

Rues de demain, université d'été de l'école des ingénieurs de la ville de Paris, 17-19 sept. 2019

« Le piéton est mort... Vivent les mobilités et activités pédestres ! »

Jérôme Monnet

Professeur, Université Paris-Est Marne-la-vallée

Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) et Ecole d'Urbanisme de Paris

Titre provocateur trouvé par les organisateurs... Il nous invite à réviser nos catégories mentales pour réfléchir aux enjeux pour les rues de demain

Essai d'approche systémique, sans prétention à l'exhaustivité :

- **de... piéton** : singulier, abstrait, une figure désincarnée, opposée aux véhicules et aux conducteurs (Code de la Route, représentations sociales, action publique)
- **à... mobilités et activités pédestres** :
 - ➔ réhabiliter la marche comme **mobilité** : défis pour les acteurs publics (réglementation nationale, autorités organisatrices des mobilités, collectivités locales...)
 - ➔ intégrer la **pluralité des sujets et des activités** (usages et usagers) dans les politiques urbaines et de transport :
 - femmes, hommes, enfants, ados, personnes âgées, PMR, travailleurs, touristes, sportifs...
 - déplacement fonctionnel, travail, loisir, sport, consommation, sociabilité, repos, manifestation, etc.

I. Hier : la dichotomie fonctionnaliste* dont nous avons du mal à sortir

Logiques	sous-systèmes	
Occupant de la rue	Véhicule hégémonie culturelle et technique d'un sous-type: voiture particulière	Piéton Implicitement: un homme adulte valide sans caractéristiques socio-économiques
Division de l'espace	Chaussée Autoroute, voie express Niveaux réservés aux véhicules	Trottoir Rue piétonne Dalle piétonne
Conceptualisation	Voirie	Espace public
Approches disciplinaires	Sciences de l'ingénieur, droit	SHS
Action publique, réglementation	Concentrée: Transport	Dispersée: ordre public, urbanisme commercial, patrimoine, événementiel, etc.
Investissements	Importants et bien connus	Limités et surtout mal connus (géométrie et état des trottoirs, des traversées, etc?)
Complexes imaginaires (représentations sociales)	Supériorité (cavalier, carrosse, autorité, réussite, statut, richesse, autonomie, sécurité, confort, progrès, hi-tech, vitesse, efficacité)	Subordination (fantassin), pauvreté, sans-abrisme, prostitution, saleté, vulnérabilité, insécurité, météo, archaïsme, low-tech, lenteur, inefficacité
Logiques de l'action collective (Olson)	Lobbies industriels (automobile, BTP), corporation des ingénieurs, associations de conducteurs (automobilistes, motards), syndicats (chauffeurs routiers, taxis)	« Free-rider », passager clandestin: absence de corporatisme, faiblesse de la solidarité piétonne, difficulté de constitution d'un groupe de pression

*Généalogie de cette dichotomie : Disciplinement (Foucault) des corps, des âmes et des espaces de la modernité d'Ancien Régime, Hygiénisme et progressisme du 19^e siècle, Fonctionnalisme technocratique du 20^e siècle (distinction des fonctions, des zones, des activités, des populations, des modes de transport, selon des catégories stables et nettes et souvent mutuellement exclusives (travail vs. loisir, logement vs. emploi, etc.)

II. Aujourd'hui : crise, trouble et confusion ?

A. Crise du progrès* et responsabilité des technologies de transport dans la dégradation de l'environnement:

- véhicules : pollution atmosphérique, nuisances sonores
- infrastructures : imperméabilisation des sols, îlot de chaleur, insécurité routière...
- systèmes de transport : ségrégation socio-spatiale, sédentarité, temps perdu

*fin de la croyance dans un développement infini dans le temps qui finirait par englober tout le monde et dans le lien entre progrès technologiques, économiques et politiques → la technologie peut accroître les inégalités et les abus de pouvoir

B. Evolution des complexes imaginaires :

- **Inconvénients d'usage de la voiture particulière** (congestion, stationnement, coût...), **diminution de la désirabilité** (statut social, possession, autonomie, etc.)
- **Valorisation de la marche-loisir** (promenade, tourisme, randonnée, jogging) : qualité de la relation à soi (c'est bon pour le corps et l'état d'esprit), aux autres (déambulation en couple, en famille, entre amis, noctambulisme etc.) et à l'environnement (admirer des paysages naturels ou bâtis, respirer l'air pur, profiter du silence)
- **« Réhabilitation » de la marche-déplacement** : transfert des bénéfices de la marche loisir (activité physique) vers les déplacements fonctionnels
- **Evolution de l'appréciation de l'autonomie** : « dépendance à l'automobile » vs. « mobilité active », enfants, personnes âgées, PMR

II.B. Evolution des complexes imaginaires (suite)

- **Les catégories « piéton » et « véhicule » toujours plus « fluides et floues »**
 - fauteuil roulant d'un handicapé, vélo ou trottinette conduite par un enfant → véhicules qui ont le droit de rouler sur le trottoir, MAIS vélo ou trottinette conduite par un ado ou un adulte → véhicule qui doit aller sur la chaussée
 - **nouveaux types de « micro-véhicules portatifs »** (segway, gyropodes, mono-roues, skate etc.) : au pas sur le trottoir, jusqu'à 25km/h sur la chaussée... Ces micro-véhicules peuvent être embarqués dans d'autres véhicules (voiture, bus, train...) et expriment une innovation sociale qui renouvelle la conduite (à l'heure où le monde des transports est Obsédé par le véhicule autonome).
- **« Espace public » se substitue progressivement à « voirie » dans l'action publique**
 - le harcèlement de rue devient un problème public → les piétonnes ont un genre et sont sexualisées par les piétons
 - L'ordre de la « circulation » (fluidité, vitesse, performance) recule face à celui de la « qualité de vie » (aménités, convivialité, accessibilité universelle)
 - Le *lourd* (infrastructure de transport, logique de production industrielle, impératifs techniques) fait de la place au *léger* (gestion des usages ; urbanisme évènementiel, transitoire ou tactique ; impératifs : « participation », « inclusivité », « apaisement »)
- **Impacts de l'économie de plateforme :**
 - « véhicules partagés » → où circulent, où stationnent les MVP ? Qui en est responsable (conducteur, loueur, autorité publique) ?
 - Renaissance de la livraison en porte à porte (repas mais pas seulement) → importance de la « logistique du dernier mètre » sur l'occupation des trottoirs et des chaussées
- **Espace partagé, rues piétonnes etc. : la fin de la division trottoir/chaussée donc piéton/véhicule ?**

III. Demain : questions ouvertes sur les rues de demain

Généralisation du modèle du partage ?

- dans un espace indifférencié, plus besoin de différencier les types de mobile ? **Régulation uniquement par le contrôle des vitesses et des droits d'accès (riverains, livraisons, etc.)**
- si les véhicules sont partagés, renouvellement de la problématique du stationnement :
 - plus de stationnement résidentiel ?
 - Chaque place : station qui permet à la fois de recharger (véhicules électriques) et d'accéder au service

Généralisation de la loi du plus faible ? Nouvelles hiérarchies des usagers ?

- Piéton > micro-véhicule > méso-véhicule > macro-véhicule ?
- Enfants et PMR > ados > adultes ?
- Femmes > hommes ?
- Étrangers > employés > résidents

Généralisation de l'hétérogénéité ? Nouvelles hiérarchies des usages ?

- Circulation, jeu, repos, accès aux services, etc.

Priorité à l'autonomie des piétons dans la conception et l'aménagement des rues ?

- Priorité absolue à l'accessibilité pédestre sur tous les autres modes (MVP > TC > VI...)
- Subordination de toute implantation (services, logements, emplois...) à cette accessibilité ?
- Bouleversement de la chaîne Planification → Programmation → Conception → Réalisation → Gestion ?

Merci de votre attention
jerome.monnet@univ-paris-est.fr

Pour citer ce document :

Monnet J., 2019, « Le piéton est mort... Vivent les mobilités et activités pédestres ! », *Rues de demain : université d'été de l'école des ingénieurs de la ville de Paris*, 17 sept. 2019.