

10 _ 2023

RAPPORT

**Comprendre le piéton
et son avenir
dans l'espace public**

_Mathieu Alapetite



aéma GROUPE

Fondation
Jean Jaurès
ÉDITIONS

Mathieu Alapetite est expert associé
à la Fondation Jean-Jaurès.

Avant-propos

– Jean-Louis Grosse-Delasalle

Président de la Macif, vice-président d'Aéma Groupe, président du conseil de surveillance de Mutavie

La Macif est le premier assureur automobile en France. La mobilité constitue pour nous un enjeu technique, d'innovation et d'exploration majeurs. Acteur mutualiste appartenant au monde de l'économie sociale et solidaire, la Macif est aussi amenée à interroger la mobilité dans ses dimensions économiques et technologiques certes, mais aussi humaines et politiques. Or, dans l'étude de ces différentes mobilités, il en est une qui, peut-être parce qu'elle est la plus évidente, est pourtant quelque peu oubliée : la marche ! Avant la roue, nous avons des pieds ! Nous sommes d'abord piétons. L'histoire et l'anthropologie nous rappellent à quel point la marche est constitutive de notre humanité. C'est bien la marche sur nos deux jambes qui a permis de libérer nos mains et de commencer notre longue histoire d'*homo faber*. C'est encore aujourd'hui la marche qui constitue le mode de déplacement qui introduit et qui conclut tous les autres. La marche nous fait humain, et c'est quand l'accident survient ou quand le handicap nous touche, nous faisant devenir soudainement des êtres immobiles, que nous nous rappelons son importance.

Car force est de constater qu'il existe trop peu de données, peu de communautés, peu d'économie autour de la marche à pied. Les piétons sont desservis par leur universalité. Ils sont là et pourtant rendus invisibles. Trop oubliés, notamment en France, des formations d'ingénieurs, d'urbanistes, des politiques publiques, des statistiques au profit des autres moyens de déplacement (autos, deux-roues, vélos, trottinettes, etc.).

Pourtant, comment ne pas porter plus d'attention aux piétons ? Le piéton nous raconte autrement

le monde. Il vit autrement la ville. Il ne la traverse pas vite, il ralentit, il croise et rencontre du monde. Le piéton vit autrement le monde qui n'est plus un simple échange de flux où il n'a pas sa place mais un lieu de promenade, de vie, de flânerie. Au piéton s'ouvre un espace démocratique, il peut descendre dans la rue et manifester librement sa voix. Bref, être piéton, c'est une autre manière de vivre l'espace public, le commun, le local, le droit. Être piéton, c'est comprendre autrement sa vulnérabilité, qu'il s'agisse même du piéton qui s'ignore dans sa voiture, ou au repos chez lui. À la lumière de cette autre mobilité, nous voyons que le marcheur nous invite à réfléchir autrement sur la santé. La marche peut constituer le premier des gestes de prévention contre la perte d'autonomie, elle constitue une piste d'économie significative pour notre système de santé. Enfin, et si le piéton constituait peut-être une réponse pertinente à nos enjeux écologiques de faible émission de CO₂ à l'heure du réchauffement climatique ?

On trouvera donc dans ce rapport réalisé en partenariat avec la Fondation Jean-Jaurès des données clés sur le piéton, révélateur des fragilités d'une société qui peut « bouger » autrement. Regardons la mobilité sous toutes ses formes. La Macif n'oublie pas le piéton. Elle est convaincue que la marche est au cœur de nos mobilités. Qu'elle est le carrefour oublié de ces mobilités multiples et intermodales. Alors marchons ! Marchons et rendons toute sa visibilité et sa juste place au piéton !

Excellente lecture à toutes et à tous.

Introduction

La marche est la manière de se déplacer la plus évidente. C'est d'ailleurs celle que nous avons utilisée en premier, non sans difficulté pour certains. Une fois maîtrisée, peut-être avons-nous oublié que ce fut parfois de haute lutte pour que ce mode de déplacement soit finalement aussi « invisible ». Au quotidien, la marche reste la manière de se déplacer la plus fréquente et la plus spontanée ; pour autant, nous nous revendiquons beaucoup plus facilement automobiliste ou cycliste que marcheur ou piéton.

Chaque jour, en France, pays où les politiques publiques ont longtemps privilégié le « tout voiture », plusieurs dizaines de millions de trajets de moins de 5 kilomètres sont réalisés seul en voiture (hors trajets domicile-travail), représentant ainsi 43 % des trajets quotidiens. Cette omniprésence de l'automobile, souvent subie ou contrainte, a longtemps éludé la question des mobilités alternatives, telles que le vélo ou la marche. Néanmoins, les choses changent. Pour la marche, nous observons un frémissement depuis cinq ou six ans, amplifié par la crise liée à la pandémie de Covid-19 et les confinements successifs. Il faut se rappeler que, pendant plusieurs semaines, nos déplacements étaient limités à une heure par jour, dans un périmètre d'un kilomètre, de quoi donner ou redonner pertinence et visibilité à la marche à pied.

Cette étude pose la question de la place que nous donnons à la marche et plus globalement au piéton dans l'espace public. Est-ce que l'urbaniste ou l'ingénieur envisagent le piéton au moment de concevoir une infrastructure ou une solution technique ? Est-ce que l'élu ou l'élue en charge d'une politique publique d'urbanisme ou de transports prend en compte le citoyen piéton ? Enfin, dans un espace public apaisé permettant à l'ensemble des pratiques de cohabiter, est-ce que le cycliste sur sa selle ou

l'automobiliste dans son habitacle envisage le piéton qu'ils sont également à d'autres moments ?

Si le piéton, dans l'espace urbain, peut tout de même représenter la norme, quelle image renvoie-t-il dans le périurbain et dans le rural, lorsque l'on s'éloigne de la densité des villes ? Quelle place occupe le piéton et comment nous mettre à sa place, afin de lui assurer une juste place dans l'espace public et (surtout) dans notre imaginaire ?

État des lieux et contexte

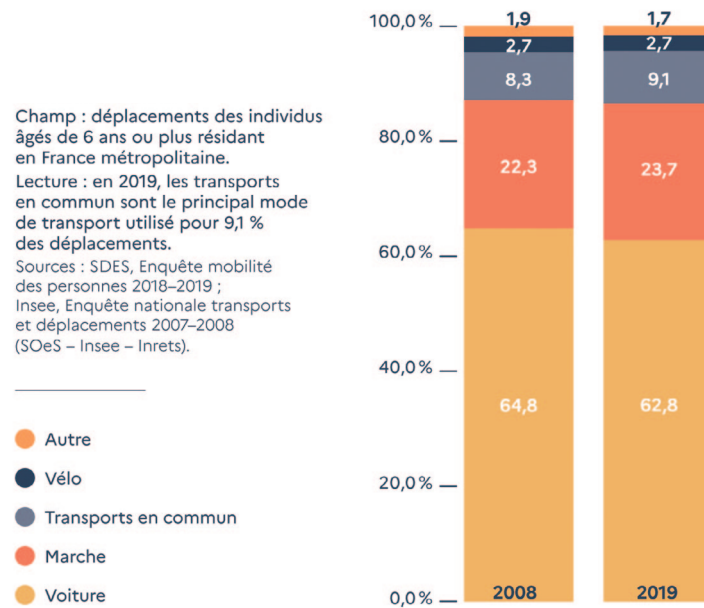
La marche est le mode de déplacement bénéficiant d'une image relativement « urbaine » et disposant de nombreuses qualités : pratique (pas d'horaire ni d'itinéraire imposés), peu coûteux (pour l'utilisateur comme pour les finances publiques), capacitaire et bon pour la santé et l'environnement. Nous y reviendrons à la fin de l'étude.

La marche est un mode encore beaucoup utilisé en France, principalement en centre-ville, mais également dans les zones moins denses. Sa part modale à l'échelle nationale a légèrement augmenté au cours de la décennie. À l'échelle d'une agglomération, celle-ci varie de 15 % à 40 % de l'ensemble des déplacements. Cependant, elle se heurte à deux limites principales : sa faible vitesse et l'effort physique nécessaire contraignent son développement. Elle entre d'ailleurs en concurrence avec les engins de déplacement personnels motorisés (EDPM), tels que les trottinettes électriques, apportant une réponse à ces deux faiblesses.

Notre rapport à la marche a bien évolué. Nous marchons beaucoup moins que nos parents et nos grands-parents. Au-delà de cette observation générale, l'enquête « Ménage-déplacement¹ » indique que

la part modale de la marche (soit la proportion de trajets effectués à pied) est de 23,7 %. Derrière ce chiffre se cachent de fortes inégalités, qu'elles soient sociales, sociétales ou encore territoriales.

Figure 1.
Parts modales des différents modes de déplacement, 2008 et 2019



Source : Cerema².

Ce mode constitue une réserve importante de report modal dans tous les territoires. Comme évoqué précédemment, la crise sanitaire que nous avons traversée a permis le développement de la marche, à l'instar de l'ensemble des modes de déplacement individuels (et au détriment des modes collectifs) puisque constituant un « geste barrière » supplémentaire lors d'un trajet à effectuer.

La marche permet d'assurer logiquement des trajets plus courts : deux déplacements sur trois de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied, un déplacement sur cinq d'un à deux kilomètres. La proportion devient ensuite négligeable. Près de 84 % des déplacements réalisés intégralement à pied font moins d'un kilomètre et plus de 95 % font moins de deux kilomètres (à titre de comparaison, tous modes confon-

du, plus de la moitié des déplacements ont une portée inférieure à deux kilomètres). La marche mérite donc d'être considérée comme un mode de déplacement à part entière. S'il ne s'agit pas de le considérer comme LA solution à tous les enjeux de notre société (écologiques, économiques, sanitaires...), il convient de réfléchir à la juste place donnée au piéton dans l'espace public.

La différence de pratique de la marche, d'un point de vue utilitaire, est tout d'abord géographique. Premièrement, les habitants des centres-villes marchent plus que les habitants des communes rurales ou périurbaines. Plus on s'éloigne des centres urbains, moins cette pratique est répandue. Si dans l'agglomération parisienne, 10,9 millions de déplacements sont réalisés à pied – c'est ainsi le mode qui devient

1. « Enquête Ménage-déplacement », EMD, Cerema, réalisée entre 2018 et 2019.

2. « Mobilités du quotidien, Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain », Cerema, 2022.

le plus utilisé pour se déplacer (38 % des déplacements, +4 points depuis 2008) –, un quart des déplacements sont assurés à pied dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants. Dans les zones rurales, un peu plus d'un trajet sur dix est fait à pied (12,7 %).

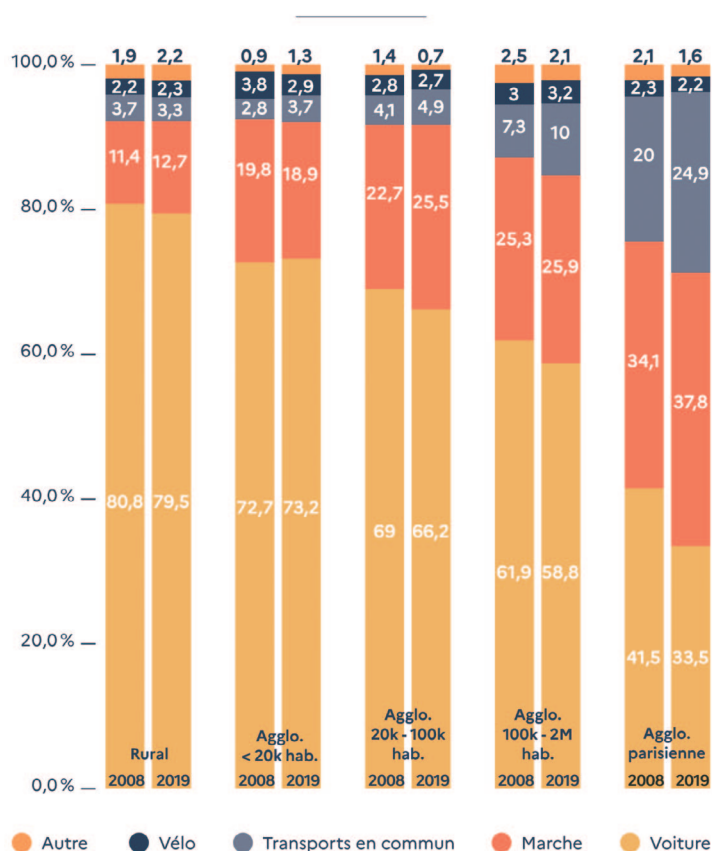
Deuxièmement, lorsque les habitants des territoires ruraux se déplacent à pied, leur pratique est beaucoup plus intermodale (combinée à un ou plusieurs autres modes sur le même trajet) que pour les « urbains ». Sur le territoire de la métropole strasbourgeoise, par exemple, la marche permettant le « rabattement » vers d'autres modes concernait en

2009 plus de 70 % des déplacements à pied, contre entre 30 % et 35 % des déplacements dans le centre. Dans le même temps, quand plus de 30 % des déplacements à pied à Strasbourg concernaient des déplacements réalisés en marchant d'un point A à un point B, moins de 10 % étaient réalisés avec le même objectif dans les territoires ruraux. S'éloigner des centres urbains s'accompagne d'une densification moindre (services, commerces, loisirs...) couplée à une absence d'alternatives à la voiture individuelle et d'infrastructures (pistes cyclables et marchables, par exemple).

Figure 2.

Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacement) par tranches d'unités urbaines entre 2008 et 2019

Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ;
Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).



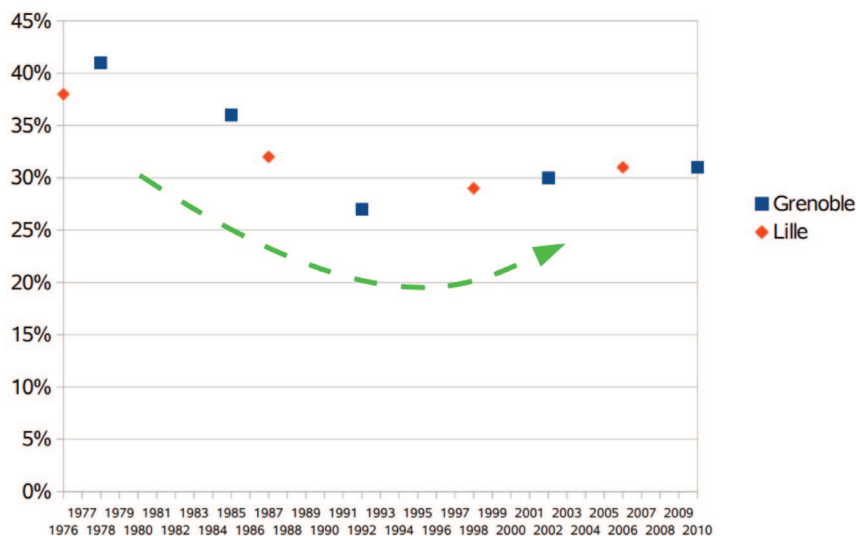
Source : Cerema¹.

1. Ibid.

Si la crise sanitaire que nous avons traversée a permis une réelle amélioration de l'image de la marche, cette évolution s'inscrit dans une tendance plus globale, et relativement récente, d'amélioration de l'image et d'augmentation de cette pratique, notamment dans l'environnement urbain. Les données disponibles, pour des métropoles comme Lille ou Grenoble, montrent une diminution significative de la marche à partir des années 1970, jusque dans les années 1990 (à Grenoble, la part modale est passée de plus de 40 % à 28 % en vingt ans environ). À partir des

années 1990-2000, nous observons une stabilisation, voire une augmentation (la part modale de la marche à Grenoble atteint 34 % en 2016). Ces tendances observées peuvent s'expliquer par des mécanismes de densification et de « quartiers » ayant un impact sur les déplacements du quotidien. L'évolution de l'approche en matière d'urbanisme et des politiques publiques en faveur d'un rééquilibrage de la place accordée aux mobilités actives a probablement profité à cette manière de se déplacer.

Figure 3.
Évolution de la part modale de la marche



Source : Académie des mobilités actives (ADMA).

L'enjeu territorial est indissociable de l'enjeu social. On observe un écart important de pratiques de mobilité entre les territoires dits « quartiers prioritaires de la politique de la ville » (QPV) et les autres. Il est intéressant de noter que dans ces quartiers, où la population précaire est surreprésentée, souvent mal desservis par les transports en commun et où une part importante d'habitants ne disposent pas de permis de conduire, c'est la marche (de manière majoritairement contrainte) qui devient le mode de déplacement principal. Ces déplacements se déroulent d'ailleurs, dans

une forte proportion, dans un environnement inadapté, nous y reviendrons. Dans ces territoires, il n'est pas rare d'observer des travailleurs précaires, préférant marcher une voire deux heures le matin et le soir, parfois à côté d'un bus qui se rend au même endroit, mais bloqué dans des bouchons ou perturbé très régulièrement. Ces « marathoniens » considèrent que leurs jambes sont plus fiables que le transport en commun qui leur permettrait, avec une qualité de service satisfaisante, de partir plus tard et de rentrer plus tôt, au bénéfice de leur vie personnelle.

Figure 4.
Évolution de la part modale de la marche

Parts des modes de transport (en nombre de déplacements) en 2019 selon que l'on réside en QPV ou non.

Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ;

Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS – Insee – Inrets).

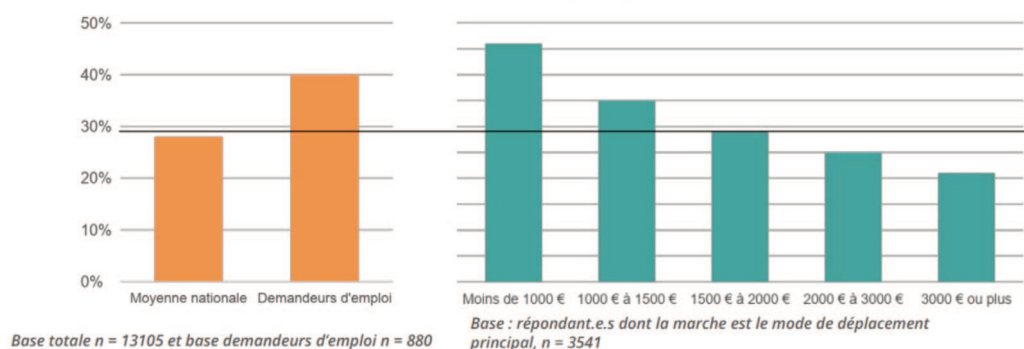
% dépl.	Marche	Vélo	Voiture	TC	Autre
Non-QPV	22,1	2,8	65	8,4	1,8
QPV	45,7	1,9	33,6	18,3	0,6
Total	23,7	2,7	62,8	9,1	1,7

Source : Cerema¹.

Cette tendance « sociale » observée au sein des QPV se retrouve au niveau national. Si la pratique de la marche, en augmentation significative, trouve en partie son « carburant » dans la conscience écologique ou l'amélioration de la santé, pour un certain nombre de publics, cette pratique reste majoritairement le déplacement « du pauvre ». En effet, on trouve une

surreprésentation des demandeurs d'emploi chez les personnes pour qui la marche reste le mode de déplacement principal. Si la marche peut paraître urbaine et « bobo », tous territoires confondus, force est de constater que plus les revenus augmentent, moins on marche de manière utilitaire (mode de déplacement principal et quotidien).

Figure 5.
Marche comme mode principal



Source : « Baromètre des mobilités du quotidien »².

Il est par ailleurs intéressant d'observer la pratique de la marche par tranche d'âge. Les résultats se présentent sous la forme d'un « U », avec en majorité les jeunes et les seniors (jusqu'à la tranche 65-79 ans). Comme l'indique le graphique, la proportion de Français ayant réalisé au moins un déplacement à pied dans une journée diminue avec l'âge (la marche ne permettant que dans une faible proportion d'assurer

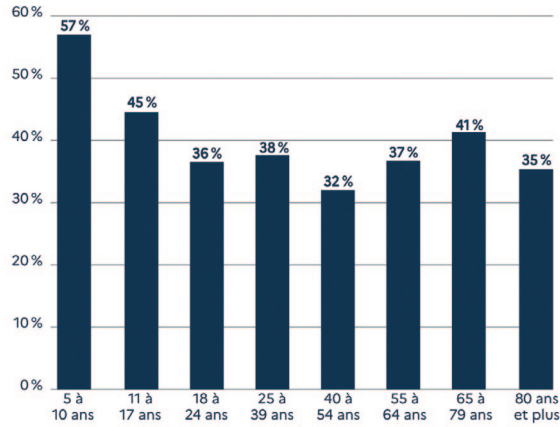
le trajet domicile-travail) avant une légère remontée avec l'arrivée à la retraite, puis elle chute à nouveau chez les plus de 80 ans. Cette baisse s'explique par une diminution globale du nombre de déplacements chez ces publics (38 % des plus de 80 ans ne se déplacent pas un jour donné contre 19 % des 65-79 ans et 11 % de l'ensemble des plus de 15 ans).

1. *Ibid.*

2. « Baromètre des mobilités du quotidien », Wimoov/Fondation pour la nature et l'homme, 29 mars 2022.

Figure 6.

Proportion de personnes ayant réalisé au moins un déplacement à pied dans la journée



Source : Cerema¹.

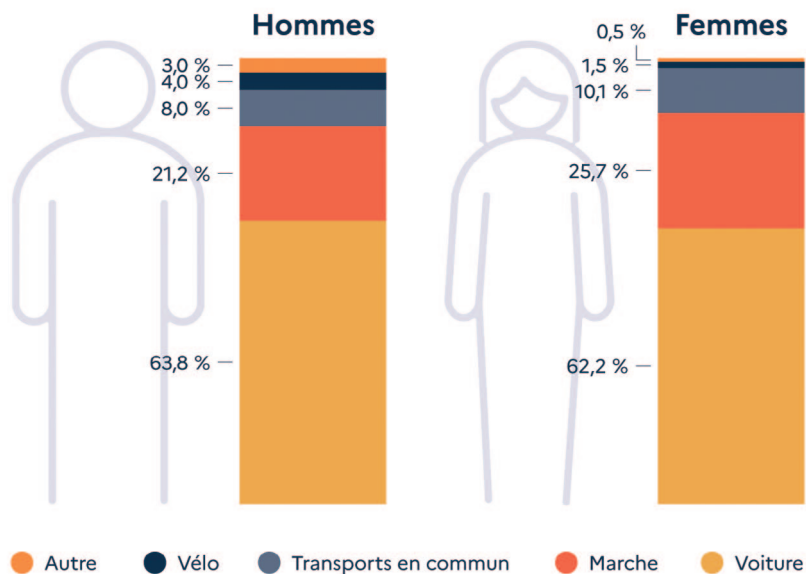
Enfin, le rapport à la marche est également genré puisque nous observons tout d'abord une surreprésentation des femmes, qui marchent plus que les

hommes, avec une part plus importante de mobilité contrainte (courses, dépose des enfants à l'école, absence de permis...).

Figure 7.

Parts des modes de transport (en nombre de déplacements) selon le genre en 2019

Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee.



Source : Cerema².

1. « Mobilités du quotidien, Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain », art. cité, 2022.
2. *Ibid.*

A-t-on oublié que le piéton existe ?

S'approprier cette manière de se déplacer

La question est volontairement provocatrice et pourrait être posée autrement : a-t-on oublié que nous sommes piétons ? Comme nous l'avons dit précédemment, la mobilité et les déplacements sont une question de progression et d'apprentissage. Après avoir appris à marcher (et à courir), nous avons souhaité progresser pour aller plus loin et plus vite, nous avons donc appris à faire de la trottinette, de la draisienne ou autre, puis du vélo, évolué sur deux, puis sur quatre roues. En fonction des différentes typologies de territoires et donc de l'offre de transports disponible, la mobilité autonome passera par l'utilisation des transports en commun (métro, bus, car...), pour d'autres par un deux-roues motorisé et, enfin, dans de nombreux territoires périurbains et ruraux, le graal : le permis B et la voiture individuelle. Dans cet imaginaire, la marche reste relativement transparente et oubliée.

En règle générale, cette progression passe par une démarche d'appropriation, soit la capacité à se projeter dans l'utilisation d'un nouveau mode de déplacement, de manière consciente ou non. D'un point de vue utilitaire (trajet domicile-travail, accès aux services, dépose des enfants à l'école...), cette progression amène à passer d'un mode au suivant sans forcément élargir son champ de possibilités. Nous évoluons donc de l'un à l'autre dans cette logique de progression et non d'élargissement. Ce phénomène renvoie au concept de « motilité¹ » imaginé par Vincent Kaufmann, sociologue et spécialiste de la mobilité. Celui-ci considère que pour se déplacer avec un mode donné, il est nécessaire de respecter

le triptyque suivant : « accès – compétence – appropriation ».

Si la notion d'accès renvoie au maillage de solutions de mobilité présentes sur un territoire (inversement proportionnel au taux d'urbanisation), elle renvoie également à la connaissance de celles-ci (visibilité des services, reproduction des pratiques de l'entourage, mimétisme...). La compétence nous indique que, peu importe le mode de déplacement, la mobilité s'apprend. Du mimétisme au passage d'un permis, se déplacer nécessite des compétences acquises de manière formelle ou non. Enfin, l'appropriation, notion trop souvent négligée, renvoie à l'utilisation de ce mode de manière régulière et utilitaire. Il ne suffit pas de mettre une solution de mobilité à disposition de quelqu'un (même plus écologique ou économique) pour que cette personne l'utilise de manière régulière. L'absence de la marche dans notre imaginaire fait que l'on ne se projette pas vers cette manière de se déplacer au quotidien, on ne se l'approprie donc pas.

Les données collectées par Wimoov, structure d'accompagnement à la mobilité, permettent d'illustrer ce propos. Cette association accompagne les publics fragiles (demandeurs d'emploi, jeunes en insertion, seniors) vers les solutions de mobilité de leur territoire afin d'accéder à l'emploi ou à une formation. À l'aide d'un « test mobilité » réalisé au début de leur accompagnement, afin de déterminer leurs pratiques, compétences ou encore freins (raisons du renoncement à se déplacer), nous pouvons décliner concrètement le concept de « motilité » (l'échantillon de bénéficiaires est constitué de demandeurs d'emploi et de jeunes en insertion sur le territoire de Gironde, hors Bordeaux, soit une typologie périurbaine et rurale).

1. Vincent Kaufmann et al., *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Paris, Alphil, 2016.

Figure 8.

Motilité, transports en commun

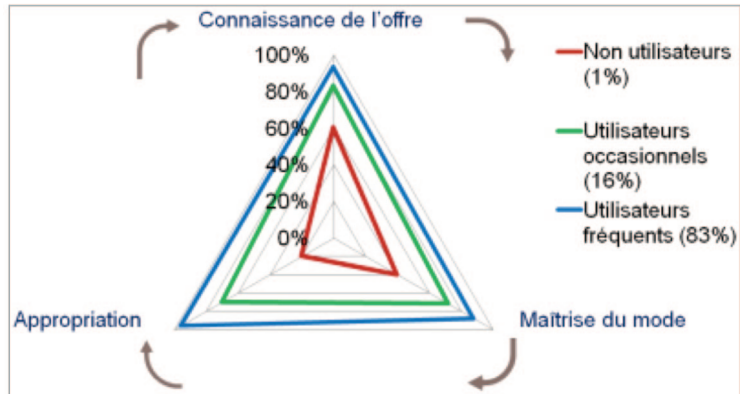


Figure 9.

Motilité, vélo

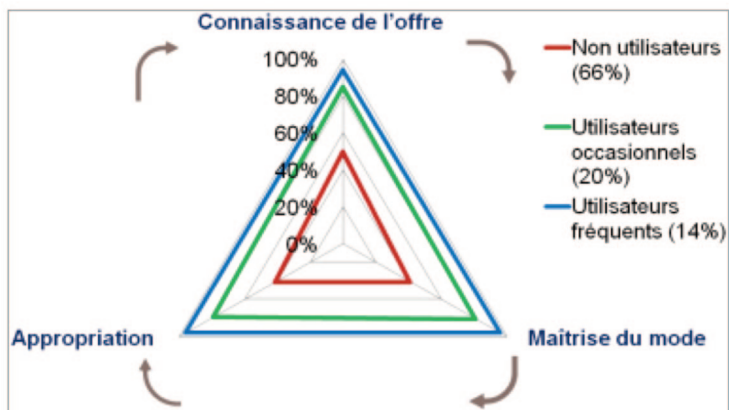
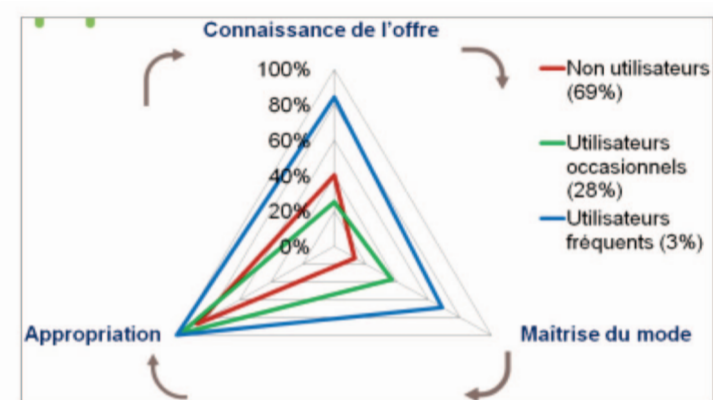


Figure 10.

Motilité, voiture individuelle



Source : Wimoov.

La première observation que nous pouvons faire est que la marche n'a finalement pas été testée, ce qui confirme les premières interrogations de la présente étude. Nous constatons ensuite que pour les transports en commun et le vélo, plus la connaissance de l'offre et la maîtrise (compétence) augmentent, plus on se projette vers cette manière de se déplacer. En revanche, la voiture individuelle (qui reste un symbole de liberté et de réussite sociale) suscite une adhésion avant même la maîtrise : le permis de conduire. Après avoir analysé leur situation personnelle, les bénéficiaires considèrent la voiture comme LA solution à tous leurs besoins (autonomie, flexibilité...), sans forcément envisager les réalités économiques (budget pour le permis, entretien ou encore carburant pour le véhicule).

Nous pouvons faire l'hypothèse que la marche suivra une trajectoire analogue à celle du vélo (et donc des transports en commun). Face à ce déficit de revendication du statut de piéton et d'appropriation de la marche en tant que mode de déplacement à part entière, il est impératif de lui donner de la visibilité dans l'espace public et dans l'opinion. Il est donc nécessaire de rendre la marche désirable afin de faciliter son appropriation.

La France a connu ces dernières années l'essor des mobilités actives, dans le cadre du premier plan « Vélo et mobilités actives » lancé en 2018 puis à travers la loi d'orientation des mobilités (LOM, décembre 2019) et notamment sous l'impulsion de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). S'il n'est pas question d'opposer les mobilités, on observe que l'ensemble de ces politiques, centrées sur la pratique du vélo, ont placé la marche au second plan. Quand dans le meilleur des cas, la piste cyclable est également marchable, la cohabitation peut s'avérer dangereuse pour le piéton, a fortiori fragile (enfants, personnes âgées...). Cette pratique mérite une catégorie à part entière et des politiques, sinon dédiées, permettant de favoriser son développement.

Un manque de représentativité

Cette visibilité peut être apportée par une ou plusieurs associations représentatives, à l'image d'autres modes de déplacement. Dans un contexte national de mise en place des « zones à faibles émissions » (ZFE), la parole est régulièrement donnée à des associations telles que 40 millions d'automobilistes, qui déplorent le caractère injuste, voire « antisocial », de ce type de dispositif, excluant des conducteurs modestes de territoires où ils vivent et/ou travaillent. Lors de la mise en place récente du stationnement payant dans la capitale parisienne, plusieurs collectifs, à l'image des Motards en colère, ont eu la parole afin d'exprimer leurs désaccords et leurs revendications. Il est beaucoup moins courant de donner la parole à des représentants de piétons.

On peut tout de même se demander pourquoi la représentation des piétons est aussi faible. Plusieurs hypothèses peuvent être apportées.

La première raison de ce problème de visibilité tient dans l'absence de sentiment de communauté. On ne se sent pas piéton, on ne se définit pas en tant que piéton comme on se définit cycliste, motard ou automobiliste. On observe donc une absence de mobilisation pour une pratique quotidienne qui, pour la plupart des Français, reste invisible, voire négligeable. Cette pratique nous paraît tellement évidente que l'on ne voit pas l'intérêt de se défendre.

La seconde raison tient à la stratégie même des structures représentatives et à leur histoire dans un pays comme la France, où la culture de la marche n'est pas très développée :

– Rue de l'avenir : cette association a été fondée en 1988, avec pour slogan « Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre ». Cette association s'est structurée autour de la lutte contre les accidents d'enfants piétons et s'est positionnée au service de la défense des mobilités actives, faute d'acteurs (hormis pour le vélo). Rue de l'avenir se considère aujourd'hui comme une association de promotion de la marche (approche positive), un think tank en lien avec les pouvoirs publics, ou encore un lieu de prospective et d'éducation populaire ;

- 60 millions de piétons : dans les années 1950, l'association Pour une cité humaine : les droits du piéton est créée, avec pour objectif de travailler autour des enjeux de convivialité en ville. Par la suite, l'évolution de ses travaux l'amène à être renommée Les droits du piéton. En 2018, cette association devient 60 millions de piétons. Si cette structure travaille en lien étroit avec les pouvoirs publics, sa posture est plus « offensive », n'hésitant pas à attaquer en justice une collectivité, par exemple, qui ne respecterait pas le cadre légal ;
- la Fédération française de randonnée (FFR) : il s'agit d'une fédération sportive (tutelle du ministère des Sports), dont l'objectif est de développer la marche sportive. Elle a tout de même rejoint le collectif Place au piéton (que nous évoquerons ensuite), afin de mettre en cohérence les comportements de leurs adhérents le week-end (marche loisir) et au quotidien (marche « utilitaire »), dans une logique éthique ;
- le Club des villes et territoires cyclables : ce collectif a d'ailleurs récemment ajouté le terme « marchables » dans son intitulé. Il s'agit d'un club d'élus ayant rejoint la dynamique autour de la marche, observant les difficultés de cohabitation entre les modes actifs (cyclistes et piétons, notamment).

Si l'on peut saluer le souhait de l'ensemble de ces acteurs de se rassembler au sein du collectif Place au piéton, avec pour ambition de « favoriser, par une dynamique commune de rassemblement, une meilleure prise en compte du piéton dans l'espace public et promouvoir la marche » et de « rassembler tous ceux qui veulent prendre la parole et agir pour renouveler la conception et la gestion de l'espace public, accueillir les usagers vulnérables et faire du piéton la bonne échelle d'un urbanisme durable et responsable », ces acteurs rencontrent de réelles difficultés à dépasser leurs différences d'approche et de méthode afin de construire un récit commun autour de la marche.

La troisième raison est économique. Contrairement à l'utilisation de l'automobile, ou plus récemment à l'essor de la pratique du vélo, il n'y a pas de véritable économie derrière la marche. Par ailleurs, celle-ci reste un mode de déplacement relativement *low tech*. Le développement de cette pratique passe davantage par un meilleur partage de l'espace que par des innovations technologiques. En revanche, si la marche ne

génère pas directement des points de croissance, elle comporte tout de même un certain nombre d'aspects économiquement vertueux, peu valorisés jusqu'à maintenant, sur lesquels nous reviendrons plus tard.

Enfin, une quatrième raison pourrait être avancée, plus historique, faisant écho à la situation que nous vivons actuellement, dans un contexte d'augmentation du prix de l'énergie. En 1973, en raison de la crise pétrolière, le prix du baril de brut connaît une augmentation de 70 %. Déjà à l'époque, les appels à la sobriété sont dans tous les discours politiques : « Je fais appel à l'esprit d'économie du peuple français. Économisons l'essence, l'électricité, le chauffage », déclarait le président Pompidou en décembre de la même année. C'est dans ce contexte qu'un plan d'économie est mis en place : plafonnement du chauffage, baisse de la vitesse, changement d'heure... La flambée des prix du carburant déclenche dans le même temps une nouvelle passion nationale pour le vélo, avec des slogans tels que « Les mollets remplacent le carburant ! ». Les ventes de vélo s'envolent, au détriment des voitures neuves. Mais cet enthousiasme, sans politique publique de soutien et d'accompagnement, sera de courte durée.

Dans le même temps, les Pays-Bas, par exemple, prennent des mesures plus radicales afin de faire changer les habitudes en faveur du vélo. Ainsi, les dimanches sans voiture et les premières « zones 30 » apparaissent. Par ailleurs, le pays investit massivement dans des infrastructures cyclistes. En quelques années, la bicyclette s'impose alors face aux voitures.

S'il est probable qu'aucun « plan piéton » n'ait été lancé à cette époque, cette évolution a donné un temps d'avance à des pays comme les Pays-Bas en matière de développement d'alternatives à la voiture individuelle (43 % des Néerlandais font du vélo quotidiennement, contre seulement 5 % des Français) et de partage de l'espace public pour les différents modes de déplacement, qui aurait probablement facilité le développement de la marche.

L'actualité récente nous montre que l'histoire se répète. Dans un contexte global, en France, de développement des mobilités actives, et notamment du vélo, nous pouvons penser que l'essor et la visibilité des collectifs tels que Place au piéton vont s'amplifier dans les années à venir. Très récemment,

dans le cadre de la votation à Paris concernant les trottinettes électriques, malgré des campagnes importantes et coûteuses menées par les opérateurs, nous pouvons penser qu'une majorité des Parisiens ayant voté pour la fin du service étaient des personnes à mobilité réduite, des seniors ou encore des parents d'enfants en bas âge, soit une grande diversité de Parisiens rassemblés sous une bannière commune : des piétons, dans leur diversité, pensant que ces trottinettes rendaient l'espace urbain trop hostile. Cet exercice démocratique, avec toutes les limites qu'il comportait, a permis aux plus faibles de l'espace public, en l'occurrence à ces piétons, de s'exprimer et de se défendre.

De l'autre côté des Alpes, l'association nationale Mobilité piétonne Suisse, qui rassemble des spécialistes du droit, des transports ou encore de l'aménagement du territoire, défend les intérêts des piétons et travaille en lien étroit avec les pouvoirs publics helvétiques. Cette structure est née dans les années 1960, période de développement du réseau autoroutier dans le pays, occasionnant de nombreuses coupures du réseau permettant la marche, principalement de randonnée (tourisme, sport). Une mobilisation est née de ce phénomène, qui a conduit à une base légale imposant la mise en place obligatoire d'une alternative si un réseau de marche est interrompu, et à la création d'un collectif. Dans les années 1970, celui-ci s'est divisé en deux : Suisse rando, structure importante défendant les intérêts de la randonnée (intérêts économiques forts en Suisse), et Mobilité piétonne Suisse, portant les intérêts de la marche du quotidien, en localité. Cette seconde structure mène des travaux afin de prôner des politiques publiques en faveur de la marche et assure des missions d'expertise auprès de l'État (documentations, publications...) à l'image de ce que pourrait faire le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) en France. Nous verrons plus tard que cette association a été à l'initiative de dispositifs mis en place en lien étroit avec les pouvoirs publics.

Est-ce que l'on innove en matière de marche à pied ?

L'ensemble des acteurs rencontrés dans le cadre de cette étude s'accordent à dire que l'on innove peu dans ce domaine. Cette innovation en faveur du piéton souffre de deux difficultés. La première vient du retard pris par la marche par rapport au développement des autres modes de déplacement. Si l'on commence désormais à savoir intégrer le piéton dans l'espace public (on avait simplement eu tendance à l'oublier), il faut désormais recréer un corpus de connaissances permettant d'affiner les besoins.

La seconde difficulté vient du caractère *low tech* de cette manière de se déplacer, ne nécessitant pas d'équipement développé. Néanmoins, les choses changent. Si le réchauffement climatique fait désormais de la marche une solution crédible, cela implique une adaptation de l'espace public afin d'offrir de meilleures conditions (parcs, jardins, bancs et fontaines, îlots de fraîcheur...). Plus globalement, l'espace public évolue à travers des progrès réalisés en matière d'éclairage public plus performant et plus adapté aux saisons ou aux besoins, se déclenchant uniquement au passage d'un usager, par exemple. De plus en plus de centres-villes et de centres-bourgs se dotent de signalétiques indiquant le temps (à pied) pour se rendre à pied quelque part, et non plus seulement la distance à parcourir.

Symbole de cette approche *low tech*, le « Gouvernail », proposé par la start-up lyonnaise vOOg. Il s'agit d'un mobilier urbain fixé au sol qui a la forme d'un cadran et où l'on peut retrouver la cartographie de l'espace concerné (rues, centres d'intérêt...). Il suffit de tourner de cadran afin de trouver son chemin, sans smartphone, ni électricité ou Internet.

Le numérique commence également à s'approprier la marche, avec des applications permettant d'accompagner les déplacements à l'échelle du piéton, dans sa diversité. StreetCo, par exemple, est le premier GPS pour l'ensemble des publics (déficience visuelle, marche difficile, fauteuil roulant, fauteuil électrique, poussette ou valide...). Celui-ci propose des itinéraires adaptés à la mobilité de chacun. Grâce à sa communauté, les cartes s'enrichissent chaque jour

avec de nouvelles informations (obstacles temporaires ou permanents, commerce accessible, places de parking, toilettes, arrêts de transports en commun, etc.). Les acteurs traditionnels ont désormais pris en compte cette manière de se déplacer. L'application Google Maps a intégré la marche dès 2010.

On peut penser que l'origine de cette absence d'innovation vient du fait que la marche, de la même façon qu'elle est un impensé dans l'espace public, n'est pas prise en compte dans les cursus de formation des écoles d'urbanistes ou encore d'ingénieurs, beaucoup plus orientées vers les infrastructures et les modes de transport « traditionnels » et « technologiques ». Il est intéressant de noter que l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où évoluent un grand nombre de spécialistes du sujet de la marche, ne propose qu'un seul cours « Espace publics et piétons », disponible en option seulement. Nous observons néanmoins une évolution rapide, notamment en faveur du vélo, mais la marche reste le parent pauvre des cursus qui formeront les concepteurs de demain.

Il est à noter néanmoins une réelle appétence pour la marche et le confort du piéton de la part des paysagistes, par exemple. Si cette notion ne semble pas faire partie intégrante du cursus de formation, les enjeux d'environnement, la volonté de relier des lieux ou des places à pied, la sensibilité au confort du piéton grâce, notamment, à la végétalisation, mettent cette profession en première ligne concernant les enjeux liés à cette manière de se déplacer.

Ces différentes observations confirment le fait que la reconnaissance de la marche nécessitera, pour les différentes parties prenantes, la reconnaissance d'être eux-mêmes piétons. De l'urbaniste à l'ingénieur, de l'élu au salarié d'une collectivité, en passant par le créateur de la start-up de demain ou le sondeur qui remplacera la catégorie « mobilité active » par deux catégories « vélo » et « marche », la prise en compte du piéton et de la marche passe par le fait de se mettre à la place du piéton, ce qui est d'autant plus aisé que nous le sommes toutes et tous, tous les jours.

L'espace public, une mini-société où chacun doit trouver sa place

À toutes les échelles de territoire (bassin de vie, QPV, métropole...) et pour toutes les typologies (urbain, périurbain ou rural), l'objectif est de travailler à la complémentarité entre un réseau structurant et bien identifié (harmonisé, cadencé...) et des « ramifications » plus légères et plus flexibles afin d'assurer le début ou la fin du trajet, soit le ou les premiers et derniers kilomètres (voiture, modes actifs...). C'est dans cette deuxième catégorie que la marche doit prendre toute sa place.

La marche, un enjeu de sécurité routière

Le Gouvernement le répète sur son site Internet : « Le piéton est l'utilisateur le plus protégé par le code de la route : il a, quoi qu'il arrive, toujours la priorité sur la chaussée. » Ne pas céder le passage à un piéton est une infraction qui entraîne la perte de 6 points sur le permis de conduire ainsi qu'une amende de 135 euros. De plus, l'article R415-11 du code de la route précise qu'il est obligatoire de céder le passage à un piéton régulièrement engagé sur la chaussée. Si le feu piéton est rouge, et que celui-ci s'engage pour traverser, il y a lieu de céder également le passage.

Les chiffres de la sécurité routière montrent que, au-delà de la règle, les piétons doivent être considérés par les autres usagers de l'espace public, mais doivent aussi envisager les conséquences de leur comportement. D'après des chiffres d'octobre 2022¹, cette

difficile cohabitation est par ailleurs source de stress, non seulement pour les plus vulnérables, mais pour l'ensemble des usagers de l'espace public. Quand 94 % des piétons déclarent avoir peur qu'un automobiliste ne s'arrête pas pour les laisser passer alors qu'ils sont engagés sur un passage piéton, et que 78 % craignent qu'un vélo, une trottinette ou un hoverboard les frôle sur un trottoir, le comportement à risque des autres usagers est source de stress pour 95 % des automobilistes, 92 % des cyclistes ou 84 % des motards. Le fait que 70 % des piétons admettent traverser à un passage piéton alors que le symbole pour les piétons est rouge pourrait expliquer en partie ces chiffres... Ces données illustrent également une absence globale de solidarité entre ces « nouveaux modes de déplacement » et des tensions importantes entre piétons et cyclistes, par exemple (78 % des piétons indiquent avoir déjà été frôlés par un vélo, une trottinette ou un hoverboard sur un trottoir).

À l'heure actuelle, en France, sept piétons sur dix sont tués en agglomération. À pied, ce sont les seniors, soit les plus de 65 ans, qui sont les plus touchés : ils représentent plus de la moitié de la mortalité piétonne (52 %), alors qu'ils constituent moins d'un quart de la population (20 %) selon l'association Prévention routière². En effet, avec l'âge, les réflexes et la qualité de l'audition diminuent, le champ de vision rétrécit et l'acuité visuelle faiblit. Il est donc important de concevoir l'espace public pour les publics vulnérables, nous y reviendrons. Enfin, en vingt ans, on constate que la part des piétons dans la mortalité routière augmente. De 11 % en 2000, elle représente 15 % en 2019 (dernière année de référence sans Covid-19).

1. « 96 % des usagers de la route ont peur du comportement à risque des autres », étude réalisée par Ipsos pour Vinci, 13 octobre 2022.

2. « Droits et devoirs du piéton, vulnérable », Association Prévention routière, septembre 2022.

La centralité de la marche dans l'espace urbain

L'enjeu de la ville de demain est de permettre la multimodalité. Il ne s'agit pas seulement de renforcer les transports en commun classiques (le réseau structurant évoqué précédemment), mais de permettre le développement des nouveaux modes de déplacement, tels que la marche (ou le vélo). Multiplier, diversifier et faciliter les manières de se déplacer autour du réseau structurant (bus, métro, trolley...), dont la marche, permettent de trouver la bonne manière de se déplacer en fonction du besoin ou encore de l'heure de la journée. Si la trajectoire est visible avec le vélo, beaucoup reste à faire concernant la marche.

Les engins de déplacement personnels motorisés (EDPM), à l'image des trottinettes électriques, sont apparus en 2010 et ont connu un véritable développement en France en 2016. Ces engins de

déplacement possèdent une caractéristique qu'ils ne partagent pleinement qu'avec la marche : ils ne présentent quasiment aucune question relative au stationnement sur l'espace public. Cette caractéristique est loin d'être anodine puisque l'engin est tout le temps disponible et accessible pour son utilisateur (pas d'horaire à respecter ni de lieu de stationnement à rejoindre), qui est libre de définir son itinéraire et peut très facilement redevenir piéton pour franchir un obstacle, tout en étant facile de prise en main par la majorité de la population. Les EDPM apparaissent s'approcher beaucoup plus de la marche que du vélo, par exemple (question du stationnement ou de l'emport dans les transports collectifs ou en voiture). Le Cerema, dans ses différentes publications, considère ces nouveaux modes comme de la « marche augmentée » (l'innovation technologique est passée par là). Il convient donc de permettre la cohabitation apaisée de ces modes, de manière complémentaire, afin de se déplacer en fonction de ses besoins.

Figure 11.

Portée moyenne d'un trajet réalisé en engins de déplacement personnels motorisés EDPM



Source : Cerema¹.

Donner sa place au piéton comme aux autres usagers revient à considérer l'espace public comme un espace de cohabitation. Si la sanctuarisation d'espaces dédiés à certains modes est parfois nécessaire, notam-

ment quand il faut composer avec l'automobile, cette logique a des limites, notamment en ville où l'espace est par conséquent limité.

1. « Mobilités du quotidien, Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain », art. cité, 2022.

Le levier principal pour permettre cette cohabitation est de réduire la vitesse, afin de mettre, d'une certaine manière, l'ensemble des modes sur un pied d'égalité. Afin d'assurer une conception inclusive des espaces publics, une règle s'applique : « concevoir pour les plus fragiles revient à concevoir pour tous ». Celle-ci s'applique à la vitesse : il faut dimensionner celle-ci à partir de celle du dernier maillon de la chaîne, le plus fragile, qui est le piéton.

Philosophiquement, favoriser la marche signifie avant tout considérer l'espace public comme un lieu de vie et non plus comme un lieu de passage ou de transit. N'oublions pas que la marche reste le mode de déplacement privilégié pour flâner, faire des rencontres, profiter de l'évolution des saisons ou encore se poser des questions de l'origine du nom de la rue que l'on vient de traverser. À Montréal, le programme « Ruelles vertes » prévoit de « désasphalter » et de végétaliser certaines de ses rues. Cette démarche permet aux habitants de les réinvestir et, dans le même temps, de lutter contre les températures extrêmement élevées que vont connaître nos villes dans

les prochaines décennies. Ce type d'initiatives permet d'ailleurs aux habitants de se réapproprier ces lieux avec un fort enjeu de démocratie à la clé (à mettre en lien avec la votation concernant les trottinettes à Paris, évoquée précédemment).

À Barcelone, ou plus récemment Paris, un plan de piétonnisation intégrale de certaines rues est en cours, permettant de donner d'autres fonctions à la rue que le déplacement : jeux, rencontres, îlots de fraîcheur (notamment pour les publics fragiles), cohésion sociale (espaces de rassemblement à l'échelle d'un quartier afin de veiller les uns sur les autres). Plus au nord de l'Europe, Copenhague représente un modèle à suivre en matière d'urbanisme multimodal. Des trains, à l'image des RER ou des trains de banlieues franciliens, permettent de sortir de l'agglomération afin de rejoindre les banlieues, mais également de circuler entre elles. Ensuite, de nombreux espaces (berges, parcs...) permettent d'effectuer, notamment en marchant, les deux ou trois derniers kilomètres entre la gare et le bureau ou le domicile.

Les zones de rencontre (Suisse)

Le signal « zone de rencontre » désigne des secteurs, dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, où les piétons peuvent utiliser toute la chaussée pour des activités de jeux, de sport, d'achats, de flânerie ou de rencontre. La vitesse maximale autorisée est limitée à 20 km/h. Dans une zone de rencontre, les piétons bénéficient de la priorité et peuvent traverser partout, mais ne doivent cependant pas gêner inutilement les véhicules. Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par la signalisation ou le marquage.

Les zones de rencontre sont autorisées par la législation suisse depuis le 1^{er} janvier 2002. Elles sont régies par l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, qui en définissent les conditions et les règles d'introduction. Elles peuvent être instaurées sur des routes secondaires dans des quartiers résidentiels ou commerciaux.

L'association Mobilité piétonne Suisse évoquée précédemment a activement contribué à l'autorisation des zones de rencontre.

Figure 12.

Illustration d'une zone de rencontre (Suisse)



Dans ce panorama, la marche constitue un mode de déplacement à part entière. Si elle peut être le seul mode utilisé pour des distances raisonnables, elle s'intègre parfaitement dans un trajet intermodal, entre le domicile et l'arrêt de bus, entre la gare et le bureau ou encore entre deux bus. On peut considérer la marche comme un mode au service des autres modes de déplacement. Celle-ci constitue le véritable liant de l'espace urbain.

La ville de demain doit donc envisager le piéton et lui laisser sa juste place dans l'espace public. Si la piétonnisation ne doit pas être l'alpha et l'oméga des politiques publiques de demain, promouvoir la marche en favorisant sa cohabitation avec les autres pratiques de mobilité doit être un objectif.

D'autres exemples européens nous montrent que cette approche n'est pas une utopie. À Londres, si l'objectif premier était de décongestionner le métro, l'initiative « Tub and Walk » permet aux habitants de réaliser que marcher d'un point à un autre peut être plus rapide que de prendre le métro pour quelques stations. Le plan du réseau indique désormais le temps équivalent à pied entre les stations et l'itinéraire à parcourir (rues, parcs...). À Bilbao, au nord de l'Espagne, un travail en profondeur a permis d'en faire une des villes les plus marchables d'Europe.

La part modale de la marche (le ratio de déplacements assurés à pied) y est de 70 % (20 % pour les transports en commun et 10 % pour la voiture individuelle).

Concevoir pour tous les piétons, y compris les plus fragiles

Si le piéton ne doit plus être un impensé des politiques publiques de mobilité, il s'agit plus précisément de considérer les piétons dans leur diversité. Là encore, il convient de concevoir pour les plus fragiles, afin de concevoir pour tous. En étudiant les travaux de Vincent Kaufmann et de Renate Albrecher (École polytechnique fédérale de Lausanne - EPFL) concernant les usages de la marche et les difficultés rencontrées par les piétons (dimensionnement des trottoirs, durées des feux aux carrefours...), on observe que l'espace public est globalement dimensionné pour une norme de piéton bien portant, se déplaçant à bonne allure, qui n'a rien à porter et qui se déplace seul.

Figure 13.

Exemples d'aménagements inadaptés : végétation empêchant le passage (sauf pour une personne seule), racines déformant le bitume



Si cette norme de piétons est relativement présente en centre-ville, elle l'est beaucoup moins dans le périurbain (QPV, par exemple), voire le rural : les personnes qui marchent sont celles qui se déplacent de manière contrainte, qui n'ont pas accès à l'automobile et qui, le plus souvent, ne se déplacent pas seules. Les femmes sont surreprésentées au sein de ce public, portant des objets (sacs de courses, par exemple) et/ou se déplaçant avec des enfants (à la main ou en poussette). Si le terme de « budget genré » mis en place par la ville de Lyon dès septembre 2020 a pu susciter des incompréhensions, il faut noter la

volonté de corriger certaines inégalités face à des impensés de l'espace public. Une meilleure pédagogie aurait peut-être permis de dépasser la controverse autour des termes utilisés. Il est par ailleurs important de signaler que cet ensemble d'irritants ne concerne pas que les personnes à mobilité réduite. Penser l'espace urbain de manière inclusive bénéficiera à l'ensemble des usagers (personne avec poussette, fauteuil roulant, mais également personne souffrant d'un handicap définitif ou temporaire). Il s'agit de penser un environnement adapté à chacun et à toutes les étapes de sa vie.

Cas concrets de situations de déplacement



PORTER :

- achats ;
- déchets ;
- affaires ménage/loisir/professionnelles/personnelles (par exemple : instruments, bricolages, chat, casque) ;
- enfants (l'enfant ou ses affaires) ;
- autres (meubles, etc.).



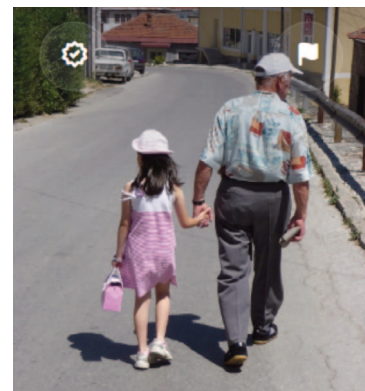
POUSSER :

- autres personnes (dans une poussette, chaise roulante, tricycle...) ;
- affaires (chariot...) ;
- ses propres outils de mobilité (trottinette, vélo, déambulateur...).



TIRER :

- valise ;
- caddie ;
- etc.



TENIR :

- tenir activement une autre personne (par la main, le coude, l'épaule) pour l'aider, le guider, le protéger ;
- être tenu par quelqu'un ;
- geste de proximité.

Source : rapport « Promouvoir la marche urbaine : études de cas dans la commune de Meyrin¹ ».

Crédits photo : pixabay.com, canva.com

1. Renate Albrecher et Vincent Kaufmann, « Promouvoir la marche urbaine : études de cas dans la commune de Meyrin », École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), 2022.

Si l'on considère le public senior, la marche devient le mode de déplacement majoritaire à partir de 65 ans. Pour ces personnes, *a fortiori* quand elles ne conduisent pas ou plus, la notion de quartier et de marchabilité est donc centrale. On estime en moyenne à 500 mètres le périmètre de déplacement à pied de ces publics une fois qu'ils ne disposent plus de véhicule. Cet espace, qui va avoir tendance à se réduire encore avec l'avancée en âge, est un facteur d'intégration et de maintien des liens sociaux, ou, à l'inverse, d'isolement et de « mort sociale » s'il est mal pensé. On constate également que l'enjeu de la sécurité est déterminant, puisqu'un quart des accidents piétons concerne des personnes de plus de 60 ans et que 36 % des seniors renoncent à se déplacer, de peur d'avoir un accident.

Il convient donc d'adapter l'espace public à ces personnes. Si l'on pense immédiatement aux fragilités physiques et donc visibles, on oublie trop souvent l'ensemble des fragilités invisibles, telles que les peurs et les appréhensions (multiplication des modes, fréquentation des transports aux heures de pointe...), les problèmes de vue, les pathologies nécessitant d'aller régulièrement aux toilettes...

Afin de s'assurer d'apporter les bonnes réponses, il est essentiel de concevoir pour et avec les publics seniors, en se mettant à leur place. Le Réseau francophone villes amies des aînés (RFVAA) permet, par exemple, l'organisation de déambulations dans l'espace public afin de comprendre les difficultés des publics seniors et de se mettre à leur place. C'est de cette manière que peut apparaître un banc public, dans une rue qui *a priori* banale et qui n'offre pas de vue particulière. Cet aménagement permettra simplement de faire une pause dans une rue légèrement en pente, facilitant l'accès à un commerce ou à un service public. Même avec la meilleure volonté, il est parfois compliqué de se mettre à la place d'un public qui sera bénéficiaire d'un dispositif. Associer les publics cibles constitue la clé de la réussite. D'autres éléments doivent mailler l'espace urbain, comme des toilettes publiques, ou encore des lieux de sociabilité combinant bancs publics et îlots de fraîcheur afin de permettre le lien social. Associer les publics doit se poursuivre en faisant tester l'ensemble de ces solutions afin de s'assurer qu'elles sont bien adaptées, mais également pour faciliter leur appropriation une fois installées.

Figure 14.

Associer les publics seniors peut être complété par l'utilisation d'un simulateur de vieillesse afin de se mettre dans la peau d'une personne âgée (vue, gestes plus difficiles...)



Source : site Internet de RFVAA.

De la même manière, une attention particulière doit être portée aux enfants, public vulnérable dans l'espace public. Si un certain nombre de propositions et d'initiatives présentées plus haut répondent à cet enjeu (vitesse, partage de l'espace...), il est nécessaire de généraliser la sanctuarisation de certains espaces, comme les abords d'écoles, de manière provisoire ou définitive. Le trajet domicile-école doit devenir un temps pédagogique afin d'apprendre ou

de rappeler les règles élémentaires en matière de déplacement à pied. Les initiatives autour du « pédibus » répondent à ce besoin de pédagogie. Créé au Canada et en Australie, très développé en Suisse et mis en place dans quelques collectivités en France, il s'agit d'un ramassage pédestre scolaire permettant de se rendre à l'école en favorisant la pédagogie autour des enjeux de santé ou encore d'écologie.

Figure 15.
Illustration d'un « pédibus »



Source : site internet du Mouvement Colibri.

La marche a aussi sa place dans le rural

Si croiser un piéton dans les espaces urbains et périurbains relève de la norme, cela est moins évident dans les zones rurales. Si les choses évoluent, l'image du piéton reste relativement négative. En reprenant le raisonnement détaillé précédemment concernant l'évolution des pratiques de mobilité au fil du temps (vélo, puis scooter, puis voiture...), le piéton reste celui qui n'a pas réussi à être autre chose. Il ou elle n'a pas la capacité à montrer sa réussite sociale à travers son véhicule. Tout le monde s'accordera à dire que marcher au bord d'une route demeure dangereux. Dans ce contexte, l'automobiliste ne remettra

pas pour autant en cause sa manière de conduire et le piéton cherchera simplement à ne plus l'être.

La comparaison pourra paraître excessive, mais le piéton renvoie à l'image de John Rambo dans le premier opus de la série du même nom. Héros de la guerre du Vietnam, il erre de ville en ville à la recherche de ses anciens compagnons d'armes. Si la mise en scène force le trait, le héros dénote dans cette petite ville rurale de Hope, où les habitants se demandent qui est cette personne qui erre et qui a donc l'air bizarre, voire louche. La comparaison s'arrête là puisque dans le film, le shérif finira par l'interpeller, ne souhaitant pas de vagabonds dans la ville. Néanmoins, le piéton dans ces territoires véhicule une connotation négative entretenue par une insuffisante culture de la marche.

La ville du quart d'heure

Entretien avec **Carlos Moreno**¹



Quels sont les enjeux les plus importants que présente la « ville du quart d'heure » ? En quoi ce modèle de ville peut-il contribuer à une meilleure qualité de vie pour les habitants et notamment des publics fragiles comme les seniors ?

Le concept de la « ville du quart d'heure » propose de permettre à chaque habitant de satisfaire ses besoins essentiels, avec plus de services partout dans la ville, en réduisant les déplacements contraints, en ayant plus de temps « utile », en privilégiant les courtes distances, moins de quinze minutes par exemple, en mobilité bas carbone. Nous avons identifié six fonctions sociales essentielles du quotidien, prises en compte dans cette manière de vivre plus apaisée : se loger, travailler, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir. La « ville du quart d'heure » propose un modèle d'organisation urbaine basé sur une proximité plus épanouie, pour répondre aux enjeux de développement durable, notamment la réduction des émissions de carbone, d'amélioration de la qualité de vie urbaine, d'amélioration de la santé et de renforcement du lien social.

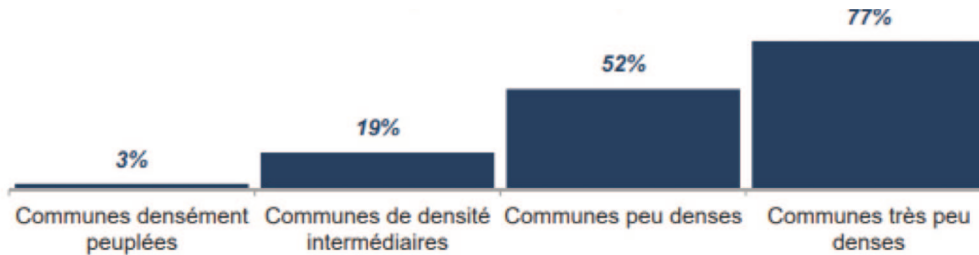
Dans le contexte de mutation démographique, l'adaptation de la ville aux besoins spécifiques des seniors prend tout son sens. Avec l'âge, l'expérience spatiale et sociale se modifie : évolution des capacités perceptives, réduction de la mobilité, stigmatisation sociale. En outre, on constate avec le vieillissement le rétrécissement du territoire de vie à un périmètre inférieur à 500 mètres. Nous voulons rompre avec la traditionnelle vie en Ehpad et retrouver une continuité de vie « hors les murs », autant que possible. L'organisation urbaine de la « ville du quart d'heure » entre alors en résonance avec l'expérimentation renforcée de la proximité des personnes âgées : elles doivent pouvoir trouver les fonctions urbaines et sociales nécessaires à leur bien-être à proximité de leur logement. Ainsi, la « ville du quart d'heure » leur permettra d'habiter, de s'approvisionner, de se soigner et de se divertir à proximité. Des efforts doivent être accomplis pour apporter des services aux personnes âgées afin de rompre avec l'ostracisme du lieu fermé qui casse le lien social, voire familial. Nous voulons développer cette « médiation inversée », où ce sont les services qui se rapprochent des gens, afin de les ouvrir davantage à un lien social plus dense. C'est aussi donner plus de qualité de vie à celles et ceux qui ont des incapacités physiques, propres à l'âge, qui se cumulent alors avec les difficultés sociales et culturelles induites par leur isolement. En outre, la dimension inclusive de la « ville du quart d'heure » implique des espaces publics réalisés dans une logique d'accessibilité universelle et favorable à la santé (espaces verts, qualité de l'air, bancs et fontaines à eau...). C'est aussi une autre approche vis-à-vis des emplois d'assistance et de compagnie. Privilégier une vie socialisée, éviter de sombrer dans la médication et le retrait de la vie sociale arrivant comme conséquence de la vie derrière des murs peu amènes.

1. Carlos Moreno est professeur associé et directeur scientifique de la Chaire ETI, IAE Paris-Sorbonne, et concepteur de la « ville du quart d'heure ». L'entretien a été réalisé le 24 mars 2023.

Figure 16.

Pourcentage déclarant ne pas pouvoir accéder à pied aux transports collectifs en fonction de la densité de la commune de résidence

Réponse positive, en %, à l'affirmation : « Il n'y a pas de transports collectifs aux alentours de l'endroit où vous résidez ou ils ne sont pas accessibles à pied »



Source : « Baromètre des mobilités du quotidien », art. cité, 29 mars 2022.

Soyons clairs, si la marche constitue le liant de la ville, il n'en est pas de même lorsque l'on s'éloigne des espaces urbains et denses. Quand 3 % des Français habitant dans des communes densément peuplées déclarent ne pas avoir accès à un transport en commun à pied, ce chiffre atteint 77 % dans les communes très peu denses. Si ces chiffres traduisent l'absence d'un maillage suffisant de solutions de transports dans le rural, ils mettent également en évidence une absence de culture de la marche utilitaire dans ces territoires.

Comme le précise le géographe Jacques Lévy, « aujourd'hui, les campagnes sont des figures particulières de l'univers urbain, se différenciant par certains aspects de la ville proprement dite, mais leur devenant comparables par les modes de vie de leurs habitants¹ ». Nous sommes donc tous des urbains, à travers nos attentes et nos besoins. Nous faisons parfois le choix de la ruralité pour la qualité et le rythme de vie sans que notre niveau d'exigence n'intègre les conséquences de la moindre densité de services (publics ou privés). S'il est légitime de revendiquer une offre de solutions alternatives à la voiture individuelle plus développée dans les territoires ruraux, nous

avons une tendance à considérer que nous sommes mal desservis si nous n'avons pas une gare ou un arrêt de bus à proximité, pour le transport traditionnel comme pour le transport scolaire. Dans ce contexte, le recours aux ramifications plus légères (marche, vélo...) pour rejoindre le réseau plus structurant peut être considéré pour les habitants de ces territoires comme une « sous-solution », voire comme une absence de volonté de la part des élus locaux.

Si l'absence de culture de la marche est un fait, elle est entretenue par l'absence de culture de la marche dans les politiques de transports. Un exemple illustre ce constat. En novembre 2022, un chauffeur de car de Haute-Vienne est renvoyé car accusé de déposer les élèves devant chez eux et donc d'effectuer des arrêts de complaisance. « En ce moment, il fait encore nuit très tôt le matin, il fait nuit très tôt le soir, dans mes tournées il n'y a pas de trottoir, il n'y a pas d'éclairage, les parents considèrent que ça peut être tout à fait dangereux aussi, donc les arrêts sauvages sont monnaie courante ! C'est uniquement monnaie courante, c'est une question citoyenne de la part des conducteurs et conductrices². » Ce chauffeur a bien résumé la situation : se déplacer à pied sur le réseau

1. Jacques Lévy, « France, une société urbaine », dans Éloi Laurent (dir.), *Vers l'égalité des territoires. Rapport à la ministre de l'Égalité des territoires et du logement*, 2013, pp. 26-39.

2. « Haute-Vienne : un chauffeur de bus licencié car trop attentionné », France Info, 30 novembre 2022.

secondaire reste dangereux en l'absence d'infrastructures adaptées, en particulier en hiver où le manque d'éclairage public amplifie le phénomène. On note par ailleurs une totale prise de conscience du maire de la commune qui déclarait : « Tel qu'on peut le constater, il y a une voirie qui est sans signalisation et sans éclairage, donc, en l'occurrence, le chauffeur de car a déposé la gamine à un endroit qui n'est pas accidentogène. Il a trop bien fait, et on le pénalise, ça paraît un peu fou¹. »

Quand la majorité des accidents (44 %) de la mortalité piétonne ont lieu entre novembre et février, prin-

cipalement en raison d'une mauvaise visibilité et donc d'une perception imparfaite des piétons pour les usagers motorisés, doter ces axes d'infrastructures adaptées aux piétons (voire aux vélos en fonction de la situation) relève de l'impératif dans les territoires ruraux. Cet exemple du transport scolaire illustre la nécessité d'envisager l'ensemble des cas de figure. Si la marche est rare, elle n'est pas inexistante et le développement d'aménagements permettra son développement, dans les meilleures conditions (infrastructures dédiées, éclairage...).

Le permis de mobilité

Comme cela a été évoqué précédemment, la mobilité s'apprend, parfois sans s'en rendre compte. Ne nécessitant pas de formation particulière, la mobilité au sens large, comme d'autres pratiques, est donc source de reproduction sociale et culturelle. Seule la conduite d'un véhicule nécessite une formation (théorique et pratique) permettant d'accéder à un permis (BSR pour un cyclomoteur, permis B pour une automobile...).

Même si ce chiffre cache de grandes inégalités territoriales, les jeunes âgés de 18 à 30 ans sont de moins en moins nombreux à se presser pour obtenir leur permis de conduire. En 2019, selon le ministère de l'Intérieur², 726 000 jeunes de moins de 30 ans avaient obtenu leur permis. Deux ans plus tôt, en 2017, ils étaient 766 000. Cette tendance de fond, couplée à la multiplication des modes de déplacement, signifie que de plus en plus de personnes se déplacent sur des engins (trottinette, gyropode, vélo...) dans l'espace public sans aucun diplôme ou formation.

L'idée serait de remplacer le (ou les) permis de conduire par un « permis de mobilité ». Il s'agit de proposer un socle commun de compétences à l'ensemble des Français, afin d'apprendre à être piéton, cycliste ou encore automobiliste et donc à être mobile. À travers une formation continue, ce nouveau permis permettrait de se former à toutes les formes de mobilité et ainsi à l'ensemble des points de vue afin de se mettre à la place de l'ensemble des parties prenantes et de comprendre alors les contraintes et les vulnérabilités de l'autre dans une logique de meilleure cohabitation dans l'espace public.

Il s'agit de répondre à l'enjeu de la multimodalité (utiliser plusieurs modes) et de l'intermodalité (combinaison de plusieurs modes sur un même trajet), dont le développement va s'amplifier. Des chiffres de 2022³ indiquent que cette approche permet de mieux prendre en compte les autres usagers. En effet, 54 % des conducteurs déclarent utiliser au moins un mode de déplacement autre que la marche (deux-roues motorisé, vélo, trottinette...). Or, 84 % d'entre eux déclarent faire preuve d'une plus grande prudence vis-à-vis des autres usagers de la route : vérification des angles morts, respect des pistes cyclables et des places réservées aux personnes en situation de handicap, vigilance en ouvrant la portière, etc. et 82 % déclarent avoir une plus grande conscience de la vulnérabilité des autres usagers de la route.

De nombreuses initiatives, principalement associatives, existent sur le territoire afin d'apprendre aux personnes à se déplacer (formation aux transports en commun, à l'utilisation du vélo ou des nouvelles mobilités, planification d'un itinéraire intermodal...), principalement dans une optique de maintien ou de retour dans l'emploi. Ce « permis de mobilité » pourrait s'appuyer sur l'expérience de ces acteurs locaux afin de rendre cette approche universelle.

1. *Ibid.*

2. Les chiffres des examens du permis de conduire, Sécurité routière, site Internet du ministère de l'Intérieur.

3. « 96 % des usagers de la route ont peur du comportement à risque des autres », étude réalisée par Ipsos pour Vinci, 13 octobre 2022.

Figure 17.

Illustration d'un atelier mobilité



Source : Wimoov.

Figure 18.

Illustration d'un « smombie »



Les « smombies » (pour smartphone et zombie) deviennent un phénomène mondial extrêmement préoccupant dans le monde entier avec le développement des outils numériques.

Source : Shutterstock.com / Eugenio Marongiu.

Figure 19.

Formation de conducteurs de bus (Colombie)



De la même manière, une formation des chauffeurs de bus en Colombie qui se mettent dans la peau du cycliste se faisant doubler avec un espace insuffisant.

Source : site Internet de l'opérateur local.

La marche, une partie de la solution

Notre société ne peut se passer de mobilité. Si la marche constitue le liant de la ville, la mobilité reste le liant de notre territoire, dans sa globalité. Nous n'allons pas moins nous déplacer demain, l'enjeu de la mobilité est de se déplacer mieux, en utilisant les solutions appropriées, d'un point de vue écologique, social, territorial et sanitaire. Dans ce contexte, la marche ne manque pas d'arguments.

La marche au service des enjeux sanitaires

Sur ce dernier point, les chiffres quant à la sédentarité et l'inactivité physique des jeunes sont alarmants. L'adolescence est une période charnière, au cours de laquelle les habitudes acquises ont tendance à se pérenniser, voire à s'accroître, à l'âge adulte avec des effets associés sur la santé. Le contexte actuel est particulièrement propice à l'augmentation des temps de sédentarité (« temps écran » qui s'amplifie, développement d'une offre numérique abondante et de nouvelles technologies incitant encore davantage à la sédentarité). Si, comme évoqué précédemment, le confinement a permis le développement de la marche pour une partie du public, ses effets ont paradoxalement amplifié la tendance à l'inactivité physique et la sédentarité.

Une étude¹ de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) de novembre 2020 montre que 66 % des 11-17 ans pratiquent moins de soixante minutes

d'activité physique quotidienne (risque sanitaire préoccupant) et que 49 % présentent un risque sanitaire élevé, puisqu'en situation d'inactivité physique (moins de vingt minutes d'activité physique par jour). Ces chiffres cachent également des inégalités sociales puisque l'on observe une surreprésentation des jeunes des milieux défavorisés.

Pratiquer une activité physique permet pourtant d'atténuer les effets néfastes de la sédentarité, principalement associée aux « temps écran », sur la santé. Au-delà de la pratique sportive, l'Anses rappelle que marcher, au même titre que pratiquer les jeux de plein air, porter une charge ou encore monter ou descendre les escaliers contribuent également à l'activité physique. Si la marche a longtemps été considérée comme bénéfique pour la santé sans pour autant lui être essentielle, il est aujourd'hui reconnu que l'insuffisance d'activité physique, au même titre que les comportements sédentaires, est un facteur de risque sanitaire à part entière.

L'activité physique permet de préserver le cerveau et les muscles des personnes avançant dans l'âge. Elle contribue à combattre un phénomène naturel de perte de masse musculaire appelée « sarcopénie ». Au-delà de l'aspect physique, il semblerait évident que l'activité physique régulière permette le ralentissement du déclin cognitif mais également pour certains une amélioration de leur état. Des travaux menés à Toulouse, en particulier par les professeurs Bruno Vellas et Yves Rolland², ont montré un rôle très positif de l'activité physique dans les démences de type Alzheimer. C'est un cercle vertueux : plus l'activité physique fait du bien au cerveau, plus la personne a envie d'être mobile, donc plus elle va faire de l'activité physique et

1. « Inactivité physique et sédentarité chez les jeunes : l'Anses alerte les pouvoirs publics », Anses, 23 novembre 2020.

2. Yves Rolland, Gabor Abellan van Kan et Bruno Vellas « Healthy Brain Aging: Role of Exercise and Physical Activity », *Clinic and Geriatric Medicine*, vol. 26, n°1, février 2010, pp. 75-87.

plus cela sollicitera et permettra de maintenir le capital musculaire. Ne nécessitant que peu de matériel et s'adaptant au rythme de chacun, la marche constitue un levier de prévention de la perte d'autonomie.

Enfin, selon la définition de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la santé est « un état de complet

bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ». Comme nous l'avons dit précédemment, le développement de la marche doit permettre le lien social, dans un espace public favorisant les interactions, les rencontres et l'échange.

La marche au service des autres modes de déplacement

Figure 20.

Proportion de déplacements comportant au moins cinq minutes de marche intermodale consécutives

Mode principal	Proportion de déplacements comportant au moins 5 minutes de marche intermodale consécutives
Voiture conducteur	5 %
Voiture passager	7 %
Transports collectifs urbains	62 %
Autre TC	69 %
Vélo	2 %
2RM	2 %
Autres modes	3 %

Source : Cerema¹.

Comme évoqué au début de l'étude, la marche constitue l'élément central d'un trajet intermodal, c'est-à-dire la combinaison de plusieurs modes afin de réaliser un déplacement. Si nous considérons les trajets pour lesquels la marche a duré au moins cinq minutes (durée mettant en concurrence la marche avec les modes mécanisés), nous observons que la « marche intermodale » permet d'accéder très majoritairement aux modes collectifs (transports en commun). Ce phénomène s'explique par la possibilité de s'approcher beaucoup plus du porte-à-porte avec les modes individuels.

La marche et les transports collectifs constituent un véritable duo, dont les intérêts sont communs. Si la marche permet d'accéder à ces transports, les déplacements à pied générés par l'usage des transports sont importants : alors qu'un déplacement réalisé intégralement à pied dure en moyenne treize minutes, un déplacement en transports collectifs urbains comporte 9,5 minutes de marche, et près de douze minutes avec les autres transports en commun, comme les cars interurbains (pour la voiture en tant que conducteur ou le vélo, cela représente en moyenne moins de 1,5 minute de marche).

1. « Mobilités du quotidien, Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain », art. cité, 2022.

La marche au service des enjeux écologiques et donc économiques

Il n'est plus nécessaire de démontrer les avantages écologiques et économiques (en termes de pouvoir d'achat) pour celui ou celle qui pratique la marche. Comme l'indiquait le Shift Project dans un rapport de 2017, dans le cas d'un déplacement en voiture, 90 % de l'énergie sert à déplacer le véhicule, mais avec un vélo, 85 % de l'énergie sert à déplacer le cycliste. Nous pouvons imaginer que ce chiffre est encore plus favorable à la marche.

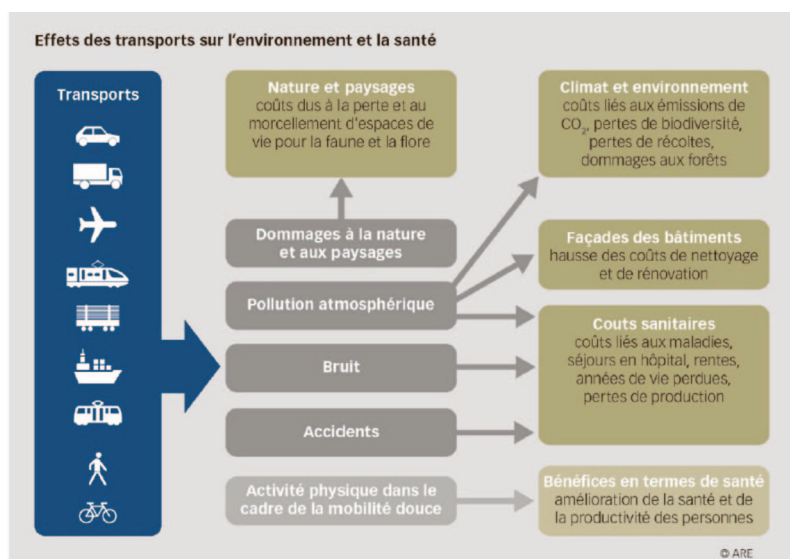
Après avoir listé et objectivé un certain nombre de bienfaits de la marche, on peut se demander si tout cela se retrouve d'un point de vue économique. Dans la première partie, nous faisons le constat qu'il n'y avait pas d'économie derrière la marche, dans le sens du marché, ou de « points de croissance » derrière cette pratique, mais pour autant, la marche ne serait-elle pas économiquement vertueuse ? Et si, à défaut de créer de la richesse, la marche permettait d'en économiser ?

Si ce type de réflexion semble encore embryonnaire en France, cela a fait l'objet de plusieurs publications en Suisse, notamment, plus particulièrement, par l'Office fédéral du développement territorial, afin d'objectiver le « coût réel » de la mobilité, de manière globale, puis pour chacun des différents modes afin de connaître leur impact respectif.

Une étude¹ fait tout d'abord la distinction entre « coûts internes » et « coûts externes ». Si les premiers sont concrètement pris en charge et ressentis par l'utilisateur final (carburant, billet de train...), les seconds ne reposent pas sur l'utilisateur, mais sur la collectivité ou même sur les générations futures (pollution atmosphérique, bruit, émissions de CO₂, accidents...). À l'inverse, l'étude distingue les bénéfices internes – bienfaits sur la santé de la pratique régulière de la marche ou du vélo (pour le marcheur ou le cycliste) – des bénéfices externes – notamment l'amélioration de la santé liée aux mobilités actives permettant une baisse des cas de maladie, une hausse de la productivité des travailleurs et, par conséquent, une baisse des coûts pour la puissance publique, les acteurs mutualistes ou encore de l'assurance (bénéfices globaux).

Figure 21.

Effets des transports sur l'environnement et la santé



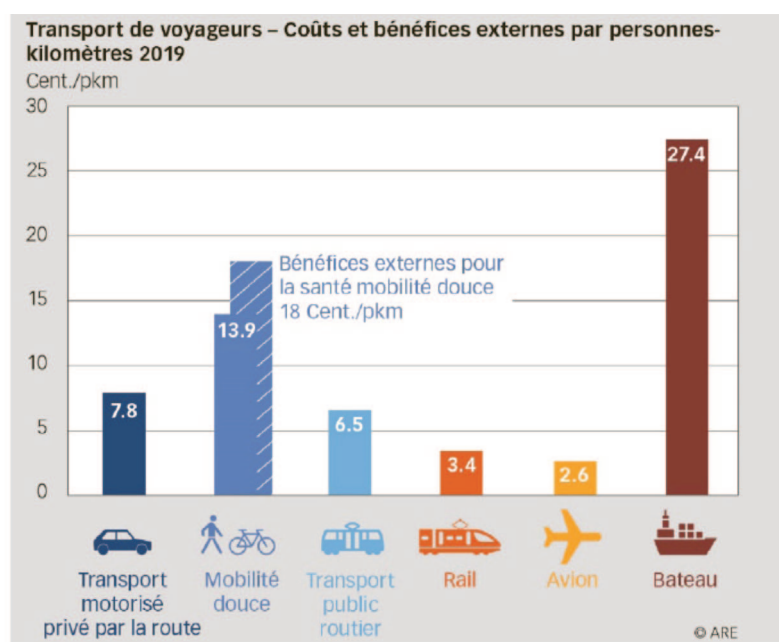
Source : Confédération suisse, Office fédéral du développement territorial.

1. « Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse », Confédération suisse, Office fédéral du développement territorial, 2019.

En prenant en compte ces différentes notions, les données de cette étude nous indiquent que le coût externe de la mobilité active (marche et vélo) est de 13,9 centimes par kilomètre, contre 7,8 centimes pour le transport motorisé privé, 6,5 centimes pour le transport public routier ou encore 3,4 centimes

pour le ferroviaire. Si ces coûts supérieurs s'expliquent par l'accidentalité, les mobilités actives se démarquent en étant la seule catégorie où les bénéfices externes sont supérieurs aux coûts (18 centimes par kilomètre). Tous les autres modes sont déficitaires et « coûtent » donc de l'argent.

Figure 22.
Coûts et bénéfices externes par personne/kilomètre (2019) des différents transports de voyageurs



Source : Confédération suisse, Office fédéral du développement territorial.

Une fois de plus, comme cela a été évoqué précédemment, il est impératif de penser de manière différenciée les mobilités actives, puisque c'est en vérité la marche qui dégage les bénéfices nets de la catégorie. Celle-ci dégage un bénéfice externe net de 9,5 centimes par kilomètre, alors que les déplacements à vélo génèrent un coût externe net de 4,1 centimes par kilomètre en 2019. Concrètement, lorsque l'on intègre l'ensemble des externalités, la marche est le seul mode de déplacement qui rapporte de l'argent à la puissance publique.

Cette notion de « coûts externes » signifie que le principe de pollueur-payeur n'est pas appliqué et qu'une partie des coûts réels n'a pas été internalisée au prix pour l'utilisateur. Ce constat ne doit pas faire l'impasse sur une réalité territoriale : l'absence d'un maillage d'alternatives à la voiture individuelle, obligeant un grand nombre de Français, notamment les

plus précaires, à conserver leur véhicule individuel et consacrant parfois plus d'un tiers de leurs revenus à leurs déplacements. En revanche, nous pouvons déplorer l'absence de mobilisation en faveur d'un mode de déplacement qui produit des excédents budgétaires pour la puissance publique, les acteurs de la protection sociale complémentaire ou encore de l'assurance.

Zones à faibles émissions et commerces de proximité

Instaurée par la loi d'orientation des mobilités de 2019, puis élargie par la loi Climat et résilience de 2021, la mise en place des zones à faibles émissions

(ZFE) répond à l'obligation européenne d'assurer une bonne qualité de l'air sur son territoire. La mise en place d'un tel dispositif prévoit l'exclusion progressive d'un certain nombre de véhicules en fonction de la pollution générée, matérialisée par une vignette Crit'Air.

Alors que cette mesure est considérée comme impérative par certains ou antisociale par d'autres, sa réussite passera par la capacité des territoires et de ses habitants à s'adapter, par le rajeunissement du parc automobile, le report modal ou encore le changement de pratiques. Il est intéressant d'étudier un argument des anti-ZFE selon lequel la suppression des voitures (ou de certaines voitures) affaiblirait l'activité et le commerce de centre-ville.

Une étude¹ menée par le cabinet Bfluid (dirigé par Sonia Lavadihno) pour la métropole de Rouen vient apporter plusieurs éléments à ce sujet. Tout d'abord, si les clients des commerces de centre-ville s'y

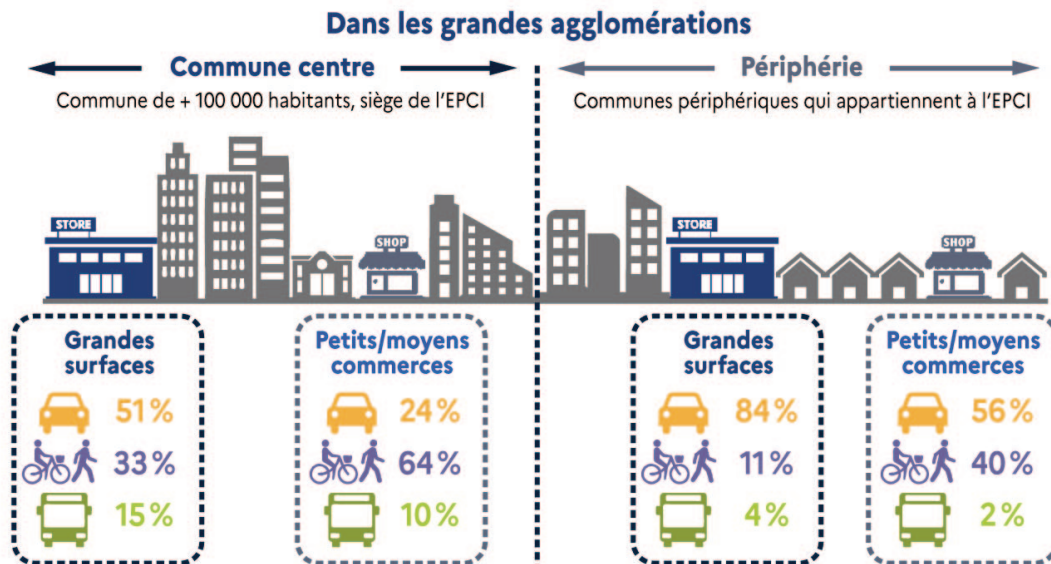
rendent en grande partie en voiture (37 %), c'est à pied qu'ils vont majoritairement faire leurs achats (42 %). On peut également faire l'hypothèse que les 19 % venant grâce aux transports publics ont marché pour assurer une partie du trajet.

En revanche, lorsque l'on interroge les commerçants quant aux habitudes de leurs clients, ceux-ci ont une tendance à surestimer les raisons d'utiliser la voiture, et notamment le port de charges lourdes ou volumineuses lié à un panier d'achat important. Si cette tendance s'applique pour une seule visite et dans le secteur alimentaire, cela s'applique beaucoup moins à ce que le cabinet appelle les « achats-plaisir ».

De plus, un travail mené par le Cerema en 2020² indique que, dans les grandes agglomérations comme dans les villes moyennes, la part des déplacements à destination des petits et moyens commerces de centre-ville assurés à pied et à vélo est significative, puisque comprise entre 46 et 64 %.

Figure 23.

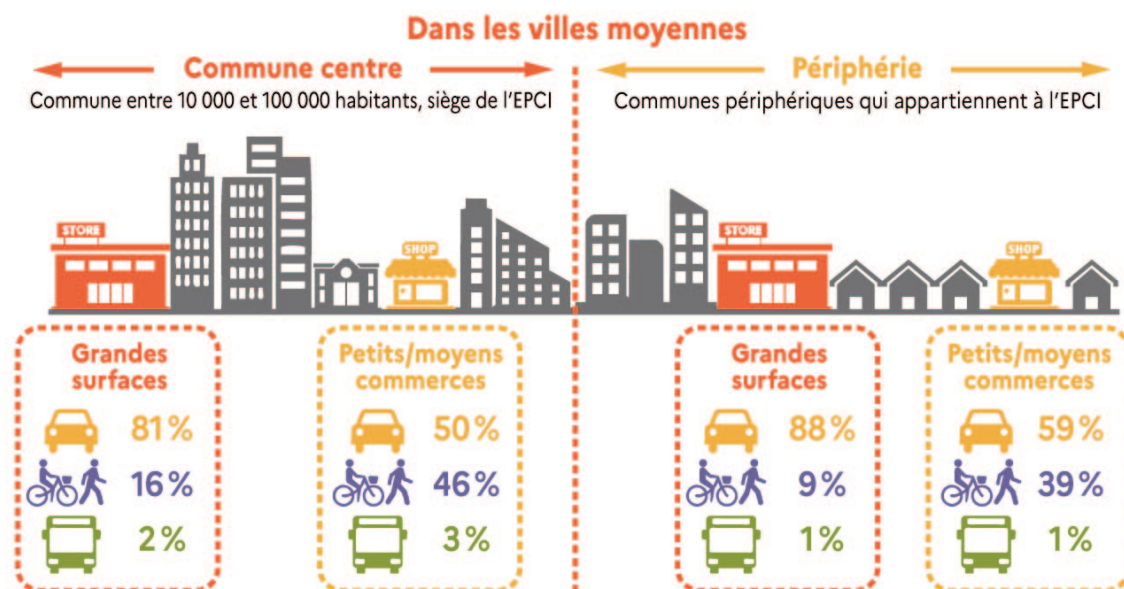
Répartition modale des déplacements à destination des commerces en fonction de leur localisation



Source : Cerema.

1. Sonia Lavadinho, « Marchabilité et vitalité commerciale. Les défis pour la Métropole Rouen Normandie », Cabinet Bfluid Recherche & Expertise, avril 2016.
2. Étude menée dans le cadre du cycle « Enquête ménage-déplacement », Cerema, 2020.

Figure 24.



Source : Cerema.

Ces données ne sont pas là pour affirmer que la marche est l'unique solution à l'impératif de réduction de la pollution atmosphérique dans les centres urbains et la mise en place de ZFE pour tenter d'y répondre. En revanche, la mise en place de solutions de transports alternatives combiné à l'élaboration d'un schéma de marchabilité et à une réflexion sur la répartition des services tout au long de ces zones marchables (artères commerçantes, notamment) permettront le développement de la marche au service d'une meilleure mobilité et d'un essor du commerce local.

Conclusion

Si du retard a été pris en France quant à la place de la marche, force est de constater que les choses évoluent, au service du développement des mobilités actives et donc de cette manière de se déplacer. Cette démarche doit s'amplifier pour lui donner l'importance qu'elle mérite.

La nécessaire transition écologique, désormais intégrée à la plupart des politiques publiques, doit être

un catalyseur du développement de la marche, dont les qualités ont été relevées précédemment. Néanmoins, les effets, déjà visibles, de l'inaction climatique et donc du réchauffement de notre planète doivent nous amener à repenser les espaces publics, notamment au service des piétons.

Au vu des bénéfices générés par la marche (santitaires, écologiques et donc économiques), nous pouvons être d'autant plus surpris d'avoir trouvé si peu d'ambassadeurs ou de défenseurs de la marche. Celle-ci doit s'adjoindre de nouveaux soutiens : puissance publique, acteurs de la protection sociale, de l'assurance ou encore de la prévention, qui profiteront des bienfaits de la marche sur la santé, ou encore opérateurs de transports pour qui la marche est un levier de rabattement au service de leurs offres de transports collectifs. Mais plus globalement, c'est à chacun d'entre nous de revendiquer notre statut de piéton et de le défendre de manière individuelle et collective.

Si la marche n'est pas la solution à tous les défis qui sont face à nous, elle constitue une réponse bien plus crédible que l'on ne l'imagine.

Résumé des différentes propositions afin de développer la marche en France

1.

Il s'agit tout d'abord de favoriser le développement de la marche à l'image de l'essor connu par le vélo ces dernières années, autour notamment de la loi d'orientation des mobilités (décembre 2019) ou de la crise sanitaire. Il s'agit désormais de dédier un ou plusieurs plans au développement de la marche au niveau national. Les expériences récentes ont montré que mêler l'ensemble des mobilités actives au sein d'un « plan vélo et mobilités actives » risque de faire à nouveau de la marche et du piéton les parents pauvres de la mobilité.

À l'échelle locale, il s'agit d'imposer la mise en place d'un schéma piéton au sein des plans de mobilité (PdM, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants), mais également dans le cadre des plans de mobilités simplifiés (PdMS), pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des autres territoires. Cette disposition doit permettre la mise en place d'infrastructures adaptées et/ou dédiées aux piétons, y compris dans les territoires ruraux et dans les zones intercommunales.

Si l'impact peut s'avérer relatif, au moins au démarrage, le forfait mobilité durable (FMD), dispositif financier de soutien aux salariés pour leurs déplacements domicile-travail, doit intégrer la marche. Il s'agit *a minima* de démarrer des expérimentations au sein d'entreprises et d'administrations volontaires.

Dans cette logique, une grande réflexion doit être menée concernant des mécanismes de corrections afin d'intégrer coûts et bénéfices internes et externes des différents modes de transports, afin de valoriser les pratiques vertueuses et notamment la seule qui l'est véritablement : la marche.

2.

Ensuite, l'objectif est de favoriser l'ensemble des initiatives visant à favoriser le partage de l'espace public. La capacité à partager cet espace viendra de notre aptitude à nous mettre à la place des autres usagers, plus ou moins vulnérables. La mise en place d'un permis de mobilité, véritable alternative au permis de conduire, doit permettre de considérer cette formation comme universelle d'un point de vue de l'utilisateur (tout le monde sera amené à le passer) et d'un point de vue des modes de déplacement (permettant de se mettre à la place de chacun). Piéton, cycliste, automobiliste, usager des transports... : si les modalités restent à définir, l'objectif serait d'envisager l'impact de son comportement auprès des autres usagers afin de favoriser la cohabitation. À court terme, l'objectif doit être de favoriser et de développer l'ensemble des initiatives permettant l'éducation à la mobilité.

Dans la continuité de la prise en compte de la marche dans les différents plans de mobilité locaux, il est impératif d'associer les différents usagers, et notamment les plus fragiles (usagers et/ou représentants), à la mise en place d'infrastructures adaptées. Concevoir pour et avec les publics doit devenir une priorité. Une charte de bonne conduite et de partage de bonnes pratiques pourrait être élaborée en lien avec les associations représentatives des collectivités concernées et celle représentant les autorités organisatrices de mobilité (GART).

3.

Enfin, il s'agit de favoriser un environnement innovant et fécond autour de la marche. Il est tout à fait possible d'orienter l'innovation à travers différents appels à projets thématiques portés par les collectivités, l'État, les acteurs privés, ou encore les acteurs de la protection sociale complémentaire. L'approche vertueuse de la marche n'est plus à prouver pour l'ensemble de ces parties prenantes. À partir des constats établis dans cette note, il est également impératif d'intégrer les enjeux d'espace public et de mobilités actives dans les programmes des écoles d'urbanisme ou encore d'ingénieurs. S'il ne s'agit pas de stigmatiser l'ensemble de l'offre pédagogique, un effort est nécessaire afin de former les acteurs innovants de demain dans ces domaines.

Remerciements

Marion Ailloud, chef du groupe Espace public et voirie urbaine, Cerema

Cédric Boussuge, chef de projets Espaces publics et piétons, Cerema

Luc Broussy, président, France Silver Eco

Jean-Laurent Cassely, journaliste, auteur, conférencier

Anne Faure, présidente, Rue de l'avenir

Jean-Luc Gibelin, vice-président Mobilités pour tous et infrastructures de transports, Conseil régional Occitanie

Florence Gilbert, directrice générale, Wimoov (Groupe SOS)

Thibault Guerin, chargé de mission, Wimoov (Groupe SOS)

Gérard Herjna, docteur en science de l'éducation, responsable d'ECF le LEEM

Félicie Joby, cheffe de projet mobilité des seniors, Wimoov (Groupe SOS)

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)

Jenny Leuba, cheffe de projet Romandie, Mobilité piétonne Suisse

Carlos Moreno, professeur associé et directeur scientifique de la Chaire ETI, IAE Paris-Sorbonne

Jérémie Peltier, co-directeur général, Fondation Jean-Jaurès

Pierre Rondeau, professeur d'économie, Sports Management School, spécialiste de l'économie du sport et de l'économie du football et co-directeur de l'Observatoire du sport de la Fondation Jean-Jaurès (notamment pour la référence à *Rambo* !)

Table

des matières

- 01 Avant-propos
– **Jean-Louis Grosse-Delasalle**

- 03 Introduction

- 09 A-t-on oublié que le piéton existe ?
- 09 S'approprier cette manière de se déplacer
- 11 Un manque de représentativité
- 13 Est-ce que l'on innove en matière de marche à pied ?

- 15 L'espace public, une mini-société où chacun doit trouver sa place
- 15 La marche, un enjeu de sécurité routière
- 16 La centralité de la marche dans l'espace urbain
- 18 Concevoir pour tous les piétons, y compris les plus fragiles
- 22 La marche a aussi sa place dans le rural

- 26 La marche, une partie de la solution
- 26 La marche au service des enjeux sanitaires
- 27 La marche au service des autres modes de déplacement
- 28 La marche au service des enjeux écologiques et donc économiques
- 29 Zones à faibles émissions et commerces de proximité

- 32 Résumé des différentes propositions afin de développer la marche en France

Collection dirigée par Laurent Cohen et Jérémie Peltier

© Éditions Fondation Jean-Jaurès
12, cité Malesherbes – 75009 Paris

www.jean-jaures.org

Derniers rapports et études :

09_2023 : La binationalité, une spécificité dans l'engagement politique ?
Florence Baillon, Hélène Demeestere, Laure Pallez

09_2023 : Pour une école du « nous ». Vivre l'altérité à l'école, le pari gagnant d'une Nation
Cathy Racon-Bouzon, Tarik Ghezali

07_2023 : Surveiller et laisser périr. À quoi sert Frontex ?
Gustav Fiere

06_2023 : De la solitude choisie à la solitude subie. Enquête sur une « sociose »
Adrien Broche, François Miquet-Marty, Lucia Socias

06_2023 : L'Union européenne et les médias. Atonie générale, sursaut récent
Théo Verdier

06_2023 : Vers la vie pleine. Réenchanter les vacances au XXI^e siècle
Benoît Kermoal, Jérémie Peltier

05_2023 : Le pastoralisme en Afrique : un mode d'existence en péril ?
Pierre Jacquemot

05_2023 : La haine anti-LGBTI+ en France. Instantanés issus de l'application FLAG! en 2022
Flora Bolter, Denis Quinqueton, préface de Johan Cavirot

04_2023 : La guerre en Ukraine menée par la Russie : regards latino-américains
Jean-Jacques Kourliandsky (coord.)

04_2023 : L'accompagnement de la perte d'autonomie : une politique publique en déshérence ?
Diagnostic et propositions
Luc Domergue, Pavel Rehor

04_2023 : État d'urgence démocratique : comment décider ensemble ?
Marinette Valiergue



fondationjeanjaures



@j_jaures



fondation-jean-jaures



www.youtube.com/c/FondationJeanJaures



fondationjeanjaures

Abonnez-vous !



www.jean-jaures.org

Fondation
Jean Jaurès
ÉDITIONS