

Entretien avec Stéphane Malek

URBANISTE-PAYSAGISTE

Nourri par des études de géographie, de sciences humaines et sociales et de paysage, lauréat du palmarès des jeunes urbanistes en 2014, Stéphane Malek a fondé son agence, Monono, en 2013. Il a été rejoint depuis 2018 par des confrères paysagiste et ethnologue. Depuis, il s'emploie à diversifier les usages de la ville.

Comment êtes-vous venu à vous intéresser à la marche en ville ?

En 2011, après un mémoire de recherche sur le banc public à Paris et des études de paysage, j'ai été contacté par le Forum Vies mobiles, l'institut de recherche sur la mobilité créé par la SNCF, pour une recherche-action sur les relations entre la marche et les transports en commun à Bordeaux (Gironde). J'ai travaillé sur ce projet entre 2012 et 2014. Il s'agissait de favoriser la marche comme alternative aux petits trajets en tram, qui surchargeaient le réseau. Nous pensions jouer sur le plaisir de la marche, mais l'enquête de terrain nous a montré que les leviers principaux étaient l'efficacité (temps de parcours) et le confort cognitif (facilité d'orientation). À partir de là, nous avons mis en place une expérimentation constituée d'un dispositif signalétique et sensible : plans, panneaux de temps de parcours, livrets d'accompagnement au trajet, etc. Cela a été une réussite, car un voyageur ciblé sur cinq s'est reporté sur la marche et, parmi eux, neuf sur dix ont trouvé l'expérience convaincante.

Ces usages ont-ils perduré ?

Nous avons pu évaluer sérieusement l'expérimentation, avec 14 000 questionnaires avant, pendant et après. Malheureusement, le report modal vers la marche ne s'est pas pérennisé. Cela montre qu'un vrai accompagnement des piétons est nécessaire. La marche est le parent pauvre de la mobilité. Peu de moyens intellectuels sont mobilisés pour comprendre la complexité de ce mode de déplacement. Il faut un travail de fond, au long cours, pour étudier les changements de comportements et d'habitudes. On ne sait plus lire la ville quand on est piéton. De fait, après-guerre, la ville a été redéfinie par et pour l'usage de l'automobile. Aujourd'hui, on en revient doucement. Désormais, la tendance, dans les villes denses, c'est le partage de l'espace. Les modes de déplacement qui devraient être prioritaires sont ceux qui sont les plus pratiques et les plus souples, comme le vélo et la marche. Beaucoup de villes mettent cela en œuvre, comme Strasbourg (Haut-Rhin), Grenoble (Isère), Nantes (Loire-Atlantique), Paris ou encore Rouen (Seine-Maritime). Ce n'est pas une guerre contre les voitures : nous sommes tous automobilistes selon les contextes et les situations.

Il s'agit de rétablir un équilibre entre les usages et de favoriser le partage de l'espace public en ville.

Les applications des smartphones ne suffisent-elles pas pour favoriser la marche ?

Oui, les smartphones aident les piétons à trouver leur itinéraire. Mais les piétons doivent aussi avoir une lecture et une image plus globales de la ville pour pouvoir s'orienter efficacement. Pour cela, des dispositifs signalétiques malins, comme ce que nous sommes en train de faire avec la ville de Bayonne (Pyrénées-Atlantiques), donnent une vue d'ensemble que ne permet pas le smartphone. Ils permettent de comprendre la ville, sa morphologie, ses repères.

Comment travaillez-vous avec les collectivités ?

Nous répondons à des marchés publics, comme avec la métropole de Rouen Normandie, que nous accompagnons depuis 2017 sur des interventions pour favoriser les mobilités actives, partager l'espace public, diminuer les vitesses automobiles. Cela passe par un travail sur la continuité et le confort de l'espace public, sa capacité à engendrer une grande diversité d'usages, et son imaginaire via des installations artistiques, la prise en compte du vivant, la signalétique etc. À Nantes, nous avons travaillé sur l'adéquation des trames paysagère et piétonnière. Nous sommes partis d'une enquête terrain, pour laquelle nous avons suivi plus de 200 personnes pendant cinq jours. Le

“ Un vrai accompagnement des piétons est nécessaire ”

résultat est surtout qualitatif : le rythme de la marche est signe d'un plaisir quand elle ralentit, d'un stress quand elle accélère... Un autre champ d'action est l'urbanisme tactique, entre participation et activation de l'espace public. Là, nous mettons en place des aménagements qui ont un impact immédiat, sur de très courtes temporalités, pour tester des solutions et nourrir le projet à plus long terme. De façon générale, nous partons des usages pour orienter des réponses spatiales et non l'inverse. L'idée que l'espace engendre des usages n'est que très partiellement vraie. Pour agir sur l'espace public, il faut en comprendre les pratiques et représentations sociales, afin d'être le plus juste possible dans l'action..

Propos recueillis par Albane Canto



© Monono