

Ville pédestre, ville rapide

Jacques Lévy

La marche à pied est d'abord un moyen de transport, longtemps méprisé par les marcheurs eux-mêmes et par les statisticiens, qui ne comptabilisent encore souvent que les déplacements « mécanisés ». N'oublions pas que nous nous trouvons à la fin d'une période où la possession d'un véhicule rapide – d'abord hippomobile puis automobile – fut un discriminant social majeur. Les *peones*, piétons et pions, ont longtemps rêvé d'échapper à l'humiliation qui résultait de la malédiction de devoir user (de) son propre corps pour se mouvoir dans l'espace. Il en reste quelque chose dans nos manières de voir et même de mesurer. Le débat sur la place respective des différents modes de transport a été récemment enrichi d'une donnée qui n'avait rien de secret mais qui est longtemps restée peu ou pas utilisée : la majorité des déplacements en zone dense se fait à pied. Dans Paris intra-muros, c'est même une majorité absolue de 55%. Dans les discours émanant du lobby automobile, on continue pourtant d'exclure la marche à pied : ce tour de passe-passe permet de donner une image de la mobilité très décalée par rapport aux pratiques effectives.

Pédestre non piéton, piéton non pédestre

On peut appeler « pédestres » (anglais : *pedestrian*) les métriques (c'est-à-dire les modes de gestions de la distance) centrées sur les piétons. On y rencontre la marche à pied proprement dite qui définit les métriques piétonnes (anglais : *walking*), mais aussi tous les moyens de transport au sein desquels *le piéton reste un piéton*, autrement dit ceux où l'individu pratique l'engagement multisensoriel de son corps dans le cadre d'un espace public. Les métriques pédestres incluent donc l'ensemble de l'espace des transports publics : véhicules, arrêts, accès. Avec les espaces publics, semi-publics (contrainte d'accès) et semi-privés (restriction d'accès) parcourus par les piétons, on a ainsi un continuum plus ou moins fonctionnel allant du micro-local au mondial, qu'on peut appeler l'univers des *métriques publiques* (en bleu et vert sur la figure 1) et qui associe intrinsèquement espace public et mobilité.

Figure 1. Marche à pied, métriques pédestres et mobilité.

	Espace public, semi-public ou semi-privé	Espace interstitiel	Espace privé
Transports publics	Métriques publiques	Métriques pédestres non piétonnes	
Marche à pied		Métriques piétonnes publiques	Métriques piétonnes d'appui
Transports privés	Métriques automobiles : usage privé du domaine public		Métriques automobiles : véhicule

Les métriques pédestres non publiques existent néanmoins. Ce sont d'abord celles qui s'effectuent dans l'espace privé : on est en général piéton dans son logement ou sur son lieu de

travail. Il existe aussi des métriques piétonnes non pédestres. Ce sont celles qui animent les espaces interstitiels d'appui à l'espace automobile, jamais complètement évitables, notamment lorsqu'il faut relier le lieu de stationnement avec le point d'origine ou de destination : traversée subreptice de l'espace public, lieux dédiés en périphérie de la voirie. Les cheminements piétons dans les parkings souterrains ou en surface n'entrent donc pas (pas encore ?) dans les logiques d'agencement et de fonctionnement de l'espace public.

Comme le montre le tableau, l'univers de la marche à pied apparaît, avec ses différentes extensions, extrêmement riche et tout à fait central pour le système de mobilité global que constitue un espace urbain. À l'inverse de ce qui se fait couramment, on peut relire et reclasser les espaces urbains en fonction de la place qu'y occupent les piétons. On reconnaîtra que cette relecture n'est nullement académique et qu'elle ouvre sur la problématisation d'importants enjeux. On peut ainsi prendre l'expansion des métriques pédestres dans les quartiers suburbains ou périurbains comme un indicateur d'urbanisation relative, c'est-à-dire d'accroissement de l'urbanité.

Vitesses contextuelles

Fondamentalement, la réintégration de la marche à pied dans l'analyse des systèmes de mobilité entre en phase avec la réalité complexe de la ville contemporaine. D'abord, la configuration de l'espace urbain n'est pas seulement constituée par la « forme urbaine », c'est-à-dire son emprise matérielle mais aussi de toutes les composantes immatérielles et idéelles du *fond de carte* qui établit, à un moment donné, le système de distances et de proximités de cet espace. Or cette configuration est certes le support des dispositifs de mobilités : on peut, par exemple, y faire circuler différents types de véhicules. Mais l'efficacité relative de ces circulations dépend moins du nombre de kilomètres parcourus que de ce à quoi le déplacement permet d'accéder. Non seulement les vitesses effectives sont plus comparables qu'on ne le croit (les vitesses moyennes sont en réalité très faibles si l'on prend en compte la totalité du déplacement en automobile, y compris en zones moyennement denses et même sans embouteillage), mais surtout il faut prendre en compte la visée du transport lui-même : non pas parcourir des kilomètres mais relier des réalités sociales pertinentes. On sort non seulement de la géométrie euclidienne, mais aussi d'une mesure réticulaire qui resterait indifférente au contenu des réalités rendues interaccessibles par la mobilité. Un indicateur possible est le nombre de personnes, et bien sûr le nombre de personnes effectivement localisé là où on est et là où l'on va, non les seuls résidents comptabilisés par les instituts statistiques et qui ont pris la mauvaise habitude de ne pas rester chez eux. C'est donc le peuplement d'un lieu qui tend à prendre la place du numérateur dans le calcul des vitesses. Dans une approche *contextuelle*, les masses urbaines reliées par les « mobiles » deviennent une composante de leur vitesse.

L'urbanité rend la ville rapide

On comprend alors que la vitesse de la ville dépend de ses modes de gestion de la distance, de ses métriques dominantes car elle a été fabriquée pour leur convenir. L'automobile n'est rapide que dans la ville automobile, étalée et fragmentée, avec ses immenses surfaces de voirie ainsi que, le plus souvent, ses espaces résidentiels étalés et sa fragmentation démographique et fonctionnelle. Inversement, la mobilité pédestre est rapide dans la ville dense et diverse.

En vitesse contextuelle, la ville la plus rapide est, de loin, la ville pédestre. Les 24 millions de personnes accessibles par les transports publics en une heure à partir de la gare de Shinjuku, un des quartiers centraux de Tokyo, seraient un rêve parfaitement inaccessible pour les habitants de Los Angeles qui, malgré une masse urbaine inférieure, doivent passer de nombreuses heures dans leur voiture pour traverser en diagonale le vaste rectangle urbanisé de la métropole. Même la plus rapide possible, dotée d'un réseau touffu de voies rapides et de parkings nombreux et vastes, la ville automobile la plus rapide ne peut pas être aussi rapide qu'une ville conçue pour les métriques pédestres, tout simplement parce la métrique du transport privé bute sur une contradiction qui semble indépassable : celle de sa consommation de surface qui, ajouté aux autres composantes de l'étalement, accroît irrémédiablement des distances à parcourir sans augmenter les vitesses. Inversement, la ville pédestre est la ville rapide par excellence car elle est économe en étendue et peut ainsi supporter des densités de plusieurs dizaines de milliers d'habitants au kilomètre-carré et des masses de plusieurs dizaines de millions de personnes sans atteindre un niveau de viscosité dirimant. Au contraire, on a là des systèmes à rendement croissant : plus la masse et la densité augmentent, plus les transports publics sont rentables, ce qui permet d'augmenter leur efficacité dans l'ensemble de l'aire desservie. Dans ce cercle vertueux, ce sont les « fondamentaux » de l'urbanité, densité et diversité, qui, au bout du compte, fondent la vitesse effective de la ville pédestre.

À ces éléments quantitatifs, s'en ajoutent d'autres, qui portent sur la qualité. La marche à pied reste le moyen de transport le plus sûr, le plus souple et le plus fiable et seule sa lenteur nominale altère la qualité de sa couverture. C'est ce que résume le tableau des relations entre les métriques de mobilité et le territoire environnant (figure 2).