Voici l'autre borne
Près de la Trésorerie Générale



Ecole des Coquibus (aménagement 2025)

La bande podotactile sert à améliorer
la sécurité des personnes mal-voyantes… et ici ?

2025

et

2026



Bonne
Réalisation 2026

Les « encombrants » des piétons

- Panneaux de signalisation, lampadaires, poubelles fixes et autres plots…

Les donneurs d'ordre donnent l'impression de s'en remettre aux entreprises intervenantes pour faire « au mieux » dans l'implantation de leurs pieds de panneaux, de poubelles fixes, d'abribus… tous mobiliers qui occupent le terrain donc l'espace dévolu aux piétons. Le PMR et le parent avec poussette sont les instruments de mesure d'une bonne localisation…



Implantation « gênante » de ce mât

Av. S. Veil

Heureuse implantation du mât

Cours Blaise Pascal





Bd des Coquibus

Le support de ce panneau routier unijambiste aurait dû avoir sa jambe portante à droite, dans l'axe de l'alignement des arbres… et libérer de l'espace libre pour le piéton…



Ces plots « anti-stationnement de voitures » empêchent les PMR, déambulateurs, poussettes… de circuler sur leur trottoir, un « espace à leur usage exclusif », dit la réglementation…

Vite !

L'occupant du sixième plot nous informe que la question de banc se pose…



La combinaison de la présence de poubelles

et d'un plot en béton

complique le passage de ce handicapé…

Rue des Mazières,



Courcouronnes

Stationnements

Sur trottoir

Et sur

Passage piéton



Rue Henri Rochefort (Epinettes)



Rue Henri Rochefort



Végétalisation, oui…

Obstruction végétale, non

Le long du « site propre » Rouillon EC



Le revêtement de ce trottoir est le cauchemar du handicapé…

et du parent avec poussette…

Impasse Maxime Lisbonne (Épinettes)

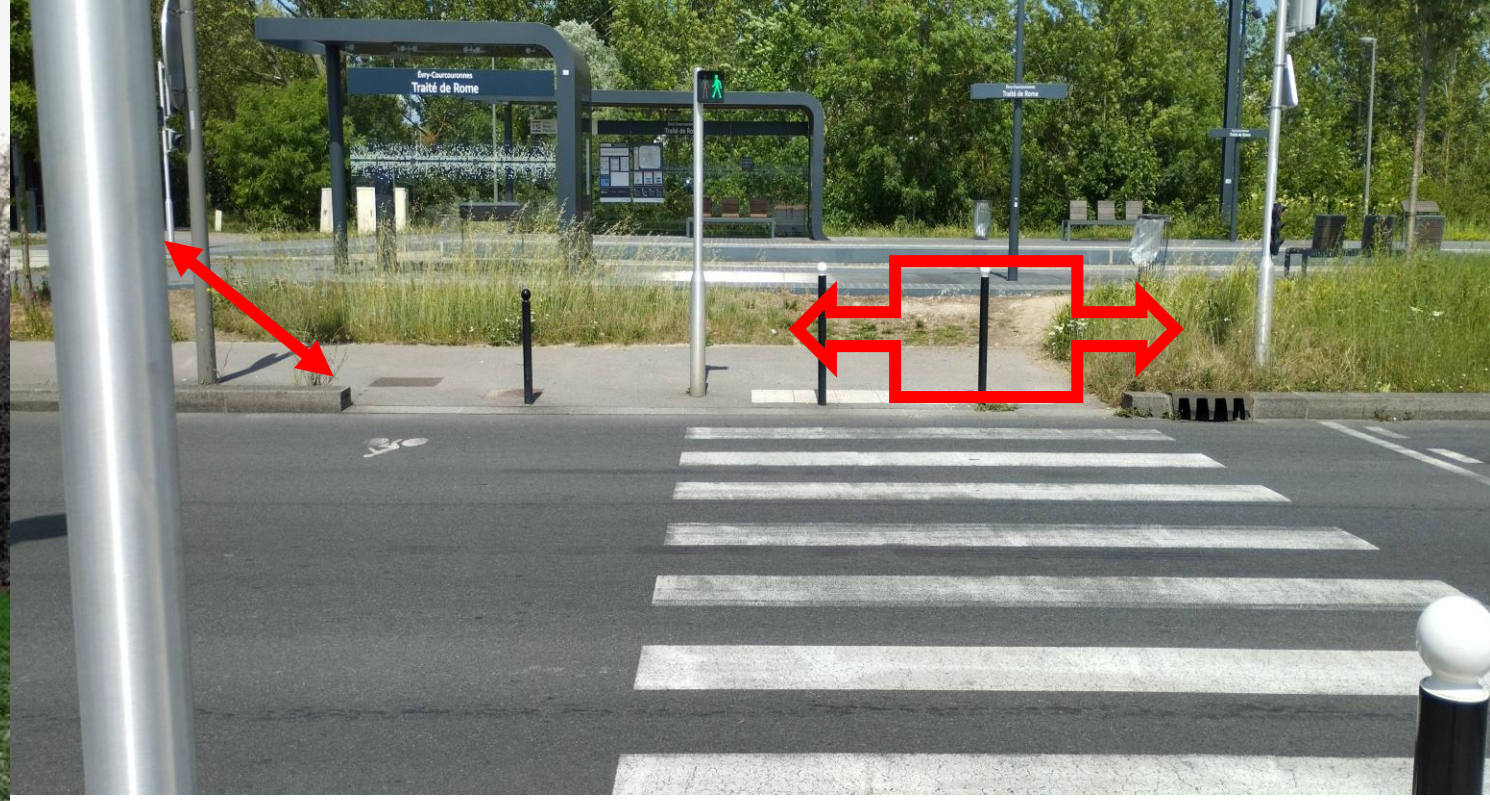
Les « manques » :

- Des cheminements à reconnaître…

- Des « passages piétons » à instaurer aux carrefours…

« Chemin de chèvre » très fréquenté par des individuels et des classes entières…

Parc des Coquibus : Liaison Épinettes/Aunettes



« Chemins de chèvre » de refus du détour d'une proposition paysagère contraignante…

Station Traité de Rome du T12



- Un mat d'éclairage mal positionné
- Un « chemin de chèvre »…

Courcouronnes (Avenue de l'Aqueduc)



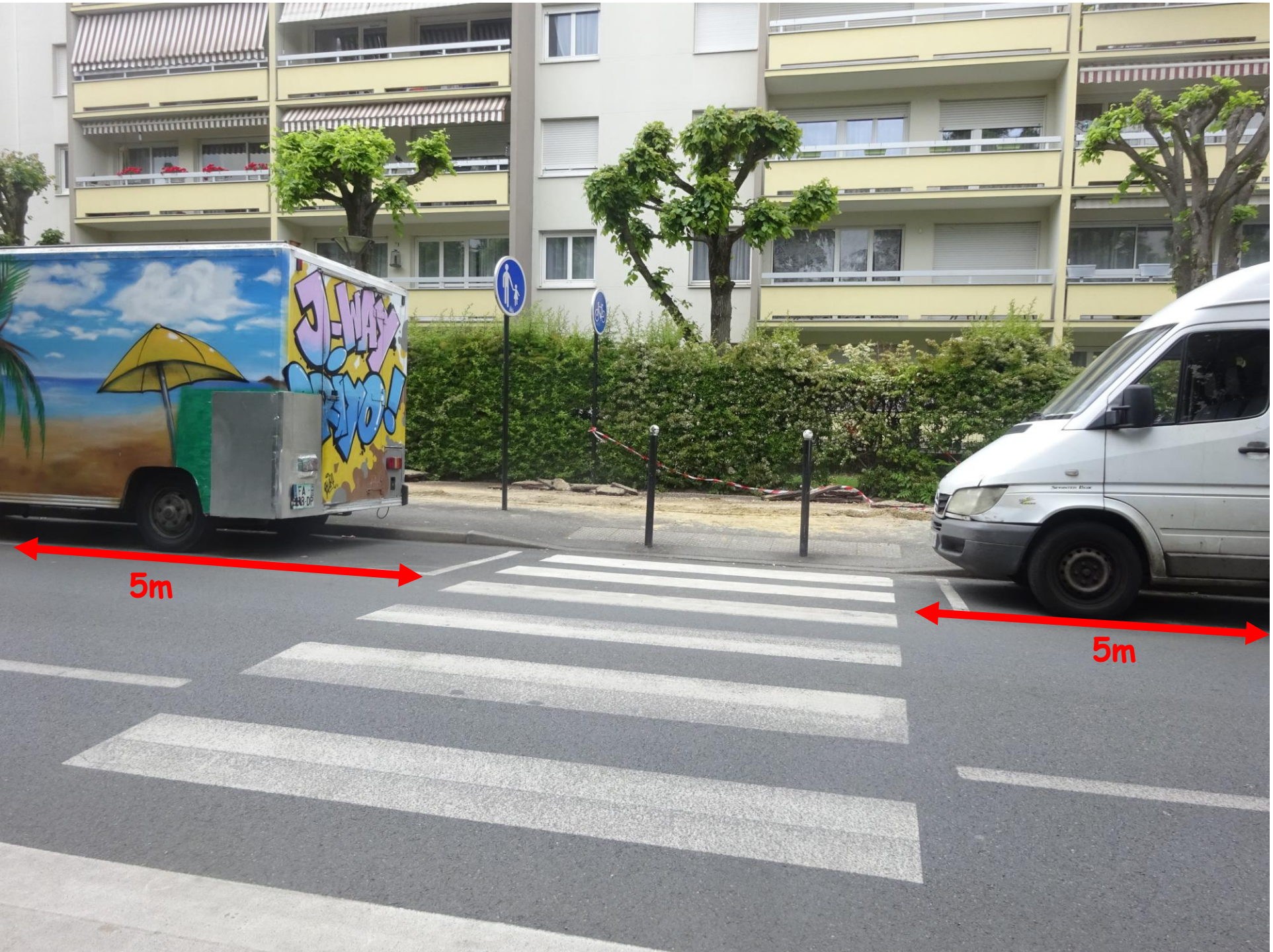
Sécurité des piétons :

Manque flagrant

de

« Passages piétons »…

Centre-ville (Préfecture)



La règle des 5 mètres

de chaque côté

du passage piéton

Avant le 31 déc. 2026

Avenue Novy-Targ

Les « tolérances »… intolérables…





Véhicules en stationnement… en sortie d'école de Notre Dame de Sion et en lotissement…

Les entraves managériales

Une commune est composée de citoyens dont quelques-uns s'engagent dans une participation active auprès d'élus et de techniciens.
Une commune est animée par une équipe élue par les citoyens. A la tête de celle-ci, le maire place en avant ses priorités débattues pendant la campagne municipale.
Une fois installé dans ses prérogatives de maire, certains thèmes électoraux (ils sont tous prioritaires !) disparaissent plus ou moins, remplacés par la gestion de l'urgence et touchés par la baisse des crédits !
Ainsi la « volonté de faire des décideurs » s'émousse-t-elle au contact du concret, des échelons hiérarchiques… Devant la remise aux calendes grecques de certains projets, le citoyen s'entend dire : « on y réfléchit » ou « l'année prochaine, peut-être… »…
Le Plan Piéton ? Disparu ?
L'attrait d'une ville ne connaît qu'un seul instrument de mesure… les pieds !
Plus qu'hier (réchauffement climatique, accroissement de pathologies cardiaques, obésité, diabète, personnes isolées…) la marche doit être politiquement reconnue comme une solution préventive et thérapeutique notamment à ces divers maux qui menacent nos sociétés.
Elus, techniciens et citoyens, chacun à sa place doit y concourir !
Attention à ne pas démobiliser les intelligences, les bras… et l'attachement du citoyen à sa cité !

Quelles améliorations réaliser à court terme pour inciter le citoyen à devenir piéton ?

Les interventions que nous préconisons mêlent les différents volets évoqués.

- Intervenir sur les végétaux débordant sur l'espace piétonnier
- Assurer la sécurité et le confort des piétons (revêtement, éclairage, bancs…)
- Implanter une signalétique piétonne, spécifique (avec temps de parcours)
- Élaborer un plan de «circulations actives »



Un exemple à traiter rapidement…

La rue Henri Rochefort (Épinettes) comporte trois spécificités :

- Elle ne dispose que d'un trottoir
- Ce trottoir est très étroit (loin des normes)…
- Elle dessert un complexe scolaire

- La question de la sécurité des déplacements est posée, tant pour les élèves que pour les parents avec poussette ou les handicapés amenés à se croiser…
- Nous préconisons l'élargissement de l'unique trottoir par la suppression de 6 places de stationnement de ce côté.

Autres interventions urgentes (sécurité)

1- Réfection du revêtement de trottoirs dégradés (ex : Avenue Orme à Martin)

2- Mise en conformité des passages piétons (règle des 5m).



3- Créations de passages piétons sur carrefours (ronds-points du centre-ville)



4- Transformer des « chemins de chèvre » en allées piétonnes de qualité.

En résumé : développer l'attractivité d'itinéraires piétons

1- Implantation d'une signalétique piétonne (avec temps de parcours)

2- Élargissement de trottoirs (aux nouvelles normes)

3- Revoir l'implantation de certains mobiliers urbains

4- Amélioration de la nature du revêtement (sur trottoirs dégradés)

5- Créations de nouveaux cheminements (chemins de chèvre)

6- Créations de Mails (de quartiers vers Centre et de quartier à quartier)

7- Crée un cheminement piéton sécurisée sous le pont de la RN7 (Maréchal Juin)

8- Urbanisation de la zone du Rouillon de part et d'autre de la N7

Tous Piétons…

Pour notre planète…

Pour se rencontrer…

Pour sa santé…

