



## Les modes actifs

Synthèse du 23/03/09  
n° 1

Depuis les années 50, la ville s'est construite avec l'automobile, au point que celle-ci est devenue un prolongement de chacun de nous. Aujourd'hui, la prise de conscience des excès du « tout voiture », l'évolution des modes de vie ainsi que les enjeux plus généraux du développement durable remettent les modes actifs au centre du débat public. C'est dans ce contexte que l'ADEUS a intégré cette question dans ses plateformes de réflexion et a organisé un premier débat entre universitaires, professionnels des collectivités et élus. L'ambition était de dépasser les simples visions techniques ou sécuritaires traditionnellement liées à ces modes pour y intégrer une dimension sociétale. Il s'agissait d'initier une réflexion innovante qui puisse dégager de nouvelles pistes pour le développement des modes actifs. Cette note a pour objet de faire la synthèse de ce débat et de proposer des pistes de réflexion, qui puissent guider l'action des collectivités dans leurs actions de promotion de ces modes.

### L'explosion des mobilités libres, un contexte favorable au développement des modes actifs

Les mobilités libres c'est-à-dire les mobilités liées aux achats et loisirs deviennent prédominantes<sup>1</sup>. Et, contrairement aux idées reçues, les loisirs sont avant tout urbains (visites à la famille, aux amis, cinéma, sorties...), avant d'être ruraux. La marche à pied ainsi que le vélo comme modes de déplacement individuels sont particulièrement adaptés à ce type de déplacement, car ils présentent peu de contraintes (pas d'horaires, pas de problème de stationnement...). Les politiques publiques traditionnellement basées sur la réponse aux besoins de déplacements liés au travail ne tiennent pas toujours compte de cette nouvelle donne. Par ailleurs, les réseaux dédiés aux modes actifs n'intègrent encore que peu la dimension « loisirs » et les lieux d'achat se trouvent encore peu accessibles, notamment hors des quartiers les plus centraux.

1. En Suisse, les déplacements liés aux achats et loisirs représentent 56 % de l'ensemble des déplacements, contre un 27 % liés au travail. (Office Fédéral des Statistiques Suisse - Micro-recensement transports 2005)



## L'image de la marche et du marcheur

L'image renvoyée par le mode de déplacement que l'on emprunte est un élément essentiel de l'attrait qu'on peut lui trouver. Or, il est symptomatique de constater qu'aujourd'hui le terme le plus couramment employé pour parler du marcheur est le mot piéton, terme qui n'a aucune connotation positive (cf. encadré). Le simple vocabulaire employé est donc un premier vecteur de modification de l'image de la marche et du marcheur. De même, l'imaginaire collectif valorise encore beaucoup l'automobile et peu les modes actifs<sup>a</sup>, notamment dans les médias. Une forme de marketing pour la promotion des modes actifs reste donc à inventer. Celui-ci pourrait naturellement mettre en avant les côtés pratiques de modes, qui offrent à la fois flexibilité et fiabilité à un coût moindre, mais également les notions de loisir, de plaisir et de découverte. Il est frappant de constater que nombre de publicités pour l'automobile s'appuient sur des valeurs propres aux modes actifs, le grand air, les loisirs, la liberté...

Changer l'image de la marche suppose par ailleurs de la considérer comme un véritable mode de transport. Une «accessoirisation<sup>b</sup>» plus poussée du marcheur peut favoriser le fait de se sentir mieux en tant que marcheur. On voit ainsi de plus en plus de marcheurs équipés d'accessoires tels que des sacs à dos, des vêtements imperméables, des baladeurs, des téléphones portables... Il s'agit là d'autant d'accessoires qui peuvent donner la sensation au marcheur qu'il est bien à sa place dans la ville, qu'il peut déambuler à son aise.

Au-delà de se sentir plus fort individuellement, les marcheurs ont besoin de se sentir plus forts collectivement<sup>c</sup> dans un espace urbain encore largement dominé par la voiture. L'exemple du groupe de piétons qui traverse au feu rouge et qui pour un court instant rend plus difficile la circulation des voitures est un exemple significatif du pouvoir que peuvent prendre les piétons dans l'espace public, dès lors que leur nombre et donc leur place dans l'espace public devient plus important. L'attractivité des modes actifs passe ainsi par une plus grande place, une plus grande visibilité dans l'espace public.

### DÉFINITIONS :

**PIÉTON :** personne qui se déplace à pied.  
SYNONYME, *passant*.

**MARCHEUR :** personne qui aime marcher.  
SYNONYME, *flâneur, promeneur*.

Source : dictionnaire de la langue française, *Linternaute.com*



Les marcheurs plus forts collectivement, Strasbourg

Photo : BENNANNI Jean/ADEUS

### En savoir plus :

a. Lavadinho S. (2008) « Mobile lifestyles and publicity: how cars can make you healthy », STRC Conference Proceedings, Ascona, Switzerland.

b. Lavadinho S. (2006a) « Mobile lifestyles and publicity: how accessorizing the urban nomad changes pedestrian representation of self », Walk21 Conference Proceedings, Melbourne.

Lavadinho S., Winkin Y. (2005b) « Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine », Actes du Colloque « Développement urbain durable », Lausanne.

c. Lavadinho S., Winkin Y. (2005a) « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », In MEI n°21.

Winkin Y., Lavadinho S. (2008) « Enchantment Engineering and Pedestrian Empowerment: The Geneva Case », in Tim Ingold and Lee Vergunst, eds., *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*, Aldershot, Ashgate, pp. 155-167.



## Les espaces partagés, des espaces publics propices aux modes actifs



Photos : www.begegnungszonen.ch

Des espaces publics plus vastes, Grenchen (Suisse)

L'espace public des villes est aujourd'hui fortement segmenté. Les différentes interventions sur l'espace public ont conduit à des espaces où chaque mode circule, à sa vitesse et dans son couloir, sans beaucoup se rencontrer (trottoir, piste cyclable, tramway, voie automobile...). Cette segmentation limite de fait l'espace dédié aux modes actifs en les repoussant sur les franges des voies et en les canalisant dans des traversées très règlementées. L'idée de concevoir des espaces partagés est issue de ces constats ; les pays germaniques étant précurseurs dans le domaine. Il ressort des expériences observées dans ces pays, qu'il n'y a pas de solution unique pour concevoir de tels espaces. L'adaptation au contexte et l'inventivité priment sur l'application d'une norme unique. Néanmoins, des points communs caractéristiques de ces espaces peuvent être dégagés :

- la mise à niveau de l'espace public
- le marquage au sol limité au strict minimum
- la lisibilité de l'espace public pour les automobilistes et les marcheurs par une réduction globale de la vitesse sur de larges secteurs de la ville.



Photos : LAVADINHO Sonia

Des espaces publics à vivre, St Gall (Suisse)

Ces dispositifs aboutissent à des espaces publics plus ouverts, appropriables par l'ensemble des modes et où les espaces résiduels sont limités. L'expérience montre par ailleurs que ces espaces, pour accidentogènes qu'ils puissent paraître au premier abord, le sont au final moins, du fait de la réduction des vitesses automobiles qu'ils imposent. La suppression des espaces dédiés augmente par ailleurs les incertitudes pour tous les modes et augmente d'autant l'attention et la prise en compte de l'autre.

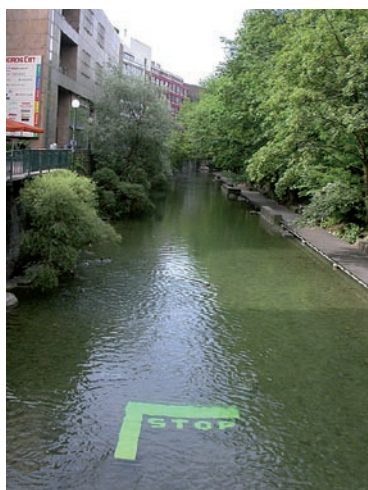


## Les modes actifs, un plaisir ?

Pour essentiel que soit le levier de l'action sur l'espace public, il ne peut être opérant s'il n'est pas associé à des actions qui visent à donner du plaisir à pratiquer les modes actifs. Il se heurtera fatalement au fait que s'il n'y a pas de plaisir à marcher ou à utiliser son vélo, la notion d'effort à fournir risque de prendre le dessus et entraîner l'usage d'autres modes. L'acte de marcher doit devenir un acte volontaire et non pas contraint par le fait qu'il est plus difficile d'utiliser sa voiture. Cet objectif est rendu difficile par le contexte urbain, où l'omniprésence de la voiture ne facilite pas l'intérêt que l'on peut porter aux lieux traversés. «*Si nous voulons rendre du plaisir aux piétons, il faut leur rendre un paysage urbain, qui soit un enchantement quotidien*» (Y. Winkin). Il s'agit donc mettre en scène le théâtre urbain par un ensemble de dispositifs qui puissent introduire la notion de plaisir dans l'acte de marcher<sup>d</sup>. Cette ambition suppose de réintroduire une animation urbaine qui rythme la marche et lui donne un sens. Les formes de cette animation peuvent être multiples (mobiliers urbains, interventions artistiques, festivals,...) et laissent libre cours à l'inventivité.



Des mobiliers urbains...



... des interventions artistiques basées sur l'humour et la créativité, Zurich (Suisse)



## L'importance du réseau

La plupart des réseaux cyclables et piétons dans les villes se sont constitués sur des logiques d'opportunités liées aux réaménagements de voirie, plutôt que sur la base d'une réelle planification dédiée. Or il est important, pour les modes actifs de penser en réseau, comme on pense en réseau pour la voiture ou les transports en communs. Ceci est fondamental à plusieurs titres :

- Un réseau permet aux habitants d'une ville de prendre conscience que leur ville entière est «marchable». Même si chaque habitant utilise principalement la partie du réseau qui est proche de son domicile ou de son travail, la perception de vivre dans une ville où il est possible et agréable de marcher est essentielle pour élargir le champ des possibles et s'envisager dans un ensemble plus large. Un réseau pour être attractif doit donc proposer des continuités à l'échelle de l'agglomération<sup>e</sup>.
- Un réseau prend du sens par les étapes qui le jalonnent. Un réseau jalonné d'étapes permet de marcher de proche en proche. Il est en effet plus facile de marcher en envisageant des étapes plutôt que de penser d'emblée à la destination finale qui peut être plus lointaine et donc plus dissuasive. Construire un réseau suppose d'y intégrer des étapes et de les prévoir aux bons endroits afin de permettre au marcheur de se repérer et de s'ancrer dans la ville. «Les attracteurs» (expression empruntée à Yves Winkin et Sonia Lavadinho.) sont ces lieux stratégiques qui constituent la structure des réseaux dédiés aux modes actifs. Il s'agit donc d'identifier ces «attracteurs», de faire en sorte qu'on puisse les relier de manière agréable et créer ainsi petit à petit un réseau attractif, qui sera à même de faire en sorte que les habitants trouvent de l'intérêt et du plaisir à marcher.



Mettre en scène le théâtre urbain ? Strasbourg

Photo : STEMMELN Laurent/ADEUS

### En savoir plus :

- d. Paquot Th., Lavadinho S., Winkin Y., (2008) « Marcher », dossier spécial in Revue Urbanisme n°359, mars/avril.
- Lavadinho S., (2008) Le marcheur urbain, actant de la ville. Centre Canadien d'Architecture, Montréal.
- e. Lavadinho, S. (2006b) « Evaluating walking promotion policies with regard to mobility representations, appropriations and practices in public space », in Mander et al. (eds.) The Sustainable City IV : Urban Regeneration and Sustainability. London :WIT Press.



## LE PLAN PIÉTON DE GENÈVE

La ville de Genève a adopté depuis plusieurs années un «plan directeur des chemins pour piétons». Il annonce les grandes lignes politiques en faveur de la marche à pied et fixe un plan d'actions général en cinq points décrits sommairement ci-contre.



### ENCOURAGER LA PROMENADE

- la mise en place d'aménagements de promenades
- la promotion d'un réseau connecté aux communes voisines



### VALORISER DES LIEUX, DES PLACES PAR QUARTIER

- l'extension de la vocation piétonne du centre-ville
- l'aménagement de places et squares emblématiques dans les quartiers existants et leur création dans les nouveaux
- la valorisation d'autres lieux par la mise en réseau de petits espaces publics utilisés aujourd'hui à d'autres fins (chantier, stationnement, constructions provisoires)



### FACILITER LES MOUVEMENTS PIÉTONS

- la redéfinition des ordres de priorités aux carrefours
- la mise en valeur de la rue commerçante
- la création d'itinéraires et l'aménagement de dispositifs de sécurité aux abords des écoles et des équipements pour personnes âgées
- la valorisation des entrées de parc



### ELIMINER LES OBSTACLES AUX PIÉTONS

- la levée d'obstacles localisés (coupures fonctionnelles, géographiques ou foncières)
- la création d'une maille piétonne dense et continue (recours selon les cas au plan localisé de chemin piédestre)



### MODÉRER LE TRAFIC À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS

- dans les quartiers, l'utilisation de la panoplie des mesures de modération (zone 30, rue résidentielle, sens unique, impasses, etc.)
- sur le réseau principal (50 km/h), le renforcement de la sécurité sur les voies à fort trafic (traversées avec refuges)

Source : site internet du plan piéton de la Ville de Genève



## Les périphéries des villes, secteurs à enjeux pour les modes actifs



Les quartiers d'habitat social marqués par la voiture, Strasbourg

### En savoir plus :

f. Lavadinho S., (2008) « Nearness dynamics in suburbia », Walk21 Conference Proceedings, Barcelona.

Les centres des villes apparaissent en première analyse comme les lieux privilégiés pour la mise en place de réseaux dédiés aux modes actifs. Nombre de villes ont déjà pris des mesures pour limiter l'usage de la voiture et la marche à pied y est souvent le mode majoritaire<sup>2</sup>, simplement par le fait qu'il est devenu plus facile de marcher plutôt que d'utiliser sa voiture. La difficulté est d'étendre progressivement à l'ensemble de la ville, les éléments qui ont permis de mettre en place un contexte favorable aux modes actifs. Les quartiers d'habitat social présentent un enjeu spécifique car ils se caractérisent par une part importante de ménages non-motorisés. Ce phénomène est subi et non pas choisi comme cela peut se produire dans les quartiers centraux. Il est donc d'autant plus important pour les habitants de ces quartiers de pouvoir utiliser les transports publics et les modes actifs dans les meilleures conditions. Or, ces quartiers ont le plus souvent été aménagés à des époques où les logiques automobiles étaient reines et sont aujourd'hui particulièrement peu propices à la pratique des modes actifs.



Les zones commerciales, un potentiel pour les modes actifs ? Strasbourg

Les périphéries des villes<sup>f</sup>, qu'il s'agisse de communes de première ou deuxième couronne ou de communes plus rurales, constituent de vrais territoires à enjeux pour les modes actifs. La moins forte densité d'équipements, de services et d'emplois rendent la voiture très souvent nécessaire. Les processus de vieillissement de la population et de renchérissement du coût de l'énergie vont impliquer de plus grandes difficultés à se déplacer en voiture pour un nombre croissant de d'habitants de ces communes. Or, le besoin d'accéder à des services, qui ne se trouvent pas nécessairement dans sa commune va se maintenir et ce dans un contexte où les transports publics sont moins performants qu'en milieu urbain. Les modes actifs en complémentarité avec les transports publics auront donc, un rôle à jouer pour répondre à ces nouveaux besoins de déplacement. Ils seront un élément d'un bouquet de mesures fortes à prendre parmi lesquelles on peut citer : la densification du tissu urbain pour que les commerces et services de proximité soient plus nombreux, le développement des services à la personne : livraisons, transport à la demande...

2. Au centre-ville de Strasbourg, la marche à pied représente près de 80 % des déplacements (source : enquête ménage 1997).



Par ailleurs, les communes de périphérie sont souvent considérées comme peu «marchables», du fait que les services et équipements sont moins nombreux et que les conditions d'accès par les modes actifs n'existent pas ou sont peu agréables. Les périphéries présentent néanmoins des potentiels d'«attracteurs» à valoriser, qu'ils se situent au sein ou en dehors du tissu urbain des communes. Un centre commercial de périphérie est par exemple un «attracteur» potentiel. Il s'agit en effet d'un lieu où l'on passe en général un temps long, pour consommer mais de plus en plus aussi pour s'y promener. On sera d'autant plus enclin à parcourir une distance plus longue, si le temps à passer sur place est lui aussi plus long et apparenté à un loisir. Or, les centres commerciaux sont en général peu accessibles par les modes actifs, du fait des nombreuses coupures et des espaces publics surtout configurés pour l'automobile. Le problème en périphérie n'est donc pas tant un problème de distance à parcourir, qu'un problème de coupures à traiter et de valorisation des «attracteurs».

## Les modes actifs complémentaires des transports publics<sup>g</sup>

Aujourd'hui les moyens de communication modernes (internet, téléphones portables...) permettent de moins planifier les déplacements. L'organisation du déplacement se fait de plus en plus en temps réel. On voyage moins ensemble, qu'on ne converge vers le même point, les modes de communication modernes permettant des modifications d'itinéraires ou d'horaires au cours du déplacement. Les transports publics n'offrent pas la flexibilité nécessaire pour s'adapter à ces nouvelles pratiques de la ville. Ils sont peu ouverts à une collectivité de l'usage et ne peuvent pas couvrir l'ensemble du territoire. Un titre de transport profite à celui qui le détient sur le trajet ou la zone où il a décidé de se déplacer au préalable. La marche à pied tout comme le vélo, sont des modes de déplacement individuels dont la couverture est fine par nature. Ils peuvent donc être un parfait complément des transports publics puisqu'ils les dédouanent du besoin d'exhaustivité. C'est bien le cas en périphérie, où la couverture des transports, pour être efficace, doit être concentrée en quelques points.



Complémentarité modes actifs et transports publics ?

Photo : BENMANN Jean/ADEUS



Les gares, des lieux de vie ? Bâle, (Suisse)

Photo : LAVADINHO, Sonia

Les transports publics, notamment en site propre, offrent des conditions de confort et de performance importantes. Le frein à l'usage des transports publics, se situe moins dans les moments où ces modes sont utilisés, que dans les moments où l'utilisateur est piéton. Accroître l'attractivité des transports publics suppose donc d'améliorer les conditions d'accès et d'accueil des transports publics (cheminement vers l'arrêt, conditions d'attente, information voyageur, achat des titres de transport...). Un accès facilité au transport public par les modes actifs augmente d'autant leur zone de chalandise. Une distance apparaît en effet d'autant moins longue à parcourir que le cheminement est agréable.



Quels services près des P+R ? Strasbourg

Photo : ISENMANN, Jean/ADEUS

Les transports publics sont pensés avant tout pour leur fonction première dédiée aux déplacements. Or, les arrêts de transport en commun présentent des potentiels pour devenir de véritables « hubs de vie », c'est-à-dire des lieux de vie autant que des lieux où l'on se déplace. Il s'agit de proposer aux nœuds structurants de transport en commun des services et des équipements, qui facilitent la vie quotidienne des usagers. Le temps d'attente dans des lieux souvent inconfortables est perçu comme du temps perdu. Proposer des services aux arrêts de transport en commun, c'est aussi proposer aux usagers du temps utile, dans un contexte où celui-ci est de plus en plus compté.

### En savoir plus :

g. Lavadinho, S. (2009), *Marcher avec les transports et la ville*, Rapport technique - RATP, Paris.



Les transports publics dans un espace partagé, Bienne (Suisse)

Photo : PUCCIO Benjamin/ADEUS

Les zones 30, les zones de rencontre, l'ensemble des aménagements qui favorisent le partage de l'espace et la marche à pied s'appuient notamment sur une limitation de la vitesse. Plusieurs exemples, notamment en Suisse et en Allemagne, montrent que les transports publics restent compétitifs, même en étant intégrés dans des zones où la vitesse est modérée. La contrainte pour le transport public est en effet moins la vitesse, que la régularité à laquelle il peut circuler. Ceci n'en rend pas moins indispensable la prise en compte de la hiérarchie du réseau viaire. Les réseaux de transport public empruntent en effet principalement les axes structurants, sans desservir l'ensemble des rues. C'est sur ces axes, que les conditions d'une exploitation efficace devront être maintenues.

3. Concept développé par Sonia Lavadinho.



## Des pistes de réflexion

Le débat a permis d'aborder différents vecteurs du développement futur des modes actifs et dégager des pistes de réflexion pour les collectivités :

### L'image des modes actifs

Aujourd'hui, la communication des collectivités sur la question des modes actifs est axée surtout sur les questions de sécurité, de civisme ou de santé publique. Les collectivités sont à même de participer à leur niveau à un changement d'image des modes actifs en modifiant leur politique de communication. Les modes actifs pourraient en effet profiter d'une démarche plus marketing axée sur l'intérêt ou le plaisir de marcher ou de faire du vélo. Différents aspects peuvent d'ores et déjà alimenter l'argumentaire en faveur des modes actifs :

- Donner une image « moderne » des modes actifs en modifiant le vocabulaire employé et en intégrant dans la communication les pratiques urbaines actuelles (« accessoirisation », nouvelles technologies...)
- Mettre en avant les côtés pratiques des modes actifs (souplesse d'usage, pas de contraintes, fiabilité...)

### Les espaces partagés, des espaces publics propices aux modes actifs

Il apparaît suite au débat et aux exemples présentés, que même si quelques invariants (mise à niveau de l'espace public, réduction de la vitesse, lisibilité...) sont observables, il n'y a pas de recette unique pour concevoir un espace public qui soit plus partagé et donc plus incitatif à pratiquer les modes actifs. La question des moyens financiers n'est pas non plus considérée comme centrale dans le domaine. L'imagination et l'expérimentation ont toute leur place dans la conception de ces espaces, pour peu que le dispositif soit déployé sur une partie suffisamment significative de la ville pour être lisible à la fois pour les marcheurs, les cyclistes et les automobilistes. La démarche « code de la rue » de la commune de Strasbourg, en proposant d'expérimenter une série d'aménagements avant un déploiement plus large dans la ville va dans ce sens.

### Les modes actifs, un plaisir ?

Il est nécessaire pour que les modes actifs soient plus présents que leur pratique résulte d'une démarche volontaire et non pas contrainte par les difficultés à utiliser d'autres modes. Les habitants des villes doivent donc trouver du plaisir à marcher ou à faire du vélo en ville.



Les collectivités ont un rôle important à jouer pour mettre en place les conditions d'une plus grande animation de la ville, qui puisse faire en sorte que les habitants ne la traversent plus sans la voir. Une démarche globale mettant en relation des habitants, des artistes et des techniciens devrait être à même de produire l'inventivité nécessaire à une mise en scène du théâtre urbain, qui soit un moteur de l'usage des modes actifs.

### L'importance du réseau / les enjeux de périphérie

Il est essentiel pour l'attractivité des modes actifs, de constituer des réseaux qui leur soient dédiés et qui soient lisibles. Cet aspect est fondamental pour que les habitants aient conscience de la possibilité qu'ils ont de marcher et de faire du vélo pour rejoindre des « attracteurs » utilitaires ou liés aux loisirs. Le plan piéton de Genève, par le caractère complet de la démarche, apparaît comme un exemple dont on peut s'inspirer. En effet, le réseau cyclable strasbourgeois est important, qu'il soit en termes quantitatifs souffre encore d'un déficit de hiérarchisation et de mise en valeur. Les collectivités sont à même d'initier une démarche, qui viserait à identifier « les attracteurs » de l'agglomération en profitant du fort potentiel offert par les trames vertes et bleues. Il s'agirait de constituer des réseaux dédiés aux modes actifs, qui puissent faire la part entre les itinéraires de promenade et les itinéraires plus utilitaires. Une telle démarche ne peut s'envisager qu'à l'échelle de l'agglomération voire à une échelle transfrontalière. Le débat ayant mis en avant les enjeux des périphéries, il est en effet essentiel de ne pas se cantonner aux secteurs les plus urbains.

### Les modes actifs complémentaires des transports en commun

Les modes actifs sont apparus comme les modes les plus complémentaires des transports publics. Des conditions d'accès, d'attente confortables et une lisibilité des horaires sont un moyen d'augmenter l'attractivité des transports en commun et donc leur chalandise. Cette complémentarité s'envisage également au niveau des principaux nœuds du réseau de transport public, avec l'idée d'en faire des lieux de vie où l'on puisse trouver des services qui facilitent la vie de citoyens. Enfin, le développement d'espaces partagés, ou la réduction des vitesses dans la ville n'apparaissent pas antinomiques avec un réseau de transport public efficace. Il convient simplement de tenir compte de la hiérarchie du réseau et de mettre en place sur les axes structurants les conditions d'une circulation des bus qui leur garantissent des temps de parcours réguliers.



## Les participants

### Élus

**Robert Herrmann** - 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de la ville de Strasbourg

**Raphaël Nisand** - Maire de la ville de Schiltigheim

**Alain Jund** - Adjoint au Maire de la ville de Strasbourg

**Max Mondon** - Adjoint au Maire de la ville de Reichstett

### Universitaires (intervenants)

**Sonia Lavadinho** - Géographe, chargée de recherche à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

**Yves Winkin** - Sociologue, anthropologue directeur adjoint chargé de la recherche à l'École Normale Supérieure de Lettres et Sciences Humaines de Lyon

### Professionnels extérieurs

**Romain Molitor** - Directeur du bureau d'études TRAFICO de Vienne

**Jean Terrier** - Directeur commercial et marketing de la CTS

### Professionnels des collectivités et de l'État

**Patricia Gout** - Chef du service de l'Aménagement et de la Prospective, DRE

**Bernard Schneider** - Directeur des routes, des transports et des déplacements, CG67

**Jürgen Rauch** - Chef du service de l'urbanisme de la ville de Kehl

### Professionnels de l'ADEUS

**Mathilde Delahaye** - Chargée d'études, architecture et formes urbaines

**Vincent Flickinger** - Chargé d'études, habitat et logement

**Valentine Ruff** - Chargée d'études, écologie urbaine et planification

**Benoît Vimbert** - Chargé d'études, déplacements et mobilités

### Animation des débats, ADEUS

**Yves Gendron** - Directeur général adjoint

**Laurent Stemmelen** - Chargé d'études, aménagement du territoire et déplacements



L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

9 rue brûlée . CS 80047 . 67002 Strasbourg Cedex / Tél : 03 88 21 49 00 - fax : 03 88 75 79 42 / adeus@adeus.org - www.adeus.org

**Directrice de publication** : Anne Pons, directrice générale ADEUS - **Rédaction** : Laurent Stemmelen, ADEUS

**Réalisation graphique** : Sophie Monnin, ADEUS

Numéro ISSN : 2107-6561