



LABEX WEEK 2017

Groupe Transversal Mobilités Urbaines Pédestres - 12 septembre 2017
Marche et actions publiques

Table ronde « Marche et actions publiques »

Animée par Sylvain Allemand (Journaliste) avec la participation de :

- Sylvie Banoun (Coordonnatrice interministérielle pour le développement de la marche et du vélo - Ministère de la transition écologique et solidaire)
- Anne Faure (Présidente de l'association Rue de l'Avenir)
- Alexandre Frémiot (Directeur Général Adjoint du pôle aménagement et développement durable, conseil départemental de la Seine-Saint-Denis)
- Jérôme Monnet (Professeur de géographie, Lab'Urba, Université Paris Est Marne-la-Vallée)

Atelier : Le partage de l'espace public et les modes actifs

Ce thème vise à étudier les usagers de l'espace public dans une acception large intégrant de fait les différents types de marche : marche déplacement/marche loisir, les usagers qui circulent et ceux qui ne circulent pas et les différents modes actifs : marcheurs, piétons augmentés et cyclistes. Il s'agit à la fois de mettre en avant les formes d'action publique mises en œuvre pour planifier et organiser le partage de l'espace public ainsi que les modalités du partage en termes d'usages et de conflits potentiels.

Déroulé de l'atelier

*Identification de trois questions communes

- Doit-on viser un partage ou une cohabitation de/dans l'espace public ?
- Quel bon usage du numérique pour la marche ?
- Peut-on parler le figure du « march'acteur » ?

*Pour y réfléchir collectivement : méthode du « Word café »



© MUP, 2017.

Restitution de l'atelier

QUESTION 1 / Doit-on viser un partage ou une cohabitation de/dans l'espace public ?

- *Arguments et hypothèses*

1/ Il existe des espaces de la division que l'on sait fabriquer et où la séparation des voies selon les modes de déplacement apparaît nécessaire (voie automobile, voie cyclable, etc.). Ce sont des espaces à vitesse élevée permettant une interconnexion rapide entre, par exemple, des îlots ou des agglomérations. L'objectif est l'efficacité du déplacement donc la fluidité, d'où une coprésence et non une cohabitation en ces voies principales. La division entre les voies est relative à la vitesse et à l'envergure du véhicule et fait l'objet d'infrastructures urbaines lourdes, similaires au ferré (autoroutes, ...).

2/ De nouveaux types d'espaces sont pensés en cœur d'îlot pour fabriquer du commun, où les modes de transport sont mélangés. Ce partage de l'espace en des rues secondaires ne peut être envisagé qu'au prix d'une diminution de la vitesse de l'ensemble des modes de déplacement. Cela implique de repenser le design de l'espace pour le calibrer en fonction des usages et rendre possible ce partage de l'espace pour une cohabitation apaisée. Il en est ainsi de l'élargissement des trottoirs pour redonner toute sa place au piéton ou de la mise en place, par exemple, des zones de rencontres. Cependant, ce type d'espace doit être rendu attractif pour être utilisé, en termes de commercialité, de caractère ludique, de végétalisation et d'esthétisme. Cela amène aussi à repenser les signaux urbains, que ce soit en termes de mobilier ou de signalétique, pour simplifier l'espace tout en le rendant lisible à chaque utilisateur. En effet, la cohabitation apaisée implique des règles de civilité partagées au niveau national, pour former une culture commune. Cela revient à (ré-)apprendre et à valoriser l'art de se mouvoir.

3/ Penser que l'espace soit partagé ou cohabité est une question d'échelle. Un espace partagé mais divisé au niveau micro de la voirie peut être considéré, par agrégat avec d'autres espaces de ce type en un territoire donné, à un espace de la cohabitation équilibrée entre les modes, à une échelle supérieure (du quartier, de l'agglomération, etc.). Alors que les données empiriques prolifèrent à l'échelle micro, les données manquent à l'échelle supérieure. Il semble nécessaire de comprendre comment est partagé l'espace entre des

modes à zone de chalandise élevée et basse, avec une vision de l'espace en trois dimensions (souterrain, rue, ciel).

- *Exemples et expériences*

L'idée est que les espaces de partage et de cohabitation qui fonctionnent ont été fabriqués. Or, cela est-il toujours visé ? De nouveaux projets urbains montrent que ce n'est pas le cas. Il apparaît nécessaire de réfléchir aux intérêts de ceux qui ne le font pas.

La recherche académique a tendance à se focaliser sur les espaces où les usages sont intensifs. Il pourrait être intéressant de déplacer la focale vers des espaces peu denses, avec moins de diversité, pour comprendre comment s'opère le partage de l'espace.

- Pays nordiques : création d'espaces avec moins de signaux, où se pose la question du juste équilibre pour permettre un sentiment de sécurité.
- Brest : des espaces restreints sont adaptés pour mélanger les modes de déplacement : la présence de commerces, résidents, etc., vers un espace lissé, amène les usagers à se déplacer avec une vitesse moindre.
- Archipels de Strasbourg : des quartiers sont fabriqués où la marche permet la cohabitation.
- Paris : un activiste piéton s'est promené avec une « bulle » faisant la taille d'une automobile pour lutter contre leur emprise sur la voirie.
- Saint-Cloud : questionnements sur le partage de l'espace du fait du détour du TGV autour de Paris. L'idée était que si un système est favorisé, l'espace souffre pour les autres systèmes. Finalement, la solution du tramway a été retenue pour permettre des continuités.
- Copenhague : les pistes cyclables sont prioritaires au niveau des croisements avec les autres modes de déplacement. Cela est indiqué par la signalétique et un revêtement spécifique du sol.

- *Limites, nouveaux questionnements et perspectives*

1/ Les voies principales à vitesse élevée et où les flux sont séparés font l'objet d'une problématique relative aux croisements. Les différentes vitesses et « bulles » (espace du véhicule et nécessaire à son roulement) entrent en conflit, nécessitant la mise en place de régulations. De plus, le piéton n'a pas véritablement sa place en ce type de configuration urbaine, il est le plus vulnérable au niveau des traversées et en insécurité.

2/ Les voies secondaires à vitesse lente et où les modes de déplacement sont mélangés font l'objet d'une problématique relative à l'attention portée aux autres. Les piétons doivent prêter attention aux mouvements des autres piétons et des cyclistes, et réciproquement. Cela semble relatif aux régimes de mobilité : entre des déplacements fluides et l'utilisation de l'espace comme support d'une activité ludique, labile. Ainsi, la question du sentiment de sécurité se pose : comment faire confiance à l'autre ? Les zones de rencontres parisiennes apparaissent comme stressantes et fatigantes du fait de l'attention demandée pour se mouvoir en sécurité (instances de concertation). De plus, des communautés d'usagers ont tendance à s'appropriier l'espace à certaines temporalités, ce qui peut mener à des conflits entre groupes d'usagers.

La question qui se pose est relative à la suppression de l'automobile en ce type d'espace. Pour encourager à ne pas l'utiliser, est évoquée l'idée (similaire au pollueur-payeur) de récupérer une manne financière sur le dos des utilisateurs de véhicules à vitesse élevée et

envergure importante. Or, des problématiques de discriminations socioéconomiques se posent.

3/ Comment va évoluer le partage de l'espace ? Avec le développement du numérique (véhicules autonomes, objets exo-squelettiques, etc.) et de formes hybrides de mobilité (gyropodes, etc.), les manières de partager l'espace vont sans doute évoluer. Or, la réglementation est faible au niveau national : tout ce qui ne correspond pas à une automobile (et assimilées : camions, camionnettes, etc.), à un vélo ou à un deux-roues moteurs est assigné au trottoir, nécessitant une cohabitation entre des vitesses et formes de mobilité très diversifiées.

QUESTION 2 / Quel bon usage du numérique pour la marche ?

Que peut-on entendre par numérique ? Qu'est-ce qu'une Smart City finalement ?

Les groupes s'accordent sur deux points principaux :

*Il y a tout ce qui a trait à l'accès aux données

*Il y a ce qui concerne plutôt l'équipement de l'environnement, le mobilier urbain etc...

Le constat partagé par l'ensemble des groupes : la question du numérique vient changer le rapport à l'environnement et aux individus entre eux, tout est bousculé.

Cela pose un certain nombre de questions :

*La valeur/valence du numérique : y a-t-il un bon ou un mauvais usage du numérique ?

*Quels sont les seuils/limites, comment les fixer et qui les fixe ? Comment les communautés d'utilisateurs peuvent définir ses seuils ?

*Le rapport à l'autre est modifié, la confiance accordée aux données numériques est plus grande que celle accordée aux individus, le numérique est-il un danger pour le lien social sur l'espace public ?

*Le rôle de l'action publique ? Est-ce un moyen pour les collectivités de se décharger ? Elles livrent un certain nombre de données qui sont théoriquement accessibles à tous et chacun en fait ce qu'il veut/peut. Le numérique viendrait donc pallier le manque de moyens publics ?

Les deux exemples qui ont été traités par les groupes reposaient sur la thématique de l'orientation en ville pour les marcheurs et le stationnement ou plus exactement le gain d'espace public à venir grâce au développement via les nouvelles technologies –voitures autonomes par exemple)

QUESTION 3 / Peut-on parler de la figure du « march'acteur » ?

Chacun des groupes a eu une compréhension singulière de la question.

*Le premier groupe s'est interrogé sur le terme de « march'acteur ». Est-ce nécessaire d'utiliser un concept ayant pour origine le « consomm'acteur » qui fait référence à l'évolution du rôle de consommateur, passant d'un état passif, ou il subit, à un état actif ou il devient lui-même vecteur de production. Peut-on faire référence à cela pour la figure du marcheur car s'il agit effectivement sur la ville et sur son environnement, doit-on le restreindre au

« march'acteur » ? De plus, cela revient à ériger l'activité comme idéal ce qui ne va pas de soi : le marcheur est pragmatiquement à la fois actif et passif.

*Le second groupe s'est davantage interrogé sur ce que la figure du « consom'acteur » implique comme changement dans la façon d'appréhender l'intégration du marcheur dans les processus de participation. Le terme fait en effet référence à la co-construction ce qui implique l'intégration de l'acteur à l'ensemble du processus de projet. Pourtant, la participation est souvent cloisonnée et incompatible avec des expertises de diagnostics, par exemple. La question qui émane de la discussion est : comment co-construire au moment de la phase de diagnostic d'un projet urbain ? Pour finir, l'un des membres du groupe fait référence à des méthodologies utilisées dans le design (l'UX pour User Experience) qui reposent sur l'utilisation de l'expérimentation.

*Enfin, le dernier groupe a davantage appréhendé le terme de « march'acteur » dans sa relation au travail : que fait le « march'acteur ? Recueille-t-il des données ? Qui est-il ? Le groupe évoque également le fait que la marche ne possède pas de lobby piéton et que cette pratique est très faiblement identifiée par ses « utilisateurs ».