
SI ON MARCHAIT À MORGARTEN ? RÉSUMÉ TOUT PUBLIC

Ce travail de mémoire est parti d'un constat : la mobilité douce, et notamment la mobilité piétonne, a une place centrale dans les politiques de gestion de la mobilité développées ces dernières années. En effet, suite à l'émergence de questions environnementales et de santé publique, la place de l'automobile, prédominante depuis les années 1960, est désormais remise en question. La marche est un mode de transport qui répond aux critères d'un développement durable et permet, en combinaison avec les transports publics, une solution alternative aux transports individuels motorisés. La mobilité piétonne est un mode de transport durable, car elle respecte l'intégrité de l'environnement, permet d'assurer les besoins matériels de la vie et garantit l'équité entre les individus (Boillat et Pini, 2005). Un report modal vers la marche apporte des bénéfices pour les trois capitaux du développement durable.

Au niveau environnemental, la marche est un mode de transport produisant peu d'externalités négatives, et qui permet de diminuer les nuisances des transports sur l'environnement ainsi que les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. De plus, la marche ne consomme quasiment pas d'énergie ni de ressources, contrairement aux modes de transport motorisés et aux transports collectifs (Lavadinho et Pini, 2005).

Au niveau économique, les probabilités d'échanges sont maximisées, car le piéton est en lien direct avec son environnement. Le commerce n'est en effet pas désavantagé par un report modal vers la marche, car bien que les automobilistes dépensent davantage lors d'une visite dans un magasin, les piétons vont y retourner plus souvent, ce qui fait que les dépenses mensuelles sont finalement égales (Fédération française des Usagers de la Bicyclette, 2003). Les coûts des investissements routiers et liés à la mobilité motorisée sont réduits, et la compétitivité augmentée. Selon l'Office fédéral des routes, la mobilité douce renforce l'écotourisme et permet de réduire les dépenses privées et publiques en transports.

Au niveau social, des espaces de sociabilité sont créés et les liens sociaux sont facilités par la marche, car les probabilités de contacts et de relations sont maximisées (Magrinyà, 2008). De plus, les inégalités d'accès aux équipements sont moins fortes qu'avec l'utilisation d'autres modes de transport, car la marche n'a pas de coût financier et ne nécessite aucun permis, elle est donc accessible au plus grand nombre de personnes et permet une autonomisation des individus. La solidarité entre personnes et entre générations est également favorisée par la marche, qui permet la rencontre entre différents groupes de population (PROMPT, 2005). La marche permet finalement l'apprentissage du vivre ensemble, favorisant les interactions et la découverte.

La question de recherche de ce travail cherche à savoir comment créer un environnement qui incite à la marche. L'élaboration d'un cadre théorique a permis d'établir que bien qu'étant le mode de déplacement naturel de l'homme, la marche est complexe et peut être analysée sous des angles différents, selon sa fonction et son type. La marche constitue « *une activité d'ancrage du piéton à la ville* » (Thomas, 2007), elle induit donc des interactions avec l'environnement et les ambiances. Ce sont des combinaisons de facteurs qui incitent à la marche, non seulement au niveau de l'environnement construit, mais également de l'ambiance et de critères individuels. L'hypothèse de recherche découle des réflexions élaborées dans ce cadre théorique, et postule que pour créer un

environnement qui incite à la marche, il est nécessaire de combiner un agencement de l'espace et un travail sur les ambiances qui s'y inscrivent prenant en compte les usages et les besoins des piétons.

Pour tester cette hypothèse, un diagnostic de la marchabilité a été effectué dans le quartier de Morgarten, en Ville de La Chaux-de-Fonds. Ce diagnostic a permis une analyse du contexte général du quartier, des aménagements, des ambiances et des usages, en lien avec la marche. Une gestion durable de la mobilité implique des démarches participatives, prenant en compte les multiples acteurs impliqués tout au long de l'élaboration d'un projet. C'est pour cette raison que le choix s'est porté, pour la réalisation de ce diagnostic, sur la méthode des parcours commentés, permettant de donner la parole aux habitants et usagers du lieu. L'utilisation de cette méthode d'entretiens *in situ* et en mouvement a permis de prendre connaissance des usages et des besoins des piétons interrogés dans le périmètre d'étude, ainsi que d'observer leurs perceptions des aménagements et des ambiances en lien avec leurs déplacements.

Les principales lacunes concernant les aménagements et les ambiances dans le quartier de Morgarten ont pu être dégagées grâce à ce diagnostic, mais les parcours commentés ont montré que ces dernières étaient variables selon le piéton qui les perçoit. Pour inciter à la marche, il est donc nécessaire de prendre en compte la multiplicité des usages et des besoins des piétons. Des lignes directrices ont découlé des enjeux émergeant du diagnostic, menant à des pistes de projet. Ces dernières prennent en compte la parole habitante et usagère et offrent des propositions pour développer la marchabilité dans le quartier de Morgarten, tant au niveau des aménagements et des ambiances que de la sensibilisation, encourageant ainsi l'essor d'un mode de transport durable. La mise en œuvre de ces projets sera cependant tributaire du contexte économique et politique de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

BIBLIOGRAPHIE

BOILLAT Patrick et PINI Giuseppe, 2005, « De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain », in DA CUNHA Antonio, KNOEPFEL Peter, LERESCHE Jean-Philippe et NAHRATH Stéphane, Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 77-102.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUBicy), 2003, Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés, rapport final. Publication ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) 4841. Disponible sur : <http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VeloCommerce03RapFin.pdf> (consulté le 05.08.2012).

LAVADINHO Sonia et PINI Giuseppe, 2005, « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », Communication pour le colloque de l'Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable (OUVDD), 21-23 septembre 2005, Lausanne : Université, OUVDD. Disponible sur : <http://www.unil.ch/webdav/site/ouvdd/shared/Colloque%202005/Communications/A%29%20Ecologie%20urbaine/A3/G.%20Pini%20et%20S.%20Lavadinho.pdf> (consulté le 05.03.2012).

MAGRINYÀ Francesc, 2008, « Mobilité durable et qualité urbaine : les quartiers de Gracia, Poblenou et El Prat de Llobregat (Barcelone) », *Urbia*, 7, 43-66.

OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES, s.d., Mobilité douce [Page Web]. Disponible sur : <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/index.html?lang=fr> (consulté le 18.03.2012).

PROMPT, 2005, Promotion de la marche en ville : recommandations pour les décideurs et aménageurs de l'espace public urbain. Présentation du projet et synthèse des résultats, Commission Européenne. Disponible sur : <http://virtual.vtt.fi/virtual/prompt/french.pdf> (consulté le 3.01.2012).

THOMAS Rachel, 2007, « La marche en ville. Une histoire de sens », L'espace géographique 1, 15-26.