



Synthèse du séminaire international « La marche, quelles reconfigurations contemporaines de l'espace de la rue à la sphère politique ? »

27-28-29 novembre 2017, Paris

Groupe Mobilités Urbaines Pédestres

Rédacteurs : E. Hernandez et J-P Hubert

e-mail : Jean-Paul.Hubert@ifsttar.fr

Edna.HernandezGonzalez@univ-brest.fr

Le Labex « Futurs urbains » de l'Université Paris-Est anime des recherches interdisciplinaires sur la ville en soutenant financièrement des « Groupes transversaux » qui regroupent des chercheurs de plusieurs laboratoires du site de Marne la Vallée travaillant sur une problématique commune. Il permet en particulier à ces groupes transversaux d'organiser des « séminaires bilatéraux » avec des équipes étrangères collaborant régulièrement, une fois dans le pays étranger, une fois en France. Le séminaire des 27,28 et 29 novembre 2017 à Paris regroupant les équipes de la UAM et de MUP répondait ainsi au séminaire organisé à Mexico les 11,12 et 15 avril 2016 par la UAM, intitulé « los espacios del caminar en la ciudad ».

Le séminaire de Paris, réalisé avec l'aide de la Direction de la voirie et des déplacements (DVD) et de la Direction générale aux relations internationales (DGRI) a en outre fait dialoguer les chercheurs avec des acteurs opérationnels de Medellin, Mexico et Paris. Ces journées académiques se sont prolongées par un atelier d'urbanisme temporaire et participatif consacré au réaménagement de la place Navier (Paris 17^{ème}) et piloté par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de Paris (CAUE 75).

* * *

Le déroulement d'un séminaire bilatéral confrontant des expériences des deux côtés de l'Atlantique nous mène forcément à une démarche comparative, donc à mettre en exergue des différences et des

ressemblances par rapport aux grands thèmes liés à la marche et abordés au cours de ces journées. Pour synthétiser les enseignements de ces nombreuses présentations, nous organiserons ce texte suivant quatre grands thèmes concernant la marche, la mobilité et la ville¹. Beaucoup de communications ont mis en avant la complexité de l'espace public de la marche et sa relative instabilité car il est constamment convoité soit au profit d'autres modes de circulation, soit pour des usages privés. Le trottoir est à l'interface de l'ordre public et de l'ordre privé, ce qui en explique à la fois l'instabilité et la résilience puisque aucun des ordres ne peut définitivement l'emporter sur l'autre. Défendre l'espace de la marche est difficile, surtout face à l'automobile. Plusieurs communications ont insisté sur ce conflit profond entre marche et voiture, qui peut apparaître comme la métaphore d'un conflit entre deux urbanismes.

I L'espace de la marche, complexe et convoité

La marche est une des plus universelles et des plus simples activités qui soient ; c'est le mode de circulation le plus couramment pratiqué, pourtant sa place dans la ville est très complexe et diversement reconnue. Le poids dans la mobilité des personnes est plus ou moins important selon les villes. La marche à Paris est le « mode premier » en termes de déplacements : distances et motifs confondus, 60% des déplacements à Paris se font à pied. La part est importante aussi à Mexico et Medellin où les deux-roues motorisés ont néanmoins pris beaucoup d'importance. Les enquêtes de mobilité sont cependant délicates à comparer et la simple statistique des nombres de déplacements est très réductrice. Il faut considérer aussi les marquages sociaux associés au fait de marcher dans la ville, les conditions dans lesquelles cette marche est réalisée, l'entretien des espaces piétonniers ainsi que le mode de contrôle exercé par la collectivité sur l'espace public. De ce point de vue, les villes se différencient bien davantage, comme l'on montré les communications, mais on a besoin de meilleures mesures. Les technologiques numériques devraient apporter bientôt des outils simples et pratiques pour bien mesurer les conditions dans lesquelles les gens marchent [18].

Si la marche semble une activité naturelle, les espaces de la marche en ville sont bien des espaces construits et historiques. Leur existence héritée d'un monde sans voiture n'est plus une évidence et, dans le contexte d'une métropole, produire et préserver ces espaces est un combat permanent. Même à Paris où la marche est promue par l'exécutif municipal, la mobilisation doit rester constante et ne pas se satisfaire de mots pour améliorer réellement la satisfaction de la population et conserver une adhésion qui s'est exprimée depuis 2015 dans la procédure du budget participatif [2] et [5]. A Medellin et Mexico, la pression foncière ajoutée à celle de la circulation de transit entravent le développement de ces espaces publics et rendent les circulations plus dangereuses pour les populations riveraines. Les initiatives du pôle « ville piétonne » du laboratoire pour la ville de Mexico [3] montrent une politique volontaire visant une « reconquête » de l'espace par ou pour les plus faibles, parfois dans un simulacre d'affrontement mené par le Super Héros *Peatonito*.

Restons dans l'hypothèse que l'espace public piéton serait constamment sous la menace d'un conflit d'appropriation et que l'objectif des autorités politiques le concernant serait d'écarter cette menace et de pacifier ce conflit latent. On en a une illustration dans le cas de la *colonia popular* de Santo

¹ Les références aux présentations sont indiquées par un numéro entre crochets renvoyant à une liste finale.

Domingo, quartier né d'une occupation informelle (invasion) en 1971 [15]. Dans l'urgence de construire les habitations, les trottoirs arrivent après le bâti et les chaussées et pas tant pour l'amélioration de la circulation des piétons que pour l'extension d'un domaine privé sur la chaussée, au moins pendant la journée. Le positionnement d'ateliers temporaires ou de marchands sur les trottoirs fait que les gens marchent fréquemment sur la chaussée, et la préservation des espaces pour la marche prend la forme de ralentisseurs dirigés contre la circulation de transit. Dans un autre quartier de Mexico, des riverains ont placé des blocs de béton devant leur maison pour se protéger d'éventuelles sorties de route [11]. Une autre forme de conflit d'appropriation, généralement plus pacifique mais inlassablement répété, est celui de la conquête de certaines rues par les noctambules [16]. Elle reçoit un début de reconnaissance, une forme de gestion politique, car la vie nocturne est un élément d'attractivité pour une métropole

Comment gérer cette conflictualité latente ? Ce peut être, comme on le voit, par une alternance des usages mais la tentation est parfois grande de la gommer entièrement et pour cela, quoi de mieux que de rendre l'espace conquis pour l'usage pédestre de la ville parfaitement calme et ordonné dans un projet de type utopien ? Le problème se pose ainsi lorsqu'il s'agit de réaménager le chemin de fer de Petite Ceinture [21] : un espace dont l'accès a longtemps été interdit mais où une activité humaine marginale et transgressive existe, non sans points communs avec les pratiques nocturnes festives évoquées ci-dessus, et participe de son attractivité [22]. L'aménagement prévu court le risque de la normalisation violente en chassant les occupants actuels et en prohibant ces pratiques. La tentation utopienne se retrouve à une toute autre échelle avec la piétonisation et la normalisation de la rue Angela Peralta dans le centre historique de Mexico. Or dans cet espace dynamique, très fréquenté et très valorisé, les diverses pratiques font émerger des scénographies spontanées et imprévues. Les autorités décrètent qu'elles doivent être contrôlées [6] que toute incivilité doit y être désormais proscrite (par la Loi de culture civique inspirée de l'action du maire R. Giuliani à New-York) alors que l'incivilité des voitures à l'égard des piétons ne semblait pas avoir été un sujet digne d'attention. Cette mise en ordre de l'espace pédestre peut conduire dans d'autres cas, celui de la banlieue mexicaine huppée de Santé Fé, à une véritable appropriation privée d'espace pédestre au motif qu'il fait partie intégrante d'un site remarquable par la qualité architecturale. Il en découle la surveillance permanente et l'interdiction - vraisemblablement illégale - de comportements jugés inappropriés [13]. La volonté d'intégrer le trottoir à un projet esthétique conduit à déplacer la frontière entre privé et public et renvoie sur la chaussée, dans des camionnettes, les commerçants qui d'habitude exercent leur activité sur le trottoir. Les acteurs ont des statuts différents. Les riverains (et leurs véhicules) ont voix au chapitre, et s'expriment dans des consultations à leur intention (budgets participatifs notamment [5] ou dans des célébrations propres au quartier ou au village. Les acteurs privés sont également catégorisés entre formels plus légitimes et informels exposés à la répression.

II Le trottoir : espace urbain entre deux ordres

La complexité de l'espace pédestre semble ainsi trouver une cause dans sa situation d'interface entre deux ordres qualitativement différents et deux réglementations : l'ordre public et l'ordre privatif des riverains [14]. Et au Mexique, c'est l'ordre privatif qui, au XVIII^e siècle, a le premier produit ces formes concrètes désignées sous le terme de « trottoirs ». Cet ordre y était alors représenté par des

institutions religieuses, donc des acteurs extrêmement puissants. On pourrait alors avancer l'hypothèse que l'histoire des relations entre ces deux ordres, les forces respectives de leurs représentants et les statu quo qui ont été négociés, pourrait apporter des explications à la différenciation des situations mexicaines, colombiennes ou parisiennes. Du point de vue parisien, le trottoir mexicain montre un statut nettement hybride intégrant beaucoup plus de pratiques privatives sédentaires (utilisation du trottoir devant sa porte) ou ambulantes car on y mange, partout ou presque, et notamment à Coyoacán, autour du marché central [9]. De là vient peut-être que les intervenants se rejoignent pour déplorer que les trottoirs soient encombrés, mal conçus et mal entretenus. Savoir à qui, de la ville ou des riverains, revient la charge de leur entretien (simple nettoyage ou entretien de plantations) relève de la gageure dans certains quartiers résidentiels de Mexico [14].

Néanmoins, la pratique de la marche résiste et si son espace peut paraître exposé à certaines menaces, il est aussi très changeant, résilient et malléable face aux innovations de l'urbanisme et des transports. Les trottoirs doivent assurer, sur bien moins d'espace que la chaussée généralement, des fonctions de stationnement, d'accès et de circulation beaucoup plus variables que sur cette chaussée. On y retrouve des véhicules divers à 2, 3 ou 4 roues, généralement immobiles mais pas toujours, des poubelles, poteaux en tous genres, des clients en terrasses, marchands ambulants et mangeurs ambulants... Comment éviter que l'utilisation du trottoir diffère de celle qui paraît raisonnable d'un point de vue particulier ?

Les trottoirs doivent recevoir des aménagements d'intérêt public ou parfois privés, et les garder souvent lorsqu'ils sont obsolètes. Comme le palimpseste [11], les trottoirs gardent les traces mal effacées des transformations urbaines. Ces traces les encombrent, en brisent la continuité. Cette complexité peut expliquer pourquoi les politiques piétonnes se déclinent en plusieurs types d'actions et plusieurs objectifs. Certains projets visent à améliorer la continuité de parcours structurants, d'autres la diversité des usages de l'espace publics, l'accessibilité, sans oublier les dispositifs d'aide à l'orientation [2]. On comprend aussi pourquoi les « plans piéton » des villes peuvent désigner des politiques très différentes, selon les objectifs que les autorités municipales ont choisi d'afficher [17].

Il faut d'abord parvenir à prendre en compte la variété des usagers du trottoir pour ce qui est de leurs capacités de mobilité, bien plus grande que celles des véhicules sur la chaussée. Les travaux et réflexions sur l'accessibilité universelle ont fait avancer dans la compréhension de cette complexité qui ne se résume pas aux besoins différents et parfois contradictoires des non-voyants et des personnes en fauteuil roulant [8]. Par rapport à ces capacités de mobilité, un enfant n'a pas encore tous ses réflexes, il doit les acquérir. Les personnes âgées les perdent. Les personnes handicapées se déplacent dans un autre mode sensoriel. Deux communications présentant la situation des aveugles [7] [8] mettent l'accent sur le sens du toucher et sur les chocs et des douleurs subies lorsqu'on heurte quelqu'un ou quelque chose, qu'on trébuche ou tombe dans un trou. Les ambiances sonores et olfactives prennent aussi davantage de relief et elles sont à Mexico, structurées par les marchands ambulants qui vantent leurs produits ou préparent des plats à manger [7].

Il faut aussi gérer l'irruption des innovations dans les transports comme l'importante augmentation du nombre de deux roues motorisés à Medellin ces dernières années [4] ou, à Paris, l'apparition massive de nouveaux engins individuels de mobilité (trottinettes électriques ou non, gyropodes, etc.), qui peuvent aller 4 fois plus vite qu'un marcheur et dont on ne sait pas encore clairement où il

doivent circuler, réglementairement parlant [10]. Que faire des vélos « flottant » en libre-service dont les opérateurs ont délibérément prévu qu'ils stationneraient « sauvagement » sur les trottoirs pour que leurs clients puissent s'en servir. Cet usage de l'espace public peut-il être régulé ou faut-il se résigner à le tolérer une fois qu'un état de fait s'est installé ? Maintenant que le développement de la marche est reconnu comme un objectif politique, parviendra-t-on à prévoir les effets sur l'espace pédestre de ces nouveaux usages pour mieux y faire face ? [10]

Les innovations de l'urbanisme, elles concernent moins la dimension longitudinale des trottoirs, qui est celle de la circulation piétonne et éventuellement des réseaux techniques souterrains, que sa dimension transversale à l'interface entre l'horizontalité de la chaussée et la verticalité des immeubles ou la porosité des îlots [12]. L'histoire de cette dimension transversale nous amène à Londres après le grand incendie de 1666, quand les architectes s'affranchissent du sol naturel pour créer les *basements*. La forme trottoir a pu devenir ainsi un espace de contact et un lieu privilégié du vivre ensemble dans la ville. Or plusieurs dangers menacent les fonctionnalités transversales du trottoir comme l'intériorisation des espaces de contacts [12] ou l'intégration du trottoir comme élément de bordure du bâtiment réduit à une fonction d'ornement ou seule la circulation est tolérée [13].

La complexité multi-fonctionnelle des trottoirs change encore d'une ville à l'autre, d'un quartier à l'autre, mais des priorités doivent être posées. Pour répondre à l'exigence du droit à l'accessibilité universelle et pour faire du trottoir un lieu du vivre ensemble, il faut réfléchir aux règles d'utilisation de ces espaces, pour proposer un mode d'emploi permettant à chacun d'y trouver sa place [8].

III Le conflit entre marche et voiture

Un troisième thème fort de ces journées est celui du conflit marche-voiture : un conflit physique et dynamique entre la vitesse lente de corps légers et la vitesse rapide de corps lourds. D'autres moyens de transport, à deux ou trois roues, avec ou sans moteur, s'immiscent dans ce conflit mais ils sont apparus comme des actants secondaires, la marche et la voiture constituant le référentiel de cette opposition des vitesses et des masses. Les statistiques donnent l'ampleur du problème même si elles en brouillent de nombreux aspects [4] – par leur absence ou parce que les accidents sur les trottoirs ne sont pas comptabilisés au titre de la sécurité routière... – c'est ce conflit physique qui rend les chocs dangereux et fait tant de victimes, pas toujours recensées, surtout parmi les usagers les plus vulnérables, piétons mais aussi cyclistes ou motards. La sécurité est un volet incontournable des politiques piétonnes [17]. Le plan vision 0 de Mexico, d'inspiration suédoise [3] prévoit de rabaisser le seuil des vitesses maximales autorisées pour abaisser le nombre de victimes d'accidents dans les rues de Mexico. Le bord commun de la chaussée et du trottoir est en outre, on l'a vu, une zone convoitée pour le stationnement des véhicules ou par les usagers du trottoir. Le conflit est également culturel et symbolique. Il met en jeu le lieu du lien social et la perception de la ville à travers les déplacements.

Un premier objectif est la pacification des relations entre les usagers en déplacement sur la chaussée : voitures, vélos, piétons, bus... C'est un objectif qui à Paris n'a été clairement exprimé qu'au début des années 2000 mais qui se heurte à la difficulté de partager l'espace public et gérer en toute sécurité les interactions entre les circulations [5]. Une redistribution de l'espace public de la

voiture vers le piéton s'est avérée nécessaire, ce qui est une procédure très lourde matériellement, juridiquement et donc financièrement et politiquement. Face à cette lourdeur, il a été produit une forme d'urbanisme qui pourrait presque être qualifiée « d'art martial » car elle est aussi fondée sur l'esquive et la rapidité d'exécution, davantage que sur la force de la Loi et de l'opinion majoritaire : l'urbanisme tactique. Celui-ci ne reprend possession de l'espace public au profit des marcheurs que temporairement, grâce à des aménagements légers, réversibles et réalisés avec la participation des citoyens. Un collectif mexicain réalise ainsi des marquages au sol pour sécuriser les carrefours en produisant aussi une trousse à outil et un mode d'emploi (Camina kit). La qualité esthétique des réalisations et des objets, présentés à la biennale de Venise, participe aussi de cet appel à mobiliser la population [19]. Ces aménagements montrent spectaculairement la possibilité d'un projet définitif et cette occupation temporaire de l'espace est aussi une façon de s'inscrire de force dans le temps de l'action publique. Alors que les pouvoirs publics mexicains se contentent de laisser faire les organisations militantes, la mairie de Paris joue davantage un rôle fédérateur en ciblant les sites à réaménager dans un esprit de co-conception et de co-construction qui caractérise l'urbanisme tactique à la parisienne [24]. Avant de se lancer dans des projets coûteux et pas forcément bien reçus, on expérimente ainsi une réduction des espaces de circulation automobile dans des sites sélectionnés car jouant un rôle critiques, comme les 7 places parisiennes. Les équipes missionnées après appel d'offre pour gérer ces projets « tactiques » analysent la sensibilité de la population confrontée aux aménagements [23]. Pour assurer la pérennité de ces nouvelles formes, il faut redéfinir un mode de fonctionnement qui ne reposera pas uniquement sur l'affirmation de l'ordre public et de sa maîtrise opérationnelle. Il faut restaurer le statut urbain de la marche et sa valeur hybride à la fois collective et individuelle.

IV La marche dans la symbolique du renouvellement urbain du XXIème siècle

Un autre thème fort est donc celui de la marche dans le fonctionnement et la symbolique des espaces publics post-fonctionnels. Pour beaucoup de villes, l'entrée dans le XXIème siècle se fait en mode pédestre, mais en développant un autre point de vue sur la rue que celui de la circulation, comme annoncé par l'élue de Paris [1] : ce point de vue qui part des façades et des trottoirs et met en valeur leur dimension transversale [12]. Un tel décentrement peut se traduire par un changement de terminologie. Il n'est pas anodin de substituer le mot « marcheur » et l'adjectif « pédestre » à « piéton » et « piétonnier ». Ces mots annoncent un changement de perspective. Il ne s'agit pas seulement d'une inversion des priorités entre les modes de transport qui placerait la marche tout en haut et la voiture tout en bas. Une approche plus humaniste vient, parfois difficilement, remplacer les visions techniciennes qui ont dominé jusqu'à présent. Ne plus dire « un vélo », « une voiture », etc. mais parler de personnes, montre que la mutation aura vraiment lieu [4]. Ainsi, à Medellin, on réfléchit collectivement à des cercles vertueux pour la mobilité et la gestion des ressources [4] afin d'assurer la pérennité des territoires urbains et des périphéries rurales et tracer la feuille de route dont les politiciens devront se saisir. Il faut dire aussi que les réflexions sur la marche se sont trop souvent cantonnées aux hypercentres urbains [20].

La marche, contrairement à la voiture, fait « respirer la ville ». C'est aussi le mode de la découverte des espaces atypiques et parfois interdits, comme dans le cas de la plateforme du chemin de fer de la Petite Ceinture parisienne [22]. L'opérateur du réseau ferré en a confié la gestion à la mairie de Paris,

à charge pour elle d'imaginer la fonction urbaine la plus adaptée [21]. La participation des enfants est nécessaire, car ils ont besoin d'espace pour leur créativité et leur vitalité, sous condition impérative de sécurité, d'où les initiatives à Mexico comme à Paris de fermeture de rues au profit des enfants. Il faut parallèlement mieux comprendre ce fonctionnement des espaces publics et le *laboratorio* de Mexico collecte à cette fin des données - jusqu'alors absentes - sur les accidents ou sur les arrêts desservis par les lignes de Microbus [3]. Enfin, l'activité économique ambulatoire fait aussi partie de ce fonctionnement et de cette vie de l'espace public, quoiqu'elle ait une tendance irrésistible à s'étendre et réclame, comme il a été vu, une régulation mesurée. Ce vaste programme humaniste et urbanistique devrait être la chair et le sel des multiples « plans piétons » ou « stratégies piétonnes » dont se dotent de plus en plus de villes partout dans le monde. Elles ne sont cependant souvent que le résultat d'agrégations de micro-actions, où le volet environnement est peu présent. Cependant, la marche semble aujourd'hui représenter cette transition humaniste. Ainsi Stockholm présente son objectif de « ville marchable » sans mettre explicitement en avant aucune de ces micro-actions, mais en faisant implicitement de la marche l'échelle de mesure en fonction de laquelle les projets ont été évalués [17].

V Conclusion

Une dernière réflexion mène à un thème qui croise les quatre précédents et se différencie selon les contextes urbains. Il s'exprime dans toute ville des valeurs d'ordre et de vie, d'organisation et d'émergence qui mettent les espaces en tension, parfois très intense. Le trafic automobile est l'expression de l'étalement des espaces bâtis et du développement des activités, donc de la vitalité économique des villes. Mais les voitures, dépendantes de leur infrastructure et incapables de communiquer entre elles (en attendant qu'elles soient connectées), ont besoin d'ordre. Tout débordement du trafic automobile est localement mortifère. La vie d'un quartier doit se défendre contre la circulation automobile. Cette opposition fondamentalement politique traduit les relations entre la grande collectivité englobante et les petites collectivités qui entretiennent le lien social. Elle interpelle aussi sur les choix et les arbitrages à trancher entre les intérêts liés à une structure plutôt qu'à l'autre : au dynamisme économique de la structure globale ou à celui plus démographique, esthétique et informel des structures locales.

Tous ces faits, problèmes et enjeux liés à la marche dans des contextes métropolitains très différents montrent à la fois l'importance et la difficulté à lui redonner plus de place dans l'espace public, à la fois pour les « marcheurs circulant » et pour les « marcheurs stationnant ». L'évolution des métropoles défait d'anciennes centralités adaptées à la métrique pédestre pour en créer de nouvelles où la place des pratiques pédestres est à repenser. Les aménageurs et urbanistes doivent donc écouter les demandes des usagers de la ville : pas seulement les résidents reconnus, mais aussi les touristes, les travailleurs se rendant sur leur lieu de travail, les travailleurs ambulants, les passants... Or le contexte est encore défavorable aux marcheurs et soumis à des ordres dépassés mais toujours puissants et néfastes à l'environnement, comme au lien social. Pour être efficaces, les politiques pédestres doivent être volontaristes et innovantes. Elles doivent être humanistes plus que fonctionnelles, ce qui oblige à revoir les modes d'évaluation des actions publiques. C'est encore une difficulté de taille, qui demande de s'appuyer sur de nouvelles données aptes à traduire les nouveaux objectifs. S'il faut sans doute bousculer les ordres anciens, il faut cependant le faire avec prudence,

en impliquant le maximum d'acteurs pour éviter les gestes coûteux à réaliser et plus encore à réparer. D'où l'importance de cet urbanisme tactique, réversible, permettant de préfigurer les mutations à venir des espaces publics, de les tester et d'appeler la population à participer à l'élaboration de cette nouvelle urbanité.

Les présentations du séminaire

Lundi 27 novembre 2017 (Premier jour)

- [0] *Mot d'accueil*, Eliane Jamin (Conseillère environnement Maison des Acteurs du Paris durable)
- [1] *Ouverture du séminaire*, Christophe Najdovski (Adjoint à la Maire de Paris en charge des transports, des déplacements, de la voirie et des espaces publics)
- [1bis] *Introduction du séminaire*, Jérôme Monnet (UPEM, Lab'URBA, MUP), Guénola Capron (UAM Azcapotzalco)
- [2] *Les défis de la Stratégie Paris Piéton*, Hélène Driancourt (Ville de Paris, DVD)
- [3] *Le Pôle « Ville Piétonne » du Laboratoire pour la Ville de Mexico*, Jorge Canez, Brenda Vertiz (Ville de Mexico)
- [4] *Mobilité humaine et durable- De l'infrastructure et véhicules motorisés aux personnes*, Juan Camilo Gomez (Ville de Medellin- Colombie)
- [5] *La participation citoyenne au service d'un espace public apaisé : étude de cas à Paris*, Kaduna-Eve Demailly (Labex Futurs Urbains, UPE, MUP), Julie Roussel (Ville de Paris, DVD, Lab'URBA, MUP)
- [6] *Espace public, espace scénographique et espace populaire. Le cas de la piétonisation de la rue Angela Peralta dans le centre historique de Mexico*, Angela Giglia, Alejandra Trejo (UAM Iztapalapa)
- [7] *Déplacements sensibles. La ville centrale et les sens*, Miguel Angel Aguilar Díaz (UAM Iztapalapa)
- [8] *Marche et accessibilité universelle, réflexion sur les sens*, Jonathan Coupepe (Ville de Paris, DVD), Hava Hoxha (Ville de Paris, DVD)
- [9] *Manger en marchant: des pratiques piétonnes sans politiques piétonnes. L'étude de cas du centre-ville de Coyoacán*, Natanael Reséndiz (UAM Azcapotzalco)
- [10] *Micro-véhicules portables et piétons : entre innovations et conflits*, Jérôme Monnet (UPEM, Lab'URBA, MUP)

Mardi 28 novembre 2017 Deuxième jour

- [11] *La production matérielle du trottoir comme palimpseste urbain*, Ana Luisa Diez Garcia (UAM Azcapotzalco)
- [12] *Trottoirs en long et en travers*, Sabine Chardonnet-Darmaillacq (ENSAPM, MUP)
- [13] *Usages du trottoir et gestion entrepreneuriale de l'espace public à Santa Fé, Mexico*, Ruth Pérez (UAM Cuajimalpa), Yazmín Viramontes (CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal)
- [14] *Le trottoir d'une rue résidentielle: une affaire de riverains?*, Guénola Capron (UAM Azcapotzalco)

[15] *Re-lectures des espaces publics de la Métropole. Remarques sur les rôles genrés à partir de la marche: être présent(e) et utiliser les trottoirs dans un quartier populaire de Mexico*, Silvia Carbone (UAM Azcapotzalco)

[16] *Pensés et impensés de la fabrique des espaces urbains pour traverser les nuits*, Florian Guérin (Lab'URBA, MUP)

[17] *La marche, nouvel objet urbanistique ou outil politique de l'action publique ?*, Charles Capelli (IFSTTAR, MUP)

[18] *Développer un outil de traçage des piétons*, Jean-Paul Hubert (IFSTTAR, MUP), Cécile Collinet (UPEM, MUP), Sabine Chardonnet-Darmaillacq (ENSAM, MUP)

[19] *Interventions d'urbanisme tactique : « Camina Kit »*, Yazmín Viramontes Fabela (CAMINA Centro de Estudios de Movilidad Peatonal)

[20] *Conclusion de la journée et perspectives*, Guénola Capron (UAM Azcapotzalco), Elodie Cuenca (Ville de Paris, DGRI), Hélène Driancourt (Ville de Paris, DVD), Jérôme Monnet (UPEM, Lab'URBA, MUP), Bronwen Thonton (Walk21)

Mercredi 29 novembre 2017 (Troisième jour)

[21] *Présentation du projet de réaménagement de la Petite Ceinture Ferroviaire*, Bruno Gouyette (Ville de Paris, Secrétariat général)

[22] *Arpenter les rails : pratique sociale et spatiale de la Petite Ceinture*, Julie Scapino (CNRS, LADYSS)

[23] *Les lieux singuliers de l'espace public à Paris, une stratégie de la petite échelle*, Florence Hanappe (APUR)

[24] *Les 7 places parisiennes*, Jean-Christophe Choblet (Ville de Paris, Responsable de la Mission PAVEX - Préfiguration, aménagement, valorisation et expérimentation de l'espace public)