

GRANDLYON
HABITAT

LES SYNTHÈSES DU LAB 2024



MOBILITÉS URBAINES : COMMENT ÊTRE LES BIENVENUS ?

Une vision pour apaiser l'espace public à l'horizon 2050

STRATEGIES TERRITORIALES ET
URBAINES (MASTER)

Sabrina Ayer
Alix Berthelot-Moritz
Geoffroy Brocart
Nicolas Chiarabini
Myriam Husnain



Institut pour
la recherche

SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

PRÉFACE

Comment être les bienvenus dans la ville européenne de demain ? Mais aussi, comment être les bienvenus dans un espace public exposé aux fléaux du monde actuel, générateur de ségrégations spatiales, de flux migratoires imprévisibles, de replis nationalistes, de conflits ethniques et de surexploitation de ressources naturelles ?

Il semble alors aujourd'hui urgent pour l'espace public urbain de regagner son rôle démocratique et pédagogique, rappelant les vertus d'une cohabitation des diversités dans les métropoles en expansion. Or, parler d'espace public amène vite à parler de mobilités urbaines, quotidiennes, triviales, ordinaires, éphémères, sporadiques, répétées... Car ce sont elles qui dressent - en grande partie - la palette d'éléments formant le canevas final de lieux publics : elles sont à l'origine du dimensionnement des infrastructures, elles colorent les ambiances des parcs, rues, squares, elles imposent des rythmes d'usage dans les parvis, elles taraudent les politiques publiques de transport, d'habitat, d'aménagement... Nous vivons un certain paradoxe, témoignant d'un côté de l'essor sensationnel de mobilités, qui semble effacer toutes limites dans l'espace géographique, qui confère un sentiment de liberté sans précédent (au moins pour certains) aux individus, et, de l'autre côté, des espaces physiques bien tangibles et circonscrits appelés à accueillir ce déferlement de mobilités.

C'est dans cette situation paradoxale et prolifique en innovations que les auteurs de ce rapport choisissent de placer la focale, afin de proposer une enquête exploratoire sur les facteurs qui permettent aux mobilités et à l'espace public d'offrir un espace-temps accueillant. Une fois engagés dans cette étude, deux questions de positionnement émergent : qu'entendons-nous par accueillant ? Et puis, qu'attendons-nous de l'espace public ? C'est sur cette hypothèse de l'espace public comme réceptacle et force génératrice de mobilités que les auteurs de ce rapport se sont penchés, en proposant un cheminement à la fois explorateur et novateur ; en regardant de très près des situations urbaines distinctes, en ne s'intéressant pas tant à une figure générique de piéton, mais à l'individu citoyen pratiquant l'espace public, acteur de ses propres mobilités.

Il s'agit alors d'une approche ascendante, nous invitant à voyager entre les passants du parvis de la Part-Dieu à Lyon, à suivre le brouhaha de Piccadilly Circus à Londres et puis à observer les cyclistes autour d'Amsterdam Centraal. Ces regards focalisant sur les déjà-là, les imaginaires, espoirs, attentes des usagers permettent la construction d'un argumentaire qui se tisse pas à pas autour des observations directes, d'entretiens de trottoir, d'entretiens professionnels avec des acteurs reconnus dans le sujet de mobilités urbaines et de lectures mobilisant un riche corpus bibliographique. Les auteurs de ce rapport réussissent à « dénicher » les particularités de fonctionnement de lieux et à proposer une grille de lecture sur les obstacles et les leviers qui permettent accroître le sentiment d'accueil.

Tous les lieux observés oscillent entre leur identité universelle en tant que centralités mondiales et lieux quotidiens appelant à véhiculer des cultures et de modes de faire locaux. La notion de l'accueil est alors une clé d'analyse particulièrement pertinente, car elle réussit à fédérer non seulement des regards disciplinaires différents (confort, esthétique, sécurité...) mais aussi de nous ramener à un débat autour de deux notions volatiles et souvent oubliées dans notre contexte d'extrême technologisation et fonctionnalité : celle de l'hospitalité, d'abord, et par conséquent celle de citoyenneté.

On se retrouve alors face à une question qu'il est non seulement légitime de poser mais qu'il est - comme les auteurs de ce rapport le démontrent - urgent de poser dans l'horizon d'explosion démographique de métropoles mondiales et d'enjeux de socialisation et d'interculturalisme : comment l'acte de se mouvoir dans la ville peut-il dépasser sa dimension utilitaire et se réinventer en tant qu'expérience de citoyenneté ? Comment l'espace public pourrait-il redonner les conditions pour une cohabitation ingénieuse, capable d'infuser des valeurs de tolérance, de solidarité, d'inclusivité ? Le pari est certes ambitieux mais l'imagination du récit présenté dans ce rapport nous permet certainement d'être optimistes.

Dimitra Kanellopoulou - Tutrice du projet collectif, maître de conférence à l'ENSA Paris-Malaquais

LE PARTENAIRE

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique. Ce groupe remplit ses missions en appui des politiques publiques conduites par l'État et les collectivités locales. En son sein, le service Institut pour la Recherche de la Caisse des Dépôts, rattaché au Pôle Communication *corporate*, a pour objet le soutien de projets de recherche en lien avec les grands champs d'intervention de la Caisse des Dépôts, ainsi que ses priorités stratégiques, dans le champ de l'économie et des sciences humaines et sociales plus généralement.

Le sujet de recherche mené avec l'école urbaine en 2023-2024 concerne les mobilités urbaines et les formes de déplacement de toutes natures, opérées par toutes sortes de moyens et pour tous les habitants des villes et d'en anticiper les interactions.

Il s'agit d'avoir une réflexion globale qui intègre notamment la surface occupée dans la ville par les moyens de transport, le temps, le coût, la sécurité, l'impact sur la qualité de l'environnement, sur la température de la ville et sur la santé des usagers qui découlent de leur rencontre.

Mais par-dessus tout, au-delà de la résolution des conflits d'usage, comment agir pour que tous ceux qui vivent la ville puissent se sentir les bienvenus ?

L'originalité du travail demandé consiste à atteindre une dimension sensible, incarnée, de la ville et de ceux qui y vivent, au-delà des schémas techniques. Le sujet qui rend compte d'une action dans laquelle il est engagé a la possibilité de la décrire par des mots.

Il apparaît alors que le moyen le plus efficace d'anticiper une ambiance relève de la littérature ou même de la poésie, à l'instar de Albert Londres dans Marseille porte du sud, ou de Céline décrivant les passages couverts ou encore la découverte merveilleuse décrite par Aragon dans le Paysan de Paris.

À travers plusieurs portraits de vie quotidienne des habitants dans plusieurs villes, c'est la tentative que nous allons découvrir ensemble.

L'objectif de l'étude est de formuler des propositions d'actions ou d'adaptation des infrastructures à l'horizon de temps de 2050

Louis Henry - Responsable Ville et transformations, Direction de la communication, du mécénat et des partenariats de l'Institut CDC pour la recherche

MÉTHODOLOGIE

Cette étude a fait le choix de partir de l'expérience du piéton car la marche à pied est le mode dans lequel l'utilisateur est le plus vulnérable. Ce faisant, notre volonté a été de mettre en avant une approche sensible, qui parte du vécu de l'utilisateur pour appréhender la ville.

Notre terrain d'investigation est l'espace public, non seulement les voiries mais aussi tous les espaces accessibles aux piétons. Sont par conséquent concernés tous les modes de surfaces : marche, vélo, trottinette, automobile, tramway, autobus...

Afin de documenter les pratiques de mobilités dans les grandes métropoles, nous nous sommes déplacés dans deux villes françaises (Lyon et Strasbourg) ainsi que deux villes européennes (Amsterdam et Londres). En complément, le cas de Paris nous a également servi de point de départ pour débiter nos recherches et affiner notre méthodologie. Dans toutes ces villes, nous avons réalisé des entretiens avec des acteurs de la mobilité tels que des collectivités, des chercheurs ou encore des associations afin d'approfondir notre compréhension des enjeux.

L'essentiel de notre méthodologie a reposé sur l'observation *in situ*, déclinée entre trois outils principaux : la prise de notes (transcrire les grands flux observés, les interactions récurrentes entre modes ainsi que des scènes « prises sur le vif ») ; l'entretien « micro-trottoir » (interroger les usagers de terrains d'études sur la base de questionnaires courts afin d'obtenir leur ressenti et connaître leurs pratiques) ; la photographie (donner par l'effet d'incrémentation une narration visuelle du lieu observé).

Une fois ces données recueillies, nous avons procédé à leur analyse systématique à travers des axes transversaux thématiques : le profil des piétons ; les pratiques associées à la mobilité ; l'environnement ; la temporalité ; les infrastructures.

Ces cinq axes d'analyse nous ont ensuite permis de synthétiser les terrains étudiés sous forme de fiches, problématisées et agrémentées de cartes (partie I). Ces fiches, elles-mêmes complétées par la littérature ainsi que les entretiens, nous ont ensuite permis de développer une analyse globale structurée autour de dix grandes « dualités » emblématiques des tensions qui traversent aujourd'hui les espaces publics (partie II). Enfin, en guise de conclusion, nous avons eu recours à des récits mettant en scène des personnages fictifs, visant à proposer notre vision de la ville apaisée à l'horizon 2050 (partie III).



Exemple de carte : la place de l'Homme de Fer à Strasbourg. © Sabrina Ayer

LES TERRAINS ÉTUDIÉS

Nos études de terrain ont porté sur quatre métropoles européennes : Amsterdam, Londres, Lyon et Strasbourg. Bien que de morphologies et de tailles différentes, elles partagent aujourd'hui les mêmes défis face à la transformation rapide des mobilités, particulièrement dans leurs centres historiques. Dans une démarche comparative, nos études de cas nous ont permis d'observer quelles étaient les grandes dynamiques à l'œuvre en matière de mobilités ainsi que d'identifier des exemples de politiques publiques à même de répondre aux enjeux de notre étude.

AMSTERDAM - Nous avons souhaité mettre à l'épreuve la réputation de la capitale néerlandaise, mondialement connue comme la « capitale du vélo » et souvent citée en exemple en ce qui concerne les mobilités durables. Depuis quarante ans, Amsterdam est à l'avant-garde des métropoles européennes en termes d'infrastructures cyclables, et ce grâce à une importante mobilisation populaire. Elle a ainsi su démocratiser le vélo de manière à toucher une grande diversité de profils. Ce recul historique nous est précieux pour faire un bilan de cette ville pionnière qui souhaite maintenant poursuivre sur sa lancée.

LONDRES - La capitale du Royaume-Uni était historiquement caractérisée par la congestion importante de ses voiries et de son réseau de transport, dûes à l'étalement urbain et la crise du logement qui impliquent des migrations pendulaires toujours plus longues. Pourtant, la pandémie de Covid-19 est venue changer la donne : après s'être illustrée dans les années 2000 par l'installation d'un péage urbain, Londres a franchi une étape supplémentaire en limitant le trafic dans les rues secondaires et en développant son réseau cyclable. L'exemple londonien montre ainsi que même dans une ville mondiale, le *status quo* n'a rien d'inéluctable en termes de mobilités.

LYON - La deuxième unité urbaine de France a retenu notre attention en raison de sa politique volontariste en faveur des mobilités douces et des transports en commun, laquelle s'est encore accentuée depuis l'arrivée d'une majorité écologiste en 2020. Vantée comme « traversable sans feux rouges » à l'époque du tout-voiture, Lyon fait aujourd'hui office de modèle en matière de mobilités apaisées : nouvelles lignes de tramway, développement d'un réseau cyclable métropolitain et projet de piétonisation d'une partie de la Presqu'île. Elle constitue donc un précieux exemple pour comprendre comment repenser l'espace public tout en s'inscrivant dans une transformation plus globale des mobilités à l'échelle métropolitaine.

STRASBOURG - La ville européenne s'est depuis longtemps illustrée comme une pionnière des mobilités durables en France, avec la création dès les années 1990 d'un tramway moderne et la piétonisation de son centre-ville. Strasbourg ne s'en est toutefois pas arrêtée là puisqu'elle est amenée à connaître dans les prochaines années d'importantes transformations de ses espaces publics : la place de Haguenau et l'avenue des Vosges, aujourd'hui largement dédiées à l'automobile, deviendront de nouveaux espaces apaisés et végétalisés à la faveur du prolongement du tramway. Déjà l'une des meilleures agglomérations françaises en termes d'usage du vélo, Strasbourg continue donc à être un modèle pour apaiser les mobilités urbaines.

ENJEUX

La commande initiale nous proposait de nous interroger sur la manière dont les usagers peuvent se sentir les bienvenus en ville et posait donc la question de l'apaisement et de la cohabitation entre les différentes mobilités. Cette demande doit être replacée dans un contexte particulier. En effet, les métropoles européennes connaissent depuis plusieurs années des bouleversements concernant leurs politiques de mobilités. Par exemple, à Lyon, l'arrivée de la municipalité écologiste a enclenché une politique volontariste de mobilités, non sans contestation : zone à faible émission (ZFE), « voies lyonnaises » pour protéger les cyclistes ou encore piétonnisation du centre-ville. A Londres, pendant la pandémie de Covid-19, des zones à trafic limité (*low-traffic neighbourhoods*) ont été créées pour éviter un report massif des transports en commun vers la voiture : du jour au lendemain les axes secondaires de certains quartiers ont été fermés à la circulation, permettant un essor spectaculaire des mobilités douces. Les anciennes habitudes sont ainsi remises en question et de nouvelles solutions de mobilités émergent, offrant l'opportunité de repenser complètement la manière dont on se déplace dans les métropoles européennes.

Ces évolutions tentent de répondre à des enjeux complexes, directement liés aux priorités de l'École urbaine. Il faut citer en premier lieu l'urgence climatique, qui ne peut pas être dissociée de la question des mobilités. En effet, selon les chiffres de l'INSEE, le transport représentait 30% des émissions de CO2 de la France en 2022, ce qui en fait le premier secteur d'émissions devant l'industrie et l'agriculture. Devant ce constat, la voiture individuelle est largement remise en cause comme mode de transport urbain en raison de son impact sur l'environnement, tandis qu'en parallèle émergent de nouvelles pratiques plus durables telles que le covoiturage, ou le vélo dont l'usage connaît une croissance rapide, particulièrement dans les métropoles européennes. Pour encourager l'utilisation du vélo, les villes offrent des incitations financières, aménagent des voies séparées sur les axes principaux de circulation à plus de 50 km/h, créent des zones de rencontre en centre-ville, et améliorent la signalisation des itinéraires cyclables.

La pandémie de **Covid-19** a été l'occasion pour les citoyens de remettre en cause leurs habitudes et d'opter pour de nouveaux modes, au premier rang desquels le vélo. La pandémie a de manière plus générale bouleversé les pratiques de mobilités dans les métropoles avec l'apparition du télétravail, qui réduit le nombre de trajets domicile-travail mais génère aussi de nouveaux besoins de déplacements locaux, et la volonté des citoyens d'éviter la promiscuité des transports en commun au profit de trajets plus agréables. Face à des aspirations et des besoins qui évoluent radicalement, les mobilités urbaines doivent s'adapter en conséquence.

Longtemps angle mort des mobilités, la question de l'**accessibilité** a été mise en exergue à partir des années 1990 avec la généralisation des aménagements pour les personnes à mobilités réduite (PMR), rendus obligatoires par l'évolution des normes. Dorénavant, le débat sur l'inclusivité s'étend à de nouvelles catégories de la population dont l'expérience particulière des mobilités n'était autrefois pas prise en compte, comme les classes populaires, les femmes ou encore les personnes âgées, dans des sociétés promises au vieillissement d'ici à la fin du siècle. Cette nouvelle réalité impose donc aujourd'hui de penser des mobilités qui soient les plus inclusives possibles envers les plus vulnérables.

La **taille des métropoles**, tant en superficie qu'en population, influence également les mobilités. Les grandes métropoles européennes, attractives et intégrées à la mondialisation, continuent de concentrer croissance démographique ce qui suscite à la fois de la densification et de l'étalement urbain. L'hyper-densité pose des problèmes de saturation des infrastructures de transport, tandis que la relégation de certaines populations toujours plus loin en périphérie vient encore renforcer la dépendance automobile. Pour éviter une dégradation durable de la qualité de vie dans ces métropoles, il est donc nécessaire de proposer des alternatives en mesure de canaliser des flux de mobilités toujours plus massifs.

Les conflits d'usages entre modes de transport connaissent ainsi un regain d'intérêt dans le débat public et sont perçus dans certaines métropoles comme un véritable problème de société. S'il faut rappeler que les accidents et les encombrements sont un phénomène aussi ancien que les villes elles-mêmes, il est vrai que le développement des modes doux (vélo, marche), l'apparition de nouveaux modes (trottinette électrique) et la remise en cause de l'omniprésence de la voiture créent aujourd'hui une concurrence accrue pour l'espace, qui contribue à créer des tensions. Il est donc nécessaire d'apaiser la cohabitation entre ces différentes mobilités, aujourd'hui trop souvent opposées dans le débat public.

Ainsi, notre projet cherche à questionner la place accordée à chaque mode de transport dans l'espace public et à repenser la cohabitation entre les différents moyens de déplacement. Il s'intéresse plus précisément à l'utilisateur qui est à la fois le plus vulnérable mais aussi le plus agile : le piéton. Selon une étude réalisée par le Commissariat Général au Développement Durable sur les Français et le vélo en 2022, 94% des piétons déclarent avoir peur qu'un automobiliste ne s'arrête pas pour le passage piéton, 78% craignent qu'un vélo ou autre ne les frôlent. Le comportement des autres usagers peut ainsi être une source de stress pour ces usagers. De plus, peu importe le mode de déplacement choisi, chaque usager est à un moment donné piéton lors de son trajet, d'où l'intérêt d'utiliser ce dénominateur commun comme objet d'étude. En outre, nous considérons les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap comme étant particulièrement vulnérables dans leur déplacement au sein de l'espace public.

Il s'agit d'adopter une approche portant un regard attentionné sur d'autres éléments de l'expérience urbaine, les sens, l'émotion, le partage, une approche qui prend en compte de nouvelles formes de citoyenneté et de convivialité, en faveur d'espaces publics inclusifs, afin de favoriser un sentiment d'accueil pour tous. L'approche **sensible** de la ville est une nouvelle façon d'appréhender l'espace urbain qui s'inscrit dans la critique d'une approche précédente trop neutre et parfois technocratique des espaces urbains et de leur conception. En définitive, **notre projet cherche à affirmer le rôle central du piéton dans l'espace urbain tout en examinant la manière dont les différents modes de transport cohabitent. Il accorde une attention particulière aux vulnérabilités et aux caractéristiques spécifiques de chaque utilisateur. L'objectif est de favoriser une approche inductive, holistique et inclusive où chacun se sent bienvenu et pris en compte dans la planification et l'aménagement des infrastructures de déplacement urbain.**

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Notre analyse allie littérature, entretiens et observations de terrain au sein de quatre villes européennes afin de produire une vision axée sur les usages de l'espace public à horizon 2050.

Cette étude explore la manière dont l'espace public de demain pourrait prendre en compte cette dimension sensible. La ville de 2050 ne sera pas une utopie, mais elle prendra davantage en compte divers paramètres afin que chacun puisse se sentir bienvenu dans les mobilités urbaines. Parmi les principales solutions et bonnes pratiques pour concevoir une ville plus accueillante, nous avons identifié cinq points clés :

1. Repenser la manière dont les modes interagissent entre eux en trouvant un compromis entre sécurité et vitesse ainsi qu'en régulant les espaces publics quand cela est nécessaire.



“Quelques vélos zigzaguent autour de moi, surtout des parents accompagnés de leurs enfants sur des vélos à roulettes. Je les comprends, moi aussi je viendrai ici avec Matéo. Pour les « vélos fous » comme j’aime appeler ceux qui sont toujours pressés, ils sont sur une route parallèle, aussi à l’ombre, qu’ils partagent avec les bus pour éviter les accidents. Moi qui aime aller vite, j’ai besoin de m’asseoir. Je suis épuisée...”

Mise en récit, Lola, Lyon

Les mobilités urbaines de demain doivent allier rapidité et lenteur, redéfinissant l'organisation des déplacements pour favoriser la qualité et la sobriété, en réponse aux défis climatiques. Historiquement axées sur la rapidité, comme le décrivait Georg Simmel, les métropoles modernes optimisent le temps. Cependant, ce modèle est contesté par des concepts comme la "ville du quart d'heure" de Carlos Moreno, qui propose des services accessibles en 15 minutes à pied ou à vélo.

La pandémie de Covid-19 a intensifié cette remise en question, avec des experts comme Jim Walker et Vincent Kaufmann plaidant pour des taxes sur la vitesse et une réduction des inégalités entre les modes de transport. Thomas Rousseau et Joanne Hirtzel mettent en avant la tension entre rapidité et proximité, soulignant le besoin d'un équilibre flexible entre "fast mobilities" et mobilités de proximité.

La popularité des vélos électriques, bien que bénéfique, pose des défis de régulation, notamment pour les jeunes et les personnes âgées. À Strasbourg, Stéphane Cwerzinski évoque des projets pour optimiser les trajets cyclables, mais cela perpétue l'association entre attractivité et rapidité. Une transition vers une "slow city" nécessite un changement radical de l'urbanisme, réduisant les déplacements et repensant le temps.

Penser les mobilités urbaines implique aussi de réévaluer l'espace public, souvent limité et densément occupé. Le dispositif « Une voirie pour tous » cherche à inclure tous les usagers, en favorisant les modes actifs et alternatifs à la voiture individuelle. Joanne Hirtzel propose la "pyramide inversée", qui privilégie durabilité et qualité de vie, plaçant les véhicules privés en

bas.

À Paris, Pauline Chazal et Vincent Nouhailat notent la tension entre diversification des modes de transport et efforts pour privilégier les piétons. Etienne Bourdais de LEONARD soutient que la rue commune doit équilibrer les différents modes, réduisant l'espace réservé aux voitures, souvent stationnées 90 % du temps.

Des réaménagements montrent une réduction significative de la place accordée aux voitures, mais beaucoup d'espace privé reste sous-exploité. À Strasbourg, le projet de Ring cyclable vise à réduire les conflits entre cyclistes et piétons, tandis qu'Alphonse Coulot préconise un réseau de bus performant en milieu rural. Nicolas Bosetti insiste sur la concertation nécessaire pour chaque réaménagement afin de comprendre son impact sur les différents modes de transport.

Malgré les controverses, les enquêtes montrent que rééquilibrer les modes n'est pas impopulaire. Toutefois, les projets peuvent rencontrer des résistances, comme à Strasbourg pour la place de Haguenau. En conclusion, rééquilibrer l'espace public en faveur des modes durables est essentiel pour des villes inclusives et respectueuses de l'environnement, malgré les défis à surmonter.



Flux de piétons non-régulés sur la Place de l'Homme de fer, Janvier 2024. Photographie personnelle.



© Johannes Jansson. 2009

2. Concevoir les espaces publics pour accueillir des profils divers plus ou moins mobiles et laisser un maximum de liberté à l'usager dans la manière dont il s'approprie la ville.



“Pendant que l’élite jouit de cette ville futuriste, je suis laissé à l’abandon, seul dans ma cabane. Pourtant l’innovation ne manque pas. Les bourgeois se font livrer leurs repas gourmet avec des drones. Ne pourraient-ils pas nous en acheminer à nous aussi ?(...) Dans ce monde idéal je ne peux me contenter que d’une pièce offerte par un monsieur dont je ne me souviens déjà plus du visage, assis sur ce trottoir. J’aurais aimé le suivre, m’envoler à bord de son vélo moi aussi. Mais après tout, à quoi bon me déplacer si je n’ai pas d’endroit où aller ? Peut-être devrais-je m’enraciner, ici dans ce coin de rue, comme les arbres l’ont fait avant moi.”

Mise en récit, Georges, Paris

Les mobilités urbaines contemporaines doivent être examinées à la lumière des notions d'inclusion et d'exclusion. En France, l'inclusion est devenue un élément clé des politiques publiques et des projets de rénovation urbaine, allant au-delà du handicap pour englober l'accès aux ressources urbaines, comme les services publics, et traitant des problèmes tels que la pauvreté, le chômage et les inégalités de genre.

La ville inclusive vise à intégrer tous les habitants dans la sphère publique, garantissant que leurs besoins sont pris en compte et que les services sont accessibles à tous. Cependant, cette dualité inclusion-exclusion se retrouve dans de nombreuses villes. À Strasbourg, par exemple, des experts soulignent l'importance de la concertation avec les citoyens dans les politiques urbaines, tandis que d'autres critiquent les mesures de transition climatique qui risquent d'exclure les populations les plus pauvres.

Pour promouvoir l'inclusion sociale, diverses mesures sont proposées, telles que l'adaptation des infrastructures pour les seniors, la mise en place de tarifs de transports basés sur le quotient familial, ou encore la réduction de la vitesse des voitures pour rendre la mobilité plus sûre et agréable pour tous. Cependant, des défis persistent, notamment en ce qui concerne l'accessibilité financière et physique des mobilités urbaines.

La cohabitation de différentes mobilités dans l'espace public soulève également des questions sur son partage et son appropriation. Pour favoriser l'usage piétonnier de l'espace, des politiques publiques telles que la piétonnisation des rues ou la limitation de l'accès des voitures sont mises en place. Cependant, ces changements peuvent également entraîner des conflits d'usage et nécessitent une gestion équilibrée pour assurer la cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement.

Enfin, l'appropriation de l'espace public par les piétons est influencée par des facteurs sociaux, économiques et culturels locaux. Pour réussir cette réappropriation, il est crucial d'impliquer les habitants dans la planification urbaine et de tenir compte de leurs besoins et de leurs réalités quotidiennes.

En conclusion, la promotion de mobilités urbaines inclusives nécessite une approche holistique, combinant des mesures d'adaptation des infrastructures, d'accessibilité financière et physique, et de gestion équilibrée de l'espace public. Les politiques publiques doivent être sensibles aux réalités locales et impliquer les habitants dans la prise de décision pour garantir des espaces urbains accessibles et utilisables par tous.



Enfants qui portent leur trottinettes sur leur épaules au dessus des marches, Lyon, Janvier 2024. Photographie personnelle.



Cycliste pied à terre, enfant en trottinette, piétons et taxi se croisent dans un espace partagé, Paris, Décembre 2024. Photographie personnelle.

3. Penser des espaces agréables, tant mentalement que physiquement, en accordant une attention particulière aux ressentis de l'utilisateur et en ramenant de la nature dans les espaces artificialisés.



“Quand les gens ne sont plus enfermés dans leur boîte en métal, désamorcer les conflits devient tout de suite plus simple. Il reste que je n'aime pas trop cette intersection : c'est l'une des rares à Londres où je me sens encore en danger. C'est bruyant, c'est sale, la chaussée est pleine de nids-de-poules. Du coup, quand il fait beau et que j'ai un peu d'avance, il m'arrive de faire un détour pour traverser Hackney Downs Park, l'espace vert le plus proche de chez moi. C'est certes plus long que par Kingsland Road, mais pouvoir passer quelques minutes au vert est un vrai bol d'air frais, surtout quand c'est la canicule.”
Mise en récit, John, Londres

Le ressenti du piéton dans l'espace public est crucial pour son expérience urbaine. Ce sentiment est façonné par le confort ou l'inconfort qu'il ressent, influençant ainsi sa cohabitation avec les autres modes de mobilité. Un environnement confortable encourage la présence piétonne, tandis que l'inconfort peut conduire à l'évitement durable de certains espaces. Ce confort est multidimensionnel, mêlant des aspects physiques, sociaux et émotionnels.

Certains groupes, comme les femmes, sont particulièrement vulnérables à l'inconfort en raison du harcèlement qu'ils peuvent subir. De plus, les changements climatiques, notamment les vagues de chaleur, exacerbent cet inconfort. Pour améliorer la situation, des interventions urbaines sont nécessaires, telles que la piétonnisation des axes à fort trafic, la réduction des vitesses de circulation et l'amélioration de l'éclairage public. Ces mesures visent à créer des environnements plus accueillants et sécurisés pour les piétons.

Parallèlement, la prise en compte des perceptions et des représentations des usagers est essentielle. Les politiques de sécurité routière doivent être adaptées pour répondre aux besoins des piétons, tout en tenant compte de leur diversité. De plus, la réduction des nuisances sonores, lumineuses et olfactives contribue à créer un environnement plus agréable.

Dans le contexte de la transition écologique, la question de l'agencement des espaces publics revêt une importance particulière. Il est crucial de verdir les zones urbaines en repensant l'utilisation du sol lors des aménagements urbains. La désimperméabilisation des sols et la plantation d'arbres permettent une meilleure infiltration de l'eau et contribuent au rafraîchissement urbain. Cependant, ces initiatives peuvent entrer en conflit avec d'autres impératifs urbains, comme la nécessité de maintenir des voies de circulation efficaces.

Des projets novateurs, tels que "Rue Commune", mettent en avant la nécessité de repenser l'espace public en intégrant les enjeux de mobilité et de transition écologique. Ces initiatives visent à transformer le sol pour répondre aux défis environnementaux tout en libérant les usages de la rue pour le bien-être des citoyens.

Des exemples concrets, comme le réaménagement de la place de Haguenau et de l'avenue des Vosges, illustrent cette approche intégrée. En intégrant la désimperméabilisation des voies de circulation et en favorisant la végétalisation, ces projets visent à créer des espaces urbains plus résilients et agréables pour les habitants, tout en répondant aux défis écologiques contemporains.

En résumé, la création d'une ville confortable et durable pour les piétons nécessite une approche holistique, combinant des mesures physiques, sociales et environnementales. Ces efforts sont essentiels pour créer des espaces publics accueillants, sûrs et agréables, répondant ainsi aux besoins et aux aspirations des citoyens.



Jeune adulte voyageant en mobilité douce, créé par Freepik.



Piétons qui attendent sur la plate-forme centrale pour traverser en deux temps, Londres, Mars 2024. Photographie personnelle.

4. Instaurer en ville un nouvel équilibre entre les modes de transport qui fassent toujours primer le piéton, tout en favorisant le transport collectif par rapport aux modes individuels.



”Pour aller à l’école je passe soit par la forêt soit par la départementale. Ah... quand je repense à ce que l’on disait des départementales dans mon enfance! En voyage itinérant mon père me disait tout le temps « n’utilise jamais ces routes elles sont bien trop empruntées par les voitures, c’est vraiment désagréable et dangereux! ». Aujourd’hui je l’utilise avec les enfants et il y a si peu de voitures que la cohabitation se passe bien. Ce n’est pas tant les aménagements qui ont permis ces évolutions mais heureusement qu’il y a eu tout ce travail sur les représentations pour rendre désirable à nouveau le vélo et les véhicules légers”

Mise en récit, Benjamin, Strasbourg

Le défi de repenser les mobilités urbaines pour la ville de demain implique une réévaluation de la place accordée à chaque mode de déplacement dans l'espace public. Étant donné que l'espace public est un bien commun limité, les choix d'aménagement doivent être délibérés. Le dispositif "Une voirie pour tous", lancé en 2019 par le Cerema, vise à équilibrer les différents modes de déplacement en accordant une attention particulière aux usagers les plus vulnérables et en promouvant les modes de transport actifs et alternatifs à la voiture individuelle.

La "pyramide inversée" proposée par la chercheuse Joanne Hirtzel offre un cadre conceptuel pour comprendre comment hiérarchiser les modes de déplacement en accordant la priorité aux modes durables et à la qualité de vie des usagers. Cette approche souligne également la question de l'équité dans l'utilisation de l'espace public, car les modes de transport motorisés occupent souvent une part disproportionnée de l'espace.

Des projets concrets, tels que le réaménagement des espaces publics à Paris et la conception de la "Rue commune" par l'agence Léonard, visent à rééquilibrer l'espace au profit des piétons, des cyclistes et des transports en commun. Cela implique de réduire la place accordée à la voiture individuelle, notamment en réduisant le stationnement en surface et en favorisant une utilisation plus temporaire de l'espace dédié aux véhicules motorisés.

Cependant, ce rééquilibrage de l'espace public peut rencontrer des résistances, comme illustré par le projet controversé de réaménagement de la place de Haguenau et de l'avenue des Vosges à Strasbourg. Les décisions d'aménagement doivent donc être prises avec soin, en tenant compte des besoins et des préoccupations des différents acteurs urbains.

En élargissant la perspective, des initiatives telles que le projet de Ring cyclable à Strasbourg cherchent à résoudre les conflits entre les différents modes de déplacement en proposant des solutions adaptées à chaque contexte urbain. Il est également essentiel de prendre en compte les besoins des zones rurales, en évitant les investissements inutiles dans des infrastructures lourdes et en privilégiant des solutions de transport plus flexibles, telles que les réseaux de bus.

Pourtant, la marche à pied est souvent négligée dans les politiques de transport, malgré son rôle essentiel dans tous les déplacements. Des initiatives comme le Plan Piéton à Paris

visent à améliorer les infrastructures pour les piétons et à favoriser l'intermodalité. Certaines villes, comme Amsterdam, basent même leurs politiques de mobilité sur la primauté du piéton, avant le vélo, les transports en commun et la voiture individuelle.

En conclusion, bien que le vélo soit souvent présenté comme une solution de transport écologique, il ne peut être la seule réponse aux enjeux de la transition des mobilités. La marche à pied reste un mode de déplacement central et facilite l'intermodalité. Il est essentiel que les politiques de transport prennent en compte la place du piéton pour créer des villes plus inclusives et accessibles.

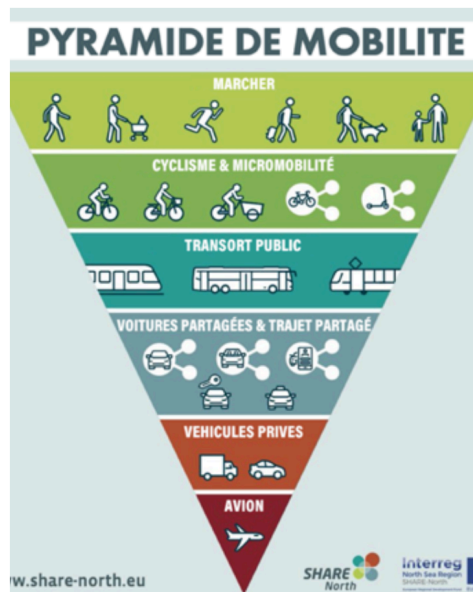


Schéma de la pyramide des mobilités, 2021.
@share-north.eu



Grenoble, la place de parking vélo impressionnante dans l'espace public, Février 2024. Photo personnelle.

5. Trouver un juste milieu entre cohabitation et ségrégation en fonction du lieu et du trafic, tout en maintenant des continuités qui rendent l'espace public facile à vivre.



“Arrivée sur le quai d’Amsterdam Centraal, je navigue l’espace partagé en amont du quai avec un signe de la main indiquant que je vais tout droit. Étonnement, ce tout petit endroit n’a pas changé, si ce n’est des incitations colorées au sol indiquant les trajectoires des cyclistes et des piétons. Le tunnel pour passer sous les voies de chemin de fer a bien évolué, du passage souterrain carrelé un peu glauque, le tunnel est maintenant éclairé par une technologie de fentes entre les voies qui permettent d’illuminer, mais aussi de récupérer l’énergie solaire avec les micros-panneaux solaires installés entre la piste bidirectionnelle et le trottoir piéton.”

Mise en récit, Anna, Amsterdam

L'étude explore les approches de cohabitation et de ségrégation des modes de déplacement dans l'espace urbain, mettant en évidence les défis et les avantages de chaque approche. La cohabitation favorise la compréhension mutuelle et le respect des règles entre les différents usagers de la route, tandis que la ségrégation implique une séparation physique des modes de déplacement avec des infrastructures spécifiques pour chaque mode. Les recherches menées à Cosenza, en Italie, révèlent une préférence des piétons pour les voies

favorisant la ségrégation, où ils se sentent plus en sécurité. Cependant, la cohabitation entre les bus et les vélos reste controversée, avec des initiatives cherchant à encadrer cette cohabitation de manière plus stricte pour répondre aux besoins de sécurité et de confort des usagers.

Le concept d'espace partagé, théorisé par Hans Monderman aux Pays-Bas, suscite des réticences en France en raison de préoccupations concernant la sécurité et le confort des usagers. Cependant, des responsables municipaux à Amsterdam soutiennent l'idée de mélanger les piétons et les cyclistes dans l'espace public sous certaines conditions. À Lyon et Strasbourg, des voix se font entendre en faveur de la ségrégation pour garantir la sécurité des usagers vulnérables. Certains acteurs, comme Stéphane Cwerzinski, défendent une approche plus nuancée, préconisant un partage de l'espace public tout en séparant certains modes de déplacement pour favoriser la sécurité.

En outre, l'étude explore les concepts de continuité et de rupture dans l'espace public. La continuité implique un flux fluide des modes de déplacement, tandis que la rupture entraîne une fragmentation de l'espace public, limitant la mobilité des individus. Les recherches examinant les ruptures de charge dans les transports publics à Bruxelles soulignent les défis liés à la cohérence et à la fluidité du réseau de transport urbain. L'importance des lignes de désir, qui reflètent les itinéraires préférés des usagers, est également mise en lumière, soulignant leur impact sur la fluidité et l'accessibilité de l'espace public.

Le projet de transformation de la place de Haguenau à Strasbourg illustre un équilibre entre continuité et rupture, visant à créer un environnement urbain harmonieux en rétablissant les connexions visuelles entre différents quartiers tout en introduisant des éléments de rupture, comme des voies cyclables isolées.

En conclusion, la recherche d'un équilibre entre cohabitation et ségrégation ainsi qu'entre continuité et rupture est essentielle pour concevoir des espaces publics fonctionnels et inclusifs tout en favorisant des systèmes de mobilité dynamiques et sécurisés.



Séparation des flux cyclistes à Lyon. © Wikimedia Commons. 2022



Oxford Circus et son infrastructure mettant en avant les lignes de désir. © Matt Cheetham. 2018

ENSEIGNEMENTS

Malgré des évolutions positives déjà en cours dans de nombreuses métropoles, la grande révolution des mobilités urbaines reste encore à venir et, pour grande partie, à imaginer. Notre étude contribue à ce travail d'imagination en proposant un panorama à l'échelle des métropoles européennes, qui synthétise à chaque fois les problématiques rencontrées mais aussi des solutions possibles. La ville de 2050 ne sera pas une utopie mais, loin d'une vision technicienne et macroscopique de l'aménagement encore trop répandue, elle prendra mieux en compte la dimension sensible afin de créer des espaces où tout le monde se sente le bienvenu. Parmi les grandes pistes de solutions et bonnes pratiques permettant de concevoir cette ville plus accueillante, on peut notamment distinguer :

- Repenser la manière dont les modes interagissent entre eux en trouvant **un compromis entre sécurité et vitesse** ainsi qu'en **régulant** les espaces publics quand cela est nécessaire.
- Concevoir les espaces publics pour accueillir des **profils divers** plus ou moins mobiles et laisser un maximum de **liberté** à l'utilisateur dans la manière dont il s'approprie la ville.
- Penser des espaces **agréables**, tant mentalement que physiquement, en accordant une attention particulière aux **ressentis** de l'utilisateur et en ramenant de la **nature** dans les espaces artificialisés.
- Instaurer en ville un nouvel **équilibre** entre les modes de transport qui fasse toujours primer le **piéton**, tout en favorisant le **transport collectif** par rapport aux modes individuels.
- Trouver un **juste milieu entre cohabitation et séparation** des modes de transport en fonction du lieu et du trafic, tout en maintenant des **continuités** qui rendent l'espace public facile à vivre.

Pour atteindre cet idéal de mobilités urbaines apaisées, des choix de politiques publiques ambitieux et volontaristes seront nécessaires. Sur le plan écologique tout d'abord, avec un effort considérable pour faire primer la sobriété sur la recherche de croissance. Sur le plan social ensuite, avec la nécessité de prendre en compte toutes les catégories d'utilisateurs pour garantir un droit à la mobilité réel. Sur le plan de la hiérarchie entre les modes enfin, avec une indispensable remise en cause de la dominance, toujours d'actualité, de l'automobile dans les villes.

Au-delà de toutes ces conditions, se pose aussi la question de l'articulation entre ces politiques de mobilités ambitieuses et les formes urbaines en général. La structure des villes, trop ou pas assez denses, constitue en effet aujourd'hui un obstacle majeur à une révolution des mobilités. Celle-ci doit donc aller de paire avec une révolution de l'urbanisme et c'est donc aussi une révision intégrale et systémique de l'aménagement qu'il reste à penser afin qu'enfin, partout et tout le temps, l'utilisateur puisse se sentir le bienvenu.

POUR EN SAVOIR PLUS

ANTOINE FLEURY, JEAN-BAPTISTE FRÉTIGNY, et DIMITRA KANELLOPOULOU. *Les espaces publics à l'épreuve des mobilités*. Rennes. Presses universitaires de Rennes. 2022. 172 p. (Espace et territoires).

EMELINE BAILLY, THIERRY PAQUOT, JULIE BENOIT, et al. *Oser la ville sensible*. Nantes. Cosmografia. 2018. 230 p.

JEAN-PAUL GAILLY. « Mobilités urbaines et appropriation conflictuelle de l'espace public », Blog *Politique. Revue belge d'analyse et de débat*. 2019. En ligne : <https://www.revuepolitique.be/mobilites-urbaines-et-appropriation-conflictuelle-de-lespace-public/>.

MATHIEU ALAPETITE. *Comprendre le piéton et son avenir dans l'espace public*. Fondation Jean Jaurès. 2023. En ligne : <https://www.jean-jaures.org/publication/comprendre-le-pieton-et-son-avenir-dans-lespace-public/>.

TOM DUBOIS, CHRISTOPHE GAY, VINCENT KAUFMANN, et al. *Pour en finir avec la vitesse : plaidoyer pour la vie en proximité*. La Tour-d'Aigues. Éditions de l'Aube. 2021. 147 p. (Bibliothèque des territoires).

L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.