

Compte-rendu du colloque organisé par l'IFSTTAR



Les 13 et 14 octobre 2011 - Salon de Provence

L'Institut Français des Sciences et des Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR, www.ifsttar.fr) est un établissement Public à caractère scientifique et technologie placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

C'était le 3^e colloque francophone international du GERI COPIE (Groupe d'Echanges et de Recherches de l'Ifsttar sur les Comportements du Piéton dans son Environnement).

A ces colloques se rencontrent des intervenants de disciplines très diverses [géographe, urbaniste, philosophe, sociologue, biologiste, sociologue, psychologue, mathématicien] et un auditoire également varié : chercheurs, élus, techniciens, membres d'associations.

Participer à ces colloques donne du courage aux membres d'associations qui militent pour la promotion de la marche en ville : une fois n'est pas coutume, le piéton est au cœur de toutes les réflexions et préoccupations pendant deux jours.

Ce 3^e colloque a été aussi bien organisé, aussi riche et varié que les précédents. Les 3 volets de la problématique piéton y ont été abordés, soit : la marche, mode de transport ; le piéton, usager le plus vulnérable de l'espace urbain ; le piéton, acteur essentiel de l'animation urbaine.

Voici un résumé de deux communications sur les quatorze présentées, d'une des deux conférences et de la table ronde.

A- COMMUNICATIONS

1) Les chantiers et leur influence sur la marche et le vélo : vers un cadre analytique

Juan TORRES (urbaniste, université de Montréal)

Dans la ville, il y a de plus en plus de chantiers de réfection d'infrastructure pour rénover et depuis la crise de 2008, pour relancer l'activité .De ce fait, la ville en chantier n'est plus une scène exceptionnelle mais ordinaire. Or, quand les chantiers commencent, on pense à aménager le trafic automobile mais pas le cheminement piéton ni cycliste. On pourrait utiliser les chantiers pour encourager un transfert modal.



2) Qualité des déplacements piétons de nuit : inciter les collectivités territoriales à progresser.

Patricia Sajous (géographe aménageur, université du Havre)

Object de l'étude : comment accompagner les collectivités territoriales qui possèdent la compétence en éclairage public ?

Patricia Lajous s'est intéressée à la problématique du piéton la nuit car c'est un contexte de déplacement qui touche beaucoup de monde. En effet le temps de nuit ne court pas seulement de minuit vers 4-5 heures du matin mais bien du début et de la fin de la journée : pendant de nombreux mois de l'année, la marche de nuit est présente pour effectuer les 1^{er} et les derniers mètres de la journée.

Les collectivités locales mettent en application la norme EN 13201 où la marche à pied est considérée comme un mode de déplacement par défaut, une contrainte alors que la lumière est pensée pour la voiture.

Les objectifs principaux qui motivent « l'urbanisme lumière » sont le fait du prince, l'identification de la ville, son prestige plutôt que l'usage pour les piétons.

Comment progresser ? Il faudrait passer de l'urbanisme lumière à l'urbanisme nocturne, soit :

- Mettre la lumière à sa place : un outil comme un autre
- Favoriser la transversalité des approches
- Se saisir à bras le corps de la question des usages et des usagers.

Mais il ne faut pas brusquer les cadres et les techniciens des collectivités territoriales. Il faut que les chercheurs les accompagnent par de la formation professionnelle.

Comment sensibiliser les élus ? : le développement durable est à l'honneur. Il y a beaucoup d'investissement en temps et en argent pour la multimodalité. Or il y a disqualification de la marche à pied, près de 50% du temps quand la marche de nuit n'est pas prise en compte. C'est alors une perte d'efficacité de la multimodalité.

B- CONFERENCE :

La place du piéton dans les politiques de transport des pays de l'OCDE



Véronique Feypell de la Baumelle (OCDE-Forum International des Transports - www.internationaltransportforum.org). Le Forum international des transports lié à l'Organisation de coopération et de développement économique, est une organisation intergouvernementale comprenant 52 pays membres.

L'an prochain, le thème sera : « Le transport sans rupture ».

En 2011, c'était : « Transport pour la société ». La société a en effet un besoin profond de revoir ses transports. Le sujet des piétons est au cœur des débats des ministres des transports.

Le groupe de travail Piétons, Sécurité, Espace urbain et Santé, composé d'experts de 20 pays plus ceux de l'OMS a enquêté auprès de 30 pays.

- Les bénéfices- marche-santé (30mn/jours) - sont avérés pour les maladies cardiovasculaire, les cancers du colon et du sein, le diabète, les maladies mentales. Bilan économique : gain de 1200 € et inconvénient (chute...) 200 € soit un solde positif de 1000 € .

L'OMS a créé un nouvel outil: Health Economic Assessment Tool (HEAT), un logiciel accessible sur Internet : www.heatwalkingcycling.org



- Les dangers de la marche : les accidents de la circulation et les chutes.

On manque de données et en particuliers sur les blessés. On estime que plus de 20 000 piétons sont tués chaque année dans les pays de l'OCDE (400 000 dans le Monde). Dans tous les pays, les piétons âgés (plus de 65 ans) sont les plus exposés.

Une part importante des piétons blessés, allant jusqu'à 75% et pourtant sous-estimé ou ignorée, comprend des piétons ayant fait une chute dans les espaces publics ; piétons hospitalisés majoritairement du fait des chutes : 77% au Pays-Bas, 64% aux Etats –Unis, 50% en Espagne .En Europe, 1,6 millions de piétons sont blessés par les chutes. Celles des personnes âgées entraînent des hospitalisations longues et coûteuses. Ces blessures sont en partie dues à un environnement inadéquat ou à un mauvais entretien des équipements.







- Actions et mesures pour favoriser la marche : la marche est un mode omniprésent, obligé mais négligé.

Le FIT propose de développer des plans de mobilité et de planification urbaine : réseau de circulation piéton, PDU à la française. Il faut revenir à des villes plus denses aux services de proximité.

Pour les infrastructures, règles des 5 C : convivial, commode, connecté, clair (lisible), confortable.

V.Feypell montre en exemple, le carrefour de London-Oxford Street, récemment aménagé avec une traversée en diagonale

La priorité n°1 pour réduire les accidents, réduire la pollution et le stress est la gestion de la vitesse :

- Limitation à 30 km/h dans toutes les voies à forte présence piétonne. 70 km/h   100 %
- Aux Pays-Bas – pays qui a les meilleurs résultats d'accidentologie piétonne des pays de l'OCDE-, 70% des voies sont à 30km/h. 50 km/h   60 %
Tout Zurich est à 30km/h depuis 1999. 30 km/h   15 %
- On ne perd pas de temps à rouler à 30/h au lieu de 50km/h en ville.

Définir les responsabilités au niveau de l'Etat, des régions et des villes :

- Les piétons ne sont pas bien placés ni armés pour faire part de leurs besoins aux décideurs. Ils manquent souvent de l'aide des groupes de pression actifs dans le domaine des transports. De ce fait, aucun grand organisme chargé des piétons à l'échelon national n'a été recensé dans l'enquête réalisée pour l'étude.
- La marche n'est pas une simple question locale. Les gouvernements et les ministres en charge des transports, de la santé et de l'aménagement du territoire doivent se charger d'aider et d'encourager la marche par leur action et par l'établissement des cadres juridiques, administratifs et techniques nécessaires.
- Ils n'existent aucune responsabilité institutionnelle clairement définie à l'échelon local ou national obligeant les administrations à inclure la marche dans leurs priorités car les responsabilités relatives à la promotion de la marche sont divisées entre plusieurs organismes et ministères.

C- TABLE RONDE

Les relations entre recherche et action en faveur des piétons

Cette table ronde réunissait des chercheurs, des élus, des responsables de Services techniques municipaux et des représentants associatifs.

Ont été évoqués les nécessaires échanges entre le théorique et le terrain, échanges guère facilités par des rigidités structurelles, institutionnelles, juridiques. Les associations peuvent jouer le rôle de médiateurs, de passeurs d'informations entre les chercheurs, les décideurs et les usagers de l'espace public.

