

ANTONIO GONZALEZ-ALVAREZ

# Marcher en ville

//////

Développer la marche en ville ! Voilà un objectif que partage la plupart des urbanistes pour des raisons très diverses : santé publique, diminution du nombre de voitures, désengorgement des réseaux de transports en commun, vie des rues, échanges, convivialité... S'il est récemment redevenu à la mode, ce dessein n'est pas nouveau. Mais force est de constater que les politiques publiques en faveur du développement de la marche n'avancent qu'à petits pas. S'il a le choix, le citoyen va préférer à la marche des modes de déplacements plus rapides ou moins fatigants<sup>1</sup>. L'étalement des villes et des bassins d'emploi joue un rôle essentiel, mais n'explique cependant pas tout. Les enquêtes montrent que de nombreux déplacements qui ne se font pas à pied sont pourtant courts. À partir de ce constat, ce dossier esquissera des pistes pour la planification urbaine, en se concentrant notamment sur les motivations du marcheur. Quels sont les avantages ou les plaisirs que l'on recherche en marchant ? Pourquoi marcher en ville ?

Les obstacles fréquemment évoqués quand on parle d'accroître la pratique de la marche en milieu urbain sont les problèmes de sécurité et d'accessibilité. Bien souvent, en effet, les aménagements des espaces pour piétons ne satisfont pas certaines normes de base<sup>2</sup>. Traversées dangereuses, absence de rampes, éléments de mobilier mal disposés, trottoirs trop étroits ou encombrés sont autant d'embûches semées sur la route du marcheur. Et rappelons que les personnes à mobilité réduite, outre celles qui circulent en fauteuil roulant, sont aussi les personnes chargées, qui ont une poussette ou qui, pour des raisons physiques, marchent lentement... Tout un pan de la littérature scientifique sur la marche aborde ces questions de sécurité et d'accessibilité ou, plus largement, celles des barrières que peut rencontrer le piéton (voir bibliographie en fin de dossier).

Dans ces analyses, l'aspect utilitaire de la marche est mis en avant. Le marcheur doit bénéficier d'un certain confort

1 | Nous n'aborderons pas dans ce dossier le sujet de la marche dans les pays en développement où, bien souvent, une grande partie de la population n'a pas d'autre moyen de se déplacer.

2 | Normes obligatoires en France depuis leur inscription dans la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.





dans son parcours et pouvoir emprunter les itinéraires les plus courts, éviter les dénivelés, trouver des passages piétons bien situés, ne pas trop attendre aux feux rouges... Pour y parvenir, plusieurs outils ont été développés depuis la fin des années 1970 : révision des plans de circulation automobile, déploiement des zones et itinéraires piétons, design des carrefours, travail sur les matériaux et le mobilier, éclairage la nuit...

Ces approches sont intéressantes en ce qu'elles visent à améliorer l'efficacité de la marche. Car, si certaines conditions sont réunies, la marche peut être un mode de déplacement très efficace et il convient d'insister là-dessus. Outre son intérêt pour la santé publique, elle permet l'accès rapide à de nombreux services dans la ville dense (« La ville à "portée de pied" », p. 56) et elle améliore la performance des transports collectifs (« Marche et transport collectif : des alliés objectifs », p. 57). L'utilité de la marche se trouve aussi « augmentée » grâce au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication qui peuvent enrichir le marcheur et également, par retour d'expérience, l'aménageur (entretien avec Bruno Marzloff, p. 53).

Si des aménagements en faveur de l'efficacité de la marche sont nécessaires, ils ne sont cependant pas suffisants. Les flux de piétons ne se comportent pas comme les autres flux de la ville. Il ne suffit pas de faciliter la circulation sur un axe pour que l'on s'y promène. Des itinéraires courts seront parfois délaissés au profit de certains détours, des trottoirs très larges et confortables ignorés pour emprunter des rues plus étroites et conviviales... Bref, la marche n'est pas toujours strictement utilitaire. Ainsi, les spécialistes réfléchissent de plus en plus au mobilier urbain qui permet de concilier séjour et mouvement, à l'intégration de la nature dans les espaces publics pour rendre plus agréable la promenade, aux aménagements de zones de rencontre. Car, comme nous le verrons à l'appui d'exemples suisses (« La marche, vecteur d'urbanité », p. 38), le piéton urbain cherche souvent la co-présence, la possibilité de rencontrer et d'échanger. Et ce besoin du citadin de croiser les autres, de se confronter à l'altérité, est au cœur même de la vie des villes et de leur urbanité. Tout d'abord parce que c'est la présence et le mouvement des piétons qui animent les lieux, qui leur donnent un sens, qui façonnent l'espace. Et ensuite parce que les interactions qui se mettent en place entre les passants, les liens faibles qui se nouent, les échanges improvisés construisent une culture urbaine commune du vivre ensemble, du respect et de l'ouverture à l'autre, de la citoyenneté.

Le piéton peut aussi chercher à s'égarer pour mieux découvrir la ville et, à travers elle, le monde (« La marche joue », p. 45). Car c'est en marchant que l'on mobilise au mieux une certaine sensibilité et que l'on appréhende certains détails révélateurs qui passent autrement inaperçus. La marche a

une triple dimension : poétique, de par la fascination et l'émerveillement que provoque la ville parcourue à pied ; philosophique, car la lenteur de la marche peut aussi être une méthode d'approfondissement de la réflexion et donc de connaissance ; politique enfin : marcher, c'est bousculer les conformismes (on marche dans l'espace public pour manifester), aller voir l'envers du décor et les espaces en dés-hérence. En cela, elle est proche des déambulations prônées par la psycho-géographie (« Psycho-géographie ! Poétique de l'exploration urbaine », p. 47). Pour le planificateur, il s'agit alors de rendre cette marche possible, sans essayer de trop la « canaliser », ce qui irait à l'encontre de son esprit.

L'exploration du péri-urbain bordelais à pied (voir l'article) part de cette posture intellectuelle (découvrir, en marchant, des aspects insoupçonnés des espaces périphériques) tout en se confrontant aux contraintes du terrain (aménagement, effets de coupure, vulnérabilité du piéton). Est-il possible de marcher dans des espaces peu pensés pour le piéton ? Qu'est-ce que cette marche permet de révéler ?

Finalement, c'est en tenant compte d'une grande variété d'approches qu'il convient aujourd'hui de penser les politiques en faveur du piéton. C'est l'objectif de l'agglomération bordelaise qui a inscrit dans son projet métropolitain la marche comme une pratique urbaine d'avenir dotée de multiples vertus (« La promenade comme art de vivre ») et qui fait de la « mobilité piétonne universelle » un axe majeur de son Grenelle des Mobilités<sup>3</sup>. Nous verrons les exemples de deux autres villes qui paraissent aussi intéressantes. Mérignac, où la notion de « marchabilité », qui place les besoins du piéton au centre de la réflexion, sert de socle pour créer un plan de la marche, et Strasbourg, dont le plan Piétons est devenu une référence par son approche très riche et globale de la question (voir les articles sur ces sujets, p. 50 et p. 42).

Avant de démarrer, une dernière précision. Romanciers, essayistes et philosophes ont également été convoqués parce que le formidable pouvoir évocateur de leurs mots et images en dit beaucoup plus long que toute la littérature scientifique sur la marche en tant qu'expérience intime et personnelle. Ainsi, pour lui permettre de reprendre son souffle au cœur de ce dossier, le lecteur rencontrera quelques citations, surgies de nulle part et aussitôt disparues, à l'image de ces rencontres fortuites que permet la marche en ville, sources d'un « ineffable bonheur » comme l'expliquera, tout de suite, le premier de nos auteurs.



3 | Le Grenelle des Mobilités est une démarche originale de « co-production » de réponses innovantes aux problèmes de transport dans l'agglomération bordelaise, fondée sur une gouvernance à six collèges qui, de janvier à juin 2012, ont participé à la production d'un rapport d'orientations et d'actions.



## City Walking

traduction de Lucy Edwards

Encouraging people to use walking as a means of getting around our cities is an aspiration to which most urban designers would adhere, and that for a variety of reasons – public health, reduced traffic, less overcrowding on public transport, a new lease of life for our streets, improved social relations, a sense of togetherness... It is not a new ambition, but is now once again in the spotlight, however sluggish public policy-makers are in promoting its advance. When offered a choice, most city dwellers prefer walking to other more rapid or less strenuous ways of getting about<sup>1</sup>. Urban sprawl and travel-to-work areas are also key factors, but they don't explain everything. Surveys show that we often travel short distances by any means other than on foot. This review sheds light on new ways of planning the cities we live in so that the motivations of walkers are given the place they deserve. What advantages does walking present and what pleasures does it bring? Why indeed do some prefer shank's pony?

Many argue that urban walking is a dangerous and inaccessible business, and it is true that pedestrian lanes often fail to respect elementary regulations<sup>2</sup>. Crossing the road at peril of one's life is no laughing matter – there are rarely handrails to accompany steps, urban furnishings are often an impediment, pavements too narrow or equally as congested as the roads. We also need to remember people with reduced mobility, not just wheelchair users, but those with pushchairs, carrying heavy bags or who, for physical reasons, walk at a slower pace... Much scientific research has been devoted to the question of security and accessibility, and more generally to the obstacle course with which the pedestrian is all too often confronted (see bibliography).

These studies underline the utilitarian character of urban walking. The pedestrian has the right to a basic level of comfort in his or her ambulations, should be able to take the shortest route, without steep slopes or uneven surfaces. Zebra crossings should be intelligently positioned and traffic lights not constitute too long a delay... A number of tools have been developed since the 1970s to bring these basic requisites into reality – traffic routes have been revised, pedestrian areas and circuits implemented, crossroads have been redesigned, pavement surfacing and urban furnishing rethought and street lighting introduced for those who travel on foot after dark.

These approaches are laudable in that they aim to increase the efficacy of walking as a means of transport. If the right conditions are provided, walking is an extremely efficient way of getting around, a point which can never be suffi-

ciently stressed. Over and above its considerable public health benefits, walking provides easy access to services in dense urban areas (see chapter “La ville à ‘portée de pied’”, p. 56) and frees capacity on public transport (see chapter “Marche et transport collectif : des alliés objectifs”, p. 57). New information and communications technologies have also enhanced the value of walking – not only do they enrich the walker's experience, but, through the feedback provided, they also serve to enlighten the urban designer (see interview with Bruno Marzloff, p. 53).

Not enough effort has as yet been made. The flow of pedestrians through a city has little in common with other comparable flows of traffic. People do not choose to go on foot just because a pedestrian lane has been provided. Roundabout trips are often preferred to more direct itineraries and ample, smooth-surfaced pavements rejected in favour of narrow but more lively streets... In other words, choosing to travel on foot is not just a question of efficacy. It is for this reason that specialists are now working to design urban amenities which may accommodate both movement and resting, of introducing natural, green elements into public spaces to make walking more pleasant, along with areas where one can sit and chat. Examples of innovations recently introduced in Switzerland (see chapter “La marche, vecteur d'urbanité”, p. 38), show just how much pedestrians enjoy the presence of other like-minded walkers with whom they may interrelate. City dwellers have a need to encounter other denizens, people who are different to them, a phenomenon which lies at the very heart of city life and is the defining feature of the urban world. First and foremost because pedestrians are the people who breathe life into inanimate spaces through their presence and activity, giving them a meaning and purposeful form. And also because the communication between passers by, the infinitesimal bonds established, the improvised exchange of everyday life are the building blocks of the urban culture of living together, of respecting and accepting others, of citizenship itself.

Some urban walkers prefer to stray from the beaten track in order to uncover their city's hidden secrets and the worlds they enclose (see chapter “La marche joue”, p. 45). Walking heightens the senses and the eye captures intriguing details which might otherwise go unnoticed. Its benefits are in fact three-fold. They are poetic, in that travelling on foot arouses a sense of fascination and wonder for the urban environment. They are philosophical, in that the relatively slow pace of movement allows time for inner reflection and heightened understanding. And they are political – walking

1 | Walking as a means of transport in developing countries - where more often than not, the general population has no other alternative for getting about - will not be explored in this issue.

2 | Statutory norms in France (Law n°2005-102 of 11th February 2005) to ensure equal rights and opportunities, involvement and citizenship for disabled people.



is anti-conformist (eloquently illustrated by people taking to the streets to demonstrate) and is an invitation to go behind the scenes and visit disregarded areas. This is exactly what experts in psycho-geography exhort us to do (see chapter “Psycho-géographie! Poétique de l’exploration urbaine”, p. 47). It is the town planner’s job to make this possible, without ‘channelling’ pedestrians into circumscribed lanes, thereby ruining the whole point.

Exploring the suburbs of Bordeaux on foot (see chapter on this subject) is part and parcel of this intellectual stance (discovering the unsuspected features of peripheral spaces), and likewise, is not always easy in practice (pedestrian safety, disconnected areas...). Is it always possible for pedestrians to travel through urban spaces not designed for the purpose? And what can urban walking tell us about these spaces as such?

Only by taking a variety of approaches into consideration will new policies emerge. This is the expressed aim of the governing instances of the Bordeaux conurbation and they have recently listed walking as an urban practice of the utmost value and have made “universal pedestrian mobility” the key axis of the Mobility Summit<sup>3</sup>. We will also take a closer look at two other towns which have come up with their own novel solutions – Mérignac, where the idea of “walkability” and the needs of pedestrians are given pride of place and underpin the town’s “walking scheme”, and Strasbourg, where the pedestrian policy implemented is a prime example of what can be achieved through a comprehensive and intelligent approach (see respective chapters on these subjects).

One last remark on the pages which follow. Reference is made to the work of a number of novelists, essayists and philosophers – the evocative power of their words and images on walking as an intimate, personal experience by far surpasses the scientific corpus on the subject. The reader is invited to catch his breath as we amble through the pages of this review, and pause for an instant on a handful of quotations which seemingly emerge from nowhere only to fade away, just like the chance encounters urban walking invites us to enjoy, sources of “ineffable bliss” as the first of our authors so beautifully explains.

3 | The “Grenelle des Mobilités” or Mobility Summit involved a broad range of specialists and public policy makers in order to develop innovative responses to the transport problems of the Bordeaux conurbation, under the aegis of six workshops which from January to June 2012, drafted a report outlining a series of guiding principles and courses of action.



## Caminar por la ciudad

traducción de Valérie Joubert Anghel

¡ Desarrollar el caminar por la ciudad ! Este es un objetivo que comparte la mayoría de los urbanistas por razones muy diversas : salud pública, reducción del número de automóviles, decongestión de las redes de transporte público, animación urbana, intercambios, sociabilidad... Si esta intención ha vuelto a estar de moda recientemente, no es nueva. Pero es de notar que las políticas públicas a favor del desarrollo del caminar avanzan lentamente. Si puede escoger, el ciudadano optará, en vez de ir a pie, por modos de desplazamientos más rápidos o menos agotadores<sup>1</sup>. La extensión de las ciudades y de las zonas de empleo desempeña un papel esencial, pero no explica todo. Las investigaciones demuestran que muchos desplazamientos que no se hacen andando son sin embargo cortos. A partir de tal observación, este dossier esbozará pistas de reflexión para la planificación urbana, focalizándose particularmente en las motivaciones del caminante. ¿ Qué ventajas o placeres busca uno caminando ? ¿ Porqué caminar por la ciudad ?

Los obstáculos que se suelen evocar cuando se habla de intensificar la práctica del caminar en medios urbanos son los problemas de seguridad y accesibilidad. En efecto, muy a menudo, la ordenación de los espacios peatonales no cumple con ciertas normas básicas<sup>2</sup>. Cruces peligrosos, ausencia de rampas, elementos de mobiliario mal dispuestos, aceras demasiado estrechas o atestadas, son trabas sembradas en la senda del viandante. Y recordemos que las personas con movilidad reducida, a parte de las que se mueven en silla de ruedas, son también las personas cargadas, las que empujan un cochecito de bebé o las que, por razones físicas, caminan lentamente... Una parte importante de la literatura científica sobre el caminar aborda estos temas de seguridad y accesibilidad o, más ampliamente, los que tratan de los obstáculos que puede encontrar el peatón (véase la bibliografía al final del dossier).

En estos análisis, se destaca el aspecto utilitario del caminar. El que transita a pie debe gozar de cierta comodidad en su recorrido y debe poder tomar los itinerarios más cortos, evitar los desniveles, encontrar pasos de cebra bien situados, no esperar demasiado tiempo en los semáforos... Para lograrlo, se han desarrollado numerosos instrumentos desde finales de los años 1970 : revisión de los planes de trá-



1 | No trataremos en este dossier del tema del caminar en los países emergentes donde, muy a menudo, gran parte de la población no tiene otro medio para moverse.  
2 | Normas obligatorias en Francia desde su inscripción en la ley n° 2005-102 del 11 de febrero de 2005 para igualdad de derechos y oportunidades, participación y ciudadanía de las personas con discapacidad.



fico, extensión de las zonas y de los itinerarios peatonales, diseño de los cruces, trabajo sobre los materiales y el mobiliario, alumbrado nocturno...

Estos enfoques son interesantes en la medida en que pretenden mejorar la eficacia del caminar. Ya que bajo ciertas condiciones, caminar puede ser una forma de moverse muy eficaz y es conveniente insistir en ello. Además de su interés para la salud pública, permite el acceso rápido a numerosos servicios en la ciudad densa (« La ville à "portée de pied" », p. 56) e incrementa el rendimiento de los transportes colectivos (« Marche et transport collectif : des allés objectifs », p. 57). La utilidad del caminar se encuentra además « aumentada » gracias al desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y comunicación que pueden enriquecer al peatón y también, por retorno de experiencia, al urbanista (entrevista con Bruno Marzloff, p. 53).

Si bien hace falta reordenar el espacio urbano para mejorar la eficacia del caminar, estas acciones no son suficientes. Los flujos de peatones no funcionan como los otros flujos de la ciudad. No basta con facilitar la movilidad en una vía para que ésta se convierta en lugar de paseo. A veces el peatón dejará de lado itinerarios cortos en provecho de ciertos rodeos, aceras muy anchas y cómodas serán ignoradas a favor de calles más angostas y acogedoras... En pocas palabras, andar no siempre es estrictamente utilitario. Así, los especialistas reflexionan cada vez más sobre el mobiliario urbano que permite conciliar estancia y movimiento, sobre la integración de la naturaleza en los espacios públicos para hacer más agradable el paseo, sobre la creación de zonas de encuentro. Pues, según lo veremos a través de ejemplos suizos (« La marche, vecteur d'urbanité », p. 38), el transeúnte urbano busca a menudo la copresencia, la posibilidad de encontrar e intercambiar. Y esta necesidad del ciudadano de cruzarse con los demás, de enfrentarse con la alteridad, es el corazón de la vida de las ciudades y de su urbanidad. Primero porque es la presencia de los viandantes la que anima los lugares y les da un sentido, la que moldea el espacio. Y luego porque las interacciones que se establecen entre los transeúntes, los lazos flojos que se van tejiendo, los intercambios improvisados construyen una cultura urbana común del vivir juntos, del respeto y de la apertura al otro, de la ciudadanía.

El peatón puede también intentar perderse para descubrir mejor la ciudad y, a través de ella, el mundo (« La marche joue », p. 45). Pues caminando es como mejor se moviliza cierta sensibilidad y como se logra percibir ciertos detalles reveladores que de otra manera resultan inadvertidos. Andar a pie tiene una triple dimensión : poética, por la fascinación y admiración que provoca la ciudad, cuando uno la recorre caminando ; filosófica, ya que la lentitud del paso

también puede constituir un método de reflexión profunda y por lo tanto de conocimiento ; y política al fin : caminar, es rebelarse contra los conformismos (se anda en el espacio público para protestar), salir a descubrir la cara oculta de la ciudad y los espacios abandonados. En esto, el caminar se acerca a las deambulaciones preconizadas por la psicogeografía (« Psycho-geographie ! Poétique de l'exploration urbaine », p. 47). Para el planificador urbano, se trata entonces de hacer posible este andar, sin procurar « canalizarlo » demasiado, lo que iría contra su espíritu.

La exploración pedestre del espacio periurbano bordelés (véase el artículo) parte de esta postura intelectual (descubrir, caminando, aspectos insospechados de los espacios periféricos) mientras se enfrenta con las limitaciones del terreno (infraestructuras, áreas desconectadas, vulnerabilidad del peatón). ¿ Es posible caminar en espacios poco pensados para el peatón ? ¿ Qué permite revelar esta forma de andar ?

En definitiva, conviene hoy pensar las políticas a favor del peatón teniendo en cuenta una gran variedad de enfoques. Es el objetivo de la aglomeración bordelesa, que ha inscrito en su proyecto metropolitano el caminar como una práctica urbana de futuro, dotada de múltiples virtudes y que hace de la « movilidad peatonal universal » un eje mayor de su Cumbre de la Movilidad<sup>3</sup>. Veremos los ejemplos de otras dos ciudades que parecen igualmente interesantes. Méribourg, cuya noción de « caminabilidad », que coloca las necesidades del peatón en el centro de la reflexión, sirve de base para un proyecto de peatonalización y Estrasburgo cuyo plan peatonal se ha convertido en una referencia por su enfoque rico y global de la temática (véanse los artículos sobre estos temas).

Antes de empezar, un último detalle. Convocaremos también a novelistas, ensayistas y filósofos, porque el extraordinario poder evocador de sus palabras e imágenes dice mucho más sobre el caminar como experiencia íntima y personal que toda la literatura científica. Así, para recobrar el aliento en el centro de este dossier, el lector encontrará citas literarias, fugaces e inesperadas, a imagen de esos encuentros fortuitos que sólo el caminar por la ciudad genera, fuentes de una « inefable felicidad » como lo explicará, en seguida, el primero de nuestros autores.

3 | El « Grenelle des Mobilités » o Cumbre de la Movilidad es una iniciativa original de « coproducción » de respuestas innovadoras a los problemas de transporte en la aglomeración bordelesa, creada a partir de un amplio dispositivo de concertación representativo del conjunto de la Sociedad que participó, de enero a junio de 2012, en la producción de un informe de orientaciones y acciones.