



## **3<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité**

**Marne-la-Vallée, du 8 au 10 juillet 2020**

### **Session 34**

#### **Intégrer la marche à un système urbain de mobilité pour tou-te-s : le rôle de l'action publique**

#### **Organisatrice.eur.s de la session**

SCAPINO, Julie, Labex Futurs Urbains / Groupe transversal Mobilité Urbaines Pédestres (MUP),

HUBERT, Jean-Paul, Ifsttar/AME/Dest et MUP

#### **Numéro spécial de revue projeté**

Non

#### **Texte de l'appel à communications**

Depuis les années 2000, plusieurs enquêtes de mobilité enregistrent en France une augmentation de la pratique de la marche en ville, du fait d'un surcroît de déplacements intégralement à pied et de la marche induite par l'utilisation, croissante également, des transports en commun (Papon et Solere, 2009). Au même moment, de grandes opérations de requalification urbaine ont donné plus d'espace à la marche et aux usages ludiques de l'espace public (Monnet 2012). Dans de nombreux pays développés, des modifications du code de la route ou l'élaboration d'un « code de la rue » (Guillaume et Janssens, 2005) ont remis en question le modèle de la stricte séparation des véhicules et des piétons sur la voirie, au profit d'un partage plus souple de l'espace. On peut donc parler d'un « renouveau de la marche en ville » (Lavadinho 2011) en insistant à la fois sur la relation privilégiée du marcheur à la ville (Gehl 2012 ; Thomas 2004) et sur l'efficacité de la métrique pédestre combinée aux transports en commun urbains (Levy 2008). Favoriser la marche en ville profite à l'intérêt général en améliorant la qualité de l'air, l'ambiance et la sécurité des rues, la santé, ainsi que la mobilité (Ville de Montréal 2017).

Mais ce tableau positif mérite d'être nuancé pour plusieurs raisons. D'abord, le renouveau de la marche paraît encore limité aux centres historiques denses et souvent touristiques, issus du temps de la « ville pédestre », tandis que la marche reste difficile dans les vastes espaces de banlieue ou périurbains produits par l'urbanisation du 20<sup>e</sup> siècle. Ensuite, les habitudes de pensée et les méthodes de travail des services techniques et de planification continuent d'être polarisées sur la



circulation des véhicules et n'intègrent pas la marche à un système urbain de mobilité pour tous et toutes. Par exemple, le dimensionnement des trottoirs et la conception des traversées de chaussée peuvent respecter localement des normes générales, sans être adaptés à l'efficacité, à la sécurité ou au confort des mobilités pédestres à une échelle plus large. Ces espaces sont mal protégés contre le stationnement des véhicules (automobiles en zones suburbaines, deux-roues et engins de déplacement personnels en zones centrales). Nous posons donc la question des concepts, modes d'organisation et outils opérationnels dont ont besoin les acteurs publics pour donner à la marche l'infrastructure réticulaire qui faciliterait les pratiques pédestres pour toutes les catégories d'usagers dans l'ensemble des espaces urbains.

Nous accueillons pour cette séance des propositions sur (liste non limitative) :

- l'évaluation des politiques et initiatives favorables à la marche (études de cas)
- la diversité et les conditions (ou non) de coopération des acteurs publics impliqués dans les actions visant la marche
- la mesure de la mobilité pédestre et les concepts ou outils techniques dont a besoin une telle politique
- les méthodes d'analyse du comportement des marcheurs et marcheuses en ville et leurs résultats pour renouveler l'action publique
- l'espace réservé aux pratiques pédestres, ou dominé par elles, et la cohabitation avec les autres véhicules et modes de déplacement
- le rôle de la marche dans l'ensemble de la mobilité urbaine

## Références

Gehl J., 2012. *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Les éditions écosociété (traduction de *Cities for people*, Island Press, 2010).

Guillaume M. et Janssens I., 2005. *Code de la rue. La rue pour tous*, Bruxelles, IBSR.

Lavadinho S., 2011, *Le renouveau de la marche urbaine: Terrains, acteurs et politiques*, ENS LYON. URL : <http://hal.archives-ouvertes.fr/tel-00737160/>

Lévy J., 2008. « Ville pédestre, ville rapide », *Urbanisme*, n° 359, mars-avril 2008, pp. 57-59.

Monnet J., 2012. « Ville et loisirs : les usages de l'espace public », *Historiens & Géographes* n°419, juillet-août 2012, p.201-213.



Papon F. et Solère R. (de). 2010, « Les modes actifs. Marche et vélo de retour en ville », La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, Paris, CGDD, p. 65-82.

Thomas R. 2004, « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain », *Espaces et sociétés*, n° 113-114, p. 233-249.

Ville de Montréal, 2017. Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, fascicule 5 : aménagements piétons universellement accessibles. URL : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE\\_5\\_AMENAGEMENT\\_PIETON.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE_5_AMENAGEMENT_PIETON.PDF)

### **Mots clés**

Marche en ville, Urbanisme et mobilité, Partage de l'espace, Métrique pédestre