



HAL
open science

Le piéton est mort... Vivent les mobilités et activités pédestres ?

Jérôme Monnet

► **To cite this version:**

Jérôme Monnet. Le piéton est mort... Vivent les mobilités et activités pédestres?. Bernard LAN-
DAU, Youssef DIAB. Rues de demain, Presses des ponts, pp.69-81, 2021, 978-2-85978-545-1. halshs-
03348089

HAL Id: halshs-03348089

<https://shs.hal.science/halshs-03348089>

Submitted on 17 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le piéton est mort...

Vivent les mobilités et activités pédestres ?

Jérôme MONNET

Pourquoi ce titre provocateur ?

Commencer en disant « le piéton est mort » rappelle que les collisions avec un véhicule causent chaque année environ 500 décès de piétons en France dans un contexte où la grande majorité des victimes est renversée en traversant la rue conformément au Code de la Route (CNSR 2018). L'insécurité routière est un puissant facteur décourageant les déplacements à pied. Cela concerne particulièrement l'autonomie des personnes âgées (la moitié des tués et accidentés ont 65 ans et plus) mais aussi celle des enfants. Leurs parents redoutent de les laisser aller seuls à l'école : 15 % d'entre eux considèrent la marche comme dangereuse contre 1 % pour la voiture (A'urba 2017).

Mais ce ne sont ni la sécurité routière ni l'accidentologie piétonne qui vont nous occuper ici. Ce que je propose dans le cadre de la réflexion collective sur « les rues de demain », c'est une remise en cause du Piéton, qui a régné sur les mentalités et les politiques urbaines et de transport, et une évocation de ce qui pourrait le remplacer. « Le Roi est mort, vive le Roi ! », formule consacrée des successions royales de l'Ancien Régime, impliquait de reconnaître le nouveau souverain après avoir proclamé le décès de son prédécesseur. Nous verrons comment les « mobilités et activités pédestres » peuvent permettre de dépasser deux limites conceptuelles liées au Piéton : d'abord pour sortir du couple mortifère que ce dernier forme avec les véhicules, ensuite pour s'affranchir d'une conception centrée sur le déplacement pour embrasser d'autres activités.

Mais reconnaissons d'abord que le Piéton règne encore sur les représentations sociales et examinons les termes de cette domination ambiguë.

Le Piéton et le Véhicule : un royaume bicéphale, dissymétrique et décadent ?

De nombreuses sources qui font système entre elles (lois, règlements, éducation routière, médias, débat public etc.) instituent structurellement en vis-à-vis deux grandes méta-catégories d'usagers auxquels s'imposent les règles de circulation sur les voies publiques : le Piéton et le Véhicule. Le Code de la Route français illustre parfaitement cette dichotomie fondamentale. Le Piéton s'y montre particulièrement désincarné car il ne présente aucune caractéristique physique ni variation. Au contraire, le Véhicule est décrit avec un luxe de détails qui permettent de faire l'archéologie de presque tous les objets autorisés à rouler depuis le début du 20^e siècle.

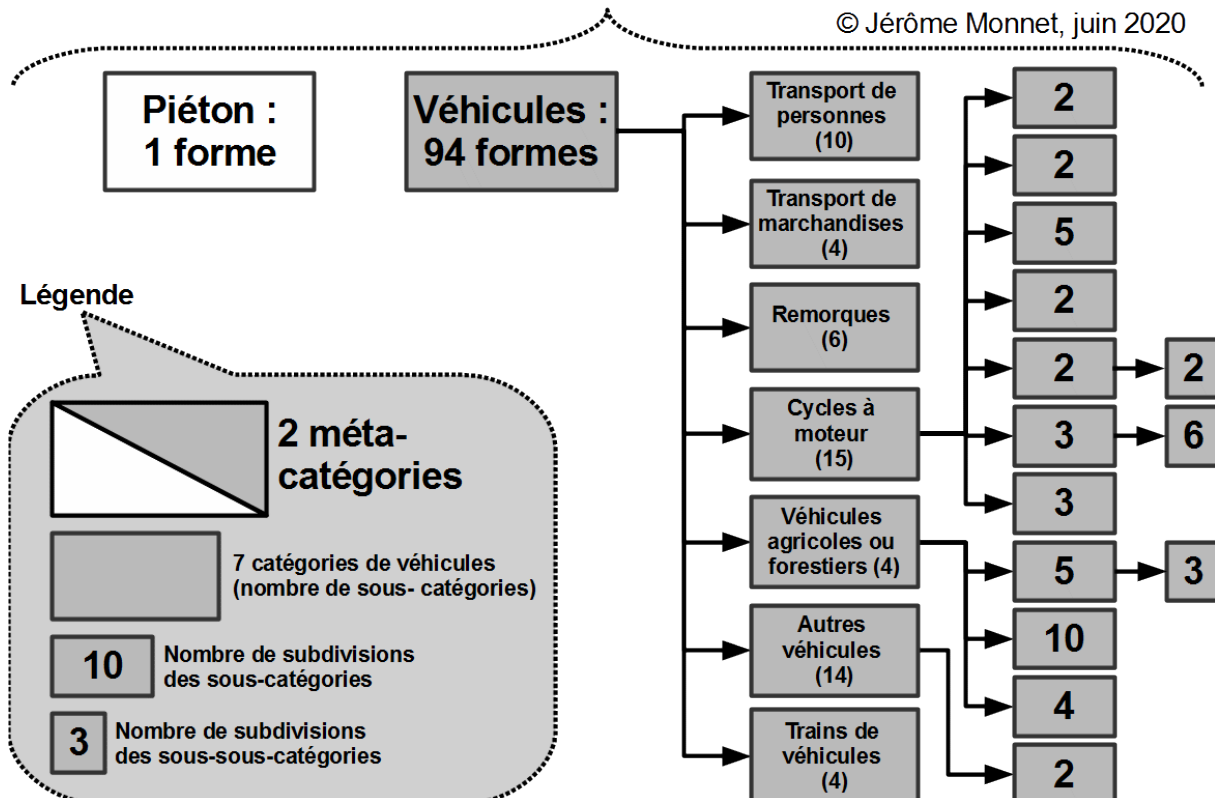
Les piétons apparaissent dans 29 articles du Code, tandis que les véhicules

sont présents dans 607 articles¹ : Cette dissymétrie préfigure la place qui est accordée à chacun sur la voirie. Face à la méta-catégorie indifférenciée du Piéton, le Code distingue 7 catégories de véhicules selon leurs caractéristiques et leurs usages, qui se subdivisent en 57 « sous-catégories » dont certaines sont encore subdivisées en 40 « sous-sous-catégories ». Il existe même un quatrième degré de subdivision, avec 11 entrées supplémentaires (Figure 1).

Figure 1 :

Usagers de la voirie selon le Code de la Route français, oct. 2019

© Jérôme Monnet, juin 2020



Au total, le Code de la Route exprime la nécessité pour l'autorité publique de distinguer une centaine de formes de véhicules en vue de réguler leur usage de la voirie, face à une forme unique de Piéton, qui en devient abstrait et... informe. Or, le fait d'être « sans qualité » ne permet pas d'être quantifiable et quantifié (Miller 2004). Ainsi, les flux de véhicules donnent lieu à de nombreux comptages et à d'importants systèmes de suivi en temps réel, tandis que les nouveaux aménagements comme ceux destinés aux vélos sont parfois évalués à l'aune de l'augmentation du nombre d'usagers. Mais aucune mesure ou statistique équivalentes n'existe pour la marche.

Ce qui est en jeu ici, c'est donc une représentation officialisée par la réglementation et la pratique administrative et largement diffusée dans la société. La prolifération des véhicules depuis le début du 20^e siècle s'est accompagnée de leur classification en fonction de la vitesse, du poids, de l'emprise au sol et de la spécialisation. Le Code de la Route et l'ingénierie de la voirie et des transports se sont développés pour encadrer cette prolifération et réguler d'abord et avant tout la

¹Une autre archéologie à faire par ailleurs : les animaux apparaissent dans 26 articles du Code de la Route

coexistence entre catégories autour d'une variété fortement limitée d'usages de la voirie : le déplacement, l'arrêt et le stationnement.

Tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes juridico-techniques si le Piéton pouvait être pris en charge par la réglementation et par les aménagements comme une sorte de véhicule. Mais cette abstraction est irréaliste car elle nie l'hétérogénéité constitutive de l'ensemble des piétons et de leurs comportements, qui prennent une infinité de formes selon les caractéristiques des sujets humains. Le piéton générique du Code de la route et des aménagements de voirie est implicitement un adulte :

- valide, donc qui ne subit pas de restrictions corporelles ou cognitives de sa mobilité ;
- sans caractéristiques socio-économiques donc qui ne souffre pas de la pauvreté ;
- sans couleur de peau donc n'est pas l'objet de racisme dans la rue ;
- masculin, donc qui ne subit pas le harcèlement des femmes dans l'espace public.

Ainsi, état physique, âge, genre, éducation, culture, croyances, motivations etc. constituent des variables bien plus nombreuses que les formes de véhicules détaillées dans le Code de la Route. Il en résulte des « états » du Piéton particulièrement et rapidement changeants. Tous les piétons différents ont une multiplicité de raisons d'être présents sur la voirie et ces raisons ne se laissent jamais réduire complètement au déplacement, à l'arrêt ou au stationnement. Les piétons passent insensiblement de l'une à l'autre de ces fonctions, mais aussi de l'allure du pas à la course et à l'arrêt, de la trajectoire pseudo-rectiligne à des zigzags, de la flânerie à l'affairement, entre autres. Enfin, le nombre, l'intensité et la variété des interactions sociales varient constamment et rapidement selon que l'on marche seul, à deux ou à plusieurs, en famille ou entre amis, au milieu d'une foule indifférente ou au rythme de milliers de personnes dans une manifestation politique, festive ou sportive...

Les véhicules routiers sont dépendants de la voirie (dépendance à peine moins stricte que celle qui règne dans les infrastructures ferroviaires ou navigables), ce qui rend l'infrastructure et les flux qu'elle supporte consubstantiels les uns aux autres. Inversement, la condition pédestre se caractérise par son adaptation continue à différents types d'espace : la marche permet de passer de la chaussée au trottoir et de la voirie à l'espace vert, permet d'entrer et de circuler dans les bâtiments et les véhicules (trains, bus etc.), de couper à travers terrains vagues, champs et bois, entre autres. C'est paradoxalement cette relative indépendance de la marche vis-à-vis d'une infrastructure propre qui la rend particulièrement vulnérable aux coupures créées dans les espaces urbains denses par les infrastructures de transport dont elle est exclue (voies autoroutières, ferrées et navigables).

Les implications de la dichotomie Véhicule>Piéton pour l'aménagement des rues

Le tableau suivant (figure 2) a l'ambition de présenter synthétiquement cette dichotomie générale, le signe « > » marquant la dissymétrie entre le Véhicule et le Piéton dans leur règne bicéphale sur notre imaginaire et sur nos représentations de l'espace. Le tableau présente dans chaque ligne des dichotomies spécifiques, sans prétendre à l'exhaustivité mais avec l'intention d'interroger les liens entre des phénomènes que l'on ne met pas habituellement en relation (circulation verticale dans le tableau). Il s'agit ici d'une analyse multidimensionnelle de la situation des rues d'aujourd'hui, pour ouvrir la réflexion sur les tendances émergentes et sur les rues de demain.

Chacune des lignes du tableau mériterait d'être développée et nuancée, et en particulier enrichie avec une variété de situations étrangères à la France. Mais l'objectif est ici d'insister sur les interdépendances verticales :

- l'importance accordée aux véhicules correspond à celle qui est donnée à la voirie, ce qui justifie un système d'action publique qui intègre les différents acteurs dans l'ensemble des politiques de transports ; cette interdépendance et ces priorités doivent se comprendre à la lumière de représentations et d'imaginaires sociaux positifs, qui légitiment la coalition d'intérêts collectifs et la concentration de moyens réglementaires techniques, financiers et humains ;
- en miroir, le caractère abstrait du piéton justifie qu'il lui soit alloué peu d'espace et peu de moyens, explique qu'il ne cristallise ni démarche collective ni investissements, et se comprend à la lumière d'un imaginaire qui a continuellement déclassé la marche-déplacement depuis les débuts de l'époque moderne, comme on le verra plus loin. Il apparaît ici une boucle de rétro-alimentation, qui permet de maintenir l'ignorance et le désintérêt sur la marche en ville pour ne pas gaspiller des ressources pour un phénomène aussi marginal : ainsi, l'étude de McKinsey & Bloomberg (2016) peut-elle plaider pour le développement des véhicules électriques et autonomes en arguant que seuls 1% des kilomètres seront parcourus à pied dans l'agglomération parisienne à l'horizon 2030.

Pour sortir de cette dissymétrie, il ne suffira probablement pas de revaloriser le Piéton en lui donnant un statut, des espaces et des moyens équivalents à ceux des véhicules. Dans ce cadre dichotomique, la marginalisation du piéton est structurelle ; l'évolution devrait être plus radicale et pourrait se terminer par la mort du Roi... La catégorie « piéton » est encore bien vivante dans le Code de la Route, la conception de la voirie, la politique de sécurité routière et la planification des transports. Mais elle montre des signes d'épuisement, et des rivaux et potentiels successeurs pointent à l'horizon.

Figure 2 : La dichotomie Véhicule>Piéton et ses déclinaisons systémiques

Dichotomies	Sous-systèmes	
Occupants de la rue	Véhicule Depuis un demi-siècle, la voiture particulière a pris le plus de place pour son stationnement et ses déplacements, gênés par les piétons (CNSR 2018).	Piéton Implicitement, le piéton générique est un homme adulte valide sans caractéristiques sociales. Récemment, des sous-types de piétons ont été identifiés en fonction de leur vulnérabilité : enfants (sécurisation des abords d'école), PMR (accessibilité), femmes (lutte contre le harcèlement)
Divisions de l'espace	Chaussée Voie ou niveaux réservés L'espace réservé à la circulation véhiculaire (chaussée, voies autoroutières etc.) peut être subdivisé en faveur de sous-types de véhicules (bus, taxis, vélos, livraisons etc.).	Trottoir Dalle ou rue piétonne Cheminement interne à îlot Les espaces réservés aux piétons sont systématiquement périphériques par rapport à ceux réservés aux véhicules.
Concepts : - définition - disciplines dominantes	Voirie - technique - droit et sciences de l'ingénieur Espace de circulation des véhicules et de compétence des ingénieurs et des administrateurs.	Espace public - socio-politique - sciences sociales L'espace public est défini ici comme cadre de référence pour analyser des interactions entre citoyens dont le caractère piéton est implicite.
Action publique	Concentrée: Transport La réglementation et l'action publique sur le couple voirie-véhicules articulent les différents niveaux de gouvernement dans le cadre des politiques de transport et de mobilité.	Dispersée : échelon local la gestion de l'espace public est dispersée thématiquement entre les acteurs locaux : maintien de l'ordre, urbanisme commercial, patrimoine, paysage, événementiel etc.
Investissements financiers et humains	Bien mesurés et importants. De gros investissements financiers, des compétences et une main d'œuvre importantes sont rassemblés pour la construction et l'entretien de la voirie, des transports et des véhicules.	Mal identifiés et peu importants L'infrastructure pédestre ne fait pas l'objet d'une évaluation systématique, ni d'une planification de son entretien et de sa (re-)construction.
Imaginaires sociaux	Complexe de supériorité du conducteur. La conduite des véhicules mobilise les imaginaires associés au statut du cavalier et du carrosse (autorité, réussite, sécurité, confort) et au progrès (autonomie, efficacité, vitesse, hi-tech).	Subordination du fantassin. Les piétons restent « à la traîne » ou « sur le bord de la route » : ils évoquent la pauvreté, l'insécurité, l'exposition à la météo, l'archaïsme, la lenteur, le low-tech, l'exclusion sociale (sans-abrisme, prostitution) ; les tendances émergentes contraires renvoient à la santé et à l'environnement (mobilité « active » ou « durable »).
Logiques de l'action collective	Acteurs organisés. Le couple véhicule-voirie coalise lobbies industriels (automobile, BTP), corporations (ingénieurs, administrateurs), associations (automobilistes, motards, cyclistes) et des syndicats (chauffeurs routiers, taxis).	Passagers clandestins Les piétons sont des « <i>free-riders</i> » (Mancur Olson) : pas de corporatisme, difficulté à constituer un groupe de pression.

Une transition pour la ville : du piéton aux mobilités et activités pédestres

Il me semble que la clé de la succession en cours est à chercher dans l'intérêt pour les conditions, les motivations et les comportements, que le « Piéton » peine à incarner faute d'avoir des caractéristiques variables. Ainsi, les « usagers » sont apparus dans les politiques urbaines à la faveur de nouvelles préoccupations pour l'espace public, les mobilités douces, l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), les dimensions genrées et la démocratie participative. La « prise en compte des usages » est devenue un mouvement important dans l'aménagement. Le duo usagers-usages, avec son pluriel, se trouve chargé de représenter l'hétérogénéité des sujets, des intérêts et des pratiques. Le déplacement sur la voirie, seule raison d'être du Piéton, se retrouve alors immergé au sein de tous les usages susceptibles d'être réalisés à pied par les citoyens dans l'espace public.

L'épuisement du Piéton apparaît comme celui de la Technocratie. Il signe la fin de règne de ceux qui savent pour les autres ce qui est bon pour eux, et avaient décidé que la marche n'était qu'un « reste » pour parcourir le dernier décamètre après avoir garé son véhicule particulier, le dernier hectomètre après avoir emprunté les transports en commun, ou le dernier kilomètre pour les malchanceux non équipés ou mal desservis. En effet, la proximité cesse d'être une distance résiduelle pour (re?) devenir une puissante ressource politique. La légitimité des décisions ne peut plus être seulement technique et surplombante, elle doit aussi, et parfois surtout, être démocratique, dans un contexte où les processus les plus participatifs sont censés être les plus inclusifs. Cette nouvelle exigence « bottom-up » favorise les discussions autour d'enjeux locaux : la rue est moins un segment d'un réseau viaire et davantage un espace à vivre, le jardin public cristallise les mobilisations communautaires, le quartier redevient un horizon élémentaire de gestion urbaine, la qualité de vie doit s'imposer sur la quantité de flux.

Dans ce contexte de nouvelle prise en compte tant des usages de l'espace public que des résidents ou riverains sanctifiés comme usagers (souvent en marginalisant les personnes sans-abri, mendiants, drogués et trafiquants, et les groupes de jeunes hommes racisés), la marche entre en scène et rencontre le piéton qui ne parvient pas à l'incarner. Je propose de parler donc plutôt de *mobilités et activités pédestres* pour plusieurs raisons :

- Penser (de nouveau?) la marche comme *mobilité* implique de cesser de la considérer comme un « reste » du point de vue des transports et met au défi les acteurs publics d'adapter en conséquence les réglementations tant nationale que locale. Cela imposerait aux préfetures, autorités organisatrices des mobilités et collectivités locales, entre autres, de remettre en question leurs conceptions centrées sur les véhicules (ferroviaires ou routiers, collectifs ou individuels) et sur la sécurité (qui ne peut plus soutenir le conservatisme ou la déresponsabilisation).
- Penser les mobilités pédestres au pluriel pour intégrer dans les politiques urbaines et de transport la *pluralité des usagers* (femmes, hommes, enfants, ados, personnes âgées, PMR, travailleurs, touristes, sportifs, agents de la rue, personnes en difficulté...) et *leurs interactions*.
- Penser la diversité des usages comme autant d'*activités pédestres* qui dépassent ou enrichissent le déplacement : marcher, courir, s'arrêter, s'asseoir

ou s'allonger ; travailler à pied, pratiquer un sport, consommer, interagir avec autrui, ne rien faire, lire, jouer de la musique, manifester etc.

Les signaux diffus et croissants de l'affaiblissement des dichotomies fonctionnalistes

Je propose d'inscrire cet affaiblissement dans le contexte plus général de la crise du progrès. Celle-ci correspond à une perte de confiance dans le progrès continu, dans le développement infini et dans la croissance sans limites. Désormais, les technologies de transport sont identifiées comme coresponsables de la dégradation de l'environnement. Voirie et véhicules contribuent à la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores, à l'imperméabilisation des sols, à l'insécurité routière, au temps perdu dans les transports, à la sédentarité et aux problèmes de santé. Ils jouent aussi un rôle important dans la ségrégation socio-spatiale, avec l'étalement urbain et la spéculation immobilière.

Tous ces inconvénients sont anciens et ont longtemps été acceptés comme un prix léger à payer pour de nombreux avantages. Mais il existe désormais des représentations concurrentes où ces inconvénients semblent intolérables. Désormais, le stress de la conduite comme les problèmes de congestion et de stationnement deviennent des composants permanents du discours sur la voiture. L'apogée de la désirabilité de la voiture, comme élément de statut et comme moyen d'accéder à l'autonomie semble passée, au bénéfice d'une représentation de la voiture comme « mal nécessaire », comme besoin élémentaire pour faire face à la dispersion spatiale des ressources (emplois, services) et au coût du logement.

Parallèlement à cette dévalorisation assez récente de la voiture particulière, on peut documenter une longue tendance à la valorisation de la marche comme loisir. Celle-ci a été inventée au 16^e siècle lorsque par l'aristocratie a adopté deux modes venues d'Italie : l'une a disqualifié la marche comme mode de déplacement intra-urbain en la remplaçant par le carrosse, l'autre a soutenu la création de jardins dédiés à la promenade, activité à la fois physique et sociale, car on déambule en compagnie pour discuter. L'histoire de la marche-loisir est celle de la démocratisation progressive de cette pratique et de ses espaces. En même temps qu'elle s'est étendue dans toutes les catégories de la société, ses formes se sont diversifiées. Des jardins privés de l'élite, on passera aux parcs publics où toutes les classes sociales se côtoient dès le 18^e siècle, y compris prostituées et vendeurs ambulants. A la suite des philosophes ou des poètes, on sortira aussi des espaces clos pour vadrouiller dans les campagnes propices aux rêveries. La promenade est complétée ensuite par la randonnée à grande distance et l'alpinisme mais aussi par la « flânerie » urbaine, puis par la « dérive » situationniste, la course à pied (« glamourisée » par des noms anglo-américains : *jogging, running, trail*) et maintenant l'*urbex* (exploration urbaine) ou un sport extrême comme le parkour.

La marche-loisir sous toutes ces formes vient compliquer, voire subvertir, la marche-déplacement constitutive du Piéton. La valeur du déplacement utilitaire réside dans la possibilité d'aller d'un point A à un point B, et dans les intérêts que nous associons à ces deux points. Par contraste, la valeur de la marche-loisir réside dans tous les intérêts que nous trouvons dans l'activité elle-même (l'effort, le bien-être) et dans son environnement (le paysage, l'air pur, la compagnie d'autrui etc.).

Tout au long du 20^e siècle, chaque type de marche a été cantonné à des espaces-temps différents. D'un côté, la marche-déplacement est devenue un auxiliaire des transports, destiné à compléter ou suppléer les déplacements assurés d'abord par des moyens mécaniques, en sacrifiant la plupart de la voirie à un utilitarisme désagréable pour la marche. De l'autre côté, la marche-loisir a bénéficié de zones exclusives et protégées des nuisances des transports : les espaces verts, les rues et quartiers piétonnisés pour le commerce, le tourisme et la sauvegarde du patrimoine, mais aussi les réseaux de sentiers de randonnée dans les campagnes, les forêts et les montagnes.

En ce début du 21^e siècle, il apparaît maintenant qu'on cherche à transférer les vertus de la marche-loisir vers la marche-déplacement. Au nom de la lutte contre la dégradation de l'environnement et contre la sédentarité, on convoque les registres de l'activité physique et de l'attractivité paysagère pour fonder une nouvelle approche de la marche-déplacement et donner à celle-ci davantage d'utilité que celle qu'elle a eu dans les villes du 20^e siècle. Parler de mobilité « active » c'est opérer une forme de renversement paradigmatique vis-à-vis du Piéton, considéré comme passif et attendant de monter comme passager dans un véhicule du Progrès.

De façon moins visible que ce qui précède, il y a aussi quelques signaux faibles qui montrent une évolution des représentations sociales en termes d'autonomie et de liberté. Alors que les deux siècles précédents ont vu les machines comme les principaux instruments matériels de la libération des sujets, le débat actuel sur les « véhicules autonomes » recueille des contestations (encore marginales) sur le fait qu'ils maintiennent notre « dépendance à l'automobile ». Parmi les arguments en faveur de la marche, apparaissent ainsi des éléments sur l'autonomie accrue qu'elle pourrait offrir aux enfants, aux personnes âgées, aux PMR ou aux populations démunies : des conditions pédestres favorables seraient alors facteurs de liberté et d'inclusivité sociale.

Ce combat est loin d'être gagné : la capacité des enfants à se rendre à pied à l'école continue de diminuer, les aménagements favorables aux PMR continuent d'être marqués par les discontinuités et les incohérences, les personnes âgées souffrent de façon croissante des encombrements et des irrégularités des trottoirs. On persiste à construire des voiries défavorables à la marche (traversées, coupures, rond-points etc.) ou des équipements inaccessibles à pied. On peut aussi se demander si la dépendance à l'automobile sera remplacée par l'addiction au smartphone avec le développement de la marche « augmenté ».

Vers des catégories fluides et floues ?

Les dernières années de la décennie 2010 ont été marquées par des controverses publiques autour de la trottinette, qui contribuent à leur manière à remettre en cause la dichotomie Véhicule>Piéton. En effet, comme on l'a vu, l'hétérogénéité interne de la méta-catégorie « Piéton » est niée au profit de son caractère abstrait, qui permet de traiter comme piétons les enfants de moins de 7 ans circulant à vélo sur les trottoirs, les adultes menant un cycle à pied ou les PMR conduisant un fauteuil roulant. Les trottinettes, considérées pendant un siècle comme des jouets d'enfants, n'étaient donc pas incluses dans les « véhicules » devant circuler sur la chaussée. Mais un mouvement social spontané est venu

remettre en question cette situation, symbolisé par l'usage de la trottinette par des adultes pour se déplacer. Cela accompagne la multiplication des formes de *micro-véhicules portatifs* (segway, gyropodes, mono-roues, skate etc.), favorisée d'une part par la miniaturisation de la motorisation électrique et de l'autre par le déploiement de services « partagés » (location en libre-service dans l'espace public) grâce à l'économie de plateforme offerte via les smartphones.

Ces véhicules peuvent rouler presque partout où les piétons peuvent marcher (trottoirs, couloirs et halls de gares, passages internes aux édifices et aux îlots) et peuvent être embarqués dans d'autres véhicules (voiture, bus, train...). Ils représentent à certains égards l'opposé du véhicule autonome car ils redonnent toute sa liberté (et son plaisir?) au conducteur. En octobre 2019, le Code de la Route a été modifié pour leur faire une place à part sur la voirie en tant que véhicules, assimilable par certains aspects à celles des vélos ou des petits cycles motorisés mais pas tout à fait identique. Cette adaptation du Code accentue encore son caractère touffu, qui devient de plus en plus confus et inopérant pour prendre en compte les usages de l'espace public.

Ce dernier terme, lui même souvent utilisé de façon floue, se substitue progressivement à « voirie » dans l'action publique, avec plusieurs implications. En raison de la reconnaissance officielle du harcèlement de rue comme un problème public, la catégorie « piéton » a commencé à être sexuée : il y a donc des piétonnes qui sont sexualisées par des piétons ! Si cette cause a progressé dans l'agenda public, elle n'est pas encore apparue dans le Code de la Route... Ce qui relève davantage de ce dernier, l'ordre de la « circulation » (fluidité, vitesse, performance) recule face à celui de la « qualité de vie » (aménités, convivialité, accessibilité universelle).

Le « partage » contribue à rendre les catégories floues et fluides. L'aménagement des rues en véritables « espaces partagés » (en France zone de rencontre) est censé abolir la division trottoir/chaussée, tous les usages se mêlant dans tout l'espace, ce qui contribue aussi à affaiblir la distinction circulation/arrêt. L'économie de plateforme contribue également à brouiller la frontière conducteur/piéton, dans la mesure où les usagers peuvent passer fugacement d'un rôle à un autre : c'est le cas des clients qui utilisent un libre-service de véhicules partagés (trottinettes, 2RM, voitures) ou un service de VTC type Uber, ou encore celui des livreurs qui multiplient les ruptures de charge et rendent visible dans l'espace public la logistique du dernier mètre, non prise en compte dans l'aménagement jusqu'à maintenant.

Le règne du flou et le fluide donne plus d'importance à la maîtrise d'usage, qui peut gagner une place face au duopole maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre. Cela implique que 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 »).

Conclusion : questions ouvertes sur l'urbanisme post-fonctionnaliste pour les rues de demain

Est-ce que le partage de l'espace et des véhicules affaiblira l'importance des catégories de mobiles, pour renforcer l'importance de la régulation des vitesses et des droits d'accès (riverains, livraisons, etc.) ? Est-ce que cela signifiera la fin du stationnement résidentiel ? Est-ce que le service public de stationnement impliquera que chaque place constitue un accès à un bouquet de services (recharge, abonnement, calculs d'itinéraires, etc.) ?

Est-ce que les évolutions justifieront une refonte radicale du Code de la Route en fonction de principes nouveaux ? Par exemple, la loi du plus faible :

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

Est-ce l'autonomie des piétons deviendra le principe fondamental de la conception et l'aménagement des rues :

- Priorité absolue à l'accessibilité pédestre sur tous les autres modes ?
- Subordination de toute implantation (services, logements, emplois...) à cette accessibilité ?
- Bouleversement de la chaîne Planification → Programmation → Conception → Réalisation → Gestion ? La pluralité des gestionnaires de voirie sera-t-elle intégrée dans un rôle décisif dès le début de la chaîne ?

Le fonctionnalisme a imprégné nos catégories, nos actions et nos espaces. Dans ce monde tout était bien rangé, dans les secteurs d'activité et d'intervention et dans des cases de formulaires : types de véhicules, types d'espaces, etc. Nous devons explorer ce que le post-fonctionnaliste signifie : un monde où rien n'est bien rangé. Nous nous acheminons vers un jeu qui assume la pluralité des acteurs à toutes les échelles (élus, techniciens, entreprises, citoyens mobilisés) et donc trouble la distinction entre *insiders* et *outsiders*. Comment inventer une action publique, une programmation, une conception, une gestion, pour ce monde fluide et flou ?

Monnet J., « Le piéton est mort... Vive les mobilités et activités pédestres ? », in : Landau B. & Diab Y. (dir.), *Rues de demain*, Paris : Presses des ponts, 2021, pp.69-81.

Références :

- A'urba, 2017: *A l'école en voiture : un choix qui s'impose?* Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, INSEE CEFIL. URL : http://www.aurba.org/wp-content/uploads/2017/07/A_lecole_en_voiture_INSEE.pdf
- CNSR, 2018: Conseil National de la Sécurité Routière – Comité des Experts, Note octobre 2018, URL : <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/wp-content/uploads/2019/07/ComiteExperts-Accidentologie-pietons.pdf>
- McKinsey & Bloomberg, 2016: *An Integrated Perspective On The Future of Mobility*, Report by McKinsey & Company, Inc. and Bloomberg New Energy Finance, 68p. URL: https://www.bbhub.io/bnef/sites/4/2016/10/BNEF_McKinsey_The-Future-of-Mobility_11-10-16.pdf
- Miller J.A., 2004, « L'ère de l'homme sans qualités », *La Cause freudienne*, 57(2), 72-97. URL : <https://doi.org/10.3917/lcdd.057.0072>
- Monnet J., 2019, « Marcher en ville : technique, technologie et infrastructure (s)low tech ? », *Urbanités*, 12, URL : <http://www.revue-urbanites.fr/12-monnet/>
- Monnet J., 2018, "El papel de la banqueta (acera) en la infraestructura peatonal: el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México" (avec G. Capron & R. Pérez López), *Ciudades*, 119: 33-40, URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01921551>
- Monnet J., 2016, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société*, 97: 75-89, URL: <https://doi.org/10.4000/sds.4075>
- Monnet J., 2012, « Villes et loisirs: les usages de l'espace public », *Historiens & Géographes*, 419: 201-213. URL : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00734514>