

PREMIÈRES ASSISES NATIONALES

DE LA MARCHE EN VILLE



À Marseille
le 17 septembre 2021
Actes de la journée



LES PREMIÈRES ASSISES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE

ont été organisées par le collectif « Place aux piétons », fondé par la Fédération Française de Randonnée, les associations 60 Millions de piétons et Rue de l'Avenir.

L'objectif de la journée consistait à valoriser la marche qui est l'un des deux composants des modes actifs, dans son utilisation au quotidien comme dans celle des loisirs, à rappeler que la marche est un mode de déplacement à part entière et que ce mode répond aux impératifs de protection de l'environnement et de santé.

Ce document comporte un résumé des différentes contributions présentées à Marseille le 17 septembre 2021. Les supports numériques de ces présentations sont accessibles sur les sites de la FFRandonnée, de Rue de l'Avenir et de Place aux piétons.



▶ Les principaux organisateurs des journées ont été :

Frédéric BROUET, Fédération française de randonnée
Denis CHEMINADE, Fédération française de randonnée
Christian MACHU, 60 Millions de piétons
Hervé DUPONT, 60 Millions de piétons
Vincent CHAS, Rue de l'Avenir
Anne FAURE, Rue de l'Avenir

Patrice BOUILLLOT, journaliste a animé la journée.

▶ Nos remerciements vont :

Au Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône qui nous a accueilli dans ses locaux

A Marianne MOUKOMEL-CLARTE, présidente du comité départemental de la FFR des Bouches-du-Rhône et à son équipe

A tous les contributeurs des plénières et des ateliers



POUR UNE VILLE APAISÉE, DONNONS TOUTE LA PLACE QU'ILS MÉRITENT AUX PIÉTONS !

Du 7 décembre 2020 au 15 Mars 2021, notre collectif Place aux Piétons, en partenariat avec l'ADEME, a proposé aux Français de remplir une enquête en ligne pour recueillir leur ressenti sur la marchabilité de leur commune et leur avis sur la manière d'améliorer le sort des piétons dans les espaces urbanisés. Près de **70 000** d'entre eux ont répondu au premier baromètre des villes marchables et près de **200** villes ont été ainsi évaluées. Une réussite pour cette première au regard du contexte sanitaire particulier de cette période.

À travers ce premier baromètre national des villes marchables, notre collectif Place aux piétons avait un double objectif : pallier le manque d'informations concernant les besoins et souhaits des piétons, qu'ils soient piétons au quotidien par nécessité (travail, courses, démarches administratives...), piétons vulnérables (PMR, enfants, personnes âgées...), promeneurs, marcheurs et randonneurs dans l'espace urbain ; interpeler les acteurs de la ville et de la mobilité pour une meilleure prise en compte de leurs attentes en complément des aménagements spécifiquement dédiés au vélo qui réduisent parfois la place du piéton. Les données recueillies offrent déjà une masse de données inédites sur les conditions de la marche en ville.

Les enseignements du baromètre 2021 des villes marchables sont sans équivoque : il y a encore beaucoup à faire pour améliorer la marchabilité de nos villes et... de nos villages qui, pour ces derniers, se sont encore trop peu exprimés lors de cette première édition, alors que la marche, première des mobilités actives en France, s'affirme au cœur des enjeux de santé publique, de changement climatique, de mobilités, de tourisme et de vitalité sociale et économique des centres villes, le piéton demande à être davantage pris en compte dans les politiques publiques, territoriales et nationales. Ce qui n'est aujourd'hui pas le cas malgré la loi LOM de 2019.

Les pouvoirs publics doivent prendre des mesures concrètes pour favoriser la marche à pied en ville, mode de déplacement le plus accessible à tous, le plus écologique, le plus convivial, le moins dangereux pour les autres usagers de la voie publique et l'un des plus vulnérables.

Ces enjeux ont été exposés et débattus lors des Assises nationales de la marche en ville dont la première édition s'est déroulée à Marseille le 17 septembre 2021. De nombreux acteurs publics et privés français et étrangers étaient présents et mobilisés pour analyser les enseignements du baromètre des villes marchables au cœur d'échanges et de partages d'expériences, pour imaginer une ville saine, sereine, propre et sûre où le piéton aura enfin toute sa place. Une ville tournée vers l'avenir !

Un temps fort qui, nous le souhaitons, permette d'impulser rapidement une prise en compte nationale plus forte à l'égard de la marche et suivie d'actions concrètes sans délais.

Hervé Dupont
Administrateur
60 millions de
piétons

Anne Faure
Présidente
Rue de l'Avenir

Frédéric Brouet
Administrateur national
Marche en Ville
FFRandonnée



Les membres
fondateurs du collectif
Place aux piétons

pietons.org

ruedelavenir.com

ffrandonnee.fr





05

▶ **PLÉNIÈRE D'OUVERTURE**

- Statistiques nationales
- Résultats du baromètre
- Dans la jungle des villes
- La marche et la ville en transition

21

▶ **ATELIERS**

Atelier 1 : aménager la ville, quels aménagements pour ménager le piéton
 Atelier 2 : pour une culture de la marche, changer nos comportements
 Atelier 3 : marcher, c'est se déplacer : ville 30, ville apaisée

49

▶ **PLÉNIÈRE DE VEILLE INTERNATIONALE**

- Une feuille de route pour rendre Bruxelles plus hospitalière à la marche
- Le centre historique : un gymnase de santé et de bien-être pour les cyclistes et les piétons, l'exemple de Sienne
- Une revue internationale des initiatives dans le monde (extraits)

61

▶ **ATELIERS**

Atelier 4 : les enjeux sociétaux de la marche : lien social, santé, économie
 Atelier 5 : comment associer les marcheurs aux décisions qui les concernent

Atelier 6 : la marche pour reconquérir les territoires urbains et périurbains

89

▶ **PLÉNIÈRE DE CLÔTURE**

- Vers un Plan Marche National
- Marcher la ville

97

▶ **ANNEXE**

- Petite bibliothèque de la marche
- Une revue internationale des initiatives dans le monde (Violette BACCOU / DGITM)



PLENIÈRE 1

PAGE 05

Ouverture de la journée

2021 : l'année de
la marche ?

STATISTIQUES NATIONALES

RÉSULTATS DU BAROMÈTRE

DANS LA JUNGLE DES VILLES

LA MARCHÉ ET LA VILLE EN TRANSITION

▶ STATISTIQUES NATIONALES

▶ Mathieu RABAUD,

Chef de projet Connaissance
et Analyse de la mobilité au Cerema

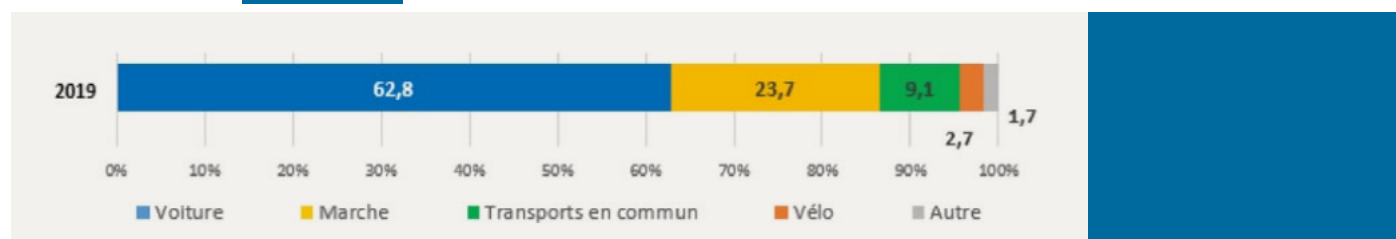
▶ Faits principaux

La marche est le deuxième mode de déplacement au niveau national. Le pourcentage de son utilisation augmente régulièrement. L'enquête mobilité des personnes 2018-2019 du SDES (Service des Données et Études Statistiques du ministère de la Transition Écologique) fait apparaître un chiffre de **23,7%** des déplacements effectués à pied. Ce chiffre est différent en fonction du contexte géographique, plus faible en milieu rural (**12,8%**), plus élevé dans les grandes agglomérations (**26,2%**) et très élevé en région Ile de France (**38%**).

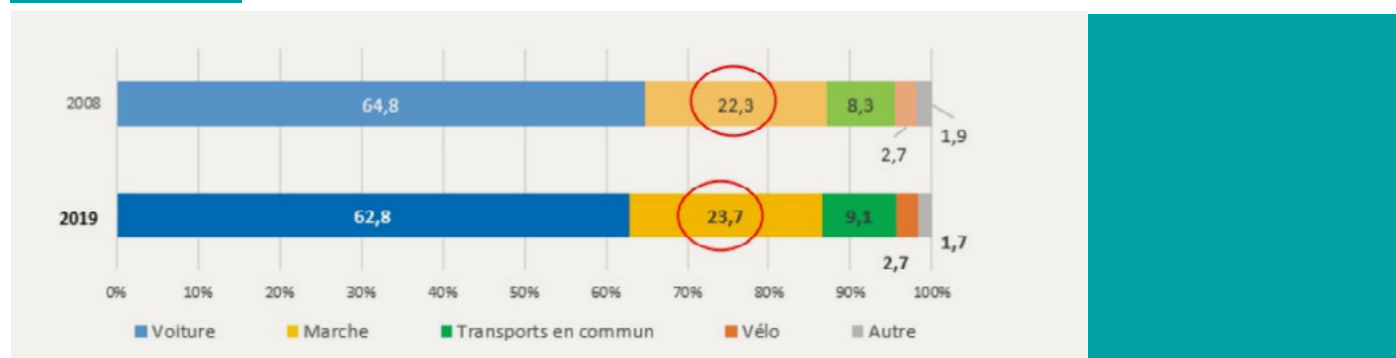
60% des trajets font moins d'un kilomètre, mais la proportion de trajets à pied entre 2 et 3 kilomètres n'est pas négligeable (**20%**). Les marcheurs sont souvent des marcheuses (**21,5%** contre **25,8%**).

Les résultats d'enquêtes dont les représentations suivent montrent que la marche est un mode de déplacement à part entière, fréquemment utilisé et en progression. On peut identifier des marges de progression partout et surtout dans les couronnes périurbaines. C'est un enjeu majeur pour développer les transports collectifs et l'intermodalité.

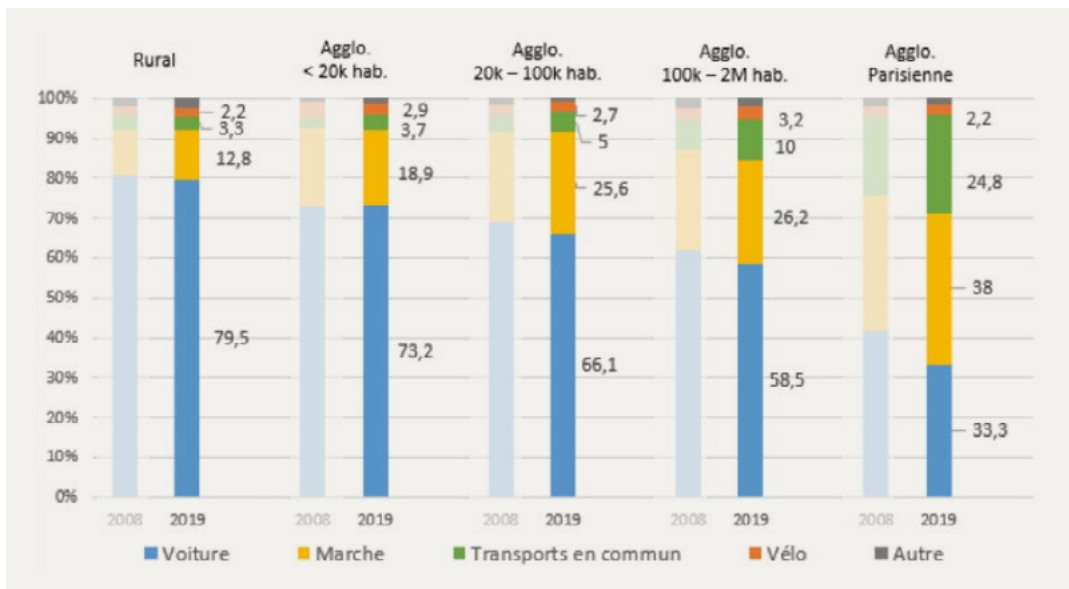
La marche est le **deuxième** mode de déplacements au niveau national.



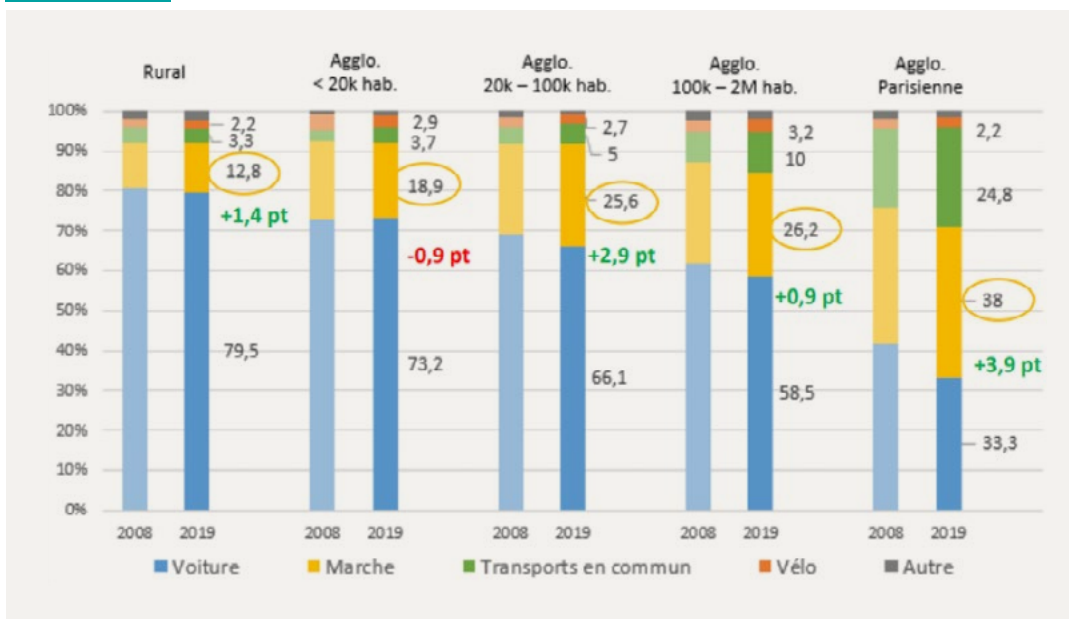
En progression sur 11 ans



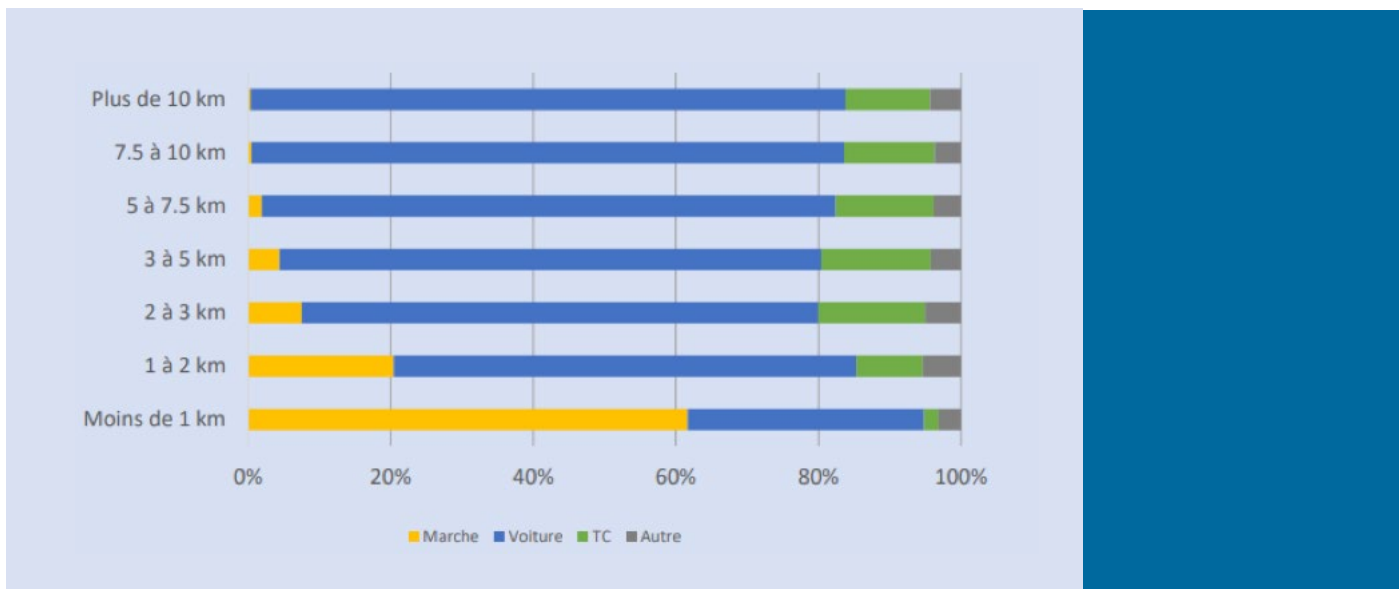
Premier en Ile de France, mais présent partout



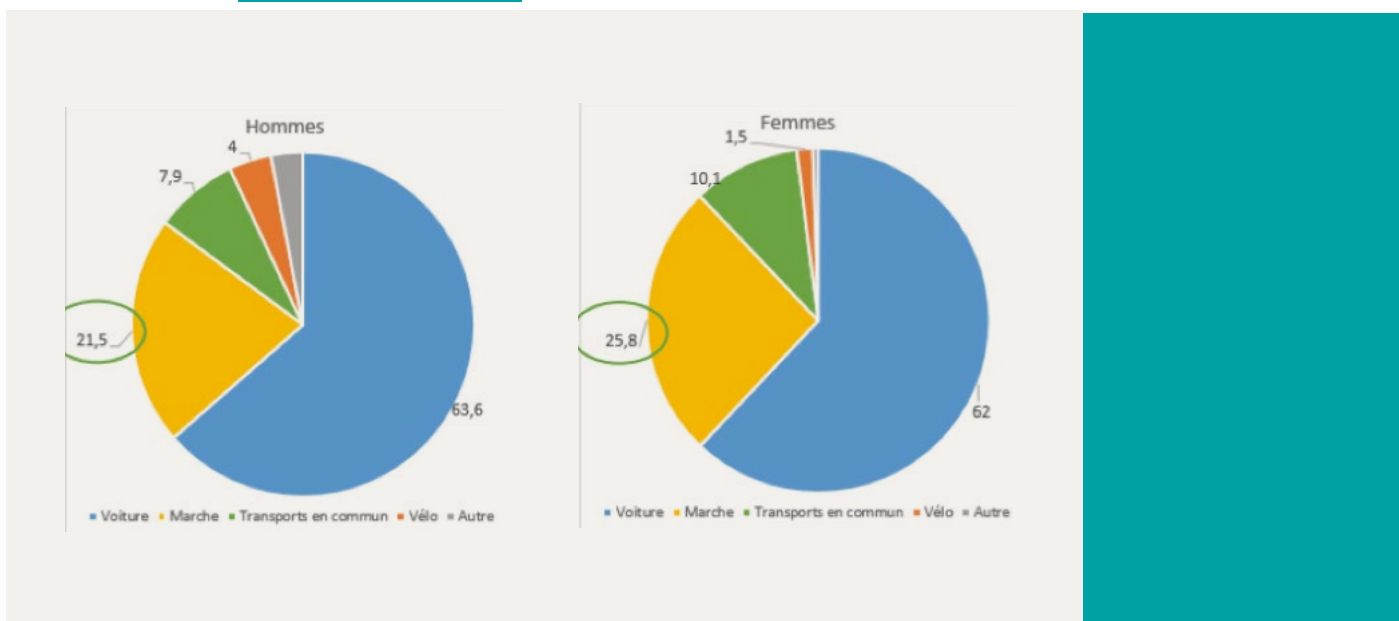
En hausse presque partout



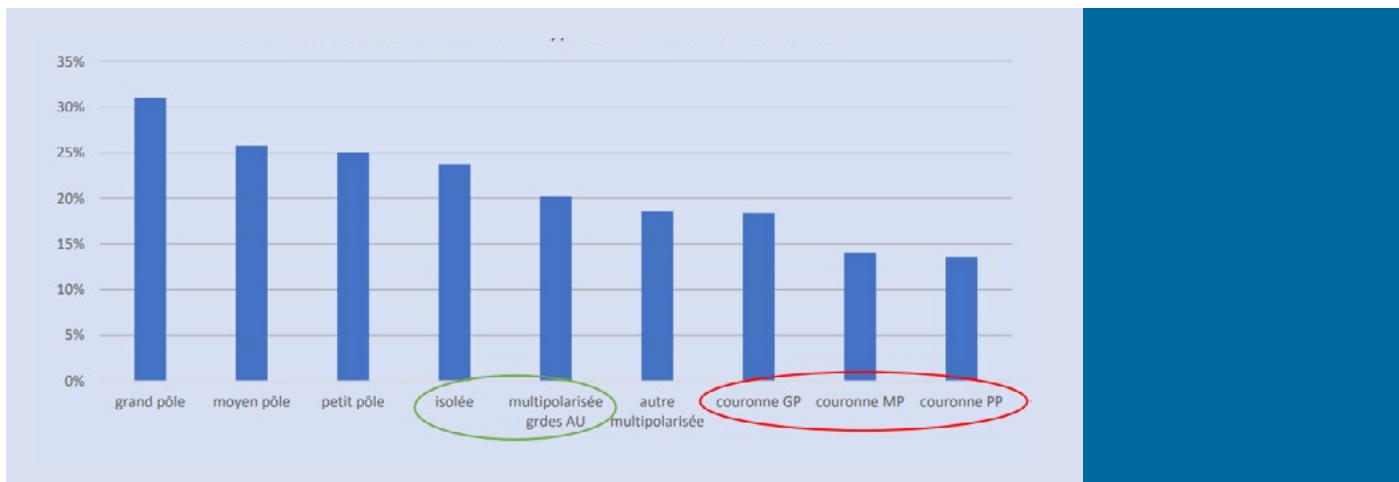
Jusqu'à **deux ou trois kilomètres**



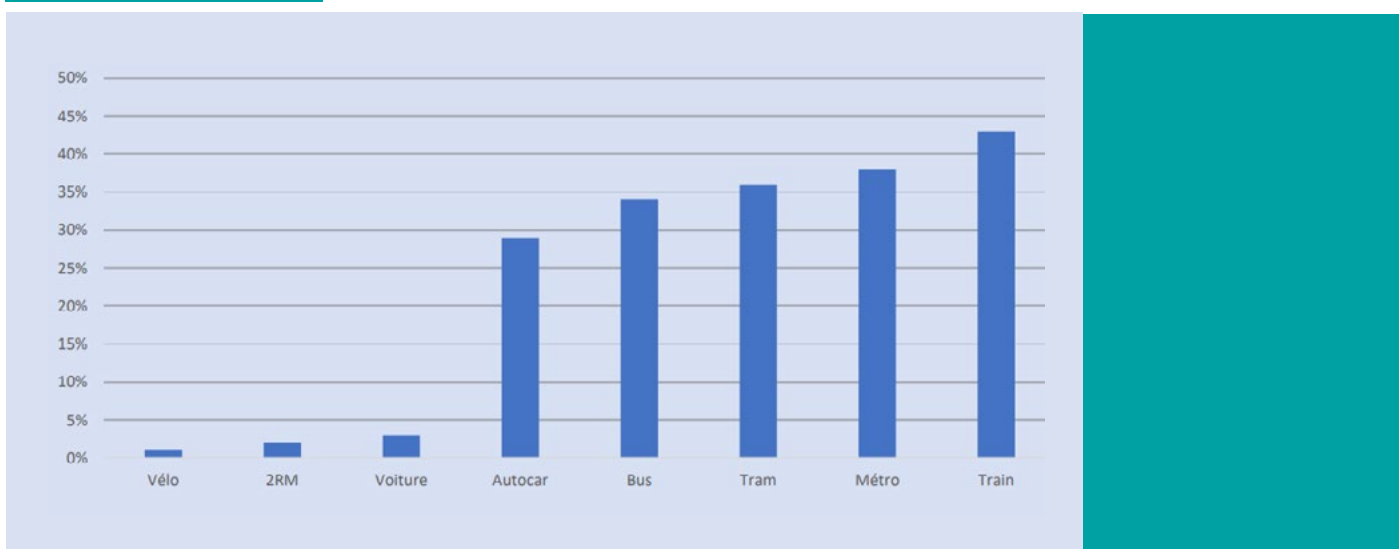
Les piétons sont **plutôt des femmes**



Part modale de la marche selon le type de commune de résidence

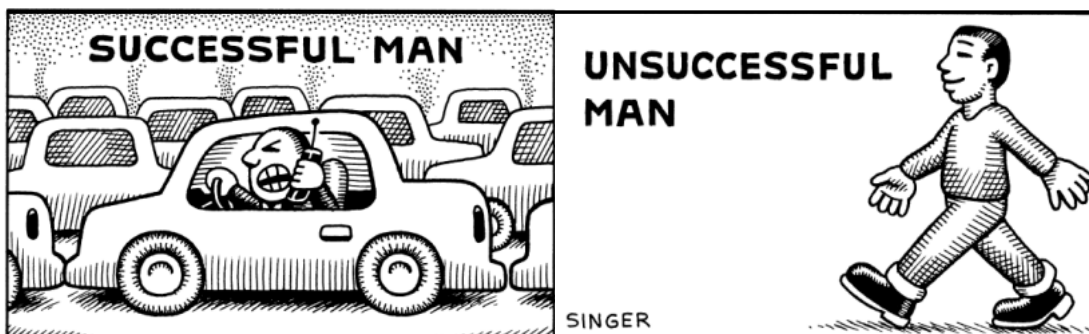


Proportion des tajets nécessitant plus de 5 minutes de marche au départ



Les informations sont tirées des sources suivantes : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (SOeS - Insee - Inrets)

NO EXIT © Andy Singer



RESULTATS DU PREMIER BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES



Vincent CHAS

Ingénieur, délégué général
de l'association Rue de l'Avenir

► 1 ◀ Présentation du Baromètre des villes marchables

Le premier Baromètre des villes marchables a permis de pallier un manque de données concernant les attentes des piétons et leurs ressenti, positif ou négatif, à propos de la marche en ville.

C'est un sondage qui interroge des répondants volontaires en tant que piétons afin de dresser une photographie de la marchabilité telle qu'elle est ressentie par les répondants. Cet outil devrait contribuer à une plus grande prise en compte de cette mobilité active majoritaire que représente la marche, tout en étant la plus souvent ignorée.

Le principe de diffusion a été celui d'un accès en ligne du 7 décembre 2020 au 15 mars 2021, promu par les réseaux des trois associations du collectif Place aux Piétons qui a réalisé le Baromètre (Fédération française de randonnée, Rue de l'Avenir et 60 Millions de piétons).

68 510 questionnaires ont été reçus, dont **43 267** exploitables statistiquement, car entièrement renseignés, et concernant **5 000** communes.

Ce grand nombre de réponse apporte des enseignements sur les usages de la marche, les caractéristiques des piétons et leurs besoins, utiles à la définition et la conduite des politiques publiques.

▶ 2 ◀ L'évaluation du ressenti global des marcheurs

Pour chacune des **40** questions, les répondants devaient indiquer, soit leur ressenti sur la question posée, à travers six degrés d'appréciation, soit leurs trois premières priorités ou attentes, permettant d'améliorer les conditions de pratique de la marche en ville.

Les 5 thématiques d'évaluation du ressenti du piéton au quotidien :

- **Le sentiment de sécurité quand il marche, décliné suivant les lieux et les publics.**
- **Le confort de marche, à travers des questions qui portent sur l'existant : aménagements et confort, signalétique, information.**
- **Le respect des piétons par les autres usagers, les conducteurs motorisés ou non.**
- **L'importance donnée aux déplacements à pied par la Commune, pour développer la pratique de la marche.**
- **L'avis sur les aménagements et équipements nécessaires pour améliorer le quotidien des piétons.**

Au-delà des 40 questions du Baromètre,
les répondants ont également pu signaler s'ils le souhaitaient :

- **les endroits problématiques de leur commune (trottoirs étroits, lieux de stationnement illicite...),**
- **les lieux les plus appréciés (espaces aménagés au bénéfice des piétons et des cycles, cheminements agréables avec bancs...),**
- **les commentaires généraux (difficultés pour les personnes avec poussettes ou les personnes à mobilité réduite, sur des trottoirs dégradés, conditions de circulation devant les écoles...).**

Ces **70 000** commentaires en « texte libre » sont mis à disposition des groupes territoriaux du collectif Place aux Piétons, qui peuvent les exploiter et faire connaître ces informations aux élus et représentants des collectivités locales concernées.

▶ 3 ◀ Les différentes pratiques de la marche.

La marche est pratiquée de façon très fréquente par une très grande partie des répondants : **62 %** de l'ensemble d'entre eux indiquent marcher tous les jours ou presque, et **26 %** marchent 1 à 3 fois par semaine,

54 % des répondants déclarent que la marche est leur mode de déplacement principal, **77 %** marchent en ville principalement, et **23 %** en dehors des espaces urbanisés.

Ils marchent pour différents « usages », qui entraînent différentes « familles » de piétons et différentes « cultures » de la marche : piétons du quotidien, personnes à mobilité réduite, promeneurs, randonneurs expérimentés.

Globalement,

les répondants marchent à :

- **82 %** pour aller au travail, faire leurs courses et autres démarches administratives,
- **58 %** pour se promener, faire du tourisme,
- **54 %** pour faire du sport, améliorer leur santé.

▶ 3 ◀ Les attentes prioritaires pour améliorer l'usage de la marche.

Ces réponses ont été obtenues après sélection par chaque piéton de **3** priorités parmi **15** réponses possibles, et permettent de dégager le « **top 5** » des attentes prioritaires :

- 1** - aménager des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles, poteaux, poubelles, panneaux, terrasses, étalages... (**41 %**),
- 2** - réserver les trottoirs aux déplacements à pied (**30 %**),
- 3** - verbaliser davantage le stationnement des véhicules motorisés sur les passages piétons et les trottoirs (**28 %**),
- 4** - modérer la vitesse des véhicules automobiles en ville pour la sécurité des piétons (**27 %**),
- 5** - constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines (**25 %**).

► 5 ◀ L'avenir du Baromètre des villes marchables

Le Baromètre des villes marchables a vocation à être reconduit tous les deux ans.

Cette première édition a permis de mettre en valeur la variété du ressenti de piétons selon les différents types d'utilisateurs et de pratiques de la marche, utilitaire ou de loisir.

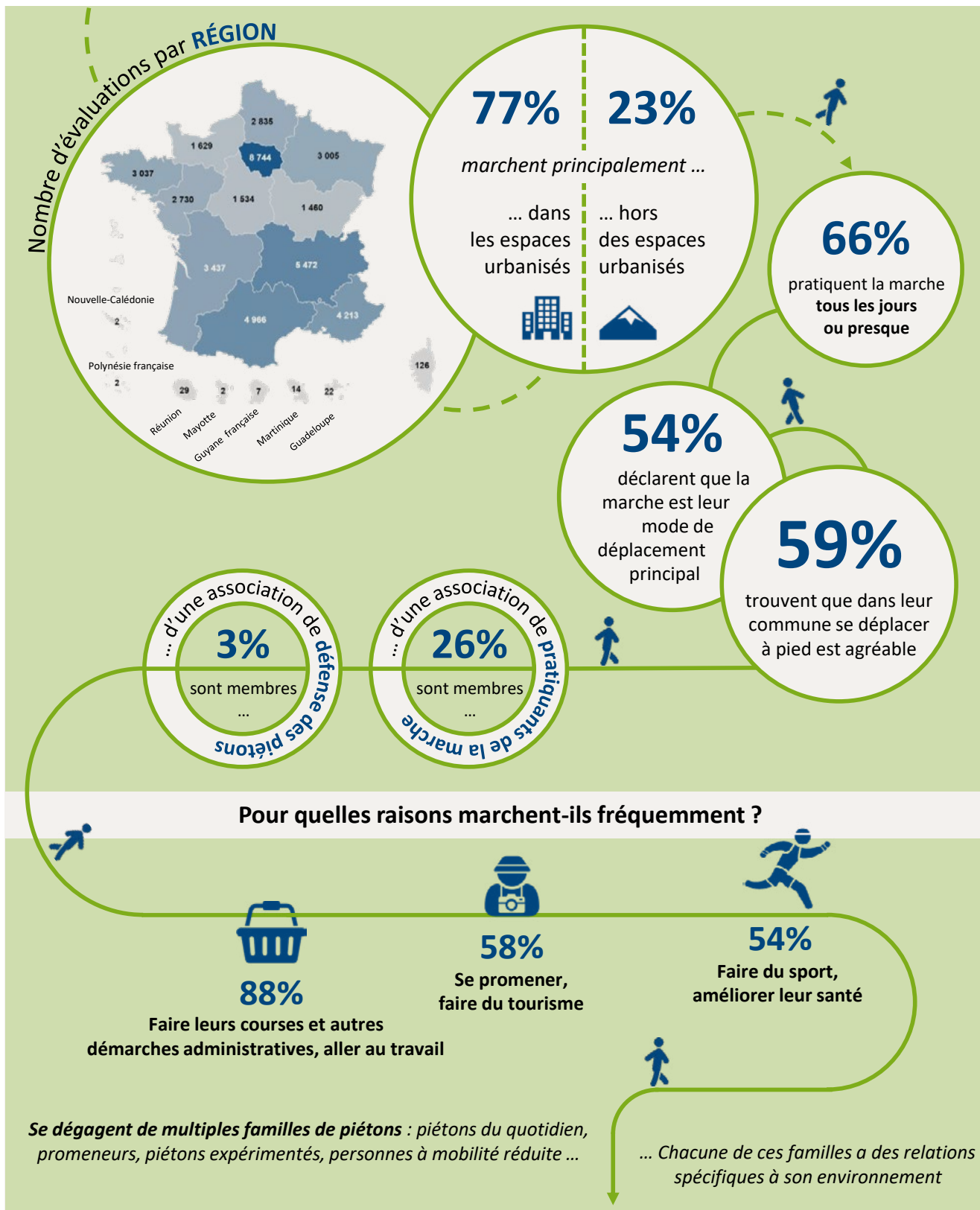
Elle identifie précisément de nombreuses demandes, permettant d'améliorer concrètement les conditions de déplacement des piétons en ville.

Ces attentes pourront venir appuyer la promotion d'un véritable Plan marche national, pour atteindre **l'objectif de 30 % de marche** dans les mobilités en 2030, contribuer à la lutte contre le changement climatique, et améliorer la santé et la qualité de vie de nos concitoyens.



Hall du siège du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône où se sont déroulées les premières assises de la Marche en ville.

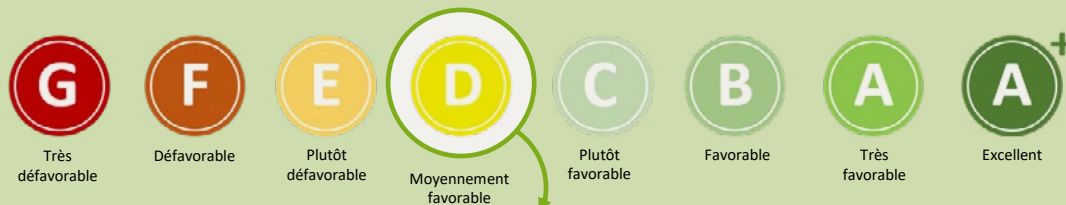
6 Infographie de présentation des résultats du Baromètre des villes marchables



(Infographie réalisée par la société Le Sphinx)

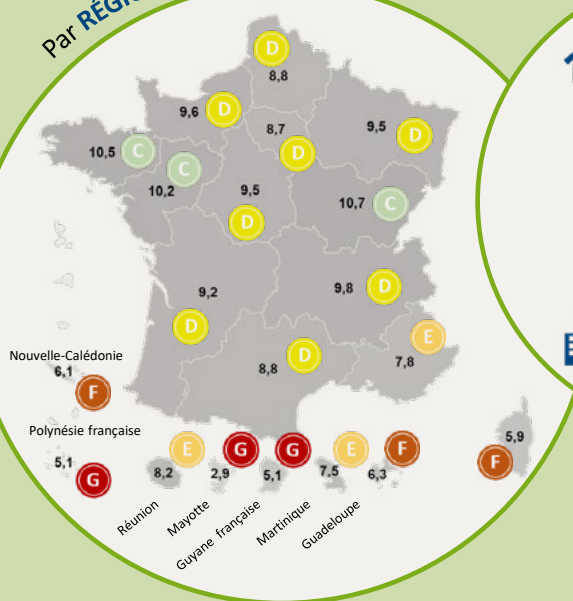
Quel est le ressenti global des marcheurs ?

Au niveau NATIONAL

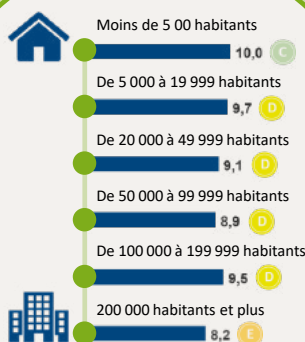


9,2/20

Par RÉGION



Par TAILLE DE COMMUNE



Quelles sont les principales critiques formulées par les piétons ?

Importance donnée par la ville aux déplacements à pied

E 7,4/20

Le manque d'intérêt porté par la ville aux piétons

Seulement **25%** pensent que ces dernières années la situation des piétons s'est améliorée

71% attendent des actions de promotion de la marche à pied

Le manque de confort des déplacements à pied

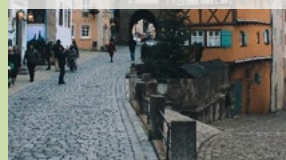
69% se plaignent des empiètements sur les espaces réservés aux piétons (terrasses, étalages...), d'obstacle (poubelles, poteaux, voitures garées...)

67% se plaignent du stationnement des véhicules motorisés sur les cheminements piétons

70% souhaitent des aménagements qui améliorent le confort des piétons (toilettes, banc de repos, lieux de sociabilité, distributeurs d'eau potable...)

Confort des déplacements à pied

D 8,6/20



(Infographie réalisée par la société Le Sphynx)

Ressenti général sur le quotidien de piéton

D 9,8/20



Trop de conflits d'usage

60% pensent que la circulation des véhicules motorisés est gênante

53% se plaignent du manque de respect des piétons par les conducteurs d'engins motorisés

54% pensent que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité

Focus sécurité

63% pensent que pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite se déplacer à pied est dangereux

60% pensent que pour les enfants aller à l'école à pied est dangereux

60% pensent qu'il est difficile de rejoindre à pied les communes voisines en sécurité

Sécurité des déplacements à pied

C 10,1/20



Ressenti global des personnes à mobilité réduite

E 7,4/20



Focus personnes à mobilité réduite

77% Des personnes à mobilité réduite trouvent les trottoirs inadaptés

83% les trouvent encombrés

65% d'entre eux trouvent que les conflits avec les autres mobilités actives sont fréquents

Top 5 des critères pour améliorer l'usage de la marche **

- 1** Aménager des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles (poteaux, poubelles, panneaux, terrasses, étalages...) - **41%**
- 2** Réserver les trottoirs aux déplacements à pied - **30%**
- 3** Verbaliser davantage le stationnement des véhicules motorisés sur les passages piétons et les trottoirs - **28%**
- 4** Modérer la vitesse des véhicules motorisés sur les lieux fréquentés par les piétons - **27%**
- 5** Constituer un réseau complet de cheminement piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines - **25%**

**Classement obtenu suite à la sélection par chaque piéton de 3 priorités parmi 15 réponses possibles

Note de lecture méthodologique

Le questionnaire étant basé sur le volontariat, l'échantillon n'est pas représentatif de la population française. L'enquête peut présenter, du fait de sa diffusion, des biais de sympathie (26% des répondants sont membres d'une association de pratiquant de la marche et 3% sont membres d'une association de défense des piétons).

*L'exploitation des résultats a été faite sur les questionnaires complets : 43 257.

(Infographie réalisée par la société Le Sphynx)

DANS LA JUNGLE DES VILLES

Hervé DUPONT
administrateur de l'association
60 Millions De Piétons



Conte moral

J'habite dans une petite réserve animalière. On y trouve des grands fauves qui rugissent et grognent ce sont de très redoutables prédateurs. On y trouve aussi de petits fauves qui sont moins gros mais grognent plus fort encore. Ils se fauflent souvent à toute vitesse entre les meutes de grands fauves. Tous ces fauves, comme il se doit, sentent fort le fauve.

Les grands et petits fauves se déplacent en masse sur de larges pistes.

La foule des petits animaux dont je fais partie est de loin la plus nombreuse. Pour nous aider les gardes nous ont aménagé des sentiers et des clairières pour éviter la piste des fauves. Ils nous ont expliqué que c'était notre territoire et que nous n'avons rien à craindre tant que nous y restons. Mais les grandes pistes de fauves passent un peu partout, il faut souvent les traverser. Les gardes ont alors aménagé pour nous des petites sentes qui traversent les grandes pistes à fauves. Ils ont même installé des arbres aux fruits multicolores qui passent du vert au rouge au cours de la journée. Ils nous ont expliqué que si nous respectons les couleurs rien ne peut nous arriver. Malgré cela, Plusieurs d'entre nous se font dévorer régulièrement en les utilisant, surtout nos petits et nos anciens. C'est la loi de la jungle et nous ne sommes pas les plus forts.

Puis, beaucoup de ces fauves se sont installés sur nos sentiers pour se reposer à l'ombre. Les gardes n'ont pas fait grand' chose pour les en empêcher, pire ils ont installé sur nos sentiers des sortes de cabanes pour que les visiteurs de la réserve puissent se poser et bavarder en buvant. Elles prennent de plus en plus de place. Parfois nous ne savons même plus où marcher. Cela commence à sérieusement nous inquiéter.

C'est alors que sont apparus les kangourous. A dire vrai, il y en avait depuis longtemps dans la réserve, mais ils étaient discrets et peu nombreux.

Contrairement aux fauves, ils ne sentent pas mauvais. Ce sont de petits animaux assez semblables à nous qui se déplacent accroupis sur leurs pattes de derrière, les fesses en arrière, leurs petites pattes avant à l'horizontale droit devant eux. Ils vont beaucoup plus vite que nous. Ils ont commencé à se multiplier dès que la direction de la réserve a déclaré que c'était une espèce protégée.

Il y a plusieurs sortes de kangourous.

Le kangourou calme garde le thorax bien vertical, il se déplace un peu plus vite que nous, mais sait s'arrêter quand il le faut nous le trouvons plutôt sympathique. C'est le seul de l'espèce qui sait distinguer les couleurs.

Le kangourou rêveur donne l'impression qu'il est ailleurs. On le reconnaît aisément : il a toujours une de ses pattes avant collée à l'oreille. Il n'est pas vraiment agressif, mais il ne nous voit pas, ne nous entend pas, il vit dans un autre monde. C'est pour cela qu'il est dangereux.

Le kangourou pressé se déplace le thorax à demi incliné vers l'avant, il ne pense qu'à la vitesse et considère qu'on l'offense s'il est contraint de s'arrêter. Nous sommes pour lui des obstacles qui sont priés de se pousser pour le laisser passer. Il se sent chez lui dans toute la jungle, dans nos clairières, nos sentiers, nos sentes et les grandes pistes des fauves.

Sur la piste des fauves beaucoup de kangourous se font dévorer. Les gardes ont donc réalisé des pistes conçues spécialement pour eux afin qu'ils aient eux aussi leur territoire. C'était une bonne idée et nous espérons ainsi retrouver notre tranquillité, laisser les petits aller sur les sentiers sans risquer d'être bousculé ou blessés.

Mais les gardes de la réserve ont installé les pistes pour kangourous sur nos sentiers. Ils ne veulent pas gêner les grands fauves. Nous sommes de plus en plus bousculés au point que les petits animaux blessés n'osent plus se déplacer pour chercher leur nourriture, nous sommes obligés de la leur apporter dans leur terrier.

La vie dans la réserve devenait de plus en plus difficile. Mais nous n'avions pas encore touché le fond. Il y a peu, sont apparus les kangourous mutants. C'est une nouvelle espèce venue de Californie, issue d'une manipulation génétique en laboratoire.

Le kangourou de Californie ressemble à celui de chez nous mais il se tient debout bien droit sur ses pattes de derrière, les petites pattes avant à l'horizontale. C'est pourquoi les savants le nomment « kangourou erectus ». Il se déplace beaucoup plus vite et ne connaît pas de limite à son territoire.

Depuis que les premiers kangourous erectus sont apparus dans la réserve on ne compte plus ceux des nôtres qui ont été gravement blessés, certains ont été tués. La situation est devenue dramatique pour les petits hôtes de la réserve.

Nous avons donc décidé de demander à être considérés comme une espèce à protéger.

Hervé DUPONT - duponho@free.fr

LA MARCHÉ ET LA VILLE EN TRANSITION

Anne FAURE
Urbaniste, présidente
de l'association Rue de l'Avenir



La crise sanitaire a mis l'accent sur les modes actifs, jugés plus sûrs que les transports collectifs et constituant une activité physique qui permettait de compenser les contraintes du confinement. Cette situation a profité à la pratique cycliste mais aussi à la marche. Pour certains d'entre nous, c'était une redécouverte. Pour d'autres, c'était une pratique vertueuse, déjà adoptée pour sa frugalité, son rôle sur la santé et la convivialité urbaine.

Il est important de revenir sur certains enjeux de la marche et sur ses impacts dans le processus de transition urbaine. Nous sommes à un tournant de l'histoire des villes, nous vivons un moment où certaines technologies sollicitées pour améliorer nos conditions de vie se retournent contre nous.

Le changement climatique

Les marcheurs urbains ne polluent pas, ne font pas de bruit, n'utilisent pas d'énergies non renouvelables et occupent une faible partie de l'espace public. La réduction du nombre des voitures et de leur vitesse représente un moyen de lutte contre le réchauffement climatique en sollicitant moins d'énergie et en produisant moins de pollution.

La pratique piétonne, de plus, donne des arguments à une transformation de la ville qui répond aux enjeux climatiques. La marche soutient la demande d'un environnement apaisé par moins de vitesse et moins de trajets motorisés, plus de protection contre le soleil et les précipitations, plus de végétal. La présence végétale, largement appréciée et demandée par les utilisateurs de la ville à pied est un outil considérable dans la lutte contre les îlots de chaleur.

La ville pour tous, la cohésion sociale

La marche permet de se déplacer d'un point à un autre sans assistance mécanisée ou motorisée, ne nécessite pas d'équipement particulier. C'est donc le moyen de se déplacer le plus économique et qui peut être pratiqué par le plus grand nombre, notamment les personnes non motorisées, par choix ou par contrainte, venant de quartiers défavorisés où le transport collectif est rare et pour les personnes à mobilité réduite.

Mais c'est aussi le vecteur permettant de pratiquer la ville en utilisant ses services, ses commerces et son offre d'espace public. C'est en pratiquant la ville à pied que les interactions entre les habitants venant de différentes catégories sociales sont possibles.

La rue occupée par des piétons est sécurisée par leur présence. La rue animée est attractive, la marche fait vibrer la ville.

Notre société vieillit, la proportion du 3^e et du 4^e âge augmente. Pour ces populations, dont les besoins sont divers, la pratique piétonne est essentielle en termes de sociabilité et de santé et demande des bonnes conditions de confort et d'agrément. Les espaces de repos comportant des assises leur sont nécessaires. L'ombrage leur sera de plus en plus indispensable.

Le plus grand nombre des rabattements sur les transports collectifs se fait à pied. La combinatoire marche/transports collectifs et une des clés du bien vivre, en particulier dans les périphéries urbaines. Les habitants de ces quartiers renonceront plus facilement aux trajets motorisés si le chemin vers l'arrêt du bus ou vers la gare est bien traité et entretenu.

Les enjeux économiques et la vie de quartier

Si la marche sollicite peu la production d'équipements spécifiques, ses retombées économiques sont nombreuses et mal identifiées car ses effets sont indirects.

De nombreuses études ont montré que les meilleurs clients des commerces de centre-ville, et bien sûr du *commerce de proximité*, sont des piétons qui consomment moins à chaque visite mais qui font leurs achats plusieurs fois par semaine. La demande récurrente de stationnement ne reflète pas les comportements car les clients des commerces acceptent plus qu'on ne le pense de marcher, pourvu que l'environnement du trajet soit confortable et agréable.

De plus en plus apprécié par la population urbaine, le *tourisme de weekend* à but patrimonial, ou de découverte de sites peu connus, se développe et apporte de la clientèle aux hôtels et aux restaurants.

Les *services à la marche* sont une source de création de valeur et d'emplois. D'une part, la création de continuités piétonnes, d'aménagements d'espaces publics de qualité, de placettes munies de bancs, représente des marchés pour les entreprises locales et profitent aux habitants. D'autre part, la *communication* autour de la marche motive la création et la mise en œuvre d'une signalétique spécifique, d'outils numériques destinés aux piétons, de campagnes de presse pour motiver les usagers à pratiquer les modes actifs pour leur santé et leur donner des consignes de sécurité... Aménagement et communication sont des gisements d'emplois.

La fréquentation piétonne fonctionne comme un cercle vertueux : plus les rues sont animées par la présence des marcheurs, plus elles attirent des piétons qui sont susceptibles de consommer. Les rues animées sont aussi plus sûres car cette présence dissuade certains petits délits. C'est la qualité de l'environnement de la marche qui oriente les choix et motive à abandonner les modes de déplacement motorisés en faisant de cette pratique un plaisir.

En conclusion, toutes ces thématiques qui font l'objet des « Premières Assises de la Marche en Ville » montrent que les modes actifs et plus particulièrement la marche sont une opportunité et un enjeu central pour contribuer à assurer la transition vers une vie urbaine plus frugale et plus adaptée aux changements de société.

La marche donne l'échelle de l'espace public de demain.

Anne FAURE - a.faure.rda@orange.fr

A.1

Atelier 1 Aménager la ville

QUELS AMÉNAGEMENTS POUR MÉNAGER LE PIÉTON ?

Animateurs : **Jeremy GAUBERT**, Elodie TRAUCHESSEC

Circulations piétonnes, signalétique, communication, végétalisation, protections contre les aléas climatiques, création d'itinéraires, valorisation de la ville comme un musée hors les murs, redynamisation des centres villes... Comment prendre soin des piétons ? Protéger les plus fragiles ? Quelles solutions ? Quels retours d'expériences ? Quelles aménités des espaces urbains ?

- De la marchabilité des espaces publics urbains
- Pour une ville accessible et inclusive
- La piétonisation de la rue Clémenceau, un laboratoire urbain de trois ans
- Les quartiers fermés de Marseille



DE LA MARCHABILITÉ DES ESPACES PUBLICS URBAINS

Jeremy GAUBERT, architecte, docteur en aménagement de l'espace

À partir de l'expérience de la marche dans ses traits fondamentaux, la marchabilité revêt un nouveau sens : celui d'une hospitalité des espaces publics. Ce soin envers le piéton nous conduit à passer d'une logique de l'aménagement à celle du ménagement que nous décrivons comme un accueil et une invitation à la déambulation pédestre. La marchabilité relève alors d'une éthique et de l'esthétique des espaces urbains qui vise la richesse sensorielle, la dynamique spatiale et le lien à l'altérité. Si les espaces urbains recouvrent désormais presque entièrement le territoire, cette extension ne s'est malheureusement pas accompagnée d'une urbanité des espaces envers les piétons. Des décennies d'aménagements d'espaces publics principalement focalisées sur la circulation automobile ont rendu nombre d'espaces urbains hostiles à la marche.

Aménager la ville accueillante pour les piétons est un enjeu contemporain majeur d'autant que la déambulation pédestre regagne son prestige par une diversité d'intermédiaires telle que la littérature sur les voyages à pied, les études épidémiologiques sur la sédentarité ou encore par la promotion qu'en font ceux qui pratiquent cette activité. Toutefois, l'attrait que peut porter la marchabilité suppose un questionnement sur ce terme afin d'éviter, si je puis dire, que l'on adapte la ville à la marche comme on l'a adaptée à l'automobile... Afin de questionner les différents sens que peut prendre le marchable, je propose de partir de la richesse de l'expérience de la marche et de ce que j'appelle les dimensions de la déambulation – le « Sentir », le « Se mouvoir » et le « S'émouvoir » – puisque, nous le verrons, chacune d'elle révèle une des multiples facettes de la marchabilité.

D'abord le *Sentir* qui n'est pas l'olfaction mais l'ensemble du contact sensoriel que nous éprouvons : le Sentir est cette relation entre le soi et le monde et le mode de qualification de l'un par rapport à l'autre. De fait en marchant, le sentir s'active, nous entrons dans une relation avec notre environnement où chacun des six sens s'aiguise – il y a les cinq sens que chacun connaît auquel nous pouvons ajouter, avec Alain Berthoz (2016), la kinesthésie : le sens du mouvement. Lors des randonnées ce sont ces impressions qui nous restent : tel panorama, telle ambiance forestière, telle dureté du sol, telle douceur du vent... Considérant avec David Le Breton (2012) que « la marche est d'abord un art des sens », les espaces urbains marchables sont ceux qui proposent aux piétons une richesse sensorielle. Au travers de la palette de couleurs, de matières, de formes, d'odeurs, de goûts, ou encore de sons, se joue la marchabilité des espaces publics. Ici, la marge de progression est grande tant la monotonie, l'uniformité et de manière générale la répétition, abondent dans la ville contemporaine.

S'il est rare que cette problématique soit abordée directement, les approches de la fabrication de la ville reposant sur la végétalisation permettent, grâce à l'allure changeante des plantes tant par la saisonnalité que par leur croissance, des expériences esthétiques variées d'un même espace. Cependant, la minéralité recèle également une grande diversité et participe de la marchabilité de par la poésie de la matière qu'elle inspire. Ce que je décris ici est la nécessité pour nos espaces urbains d'une esthétique au double sens de ce mot, le premier étymologique de ce qui nous parvient par les sens, et le second, d'une recherche de la beauté.

Ensuite marcher c'est Se mouvoir, il est alors question d'itinéraire, on peut passer par ici ou par-là, mais aussi de nos comportements : on peut marcher la tête haute ou longer les murs...

Le « Se » mouvoir indique toujours des directions de sens à la fois internes et externes, celle à laquelle l'espace peut nous inviter, tel chemin nous appelle ou non, et celle produite par notre propre allant envers le monde. A ce niveau, la marchabilité procède du climat formé par la rencontre du marcheur avec son espace, et si l'humeur de chacun est variable, les espaces urbains peuvent, par leurs compositions, nous convier à des mouvements d'approche ou d'éloignement, d'élançement ou de retenue... Pour cela, il est nécessaire que les espaces soient accessibles, c'est-à-dire publics, et cet aspect devient un enjeu à l'heure où prolifèrent encore les enclaves commerciales, industrielles et également résidentielles, car tous ces espaces clos constituent autant d'entraves à la continuité des cheminements piétons et donc à la marchabilité. Cependant, pour l'espace, être accessible n'est pas suffisant, sa constitution doit également devenir une véritable invitation à la déambulation, une sorte de mobilité des lieux faite d'un accueil inconditionnel et d'une dynamique de l'espace. Pour comprendre cette dynamique des architectures et des paysages de nos villes, rappelons-nous combien les espaces et leurs ambiances façonnent notre expérience et comment ils peuvent nous assigner à un emplacement ou au contraire constituer une échappée vers le monde ou vers soi : une ouverture.

Enfin, le S'éouvoir qui relève de la tonalité affective induite par chaque situation et où concourt la tension des espaces décrite dans le Se Mouvoir et l'expérience esthétique du Sentir. Dans le S'éouvoir, il y a concordance des deux dimensions et celle-ci forme un entremêlement du marcheur et de son environnement. Pour illustrer cette intrication, pensons au marcheur décrit par Pierre Sansot (1973) dans la *Poétique de la ville* pour qui : « Le promeneur qui aime, qui connaît une ville, confond sa propre circulation et celle de son corps ». À partir de cette expérience de la marche, nous faisons de la marchabilité une résultante d'une communication et d'un échange entre le moi et le monde, dans une compréhension mutuelle où le dedans existe par le dehors et inversement, chaque côté se transformant au contact de l'autre. Pour que cette rencontre ait lieu, l'espace public doit s'adresser à ceux qui y prennent place : son échelle doit donc être humaine pour reprendre Jan Gehl (1987) mais, de plus, cette invitation de l'espace envers les piétons suppose une forme de disponibilité qui renvoie à une logique de la relation où chacun, chacune, est accepté et peut exister en lui-même. La marchabilité des espaces relève alors de tout ce qui tisse ces liens entre les piétons et avec leurs lieux, elle ouvre le possible de l'habitation, comprise dans son sens existentiel d'une présence à l'autre, aux autres et aux choses.

Dès lors, la marchabilité invite à passer d'une logique de l'aménagement à celle du ménage. Elle propose de faire place aux piétons par un accueil et une hospitalité de l'expérience de la marche dans toutes ses dimensions. Visant la résonance de chacun avec les autres et les lieux, la marchabilité suppose l'accueil de l'imprévu et de la surprise par lequel nous arrive l'événement de l'habitation. Le « ménager » recherche alors ce que nous pouvons appeler la puissance d'ouverture des lieux, c'est-à-dire qu'il se propose de prendre soin de ces moments de présence. Entrer dans une logique du soin ne consiste pas à dispenser un soin, il s'agit toujours d'inventer une relation de l'ordre du soin (Worms, 2013). Pour l'exprimer avec Gaston Bachelard (1957), le « ménager » sait que l'espace physique est « dynamogénique », et que le monde est un « catalyseur d'onirisme » ; par conséquent, qu'il lui incombe de choyer cette puissance, cette relation de l'être-au-monde. Le « ménager », ce marcheur, est cet habitant soucieux de l'habitabilité, il tente d'accompagner les espaces publics afin de maintenir et parfois de réveiller le possible son habitation.

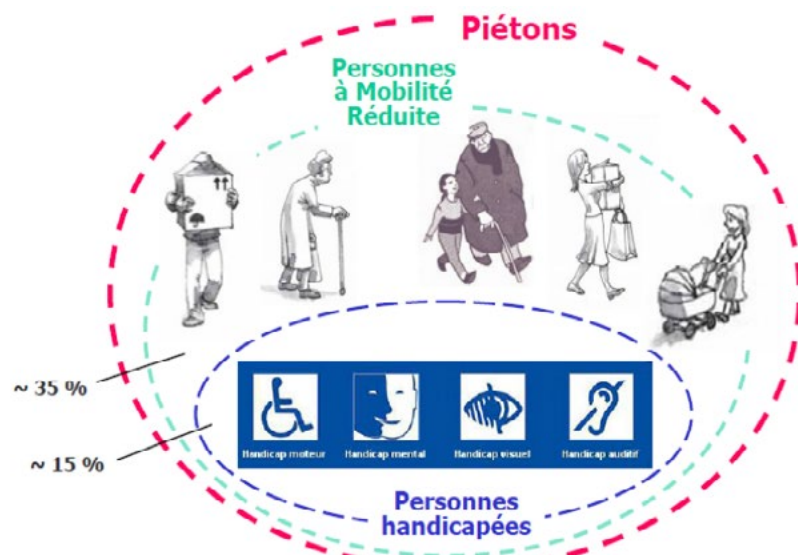
Jérémy GAUBERT - jeremy.gaubert@gmail.com

POUR UNE MARCHÉ EN VILLE ACCESSIBLE ET INCLUSIVE

Pauline GAUTHIER, *Chef de projets accessibilité au Cerema*

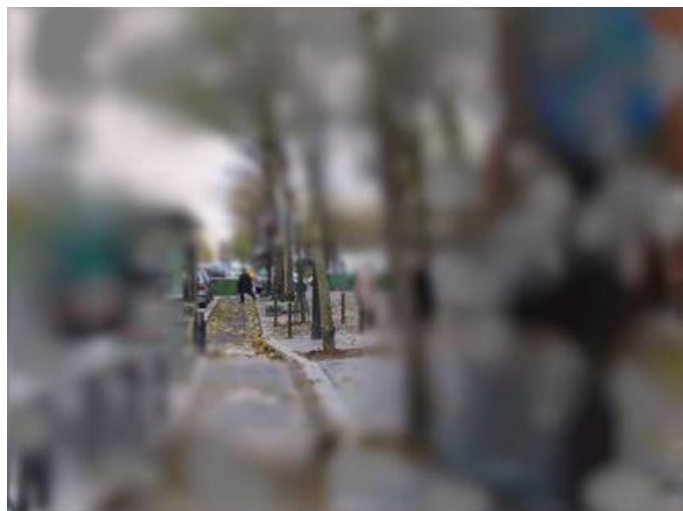
Pour introduire le propos, la question suivante a été posée à l'ensemble des participants : Ressentez-vous parfois une gêne et des difficultés à évoluer dans votre environnement, à accéder aux transports, à évoluer dans le cadre bâti ? De nombreuses réponses positives, ont prouvé que le confort des déplacements quotidiens n'était pas toujours garanti.

La suite de la présentation a porté sur les profils d'usagers. Sous le prisme de l'accessibilité, ceux-ci peuvent se classer en 3 catégories imbriquées :



- L'ensemble des **piétons**, parmi lesquels se trouvent :
- Les personnes à **mobilité réduite** il s'agit des usagers ayant des difficultés à se déplacer, de manière durable ou momentanée.
- Les usagers **handicapés** : il s'agit des usagers dont la situation de mobilité réduite est causée par un handicap.

Quelques illustrations ont ensuite été proposées pour sensibiliser le public aux difficultés de certains usagers, par exemple PMR et déficients visuels.



Ces illustrations ont notamment mis en évidence les différences de perception visuelle entre une personne dite valide et une personne faisant face à une déficience visuelle.

Quelques éléments théoriques ont été présentés. Il a notamment été question de la prise en compte législative du handicap : le 11 février 2005, la loi « Handicap », dite « loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » entre en vigueur.

La partie théorique a laissé place à une présentation de bonnes pratiques.



Ces photographies mettent en valeur les différences de contrastes, de revêtements et de repères tactiles entre les différentes zones de la voirie. Cela permet une séparation des modes de déplacement (piétons, cyclistes, automobiles) et se révèle particulièrement utile pour les personnes aveugles et malvoyantes, ayant besoin d'informations tactiles en plus des visuelles.

La dernière partie de la présentation a été consacrée aux travaux et projets du Cerema dans le domaine de l'accessibilité.

Le Cerema a engagé dès 2001 le programme transversal « **Ville accessible à tous** » dont l'objectif est de permettre aux responsables urbains de mieux comprendre, de mieux « lire » leur ville selon les paramètres de l'accessibilité, et donc de mieux décider. Ce programme inclut de nombreuses actions : production d'outils et de méthodes de référence, accompagnement, expérimentation, édition d'ouvrages et de fiches, formation, animation de réseaux métier.

Depuis 2014, le Cerema anime le Groupe technique des Référents accessibilité des villes inclusives (GT-RAVI), composé d'acteurs des collectivités territoriales impliqués dans le domaine de l'accessibilité. Les 8^{es} ateliers participatifs du réseau ont eu lieu à Marseille en novembre 2021. Leur synthèse est disponible en ligne : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/synthese-8e-ateliers-participatifs-du-reseau-referents>

Enfin, le Cerema a participé à la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, en lien avec la préfecture de région d'Île-de-France. Ce travail a abouti à la publication d'un guide de recommandations, à destination de toutes les collectivités amenées à accueillir d'importants flux de déplacements piétons dans leurs espaces publics. Ce guide est disponible via le lien suivant : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/reussir-accessibilite-espaces-publics>

Pauline GAUTHIER - pauline.gauthier@cerema.fr

LA PIÉTONISATION DE LA RUE CLEMENCEAU : UN LABORATOIRE URBAIN DE TROIS ANS

Johan GARDON, directeur des services techniques - La Roche-sur-Yon



Dans le cadre d'une démarche de redynamisation de son centre-ville entamée depuis une dizaine d'années, la ville de la Roche-sur-Yon a décidé de piétonner la rue Clémenceau, artère commerçante principale du cœur de la cité. Jusqu'à l'été 2021, la rue Clémenceau était réservée aux passages des bus. Elle était l'accès principal au hub du réseau de transport en commun.

La piétonisation d'une rue amène à modifier les usages de l'espace public. Là où la fonction circulatoire est prépondérante dans une rue ouverte aux circulations motorisées, les fonctions urbaines (déambulation, espaces de rencontres...) et esthétiques (place du végétal, mise en valeur des façades...) prennent toute leur place dans une rue piétonne. Encore faut-il savoir quels usages précis sont attendus par la population.

Pour les identifier, la ville de la Roche-sur-Yon a initié un laboratoire grandeur nature sur 3 ans, en s'inscrivant dans une démarche d'urbanisme tactique. Cette méthode itérative repose sur trois principes fondamentaux : concertation, étude et mise en œuvre rapide, évaluation.

Dans le cadre de cette expérimentation, la ville a tout d'abord réalisé une enquête sur les attentes des usagers et des commerçants quant aux nouveaux usages souhaités. 1 000 réponses ont été recueillies. Cette base de données a servi de support pour le travail d'un groupe d'usagers/commerçants volontaires pour s'investir dans la démarche. Cette phase de concertation s'est déroulée sur 2 mois (d'octobre à décembre 2020). Elle a abouti à la sélection de 8 modules en bois supports de différents usages : pause et rencontre (tables, fauteuils, bancs et chaises), jeux (tables d'échecs, poutres), culture (bibliothèque, théâtre, exposition), déambulation (végétalisation).

A.1

Le second temps a été la phase de finalisation des études et de construction des modules. Cette phase a été très resserrée, car entre la désignation de l'entreprise et la pose des modules, seulement 6 mois se sont écoulés. Les modules ont pris place sur une des voies réservées précédemment au bus.

La seconde voie est quant à elle réservée à la circulation des piétons et des cycles ainsi qu'au passage des véhicules techniques et de secours. Les trottoirs existants sont préservés pour la mise en valeur des vitrines et l'accès aux commerces.

L'expérimentation est actuellement dans sa troisième phase qui est celle de l'évaluation de cette première version d'aménagement. A cet effet, une seconde enquête a été lancée et un jeu d'indicateurs a été monté (comptage piétons, propreté, coût de fonctionnement, sécurité, animations proposées...).

Ces données vont servir à la proposition d'une seconde version de l'aménagement qui se déploiera à l'été prochain. Entre temps, des adaptations des modules sont réalisées pour corriger ou améliorer à la marge certains points.

Le but final est d'aboutir, à un horizon de 3 ans, à un aménagement piéton pérenne répondant pleinement aux usages espérés.

Johan GARDON : johan.gardon@larochesuryon.fr

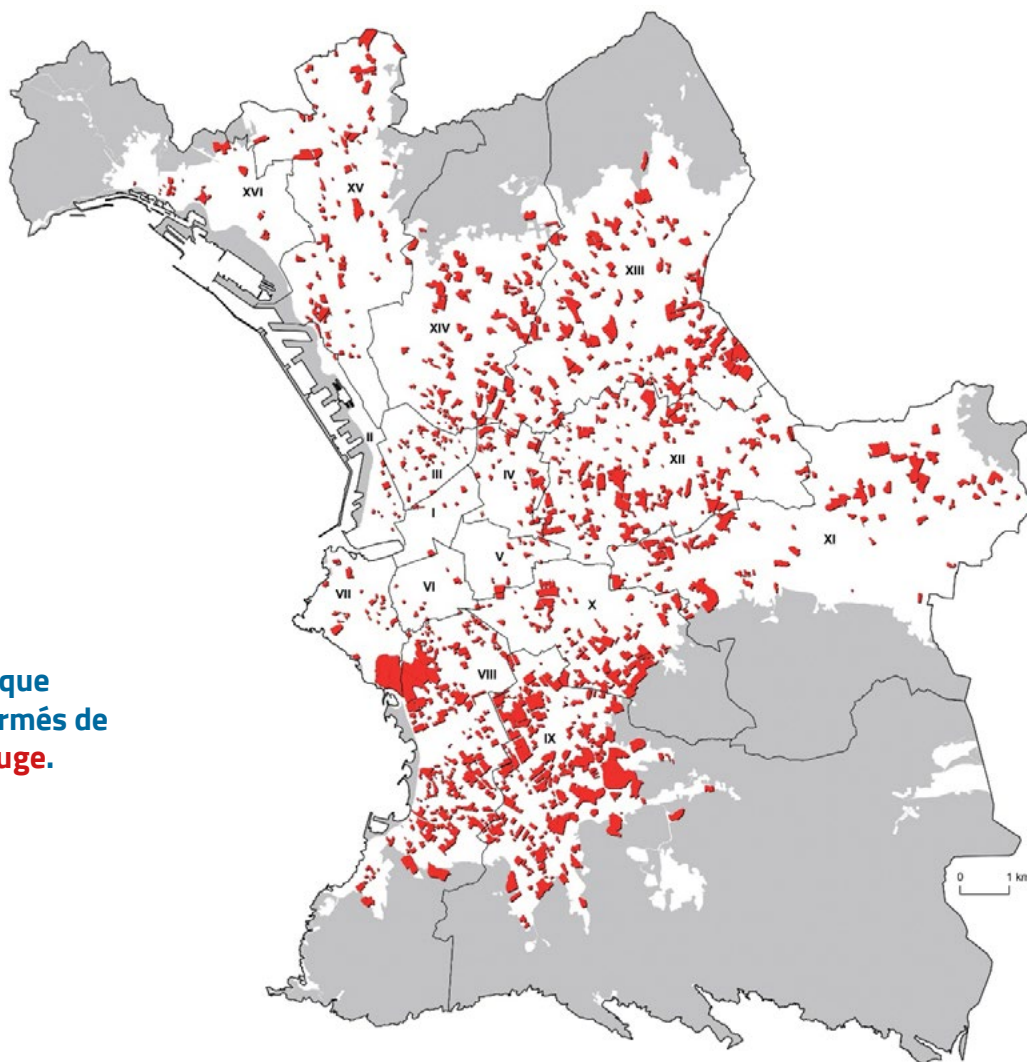


LES QUARTIERS FERMÉS DE MARSEILLE

Julien DARIO, Directeur de projet, Délégation Connaissance Planification Transversalité, Région sud.

La fermeture résidentielle, une réalité majeure de l'habiter à Marseille.

Avec plus de 1550 ensembles relevés entre 2007 et 2014 à Marseille, la fermeture résidentielle concerne la quasi-totalité des périphéries urbaines, avec des variations d'un secteur à l'autre. Le phénomène s'est massivement développé au tournant des années 1990-2000. Il est aujourd'hui si présent que les résidences forment à certains endroits des « agrégats » ou « clusters » (Dorier et al., 2010). On peut distinguer deux types importants d'ensembles fermés : d'une part, les résidences fermées a posteriori de leur construction (anciens lotissements, copropriétés...), d'autre part, celles livrées fermées, généralement issues de la dynamique de production immobilière des 20-25 dernières années.



Cette carte indique les quartiers fermés de Marseille en rouge.

Morphogenèse urbaine périphérique et gouvernance des voies au XX^e siècle

Les voies de desserte, et bon nombre de voies secondaires, pour beaucoup fermées aujourd'hui, ont été produites, pour la plupart, par des aménageurs privés, à l'occasion d'opérations immobilières en périphérie, la Collectivité se contentant, dans le meilleur des cas, d'imposer des tracés. Bien que des campagnes de classement, classiques pour une ville de cette taille, aient été menées tout au long du XX^e siècle, la municipalité n'a que très partiellement intégré les anciennes voies privées dans son domaine.

Le défaut de planification, le recours massif aux aménageurs privés dans la « fabrique urbaine », l'absence de régulation a posteriori... expliquent l'héritage d'une importante trame de voirie privée pléthorique (près de 28 % du linéaire total). Le transfert de la compétence voirie à la communauté urbaine MPM en 2000 ne permet pas, loin s'en faut, une « remise à plat » du statut des voies et une politique concertée d'intégration des voies privées d'intérêt public. Cette situation héritée mais jamais remise en question, servira de terreau à la dynamique d'enclosure.

Les impacts de la fermeture résidentielle

Le développement rapide de la fermeture résidentielle au tournant des années 2000 impose un profond bouleversement dans la vie de nombreux quartiers au contact direct de l'hypercentre. L'accès à l'école, aux arrêts de bus... devient par endroit un périple, une situation qui conforte le « tout-voiture » et contribue à faire des périphéries marseillaises une somme d'espaces globalement hostiles aux modes actifs.

La fermeture remet en question les usages de la ville et les « urbanités », comme en témoignent les nombreux conflits liés à la fermeture résidentielle, apparus ces dernières années. Les détours récurrents questionnent la pertinence de certaines politiques publiques, notamment celles liées à la définition de nouvelles lignes de transport en commun, à forte empreinte territoriale. Le détour est fonction de la situation géographique et des acteurs concernés. Il y a donc des « bénéficiaires » (généralement les propriétaires) de la fermeture, et d'autres qui en subissent les conséquences (usagers, riverains...), accentuant par endroit les inégalités.

La voie, la rue, apparaît comme un enjeu, soumis à une concurrence d'usages, alors même qu'elle est souvent considérée comme un « espace public » naturel. Cette situation questionne au passage la notion « d'habiter », plus que jamais centrale à l'heure où l'on recherche des villes plus durables et plus « vivables ».

Julien DARIO - jdario@maregionsud.fr

A.2

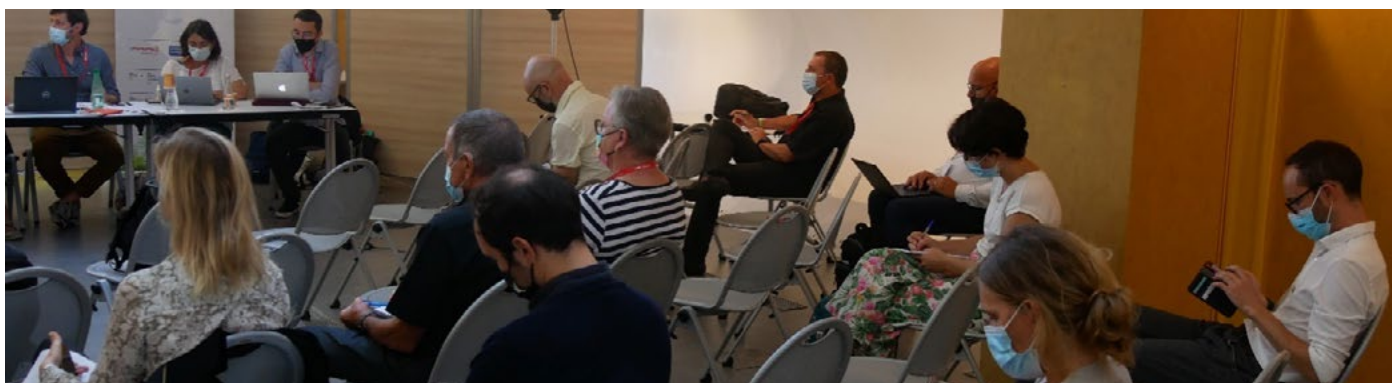
Atelier 2 Pour une culture de la marche

CHANGER NOS COMPORTEMENTS DE MANIÈRE DURABLE

Animateurs : Catherine PILON, Cédric BOUSSUGE

La marche c'est l'autonomie de chacune et chacun, c'est combiner effort physique, découverte des lieux, détente de l'esprit et exploration, c'est aussi faire le plein des sens. Marcher c'est une compétence qui s'acquiert à l'école et tout au cours de la vie. Qui demande des actions d'encouragement. Développer une culture de la marche c'est donner leur place aux touristes, aux piétons sportifs, marcheurs, joggeurs...

- Rues aux enfants, rues pour tous
- La « plateforme Place aux piétons » de l'agglomération stéphanoise
- Action d'incitation à marcher de la CA de Quimper
- Brest : un plan marche en action



RUES AUX ENFANTS, RUES POUR TOUS

Marianne DUFFET, co-directrice de l'association Vivacités Ile-de-France

Qu'est-ce qu'une rue aux enfants ?

C'est une rue fermée temporairement, certains jours et heures bien précis, à la circulation motorisée. Les enfants peuvent alors jouer en toute sécurité et toute tranquillité. Elle est à l'initiative des riverains, habitants des rues avoisinantes, ou de la ville, ou de toute autre organisation volontaire (parents d'élèves par exemple). Des structures de jeux, éphémères ou non, peuvent être installées et des animations organisées : la rue se trouve ainsi métamorphosée. L'espace doit être clairement délimité et une signalétique mise en place avec un affichage « Rue réservée au jeu »

La rue appartient aussi à ses habitants !

Ce n'est pas uniquement un lieu où circulent et stationnent les véhicules, mais c'est aussi un espace de rencontre entre voisins, quel que soit leur provenance, leur origine ou leur âge. Il est essentiel que l'espace public soit partagé par plusieurs générations. L'espace public est un « bien commun » ; il favorise le lien social et apporte à la ville davantage de liberté.

Afin de favoriser un développement de « Rues aux enfants » sur le territoire national, en particulier dans des territoires suivis par la Politique de la ville, le collectif Rues aux enfants, rues pour tous, a lancé, en novembre 2015, un premier appel à projets. Les candidatures ont été adressées par des villes, des structures municipales de proximité (centres sociaux, MJC, maison de la citoyenneté, etc.) et des associations de quartier et de soutien à la parentalité. Vingt-deux de ces projets étaient situés en quartiers prioritaires Politique de la ville. Plusieurs autres appels à projets ont été lancés depuis.



A.2

Avec le recul de 6 années, il apparaît que les « Rues aux enfants, rues pour tous » agissent comme vecteur de lien et enclenchent de véritables dynamiques de territoire. Dans une certaine mesure, la démarche se rapproche de celles des jardins partagés ou des repas de quartier, reconnus pour encourager l'appropriation de l'espace public et la participation citoyenne.



Le collectif qui a lancé la démarche (Cafézoïde, Vivacités IDF, ANACEJ, Rue de l'Avenir) a constitué un réseau d'animateurs. Cette mise en relation est utile d'une part, pour que l'expérience puisse être partagée, et d'autre part, pour que la mutualisation des démarches soit facilitée. Ce réseau est en effet nécessaire pour les associations, les citoyens comme les équipes municipales, volontaires mais qui parfois manquent de moyens sur le plan de l'animation ou de la méthodologie. Actuellement, il y a environ 150 sites où des « Rues aux enfants, rues pour tous » ont été organisées, une ou plusieurs fois. En raison de son succès, l'action a été décentralisée et est coordonnée localement par 6 groupes d'appui régionaux qui couvrent la majeure partie du territoire national, la gestion des actions isolées restant à la charge du collectif national.

Marianne DUFFET : marianne@vivacites-idf.org

LA « PLATEFORME PLACE AUX PIÉTONS » DE L'AGGLOMÉRATION STÉPHANOISE

Anne de BEAUMONT, animatrice de la plateforme

Alors que tout le monde marche, ne serait-ce pour utiliser une voiture ou prendre un TC, et que la marche a une part modale supérieure à 25 %, il est paradoxal que les politiques publiques n'aient pas intégré des Plans marche dans leur politique, tant de mobilité urbaine que dans leurs choix d'urbanisme.

A l'heure de la Covid et des mesures prises en matière de distanciation physique, il est étonnant que le vélo soit apparu comme une formidable alternative aux TC exposés à des proximités incompatibles avec les précautions sanitaires et que la marche n'ait pas bénéficié d'autant d'attention et de mesures locales aussi significatives que pour les coronapistes.

De manière plus fondamentale, les mobilités actives représentent une formidable opportunité face au double enjeu sanitaire et écologico-climatique : urgence de réduire les gaz à effet de serre, ainsi que la pollution atmosphérique et le bruit, et aussi urgence sanitaire devant une « bombe silencieuse » qu'est la sédentarité croissante avec des coûts sanitaires vertigineux. Un chiffre compliqué tant les interactions sont complexes, qui pourrait osciller entre 20 et 50 milliards d'euros par an, sans oublier les coûts en termes de bien être global de la population ! Il est donc plus qu'urgent de se mobiliser pour les mobilités actives.

Si le vélo est excellent pour réduire le poids du corps sur les pieds, la marche concerne toute la population, notamment les enfants et les seniors et elle s'avère être un excellent vecteur de vie sociale : il est aujourd'hui prouvé que les personnes rencontrent plus d'autres personnes en marchant et que le nombre d'échanges sociaux augmente avec des cheminements piétons végétalisés. Et les mobilités actives sont un excellent moyen d'entretenir l'autonomie de chaque personne. Il est plus que temps de sortir de cette détestable facilité de transporter les enfants passifs dans les voitures pour leur permettre de développer leur autonomie.

C'est ainsi que le « Place aux piétons - agglomération stéphanoise » a décidé de se créer le 15 octobre 2020, après des premiers contacts avec quelques acteurs locaux dès juin 2020. À notre réunion fondatrice, nous avons opté pour un périmètre métropolitain sur Saint-Étienne Métropole.

Notre première préoccupation a été de se faire connaître dans la presse (une page entière dans le journal local) et de se faire reconnaître par les institutions locales, pour pouvoir peser sur les choix à venir en matière d'aménagements urbains. Courriers officiels pour demander à siéger auprès des diverses instances de concertation : « Commission séniors » et « Commission accessibilité » de la Ville de Saint-Étienne et « Comité des partenaires (instance créée par la Loi d'orientation des mobilités) de Saint-Étienne Métropole »

En cette fin d'année scolaire de juillet 2021, nous comptons les acteurs locaux suivants : Rue de l'Avenir Saint-Étienne, l'ADTLS (pour l'intermodalité avec les TC), OCIVÉLO et O2 de l'Oxygène (associations cyclistes), ALEC 42 (agence locale de mobilité), association ACTIFS (chaire de chercheurs sur les effets de l'exercice physique sur la santé), un membre actif d'un conseil de quartier et membre d'une association de handicapés mentaux, une association environnementale d'une ville limitrophe de Saint-Étienne, et des individus présents à titre personnel : une sociologue spécialiste de la marche, deux archis urbanistes, et trois nouveaux arrivés en juillet.

De cette première année d'existence d'un collectif local « piéton », il ressort très nettement que cette cause de la marche à pied devient populaire et qu'elle est un vecteur d'amélioration de la qualité de vie en ville.

- En améliorant la sécurité des piétons aux abords d'une école en bordure d'un boulevard urbain, nous pouvons rassurer les parents et ré impulser une **dynamique vertueuse vers des trajets domicile/école à pied**, qui par ricochets améliorerait considérablement la santé globale de ces enfants. Aujourd'hui il ressort que les jeunes générations ont déjà perdu au moins 25 % de leurs capacités cardio-respiratoires !
- En demandant des cheminements piétons sécurisés, si possible éloignés de la circulation automobile et végétalisés pour garantir la fraîcheur en période chaude, nous contribuons à **l'amélioration GLOBALE de la qualité de vie en ville.**
- En réencourageant les trajets de proximité, nous **redéveloppons les commerces locaux** en pleine ville au détriment des centres commerciaux excentrés et consommateurs d'immenses espaces artificialisés.

Bref un retour à une ville pacifiée et désirable, par la qualité des espaces publics qui pourront à nouveau s'épanouir, dans des villes qui auront eu le courage de remettre la voiture à sa juste place, pour que les piétons et cyclistes soient au cœur de nos quartiers.

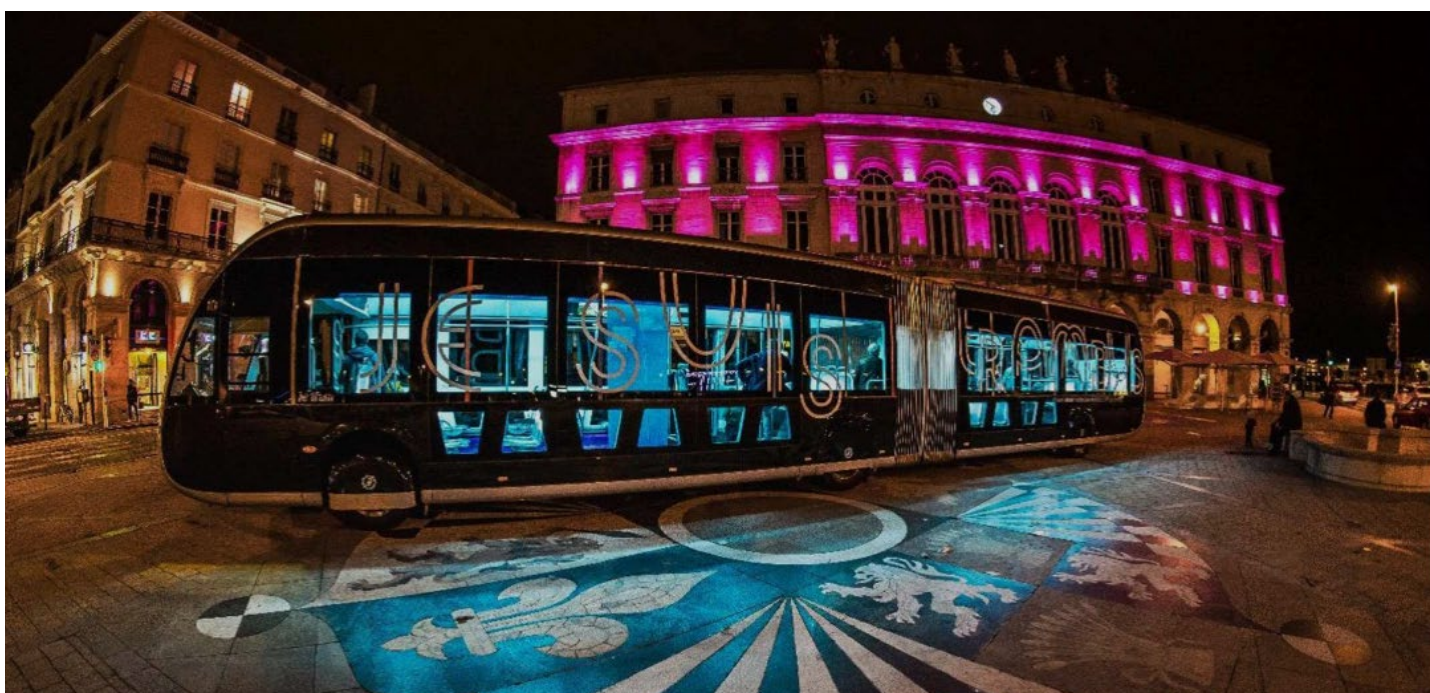
Anne DE BEAUMONT : adebeaumont@free.fr

ACTION D'INCITATION À MARCHER DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE QUIMPER

Marie-France VAYSSIERE, directrice Mobilités alternatives et Intermodalité KEOLIS

Au-delà de la promotion de l'usage des transports en commun au quotidien, l'agglomération de Quimper Bretagne Occidentale et le réseau QUB souhaitent continuer à s'inscrire dans une démarche d'inclusion et de développement des mobilités actives. Après la promotion du vélo sous toutes ses formes (vélos classiques, électriques, cargo), le réseau QUB met en avant la marche à pied. Chaque jour les usagers du réseau QUB pratiquent la marche à pied pour rejoindre l'arrêt de bus le plus proche de chez eux ou pour faire une correspondance.

L'objectif de ce challenge : redécouvrir le plaisir de la marche et lui donner toute sa place dans nos habitudes de déplacement. Ses bénéfices sont nombreux : santé, pratique sportive, impact environnemental ou encore bien-être. L'Organisation mondiale de la santé préconise de faire 10 000 pas par jour pour rester en bonne santé. À partir du 3 mai 2021, un challenge individuel et collectif ouvert à tous autour de la marche sera donc proposé par le réseau QUB.



Un challenge individuel en 4 étapes ponctuées de défis ludiques. On trouvera ci-dessous l'annonce du challenge.

Déplaçons-nous autrement !

A.2

« Au cours des différentes étapes de ce challenge, découvrez la marche sous toutes ses pointures ! Une application mobile a été développée spécifiquement pour ce challenge. Cette application sera téléchargeable gratuitement depuis les stores Android et IOS dès le 26 avril 2021. Le challenge sera lancé le 3 mai 2021 et se terminera le 16 mai 2021. Pendant ces 2 semaines, 4 étapes seront proposées aux participants. Chaque étape aura une thématique particulière.

Etape 1 : la marche et la santé

Etape 2 : la marche, une activité sportive

Etape 3 : marcher et agir pour l'environnement

Etape 4 : marcher pour mon bien-être

Pour franchir chaque étape les participants devront faire 10 000 pas minimum. Un podomètre inclus dans l'application mobile permettra de compter, valider le nombre de pas/points et donc d'accéder à l'étape suivante. Pour animer chaque étape, des quizz de culture générale et défis (photos et vidéos) sur la thématique de l'étape seront proposés aux participants.

Ces mini défis permettront de cumuler des points ou pas supplémentaires et donc de gagner des cadeaux qui seront attribués au top 5 des participants ayant le plus de points et au top 5 des participants ayant fait le plus de pas à chaque étape ! Nous proposerons également des contenus en lien avec la thématique de l'étape afin de découvrir par exemple les circuits pédestres de l'agglomération de Quimper Bretagne Occidentale, la marche nordique ou encore des conseils bien-être.

A la fin du challenge, pour tous les participants ayant validé les 4 étapes et fait plus de 40 000 pas au total, un grand tirage au sort sera organisé. A gagner, une nuit d'hôtel avec accès privatif d'une heure et quinze minutes au spa à l'hôtel Spa Latitude Ouest de Locronan (dîner et petit-déjeuner compris pour deux personnes). De quoi bien se détendre après toute cette marche ! Tout au long du challenge chaque participant pourra suivre son classement en temps réel sur l'application et évaluer son impact personnel donc l'atteinte de l'objectif du challenge collectif.

Qui réalisera le plus de pas en une journée ? Qui sera élu quizz master ? Quel défi photo/vidéo recevra le plus d'applaudissements ? Jusqu'où irez-vous dans l'aventure ? Challengez-vous et faites exploser les scores ! Un challenge collectif fédérateur autour d'une cause commune. À nous tous on peut agir ! Le réseau QUB souhaite également proposer un challenge collectif en faveur de l'association Force T Quimper qui collecte des fonds pour le Téléthon.

Ainsi, si collectivement pendant la durée du challenge nous réalisons plus d'un million de pas, le réseau QUB fera un don à l'association Force T Quimper et donc au Téléthon selon le palier suivant :

- 1 million de pas réalisé = 500€ pour Force T Quimper,
- 2 millions de pas réalisés = + 500€ donc 1000€ pour Force T Quimper,
- 3 millions de pas réalisés = + 1000€ donc 2000€ pour Force T Quimper,
- Plus de 4 millions de pas réalisés = + 1000€ soit un total de 3000€.

DÉPASSONS-NOUS ENSEMBLE POUR GÉNÉRER UN DON GRÂCE À VOS EFFORTS COLLECTIFS !

Comment participer ?

1. Téléchargez gratuitement l'application « OuiLive » avant le début du challenge disponible sur les stores iOS et Android de votre smartphone. L'application sera disponible à partir du 26 avril 2021 et active à partir du 3 mai 2021.
2. Vous recevrez ensuite le code « QUB » qui vous permettra de vous authentifier sur le challenge du réseau QUB.
3. Il ne vous reste plus qu'à marcher !

En résumé, un challenge de deux semaines gratuit et ouvert à tous, bon pour ma santé et l'environnement, où je suis récompensé de mes pas au quotidien et au profit du Téléthon grâce à l'association Force T Quimper. Alors chaussez vos plus belles baskets et préparez-vous pour de belles balades !

Marie-France VAYSSIÈRES : marie-france.vayssieres@keolis.com

BREST : UN PLAN MARCHÉ EN ACTION

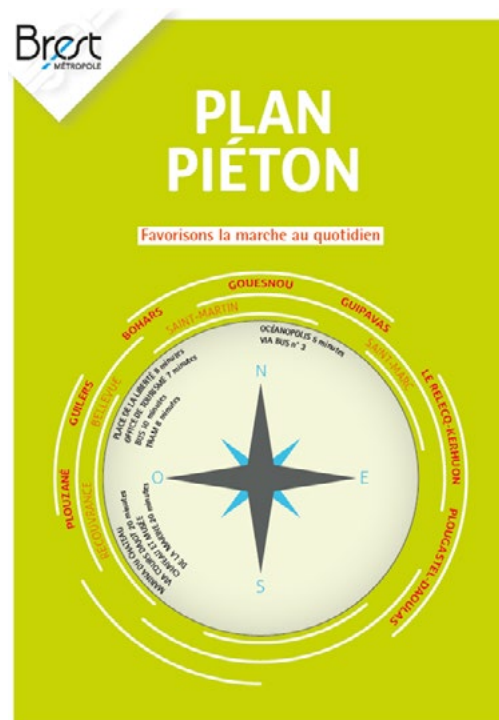
Valérie DENIS, Responsable du service Usages et promotion des mobilités, adjointe au Directeur des mobilités, Brest métropole.

1^{er} plan piéton de Brest métropole

Brest métropole a approuvé le 22 juin 2018 son plan piéton. Un document cadre pour aménager et animer, au service du PLU facteur 4 de la métropole.

Ce 1^{er} plan piéton est construit autour de 7 engagements.

1. Elaborer dans chaque commune et quartier un schéma directeur des itinéraires piétons prioritaires.
2. Accompagner toute réfection de chaussée sur voie structurante par une amélioration qualitative des cheminements piétons.
3. Aménager progressivement les zones à forte densité d'accidents.
4. Développer les zones de circulation apaisée.
5. Déployer des containers enterrés.
6. Renforcer l'action de contrôle/sanction sur l'occupation des trottoirs par le stationnement.
7. Communiquer pour promouvoir la marche à pied pour tous.



A.2



Sensibiliser à la mobilité durable en milieu périscolaire : ateliers portés par deux associations comprenant de la réparation vélos puis des échanges autour des modes de transports et aboutissant à la réalisation d'une signalétique. L'évaluation de ce projet a permis à la métropole de s'engager dans un plan d'action « Bougeons autrement ».

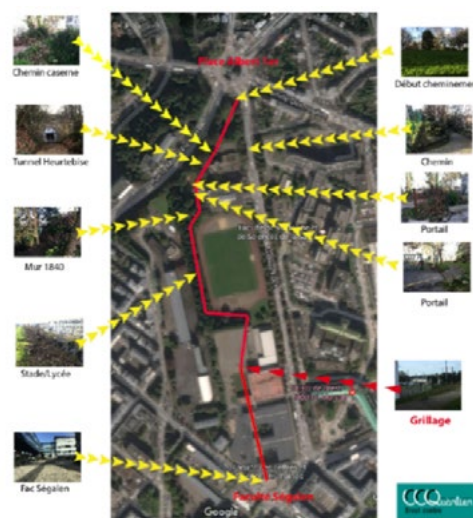
Voir et pratiquer la ville différemment ou comment rendre attractif un pont qui assure la liaison entre deux campus. Projet d'étudiants de l'institut de Géo architecture, qui a consisté à animer le cheminement par une exposition photo sur le pont, sa végétalisation et la découverte d'un itinéraire piéton alternatif.

Rendre visible les itinéraires piétons alternatifs aux voies principalement routières.

Projets des conseils de quartier, comprenant de la signalétique verticale avec du contenu patrimonial et des marquages au sol.

Deux itinéraires ont été testés, le premier reliant le pont Schumann à la faculté du centre-ville, le second le quartier Saint Martin à la carène au port.

Le 1^{er} itinéraire a été pérennisé en partie depuis.



Cheminement de la place Albert 1er à la fac Ségalen



Faciliter l'orientation : réalisation de Roses des temps à l'occasion de l'arrivée de la ligne à Grande Vitesse, projet porté par une association et le conseil de quartier pour expérimenter une signalétique au sol facilitant l'orientation vers les centres d'intérêt en indiquant des temps à pied et où trouver les lignes de bus.

Agrémenter la marche en ville : création d'une balade augmentée et géo localisée par le dispositif relais via le développement d'une application libre participative et gratuite, par des élèves de l'IMT Atlantique. Le contenu pédagogique a été réalisé par les jeunes en décrochage scolaire avec des acteurs locaux.

En savoir plus :

C'est quoi le plan piéton ? <https://www.mobilite-durable-brest.net/article910.html>
Brest métropole poursuit ses actions, en 2022 l'évaluation du plan piéton sera lancée ainsi qu'un travail sur l'apaisement des abords des écoles en vue d'un plan d'action type. Contact : Valérie DENIS - Direction des mobilités - valerie.denis@brest-metropole.fr

A.3

Atelier 3 Ville 30, ville apaisée

MARCHER, C'EST SE DÉPLACER

Animateurs : Denis MOREAU, Vincent CHAS

La marche est un mode de déplacement à part entière. Elle favorise les transitions entre modes de transport différents et doit être prioritaire en tous lieux, y compris aux abords des villes, souvent démunis de trottoirs... Comment mettre en œuvre la généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h dans les zones urbaines, la réduction de l'offre de stationnement, la suppression du transit automobile dans les quartiers, les zones de rencontres ? Quelles innovations pour favoriser la marche ? Quel entretien des espaces publics ?

- Interdire enfin le transit dans les quartiers
- Marche et pôle multimodal à La Rochelle
- Favoriser la marche en délocalisant le stationnement dans les petites villes et villages



INTERDIRE ENFIN LE TRANSIT DANS LES QUARTIERS

Frederic HERAN, économiste des transports et urbaniste à l'Université de Lille

Le transit – le fait de traverser un lieu en voiture sans s'y arrêter – encombre les rues de nombreux quartiers. Il s'est particulièrement développé ces dernières années avec les applications qui aident les automobilistes à trouver des « itinéraires malins » pour contourner les artères les plus encombrées. Il en résulte d'importantes nuisances et un danger permanent pour les piétons et les cyclistes les plus fragiles : enfants, seniors, personnes à mobilité réduite.

L'idée de préserver les quartiers du transit est née dès l'essor du trafic automobile. En 1929, l'urbaniste et sociologue newyorkais, Clarence Perry, propose de créer des « unités de voisinage » parcourues par un labyrinthe de rues étroites compliquant le transit. En 1942, le responsable de la gestion du trafic de Londres, Alker Tripp, imagine d'isoler les quartiers du trafic par un jeu d'impasses et de sens uniques. Le principe est repris en 1963 par l'urbaniste anglais Colin Buchanan et son concept de « zones d'environnement ».



Mais l'idée a mis beaucoup de temps à se concrétiser, car, dans ces années-là, la voiture est vue comme un progrès, un instrument de liberté. Si les piétons sont en danger, c'est de leur faute, estime-t-on, ils sont indisciplinés et n'ont qu'à faire attention. Dès les années 1910 aux États-Unis, le lobby auto invente la figure du jaywalker, ce « piéton plouc » qui traverse n'importe comment. Il le met en scène dans des campagnes de communication qui fustigent son comportement irresponsable.

Il faut attendre les années 1960, pour que quelques villes européennes se lancent dans la suppression du transit dans le centre, pour préserver son urbanité, réduire la circulation urbaine et libérer les places d'un stationnement devenu omniprésent. Le 11 juillet 1965, Sienne crée la première zone à trafic limité, suivie ensuite en 1969 par Ferrare, puis par Florence et bien d'autres villes italiennes. En 1970, Göteborg divise son centre-ville (1 km²) en 5 zones étanches. La ville de Volvo, déjà bien dotée en autoroutes de contournement peut se le permettre. En 1972, Bologne interdit son vaste centre historique (2,5 km²) au transit (en plus d'une ZTL au milieu). En 1974, Besançon s'inspire directement de ces deux villes pour créer quatre secteurs étanches dans son centre-ville (1 km²) délimité par une boucle du Doubs. En 1977, Groningue fait de même pour son centre-ville (1 km²) entouré de canaux, suivi ensuite par nombre d'autres villes néerlandaises.

Göteborg :
1km², 5 zones étanches



En France, il faut attendre 1992 pour que Strasbourg imite Besançon en introduisant quatre boucles de desserte de son centre-ville, la Grande Île (1 km²) située entre deux bras de l'Ill. Poitiers suit en 2010, en interdisant le transit par son centre (2 km²) établi sur une colline. Lille lui emboîte le pas en 2016 en ne permettant l'accès à son centre-ville (3 km²) que par sept boucles de desserte. La même année, Gand marque les esprits en créant six secteurs étanches dans tout le centre (7 km²).

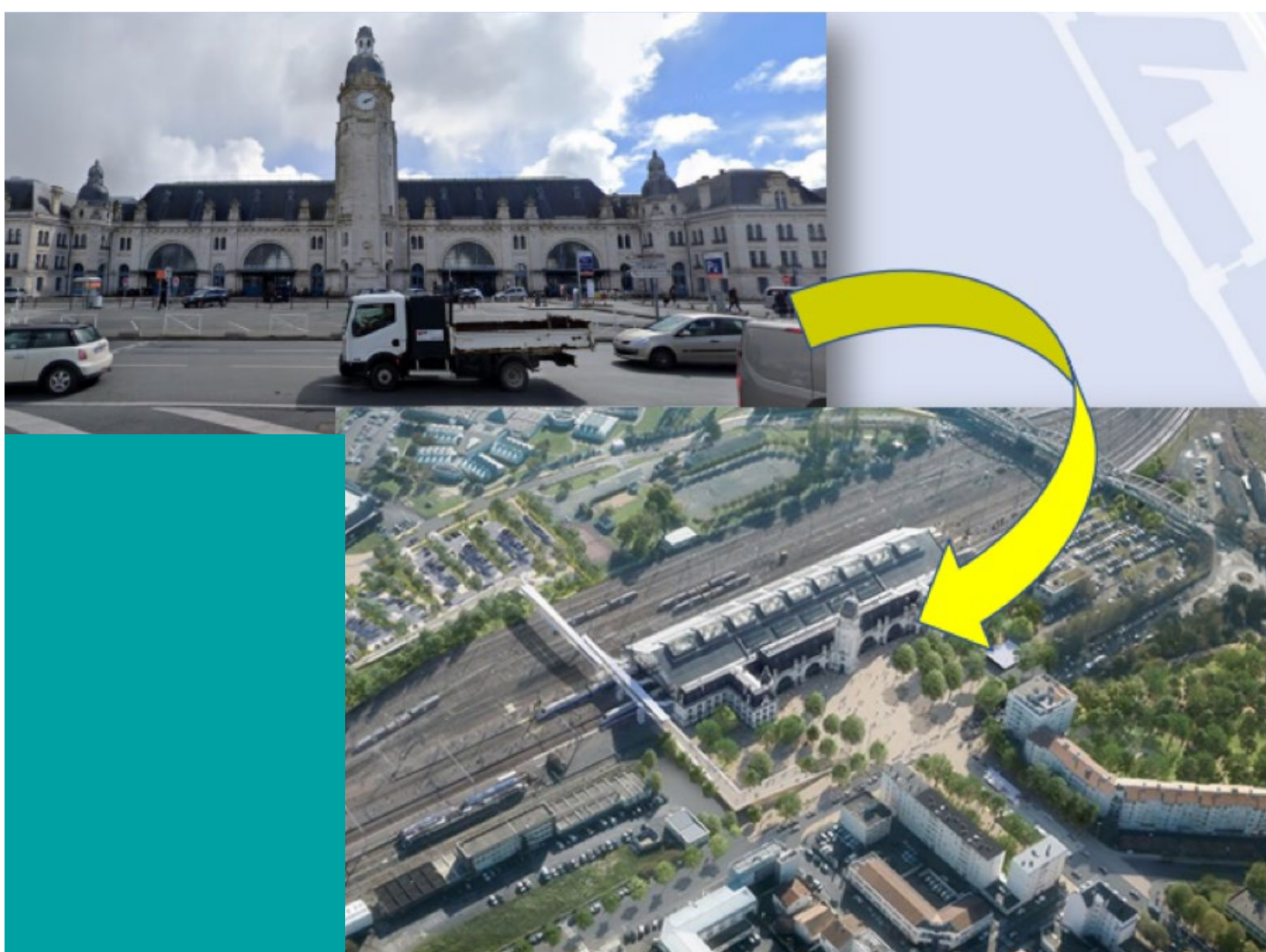
L'étape finale est franchie par les villes qui interdisent tous leurs quartiers au transit. Les villes néerlandaises y parviennent en appliquant strictement la hiérarchie des voiries qui veut que les rues de desserte ne servent qu'à cette fonction. Ainsi, le SWOV (Institut néerlandais de recherche sur la sécurité routière) interdit clairement le transit dans les quartiers. En 2017, Barcelone invente avec succès les super îlots (neuf îlots avec rues à angles droits limitées à 10 km/h et priorité aux piétons) que la ville généralise depuis à toute la ville. Enfin, Paris décide en 2020 de revoir d'ici 2026 le plan de circulation de tous ses quartiers en concertation avec les habitants (démarche « embellir votre quartier »).

Frédéric HERAN : frederic.heran@univ-lille.fr

LA MARCHE ET LE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE LA ROCHELLE

Olivier PRENTOUT, adjoint au maire de La Rochelle,
aménagement et gestion des espaces publics, voirie et stationnement.

Bertrand AYRAL, vice-président de la communauté d'agglomération de La Rochelle,
en charge des mobilités et transports, maire de Sainte-Soulle.



Dans la continuité d'une tradition qui nous oblige en ce qui concerne la place des modes actifs (service de vélos en 1976, journées sans voiture...) le pôle d'échange multimodal de la Rochelle a été, pour nous, l'occasion d'une réflexion pour mieux prendre en compte les piétons.

Notre territoire avec une communauté d'agglomération de 170 000 habitants, dont 76 000 en ville centre, qui réunit 28 communes est, en fait, un territoire à taille humaine avec 15 kilomètres d'est en ouest et 20 kilomètres du nord au sud qui commence néanmoins à connaître un début de métropolisation.

Dans le cadre de 600 000 déplacements quotidiens, la marche représente sur l'agglomération 36 % de part modale et en ville 42 %, en ce qui concerne le vélo c'est sur l'agglomération 7 % de part modale et en ville 14 %, c'est-à-dire que sur La Rochelle la moitié des déplacements sont réalisés par un mode actif. L'objectif d'une neutralité carbone en 2040 nécessite, les mobilités générant 27 % des GES, une diminution de 70 % de nos émissions liées aux déplacements et donc la poursuite du développement des modes actifs avec certes du confort pour les cyclistes et les piétons, mais aussi une réflexion sur les infrastructures et une stratégie pour les véhicules de ceux qui sont éloignés dans le périurbain.

Compte tenu de son attractivité et du début de métropolisation, ce n'est pas le moment de ralentir nos efforts. On a la chance d'avoir un territoire qui possède une topographie favorable aux modes actifs : il est plat et dans un rayon de 2 km rassemble, au centre, 50 000 habitants sur les 76 000 que compte la ville. On peut donc dire que la marche est réellement compétitive mais on doit avoir conscience de la discontinuité urbaine forte que représentent pour les piétons les voies ferrées qui passent en ville.

La gare représente en effet une fracture urbaine entre le secteur étonnant du Marais de Tasdon qui est une zone naturelle d'intérêt écologique ayant fait l'objet depuis quelques années d'une politique de renaturation compte tenu de sa richesse en termes de biodiversité, et le centre-ville à moins de deux kilomètres, pour autant que l'on puisse franchir les voies ferrées de la gare...

Aussi le projet de pôle d'échange multimodal consiste-t-il, avec une mise aux normes de la gare sur le plan de l'accessibilité, en une requalification des espaces publics pour retrouver une perméabilité nord-sud à l'aide, en particulier, d'un retournement de l'accès à la gare avec, côté nord, un large parvis et, côté sud, la création d'une vaste zone de stationnement qui à terme de 5 ou 6 ans permettra une neutralisation du stationnement sur la vieille ville et facilitera la vocation du centre-ville à être piétonisé. Une passerelle réservée aux piétons va relier ces deux accès nord et sud. L'accès sud avec la connexion au faisceau routier permettra un accès direct pour les personnes extérieures à La Rochelle et à proximité un site a été choisi pour accueillir un hôpital « urbain » pour lequel 1400 personnes travaillent.

En réalité l'aménagement du pôle d'échange multimodal, en ce qui concerne les piétons, ne se limite pas à une passerelle ou un parvis mais est, au-delà de la jonction des deux côtés de la gare, un élément déclencheur pour, à partir du nouveau quartier sud, créer une continuité piétonne qui pourra être aménagée en dépassant l'Encan pour aller vers le port de plaisance des Minimes, la digue Nelson Mandela et l'océan...

Olivier PRENTOUT : olivier.prentout@ville-larochelle.fr - Bertrand AYRAL : bertrand.ayral@agglomeration-larochelle.fr

FAVORISER LA MARCHÉ EN DÉLOCALISANT LE STATIONNEMENT DANS LES PETITES VILLES ET VILLAGES

Jérôme CASSAGNES, Cerema

Une politique de stationnement globale visant à réduire le stationnement dans les centres en délocalisant une partie du stationnement peut permettre d'encourager la marche à l'échelle des quartiers ou des centres urbains. L'aménagement de parc relais de stationnement n'est pas réservé aux grandes métropoles. La délocalisation du stationnement peut avoir plusieurs effets bénéfiques pour la marche :

1. un report modal vers la marche (trajet parking délocalisé vers centre à pied mais aussi un report modal vers la marche plus généralisé),
2. la diminution du trafic automobile traversant le centre ou le quartier,
3. l'espace public ainsi libéré du stationnement deviendra potentiellement plus attractif par une requalification des espaces permettant à d'autres fonctions urbaines de s'installer au profit de tous les usagers.

CAS N°1

Manduel
7000 habitants
Gard

Aménagement
d'un parking délocalisé



AVANT



APRÈS



CAS N°2

Avignon 93 000
habitants - Vaucluse

Aménagement
d'un parking sur l'île
de la Barthelasse



AVANT



APRÈS



- **Véhicule sur le pont**
Avant : 36 000 véh/jour
Aujourd'hui : 25 000 véh/jour
- **Piétons** : augmentation de 50 %
- **Vélos** : 320 000 trajets/an soit 900/jour,
70 vélos/jour (tempête), 3400 vélos/jour (festival)
- **1000 places supprimées** autour des remparts
- **Intra-muros** en zone de rencontre

Jérôme CASSAGNES : jerome.cassagnes@cerema.fr

PLENIÈRE 2

PAGE 49

Les politiques
publiques dans
le monde
et en France

UNE FEUILLE DE ROUTE POUR RENDRE BRUXELLES
PLUS HOSPITALIÈRE À LA MARCHÉ

UNE VILLE VIVABLE POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES :
L'EXPÉRIENCE DE SIENNE, D'UNE IDÉE NOVATRICE
À UNE POLITIQUE CLAIRVOYANTE

UNE REVUE INTERNATIONALE DES INITIATIVES DANS LE MONDE

UNE FEUILLE DE ROUTE POUR RENDRE BRUXELLES PLUS HOSPITALIÈRE À LA MARCHÉ

Mathias DE MEYER, chargé d'études accessibilité, Bruxelles Mobilité

A Bruxelles, la feuille de route pour la marche, « Good Network », s'inscrit dans le plan « Good Move » qui prend en compte toutes les mobilités sur l'ensemble du territoire de Bruxelles Mobilité, ce qui permet de maintenir la cohérence d'ensemble.

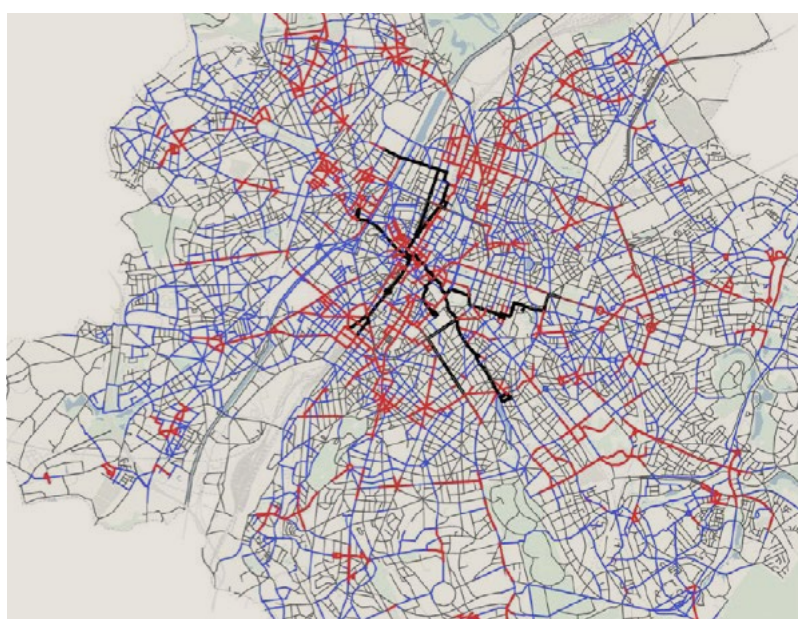
Objectifs du plan pour 2030 :

- Atteindre au minimum 50 % de part modale marche pour les déplacements inférieurs à 5 km;
- Créer au minimum 250 km de zones piétonnes ou de zones de rencontre (sur un total 1750 km de voirie);
- Atteindre un maximum de 200 000 places de stationnement en voirie (265 000 en 2018) afin d'offrir cet espace aux modes actifs et à la qualité de l'espace public.



Le plan régional de mobilité (Good Move) de la région Bruxelles-Capitale est organisé en focus multimodaux (réseau, service, partenariats, etc.) plutôt que par mode de déplacements, comme c'était le cas précédemment et comme le sont souvent les plans de mobilité. Le mode piéton s'inscrit néanmoins de façon cohérente dans ce plan de mobilité tout en constituant une des principales charpentes. Pour chaque focus nous nous arrêterons sur une action piétonne spécifique.

- **Pour le focus « Réseau »** (Good Network), nous avons établi, au même titre que l'automobile et le vélo, un réseau piéton hiérarchisé auquel tout projet d'aménagement localisé doit se conformer ;



Un réseau
cohérent et hiérarchisé

- **Pour le focus « Service »** (Good Service), nous avons développé un dispositif technique – la « chaise mesureuse » – permettant d'objectiver le niveau de confort et d'accessibilité des revêtements piétons (adhérence/glissance). Ce dispositif a permis de définir des niveaux réglementaires de qualité à atteindre ;

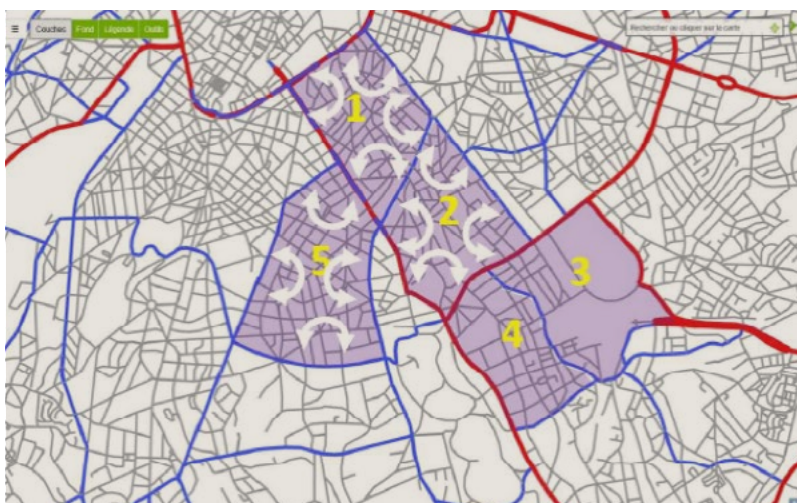


Plan d'entretien
des trottoirs :
audit,
programmation

- **Pour le focus « Quartier »** (Good Neighbourhood), nous avons mis en place une limitation généralisée de la vitesse automobile à 30 km/h. Cette mesure ne concerne pas au premier chef les piétons, mais en apaisant les quartiers et en améliorant la sécurité routière, conforte grandement la place de ceux-ci dans l'espace public ;



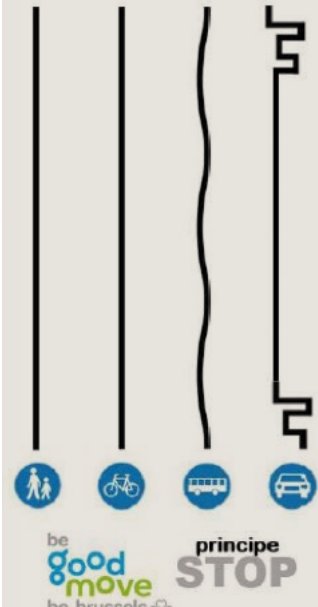
30 km / heure
sur toute la ville
et grandes artères
à 50 km/ heure



Un maillage
de quartiers

- **Pour le focus « Partenariats »** (Good Partners), nous soutenons le développement d'une plateforme associative en faveur de la marche et veillons à renforcer la voix des piétons dans les différentes instances consultatives que nous chapeautons ;
- **Pour le focus « Sensibilisation »** (Good Choice), nous appuyons la marche grâce à des campagnes de promotion. La dernière en date, « Les pieds », visait à mettre en exergue l'évidence de ce mode de déplacement et son intérêt, en particulier pour les courtes distances.

Enfin, plus transversalement, le plan régional de mobilité Good Move entérine également, sur le plan règlementaire, la priorisation systématique du piéton.



**Dans toutes ses dimensions,
la politique de mobilité s'inscrit
dans le respect du principe STOP.**

**Elle vise à assurer des conditions de déplacement
satisfaisantes à chacun en fonction du mode
de déplacement choisi selon un ordre de priorité :**

- 1 / marche,
- 2 / vélo,
- 3 / transport public,
- 4 / voiture.



Des magistrales piétonnes

- Grands itinéraires piétons, continus, lisibles, agréables, confortables
- Pour connecter le centre-ville à des grands pôles
- Pour permettre au centre-ville de s'affranchir du Pentagone (hyper-centre)
- Pour inviter à marcher sur des distances plus importantes (rayon de 2 à 3 kilomètres)

Mathias DE MEYER : matdemeyer@sprb.brussels

UNE VILLE VIVABLE POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

L'expérience de Sienne, d'une idée novatrice à une politique clairvoyante

Angelo Michele LATORRE

Président du comité régional de Toscane de la Fédération italienne de randonnée pédestre et délégué italien à la Fédération européenne de randonnée pédestre.



C'était en 1962, l'Italie était en plein essor et de nombreuses familles pouvaient s'offrir une voiture pour se rendre même sur le site le plus sacré de la ville : la Piazza del Campo.

« Pour nous, écrit Aldo Cairola, rédacteur en chef de « *La Balzana* » en 1962, la menace vient des routes. Des routes, nous l'avons oublié, nées et créées pour la circulation des piétons et, dans des cas limités, des équidés, aujourd'hui obligées de supporter une charge circulatoire excessive et contre nature ; des routes étroites, inadaptées à la circulation des grands véhicules à moteur ; des routes mesurées et conçues pour l'homme ».

La municipalité de Sienne, après des études, a décidé d'interdire le stationnement des voitures sur la Piazza del Campo, le 4 juillet 1962. Sans voitures, Piazza Del Campo, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, est magnifique et incite la politique à être plus audacieuse. Quelques années plus tard, le 6 juillet 1965, les voitures ont été interdites au cœur du centre historique. Ces mesures, innovantes au niveau international, ont servi d'exemple en Italie et à l'étranger.

Après la mesure n° 148 du maire, la réaction des citoyens et des automobilistes a été violente. Le maire Fazio Fabbrini a dû démissionner, mais la politique mise en place, devenant un programme pluriannuel a apporté plusieurs innovations pour concilier les besoins du développement économique et ceux du bien vivre.

Aujourd'hui, ce programme est appelé PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), en français Plan de mobilité urbaine durable dont nous allons présenter quelques points clés.

Dans son livre « *Traffic in Towns : a study of the long term problems of traffic in urban areas* » en 1963, le professeur Colin Buchanan prophétisait que la pénétration et le déplacement dans les villes deviendraient de plus en plus pénibles et que les encombrements routiers rendraient la vie dangereuse pour les piétons, rendant ainsi l'environnement urbain de plus en plus invivable.

Selon Buchanan, la solution ne pouvait être trouvée qu'avec une nouvelle philosophie de la circulation, en examinant comment les gens se déplacent dans les bâtiments modernes, où il existe des systèmes de couloirs et de pièces (ou chambres), ces dernières étant séparées par les couloirs et dédiées uniquement à la circulation locale. Qu'il s'agisse d'un bureau ou d'une cuisine, le principe est le même : les pièces sont toujours séparées du trafic de passage.



Piazza Del Campo,
Sienne, Italie.

L'ensemble du plan de mobilité de Sienne depuis l'instauration de la zone à trafic limité a cherché, au fil des ans, à définir des couloirs de plus en plus efficaces et à augmenter progressivement le nombre de pièces dédiées aux personnes, transformées en piétons, cyclistes et au maximum scooteristes.



En vert,
la zone de
circulation
restreinte

En regardant la carte de Sienne, on peut identifier plusieurs parties. En vert, la zone de circulation restreinte, qui est la plus grande.

Autour d'elle se trouvent les quartiers, souvent construits au sommet des collines, au milieu desquels les zones restent vertes.

Dans le centre-ville, ces espaces verts sont appelés « Orti » (jardins potagers) et constituent des espaces privilégiés pour la pratique de l'Urban Trekking.

Les photos montrent l'« Orto dei Pecci » l'un des jardins les plus populaires.



**Orto dei Pecci
(jardins potagers)**

La ville de Siéne souffre d'un manque de liaisons interurbaines, ce qui rend certaines des routes d'accès à la ville particulièrement fréquentées. La réponse au problème est double :

1. une intervention déterminée des infrastructures, avec l'utilisation de routes à plusieurs niveaux,
2. une action stratégique en augmentant significativement la part des transports publics et collectifs en érodant les déplacements en voiture individuelle.

En ce qui concerne le deuxième point, il est clairement nécessaire de créer des infrastructures et des services le long de ces routes d'accès, afin qu'il soit possible de laisser la voiture et de continuer par les transports publics, à pied ou à vélo électrique.

Les liaisons ferroviaires avec la ville de Siéne sont plutôt désuètes, car le chemin de fer vers Florence et Arezzo est encore un monorail. Cela détermine la préférence des voyageurs pour les transports publics par la route ou la voiture privée. Le doublement de la ligne ferroviaire vers les principales villes voisines est une priorité.

Siéne, ville de 54 000 habitants, compte près de 130 lignes de bus urbains, qui se croisent à trois carrefours principaux :

- Piazza Gramsci,
- Piazza del Sale,
- gare ferroviaire.

S'y ajoutent les lignes « Pollicino » (Poucette) qui, grâce à leur petite taille, peuvent traverser les rues étroites du centre-ville médiéval. Un certain nombre de « Pollicini » sont disponibles « à la demande » sur deux lignes appelées « Buxi » (bus/taxi) et complètent le service public sur roues dans la ville.

Tout est parfait ? Pas du tout !

La fréquence des trajets laisse à désirer et c'est la principale raison pour laquelle la plupart des gens utilisent le scooter comme moyen de transport préféré en ville.

Le centre historique de la ville de Sienne présente une structure essentiellement verticale, les « terzi » (quartiers) étant perchés sur des crêtes à l'orographie sévère. Les ascensions mécaniques ont été une réponse intelligente pour augmenter le trafic piétonnier.

Le système est accompagné de 6 parkings disposés radialement à partir du centre historique, qui constituent un outil essentiel pour l'utilisation piétonne de la ville pour ceux qui arrivent en voiture et/ou en transports publics.

Près de 3,5 millions d'utilisateurs ont utilisé des ascenseurs mécanisés en 2016. Le système le plus fréquemment utilisé est celui de « Stazione FS – Antipporto di Via Camollia », composé de 12 escaliers mécaniques, 8 trottoirs roulants et 3 ascenseurs.

Les parkings sont placés stratégiquement autour du centre historique et, grâce à des ascenseurs mécanisés, des Pollicino ou des bus, permettent aux gens de devenir des usagers piétons de la belle ZTL.

Les politiques de partage ont également trouvé une application dans la ville de Sienne avec l'installation de 15 stations de vélos et de 110 bornes de recharge électrique. Le service appelé SI-Pedala (Sienna + aller à pédale) est équipé de 114 vélos électriques (en raison de la forte orographie de la ville). Le nombre moyen de locations quotidiennes est de 292 vélos avec un pic de 771.

Au cours de la période du 30 juillet 2015 au 27 novembre 2017, le service a effectué un total de 248 590 ramassages. La composition des utilisateurs par groupe d'âge montre la forte proportion des utilisateurs âgés de 20 à 29 ans. La majorité des utilisateurs ont un abonnement annuel.

La ville de Sienna et sa province sont très attentives aux besoins des piétons et des cyclistes, et un nouveau programme politique à long terme est en cours d'élaboration, dans le but de devenir un véritable « district de mobilité douce ». Elle organisera une série d'événements et d'initiatives, notamment :

- la constitution du parc régional de la « Montagnola Senese »,
- la définition d'un réseau de randonnée adapté à la petite randonnée qui exploite les chemins vicinaux et blancs,
- la valorisation de la Via Francigena et d'autres itinéraires historiques qui concernent Sienna,
- la prolifération, grâce au bénévolat, d'événements pédestres et cyclistes qui s'ajouteront au trekking urbain, aux « Strade Bianche », à « L'Eroica » à l'éco-marathon du Chianti, et à l'Ultra-marathon de la Via Francigena.

Angelo LATORRE: presidenza@fietoscana.it

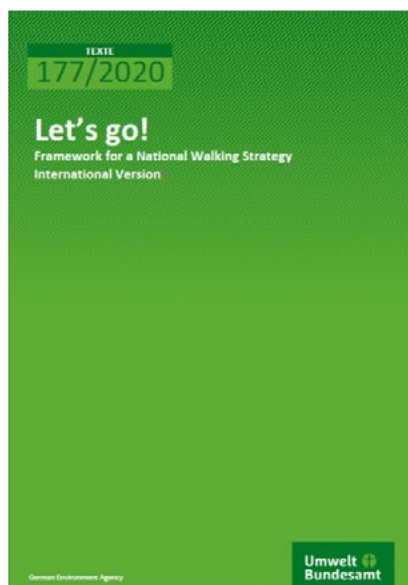
PLAN MARCHE UNE REVUE INTERNATIONALE DES INITIATIVES DANS LE MONDE

Violette BACCOU
DGITM, Ministère
de la Transition
Énergétique et Solidaire



Un document rédigé à la demande de la coordination « modes actifs » a été présenté lors des Assises de la marche en ville et figure en annexe du présent document.

L'objectif de ce document est de présenter des stratégies sur la marche et des plans piétons élaborés à l'étranger. La marche relève principalement de politiques locales, les problématiques rencontrées étant liées au contexte et caractéristiques particulières de chaque territoire. Les plans nationaux, les stratégies ou « masterplans » sont ainsi peu nombreux, mais commencent à se développer principalement en Europe. Les expériences présentées dans ce document diffèrent de seules initiatives locales en étant établies à grande échelle, souvent nationale. La liste des plans nationaux et régionaux présentée n'est pas exhaustive, seules les démarches les plus récentes et ambitieuses sont présentées.



Contrairement au vélo, pour lequel le Danemark ou les Pays-Bas font office de pays pilotes, il n'existe pas réellement de dynamique pour la marche impulsée par un groupe de pays. Néanmoins, certains pays se sont engagés dans la réalisation de plan marche à l'image de ce qui se fait sur le vélo, afin de mener une action coordonnée entre les différentes politiques sectorielles autour des déplacements à pied.



Table des matières

P. 62 - Synthèse

P. 102 - Allemagne : une stratégie nationale pour la marche visant à développer une politique ambitieuse et cohérente dans l'ensemble des Länder (2018-2020)

P. 105 - Autriche Walking Master Plan : un plan directeur marche au niveau national (2015)

P. 107 - Let's get Scotland walking, The National Walking Strategy (2015)

P. 109 - Wales Active Travel Act (2013) et Active Travel Action Plan (2016)

P. 110 - National Strategy for Cycling and Walking 2020, Finland (2012)

P. 110 - Royaume-Uni : un « changement de vitesse » des modes actifs à l'occasion du déconfinement

P. 112 - Walking for life : la stratégie marche norvégienne (2012)

P. 112 - L'ambition suisse : plans fédéraux et démarches locales

P. 113 - Bruxelles Mobilité : un plan métropolitain des mobilités qui intègre un plan marche (2020)

Synthèse du rapport : « Plan Marche, une revue internationale des initiatives dans le monde »

Les « plans marche » nationaux de différents pays européens proposent une stratégie marche comme une démarche globale visant à créer une dynamique favorable au développement des déplacements piétons. L'objectif commun est de porter la marche comme un mode de déplacement à part entière au niveau national. Néanmoins, certains plans analysés regroupent une stratégie pour les modes actifs de manière générale mais présentent tout de même des actions spécifiques et des objectifs ambitieux pour la marche. L'échelle de temps est variable mais est souvent étendue sur au moins 5 ans afin de pouvoir mesurer les premiers résultats quantitatifs.

L'ensemble des stratégies analysées sont initialement développées sur la base d'un **diagnostic**. Celui-ci s'appuie sur des statistiques et données disponibles. Les contextes sont différents selon les pays mais ce diagnostic révèle souvent des potentiels de développement des déplacements à pied importants. Ce constat sert de base à la définition **d'enjeux et d'objectifs généraux**. La majorité des plans marche fixent des objectifs chiffrés d'augmentation de la part modale de la marche. Les enjeux liés au développement de la marche et à la mise en place d'une stratégie nationale sont systématiquement présentés et hiérarchisés. Les enjeux principaux identifiés sont : la sécurité (réduction du nombre de piétons tués ou blessés), la santé publique (notamment dans le cas de l'Ecosse), le développement durable, la qualité de vie urbaine. L'angle d'approche principal diffère entre les pays.

Ces enjeux sont ensuite détaillés en **plans d'actions** qui peuvent être évalués en termes de budget, de temps et de compétences selon la portée prescriptive du document. Les actions sont souvent déclinées selon un cadre financier (sur quels leviers financiers agir ? quelles subventions accordées ?), un cadre réglementaire (les évolutions du code de la route par exemple) et un cadre organisationnel (gouvernance, compétence, lien entre État et collectivités, mise en place d'une communication...). Les actions proposées se font en lien avec les programmes existants se rapportant à la marche dans les différents ministères et administrations. Les documents n'ont souvent pas de portée réglementaire et constituent des guides et recommandations d'actions.

Des actions et principes communs se retrouvent dans la majorité des stratégies : assurer une meilleure coordination entre l'État et les collectivités pour faire émerger la marche aussi bien au niveau national que local, créer une culture de la marche par une campagne de communication à grande échelle, identifier des référents marche au niveau national et local, soutenir et aider financièrement les collectivités dans la définition de plans et stratégies locales.

Voir les exemples étrangers du rapport en annexe

Violette BACCOU : violette.baccou@gmail.com

A.4

Atelier 4 Les enjeux sociétaux de la marche

LIEN SOCIAL, SANTÉ, ÉCONOMIE

Animateurs : Raymonde SECHET, Séverine IKKAWI

La marche, des enjeux de santé, de revitalisation des centres villes, de lien social. La marche c'est une manière de conforter le sentiment d'appartenance avec le territoire. Seront aussi abordés les enjeux climatiques et de la ville résiliente.

- **Les balades à Roulettes (BR) : exemples de propositions pour les familles et personnes à mobilité réduite**
- **Marche et lutte contre la sédentarité - le programme D-marche**
- **L'attractivité commerciale de centre-ville et marche**
- **L'écomobilité scolaire dans les territoires**



LES BALADES À ROULETTES (BR®)

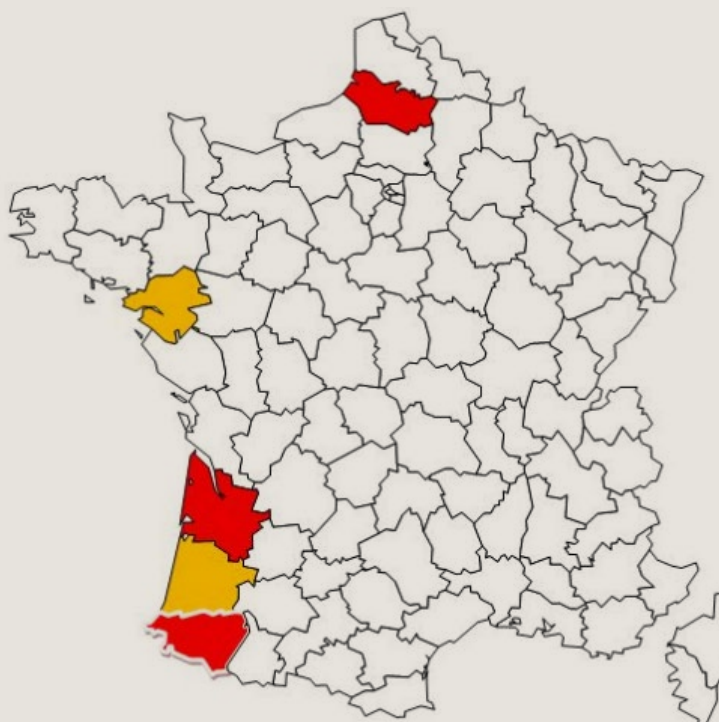
Exemples de propositions pour les familles et personnes à mobilité réduites

FREDERIC BROUET,
Président du Comité Marne
FFRandonnée, administrateur
fédéral FFRandonnée

Un constat : des milliers de kilomètres d'itinéraires balisés pour les randonneurs... Combien de kilomètres prévus pour les publics privés provisoirement ou définitivement d'accès à la marche « classique » ?

La Balade à Roulettes constitue un autre « stade » pour un entraînement à une insertion envisageable à terme de ces publics dans les mobilités actives urbaines. La Balade à Roulettes, à la confluence des sphères sport/santé/ handicap/jeunesse/ famille/sénior/tourisme et environnement, permet la conquête ou la reconquête de l'activité marche.

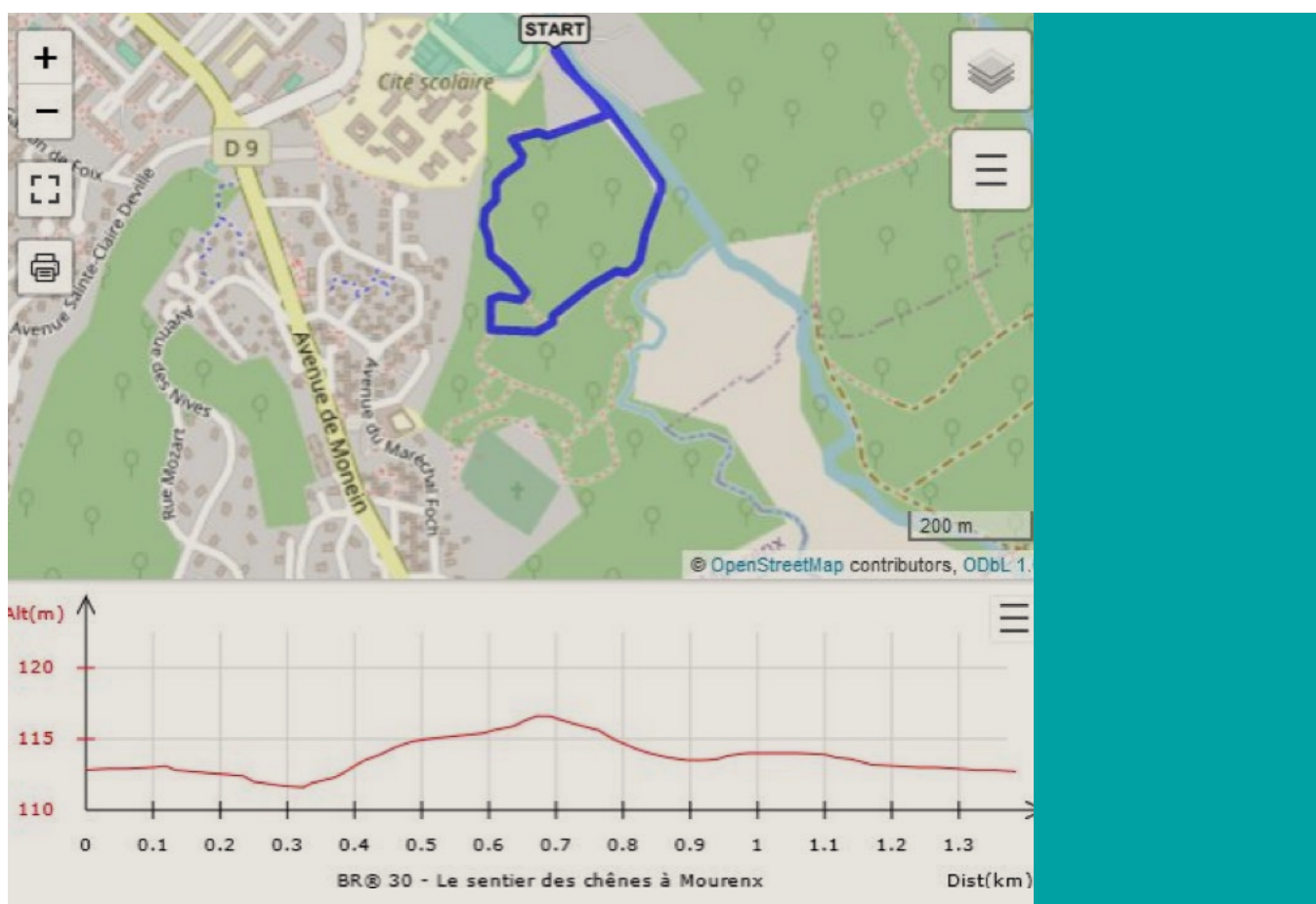
La Balade à Roulettes® (ou BR®) est un itinéraire ciblé accessible à des publics fragiles utilisant peu ou pas leurs jambes pour se déplacer. Concept né et développé par le comité départemental de la randonnée pédestre des Pyrénées-Atlantique en 2011, celui-ci a été valorisé en Gironde et dans la Somme depuis et ne demande qu'à se généraliser à travers le territoire métropolitain.



Pour concevoir une balade à roulettes, un cahier des charges, des grilles de conception et d'évaluation certificative ont été conçus. C'est un club affilié à la FFRandonnée ou un comité qui sélectionne l'itinéraire parmi des terrains adaptés à la pratique possible et intervient comme expert auprès de la collectivité locale pour l'aménager.

Au final, une fiche téléchargeable et une trace GPS sont disponibles gratuitement sur les sites des institutions partenaires.

L'itinéraire certifié BR® est l'objet d'échanges constructifs entre club ou comité initiateur et les collectivités locales et autres institutions impliquées afin de rendre le produit final sûr, agréable, performant dans un contexte de ville marchable, apaisée et inclusive.



Sources documentaires associées :

Le ministère de la Transition Écologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/accessibilite>

Le CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/mots-cles/accessibilite-personnes-mobilite-reduite-0>

Le CDRP64 : <https://www.cdrp64.com/sentiers-et-topoguides/les-balades-a-roulettes/>

Le CDRP33 : <https://gironde.ffrandonnee.fr/html/2296/balades-a-roulettes>

Le CDRP80 : <https://somme.ffrandonnee.fr/html/4024/les-balades-a-roulettes>

MARCHE ET LUTTE CONTRE LA SEDENTARITÉ

LE PROGRAMME D-MARCHE

Animateur : Olivier DAILLY, Président association ADAL

L'association « A la Découverte de l'Age Libre » (ADAL) intervient dans le champ de la prévention/santé depuis 1992. L'ADAL déploie sur l'ensemble du territoire national le programme motivationnel D-marche® qui est une invitation à augmenter durablement sa quantité de pas quotidienne.

Un programme de base est composé d'un temps de formation collectif (2 h à 3 h) pendant lequel le formateur D-marche donne à chaque bénéficiaire un kit D-marche (livret de formation, podomètre D-marche, espace personnel gratuit sur le site Internet dédié) suivi d'au moins deux temps collectifs répartis sur une durée d'au moins 3 mois.

Les nouveaux D-marcheurs bénéficient ensuite d'un accompagnement quadruple :

- **le Formateur D-marche pour une durée d'au moins 3 mois,**
- **le partenaire territorial pour le long cours,**
- **la force du lien social liée à la communauté D-marche créée,**
- **les solutions techniques (podomètre connectable et site Internet www.d-marche.fr).**

Le programme D-marche permet à chacun d'autodéterminer sa quantité d'activité physique au quotidien et de rester motivé pour la maintenir ou l'améliorer. De manière complémentaire aux pratiques sportives existantes, mais potentiellement excluantes, la marche est un outil de santé à part entière, accessible, source de plaisir, social, utile, gratuit... et surtout pour tout le monde !

Le programme D-marche est un programme motivationnel car il crée des conditions favorables aux changements durables de comportement.

Il est à noter que le programme D-marche est soutenu, dans un objectif de santé publique, par différents ministères, l'INPES, la CNAV (et ses CARSAT et institutions inter-régimes), les fédérations AGIRC-ARRCO, la Mutualité Française et plus de 30 conférences départementales des financeurs..., et qu'il a fait l'objet de différentes études (<http://www.d-marche.fr/etudes-et-validation-scientifique/>).

L'étude d'Utilité Sociale (244 personnes interrogées à 6 mois) démontre que :

87 % des répondants affirment que le programme D-marche les a incités à marcher davantage ou plus régulièrement,

84 % ont (ré)intégré la marche quotidienne à leur mode vie.

Outre les bienfaits physiques déjà connus de la marche (masse et force musculaire, sommeil, prévention et traitement des cancers, diabète, digestion, mémoire, équilibre, poids, stress...), quelques impacts positifs supplémentaires ont aussi été mis en évidence.

- **Création de lien social : 49 % affirment avoir rencontré de nouvelles personnes...**
- **Epanouissement personnel : 23 % estiment que le regard des autres a changé...**
- **Motivation et plaisir sur le long terme : 60 % se sont fixés des objectifs (91% les ont atteints ou dépassés) ...**
- **Être responsable de santé : 46 % ont modifié leur comportement en matière d'alimentation...**
- **Sensibilité au développement durable et à la mobilité verte : 72 % font davantage de déplacements à pied et 44 % ont diminué l'utilisation de leur voiture...**
- **69 % des D-marcheurs interrogés ont eu l'occasion d'inciter leur entourage à modifier leurs habitudes pour une meilleure santé...**

Le programme D-marche cible particulièrement les personnes fragiles et éloignées de la pratique (publics âgés, isolés, précaires, à pathologies, inactifs ou considérés comme sédentaires...).

Santé publique France a référencé le programme D-marche comme une « **intervention probante en prévention et promotion de la santé** » (<https://www.santepubliquefrance.fr/a-propos/services/interventions-probantes-ou-prometteuses-en-prevention-et-promotion-de-la-sante>).

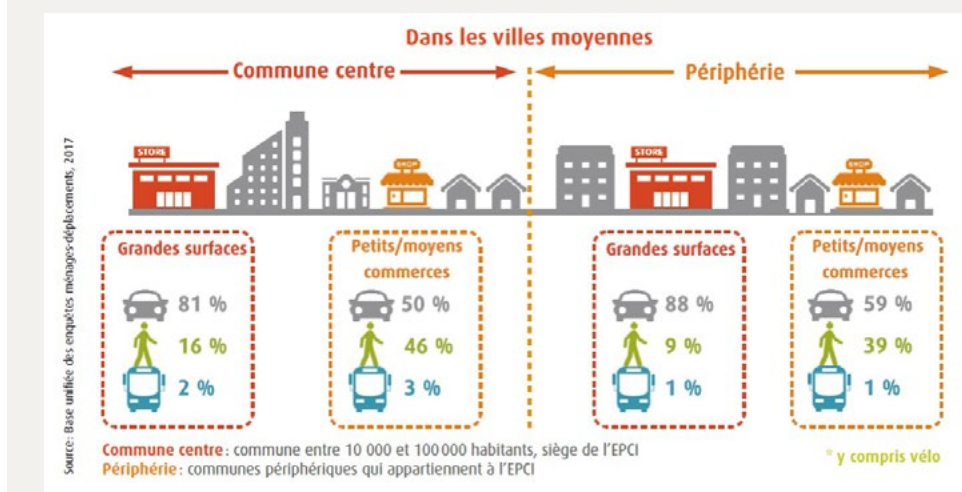
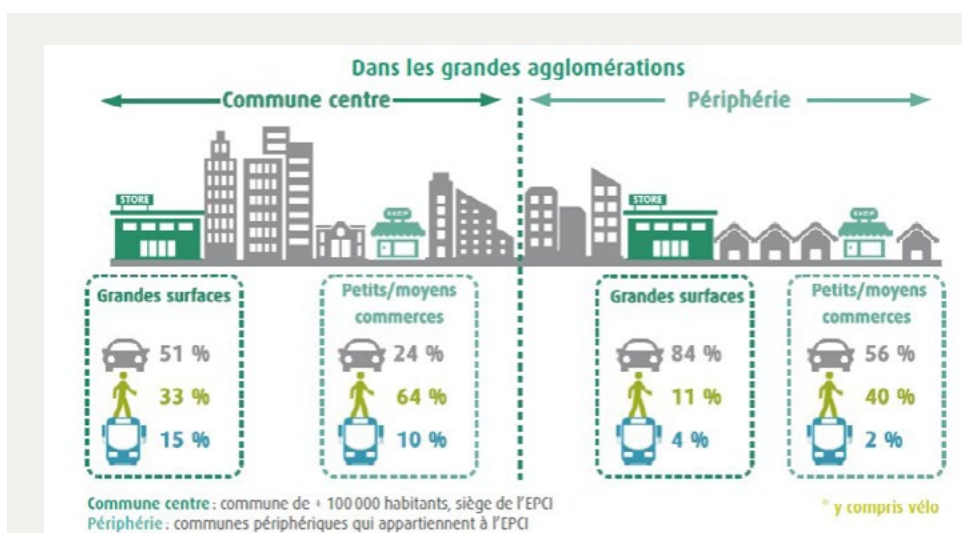
Olivier DAILLY : olivier.dailly@adal.fr

L'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE DE CENTRE-VILLE ET MODES ACTIFS

Les apports d'une analyse bibliographique

Animatrice : Aurélie DUBOUDIN, Cerema Ouest

Les aménagements provisoires en faveur des piétons et des vélos réalisés dans le centre-ville de Rennes à la sortie du confinement au printemps 2020 ont généré des mécontentements, notamment de la part de commerçants du centre-ville qui estimaient que leur activité risquait d'être pénalisée par ces mesures. Les élus de Rennes ont souhaité avoir un retour d'études sur le lien entre l'attractivité commerciale des centres-villes et les aménagements en faveur des modes actifs. Une douzaine d'études françaises et étrangères ont ainsi été analysées.



Exploitation
des enquêtes
déplacements,
étude Cerema 2019,
données 2017.

La piétonnisation est un facteur d'attractivité commerciale mais également réponse aux attentes des clients

Les zones piétonnes permettent de valoriser l'attractivité commerciale et touristique des centres-villes. Elles répondent également aujourd'hui à une attente forte des clients, d'un environnement urbain de qualité, agréable, loin du stress engendré par la circulation automobile et qui permet de lier l'acte d'achat à la demande de promenade urbaine et de convivialité.

La piétonnisation engendre une évolution des établissements du périmètre considéré

L'impact de la piétonnisation sur l'activité des commerces et l'offre commerciale (répartition des différents types de commerces) est complexe à aborder. Si les retombées économiques sont indéniables et reconnues en France comme à l'étranger, tout dépend du type de rues piétonnisées. Par ailleurs, il faut s'attendre à une évolution de l'offre commerciale qui vient renforcer les tendances déjà préexistante et la disparition de certains types de commerces est inévitable. Les commerçants ont des visions biaisées de celles de leurs clients

Les commerçants ont tendance à surestimée l'usage de la voiture de leurs clients

Leurs demandes pour faciliter l'accès des clients concernent l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement sur voirie, or les clients souhaitent principalement des villes plus apaisées, avec une présence réduite de la voiture sur l'espace public et moins de pollution.

Les piétons et les cyclistes sont de très bons clients

40 à 64 % des déplacements pour motif achats dans les petits et moyens commerces sont réalisés autrement qu'en voiture dans les grandes et moyennes agglomérations. Les clients à vélo et à pied sont également les clients les plus dépensiers. Si leur panier moyen d'achat par commerce est inférieur à celui d'un automobiliste, leur fréquence de visite est plus importante.

En conclusion, les liens entre modes actifs et attractivité commerciale des centres-villes sont complexes et s'inscrivent dans un environnement en perpétuel évolution (projets urbains, développement du commerce en ligne, crise sanitaire...). Des biais méthodologiques doivent cependant être pris en considération dans les enquêtes quantitatives menées, car ils peuvent influencer les résultats (typologie des commerces et des répondants, coûts de l'enquête).

Aurélié DUBOUDIN : aurelie.duboudin@cerema.fr

L'ECOMOBILITÉ SCOLAIRE DANS LES TERRITOIRES

Animateur : Bertrand DUMAS, chef de projet MOBY



CONTEXTE

L'écomobilité scolaire représente 26 millions de trajets quotidiens. Des trajets courts et rapides qui se prêtent parfaitement à l'usage des modes actifs et partagés. Les mobilités actives sont de loin la première motivation pour les intercommunalités à prendre la compétence mobilité dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM).

Le baromètre IFOP- Eco CO2 (juillet 2021), a révélé que :

55 % des parents sont prêts à privilégier la mobilité active,

74 % des parents sont volontaires pour participer à des concertations sur ce sujet,

80 % des parents pensent que les mobilités actives ont un impact positif sur la prévention des maladies cardiovasculaires et sur le contrôle du poids de l'enfant.

Autant de leviers pour les collectivités pour déployer un plan de déplacements des établissements scolaires (PDES).

Lien pour découvrir les résultats complets du baromètre IFOP

Eco CO2 : <https://www.moby-ecomobilite.fr/>

OBJECTIFS/CONCEPT

L'écomobilité scolaire limite le recours à la voiture individualisée en utilisant des modes de déplacements actifs ou partagés comme la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun, le covoiturage... pour les trajets domicile-établissement scolaire.

Le programme Moby répond aux enjeux environnementaux, de **santé publique** et de sécurité routière en accompagnant les collectivités et les établissements scolaires à :

- **comprendre les pratiques de déplacement et les enjeux spécifiques de chaque établissement,**
- **construire un plan de déplacement avec l'ensemble des acteurs concernés,**
- **impliquer et sensibiliser les élèves à l'écomobilité,**
- **assurer la pérennité des changements observés.**

MÉTHODE

Pendant deux années, un chargé de mission, accompagne la collectivité à la mise en œuvre d'un PDES. Eco CO2 apporte une méthodologie et des outils qui accompagnent les trois grandes étapes du programme :

- **la concertation et la création du comité Moby,**
- **la mise en place d'un diagnostic mobilité,**
- **la mise en place d'un plan d'action et des indicateurs de suivi appropriés.**

RÉSULTATS

L'usage des modes actifs aux abords des établissements scolaires participe à :

- **l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé des enfants en favorisant leur activité physique. Les enfants sont aussi plus concentrés en classe,**
- **la réduction du trafic automobile et améliore la sécurité des élèves ainsi que la qualité de vie,**
- **la sensibilisation de l'ensemble des acteurs : parents d'élève, enseignant.e.s, personnel scolaire, enfants, élu.e.s et technicien.ne.s.**

DISCUSSIONS / PERSPECTIVES

Actuellement, **plus de 100 écoles ont déjà rejoint le programme Moby.**

- **D'ici 2023 l'objectif est de déployer 950 PDES sur le territoire.**
- **Avec sa prise en charge à 75% par le dispositif des CEE, le reste à charge pour les collectivités est de 25%.**

Le programme Moby est **facilement déployable** dans tous les territoires urbains ou ruraux.

Bertrand DUMAS : bertrand.dumas@ecoco2.com

A.5

Atelier 5 Associer les marcheurs

COMMENT ASSOCIER LES MARCHEURS AUX DÉCISIONS QUI LES CONCERNENT

Animateurs : Elodie TRAUCHESSEC, Cedric BOUSSUGE

Avec les habitants ! Ce sont eux qui connaissent le mieux ce qu'il faut faire et ce qu'il convient de transformer. Comment faire remonter leurs idées et propositions, s'appuyer sur leur expertise ? « Démarches participatives », « marches exploratoires », « classes-promenades » qui permettent d'expertiser les ménagements et de remédier à leurs insuffisances, structures participatives préfigurant celles qui sont créées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Quels enjeux pour les associations représentatives, quelle organisation mettre en œuvre au sein de la collectivité ?

- **Co- construire la ville marchable : l'exemple de la via LAIETANA à Barcelone**
- **Marcher en métropole... Et vous, quel marcheur êtes-vous ?**
- **Un séminaire pour sensibiliser les élus, techniciens et habitants et leur donner des outils**
- **Mon quartier à pied, outil web entièrement libre et réutilisable**
- **Participation des enfants**



VILLE INCLUSIVE ET VILLE MARCHABLE : LES APPORTS DE L'APPROCHE GENRÉE

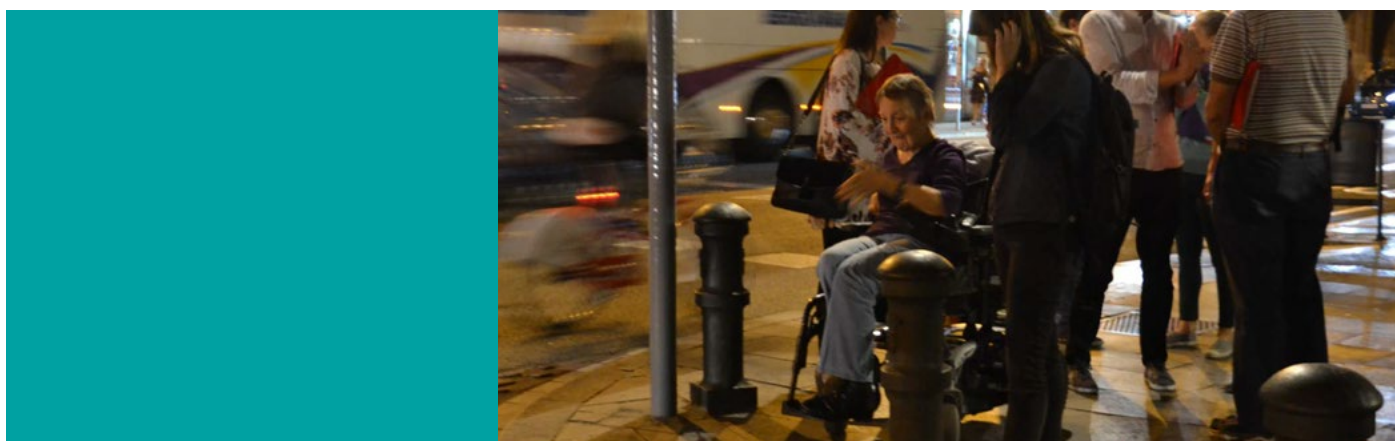
Animatrices : Alicia LUGAN, urbaniste, Julia GOULA-MEJON, architecte-urbaniste, Equalsaree

Actuellement la Via Laietana est une artère majeure de la ville de Barcelone (20 m de largeur et 1 km de longueur) qui connecte la trame Cerdà (quartier Eixample) au front de mer. C'est une rue dominée par les voitures (51 416 véhicules par jour en 2018) qui sépare les quartiers du centre historique en deux et sur laquelle on relève une forte pollution atmosphérique et sonore.

« Via Laietana, une rue pour le quartier » est un processus participatif impulsé en 2018 par la mairie de Barcelone (service écologie urbaine et l'arrondissement de Ciutat Vella) sur l'ensemble des quartiers de Gòtic, Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera et La Barceloneta dans le but de définir les critères de conception et les usages de la future Vía Laietana et de ses environs les plus proches afin qu'elle soit plus durable et désirable pour le voisinage.

Le processus participatif a intégré notre démarche de prise en compte du genre et de l'intersectionnalité. Les besoins de la vie quotidienne ont ainsi été mis au cœur de la réflexion en tenant compte, d'une part, des individus dans toute leur diversité et d'autre part des différentes sphères de la vie quotidienne (reproductives, productives, personnelles et communautaires).

Dans cette perspective, le processus participatif s'est appuyé sur une grande diversité d'outils participatifs à la fois présents et numériques (enquêtes, marches de reconnaissance urbaine, dispositifs mobiles d'enquête in situ, ateliers) et conçu pour une participation diversifiée, garçons et filles, enfants et adultes, personnes en situation de handicaps, personnes d'origines diverses.



L'ensemble du processus participatif aura finalement rassemblé 143 personnes durant les sessions présentiels et 133 personnes auront répondu à l'enquête de diagnostic « Comment vivons-nous la Via Laietana ? ». Ces sessions auront permis de débattre sur les critères de conception et la localisation des croisements, sur l'organisation transversale de la rue, ou encore sur l'usage et les caractéristiques des trottoirs et des places.

La plupart des propositions visent à apaiser la rue afin de donner plus d'espace aux piétons et de réduire la présence de véhicules. Il est proposé d'augmenter la largeur des trottoirs pour créer des espaces agréables de passage et de promenade, de repenser les passages piétons (ajouter, élargir, déplacer et réorienter) pour les adapter aux parcours naturels des personnes et d'intégrer un feu de circulation inclusif. La perception de la sécurité doit également être améliorée et l'accessibilité garantie. Enfin, la circulation des vélos doit pouvoir être également intégrée en toute sécurité.

Pour améliorer le séjour et la coexistence des piétons, il est proposé d'améliorer les quatre petites places qui bordent la rue avec un nouveau mobilier urbain confortable et inclusif, des éléments récréatifs, des éléments végétaux et un éclairage unique qui favorisent la relation de quartier. Si le souhait de réduire la présence et la vitesse des véhicules particuliers est partagé, les services urbains de distribution de marchandises doivent pouvoir être garantis. Afin de permettre une bonne coexistence avec les taxis et les bus touristiques, il est proposé de réserver un espace aux bus transportant des personnes à mobilité réduite ou des élèves.

Les résultats du processus participatif mettent en évidence le souhait de faire de la Vía Laietana une rue plus sûre, plus conviviale et plus durable, qui favorise les relations, le séjour et la coexistence afin que les piétons puissent se sentir davantage légitimes face à l'occupation majoritaire actuelle de la voie par des véhicules à moteur.



EQUALSAREE : equalsareefrance@gmail.com

MARCHER EN MÉTROPOLE... ET VOUS, QUEL MARCHEUR ÊTES-VOUS ?

Animatrices : Isabelle SMAGHUE, Laurence POUILLAUDE, Métropole Européenne de Lille



La Métropole Européenne de Lille (MEL) est une métropole multipolaire composée de 95 communes, dont la moitié rurales et de 1,1 million d'habitants. En 2016, l'enquête déplacements a constaté pour la première fois, une baisse de 2 % la part modale marche par rapport à 2006 passant ainsi à 30 %.

Cette baisse concerne chaque catégorie d'âge et surtout les jeunes et les seniors ; or ces déplacements ont la plupart été reportés vers la voiture dans un contexte de pollution atmosphérique de fond favorable aux pics de pollution, à l'augmentation de l'obésité, aux risques cardio-vasculaires... Pourtant, le territoire est propice à la marche par sa forte densité de population et un bon maillage de services de proximité et de transports collectifs : 88 % de la population vit à moins de 500 m d'un arrêt de bus et 45 % vit à moins de 5 minutes d'un pôle de services.

Lors du conseil métropolitain de juin 2018, la MEL a prescrit le lancement de la révision de son Plan de Mobilité (PDM) qui fixe des objectifs de mobilité et vise la promotion des modes alternatifs à la voiture utilisée «seul(e)», ainsi que la promotion des modes actifs ; et en février 2021 le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) métropolitain a été adopté et s'impose au PDM en termes d'objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Une étude stratégique sur la marche a été lancée fin 2018 pour alimenter le volet modes actifs du futur PDM. La MEL a souhaité initier une démarche singulière, basée sur les usages des métropolitains et avec l'objectif d'aborder autant la marche exclusive que la marche associée à un autre mode de déplacement.

Ainsi, préalablement à cette étude, une concertation grand public sur plateforme numérique a eu lieu en septembre 2018 et a recueilli 600 réponses et une centaine de propositions. Afin de garantir un panel représentatif, des interviews ont été faites sur des lieux stratégiques et centraux auprès des publics cibles.

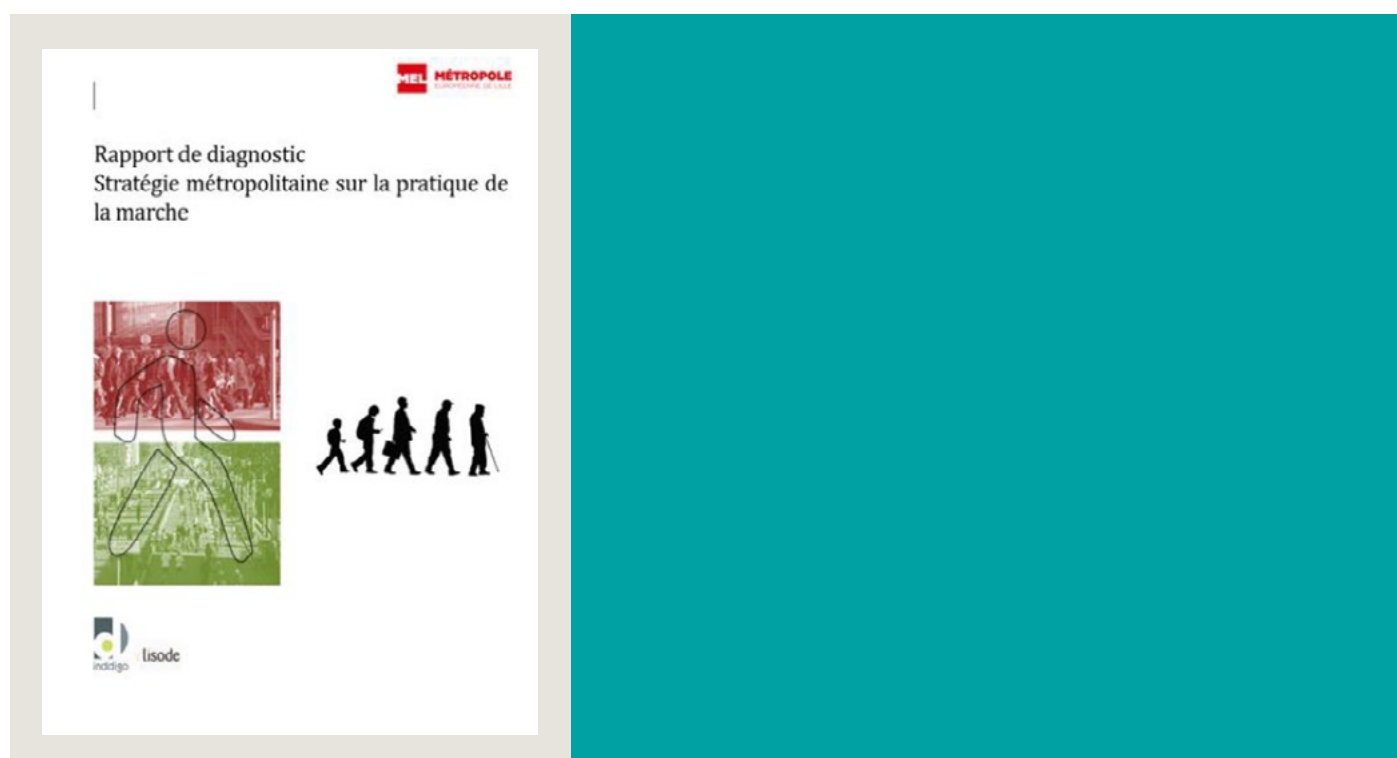
Des évènements ont aussi été organisés : une randonnée urbaine exploratoire avec des usagers sur la commune de Saint-André-lez-Lille, une Fab'MEL (réunion publique) qui a permis d'étoffer des propositions issues de la concertation numérique. La Commission Intercommunale d'Accessibilité qui regroupe une vingtaine d'associations, a aussi identifié les problématiques spécifiques aux personnes à mobilité réduite. Enfin, l'association Droit au vélo (ADAV), dont les missions se sont élargies au thème de la marche et qui dispose d'un Centre Ressources en Ecomobilité, a apporté une contribution.

En complément dans le cadre du Club des villes et territoires cyclables et marchables, deux ateliers de concertation auprès des élus se sont tenus en mars 2019, afin de partager les enjeux de la marche et de bénéficier de leur expertise de terrain pour identifier des actions adaptées.

Le consensus entre élus et usagers autour des actions nombreuses à mettre en œuvre pour favoriser la marche à pied a illustré la nécessité de construire une stratégie globale et partagée qui sera valorisée dans le futur PDM. Cette stratégie repose sur trois piliers : fabriquer le territoire, pratiquer le territoire et coordonner les différents acteurs (la marche est un sujet transversal qui repose sur des compétences partagées, notamment entre la MEL et les communes) et cible particulièrement 3 publics : les enfants, les seniors et les métropolitains réalisant en voiture des déplacements de moins de 1 km.

Une délibération-cadre pour une stratégie métropolitaine en faveur de la marche doit être votée en ce sens lors du Conseil métropolitain de décembre 2021.

Isabelle SMAGHUE : ismaghue@lillemetropole.fr



UN SÉMINAIRE POUR SENSIBILISER LES ÉLUS, TECHNICIENS ET HABITANTS ET LEUR DONNER DES OUTILS

Animatrice : Solenne DARRICADE, AUDAP (Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées)

En 2019, l'agence a mobilisé quatre de ses partenaires sur une thématique encore peu abordée dans nos territoires : la marche. Nous étions partis du constat que la marche était le parent pauvre de la mobilité, même si tout le monde marche à un moment ou à un autre de sa journée, y compris ceux qui empruntent un accélérateur de piétons que sont les vélos, les voitures et les bus.

Pourtant, il n'existe pas de réelle organisation de piétons, contrairement aux usagers des motos ou aux cyclistes. Dans les enquêtes de mobilité, la pratique de la marche n'est pas exprimée dans le cadre d'un trajet vers un autre mode de déplacement, et les pratiques s'en trouvent sous-estimées. Enfin, depuis les années 60-70, le modèle urbain développé autour de la voiture n'a laissé que peu d'espace aux piétons, qui doivent se cantonner aux étroits trottoirs et aux quelques passages piétons, quand ils existent.

Nous nous sommes organisés en trois étapes.

La première étape a été de mener une enquête en ligne pour connaître les pratiques des piétons : il en est ressorti que les pratiquants étaient assidus à la marche, et qu'ils le faisaient par choix. Les valeurs positives que sont la santé, l'écologie et le plaisir sont le plus souvent associés à cette pratique. Les répondants sont prêts à marcher 30 minutes en moyenne et 2 km.

Parmi les freins à la pratique, on note le fait d'accompagner des personnes ou de porter des charges lourdes, mais également les aléas climatiques et la distance, pour les principaux. Les adultes d'aujourd'hui ont fait remarquer qu'ils pratiquaient davantage la marche étant enfant.



La deuxième étape a été de réaliser des balades à pied avec les habitants, dans des configurations urbaines et villageoises différentes sur huit communes. Sur l'une d'elles, nous avons fait marcher un groupe d'enfants d'un centre de loisirs. Nous avons pu qualifier les types d'espaces qui étaient plus ou moins plébiscités par la population, et les types d'aménagements qui étaient attendus.

Tous ces éléments ont débouché sur la formalisation de six enjeux à investiguer pour favoriser le développement de la marche. Le confort arrive en tête, puis la sécurité, l'intérêt, la lisibilité, l'efficacité et la légitimité. Nous avons donc commencé à rédiger une boîte à outils qui intègre une approche d'ensemble et qui offre aux élus et aux techniciens les moyens de mener une politique piétonne.



La troisième étape a été d'organiser un séminaire dans lequel deux intervenants ont apporté leurs expériences, des ateliers ont permis de faire remonter d'autres idées d'actions et des balades ont mis en valeur ce que l'on retient d'un parcours selon nos sens et nos émotions. Sur le rendu du parcours rouge nous constatons que la vue a été très stimulée, les façades ont rythmé le déplacement, la découverte de cet espace a été plébiscitée, l'étonnement a été l'émotion la plus ressentie. Il en est ressorti des actes et nous avons pu compléter la boîte à outils de ces différentes contributions.

Sur l'atelier confort-sécurité, les participants ont émis le souhait d'avoir la possibilité de décider des aménagements, de s'approprier l'espace par des aménagements confortables et sécurisés, de le rendre cohérent et rassurer grâce à l'éclairage et l'apprentissage.

A l'issue du séminaire nous avons lancé un appel aux collectivités qui souhaiteraient mettre en pratique la boîte à outils et ainsi nous avons pu accompagner sur le premier semestre 2021 la communauté de communes de Lacq-Orthez pour réaliser un plan piéton sur quatre communes de son territoire.

Solenne DARRIDADES : s.darricades@audap.org

MON QUARTIER À PIED, UN OUTIL OUVERT POUR CARTOGRAPHIER LA MARCHABILITÉ, COMMENT L'AMÉLIORER ?

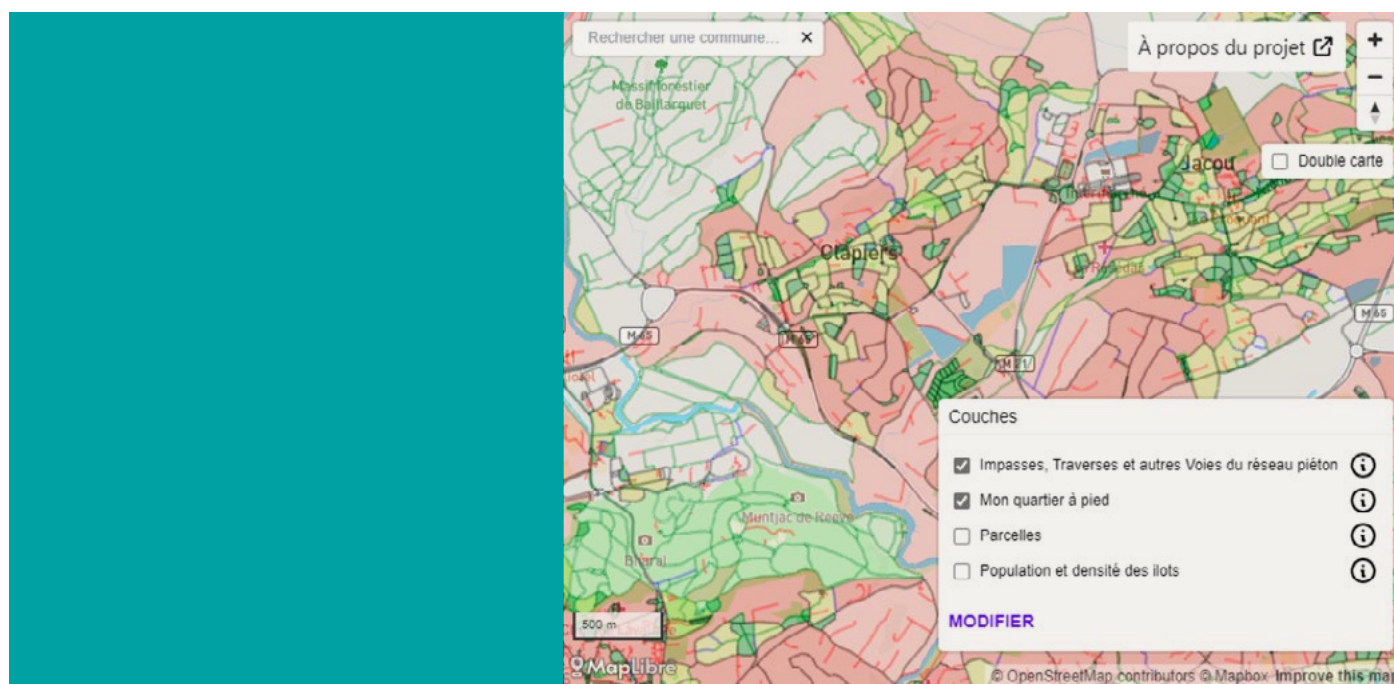
Animateur : Patrick GENDRE, consultant indépendant et Johan RICHER, société Jailbreak

Chaque année, des dizaines de voies et chemins se ferment en France. Ces disparitions peu médiatisées et de nombreux aménagements d'infrastructure détériorent peu à peu les déplacements du quotidien à pied ou à vélo et même en transports collectifs, puisqu'il faut faire de grands détours pour atteindre un arrêt de bus. De nombreuses études et analyses ont été réalisées par des collectivités, des urbanistes ou par des chercheurs, mais ces résultats sont difficiles à réutiliser.

Il manque une carte interactive et collaborative, et des outils ouverts permettant de mettre en évidence ce problème... ce qui pourrait contribuer à le résoudre.

Patrick Gendre, consultant en systèmes d'information sur la mobilité, et Jailbreak, petite société spécialisée dans les solutions open source, se sont associés pour y travailler.

Le projet a commencé par une démonstration sur le territoire de la région Sud-PACA, développée de septembre à décembre 2020 avec le soutien du conseil régional et de la direction régionale de l'ADEME. Dans le cadre d'un projet de six mois soutenu par l'ADEME suite à l'appel à communs "Résilience des territoires", le site a largement évolué et couvre désormais toute la France métropolitaine.



L'application « Carto » est en ligne depuis novembre 2021. Elle permet d'afficher 4 indicateurs liés à la voirie empruntable par les piétons et aux îlots formés par la voirie.

L'intention du démonstrateur est de rendre visibles les problèmes de connectivité du réseau de voirie piétonne (ou cyclable) aux utilisateurs finaux (citoyens, élus, techniciens) : zones « rouges » avec des grandes coupures ou des grandes parcelles, grandes impasses... et permet de comparer visuellement deux quartiers. Bien sûr la marchabilité a d'autres dimensions (sécurité, agrément, éclairage, etc.), mais même dans un quartier calme et vert, quand il faut un quart d'heure pour faire le tour d'un pâté de maison, il y a peu de piétons. C'est donc par là que nous avons commencé.

L'ensemble des livrables est ouvert (code des logiciels, données, etc.) et librement réutilisable. La documentation sur le wiki comprend notamment un recensement d'outils numériques sur la marchabilité et une bibliographie. L'outil, baptisé « Open.MobilityIndicators », est conçu pour être étendu et adapté à d'autres données toute donnée.

Perspectives

Nous espérons que les informations rendues lisibles par cet outil permettront de sensibiliser les citoyen.ne.s, de soutenir les actions des collectivités et des associations, et de mieux orienter les politiques publiques.

Pour aller plus loin, il faudrait un travail de terrain pour voir où créer des cheminements (ce sera long et difficile, comme le savent bien ceux qui ont essayé). Il n'y aura pas forcément besoin de beaucoup d'outils numériques pour cela...

Les idées ne manquent pas pour compléter et améliorer l'outil : campagne d'affichage des impasses traversantes à pied, « Carto-party » pour compléter la donnée OpenStreetMap, mais aussi création de nouvelles couches de données et de nouveaux indicateurs (aménagement de voirie, éclairage public, bancs, espaces verts, escaliers, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, danger routier, etc.), au niveau local. Notre vision est que ces données et méthodes de calcul et de représentation soient partagées et mutualisées par la communauté, et améliorées collectivement pour faire de cet outil un « commun ». Nous recherchons des personnes intéressées pour y travailler avec nous.

Patrick GENDRE : patgendre94@gmail.com

LA PARTICIPATION DES ENFANTS AUX PROJETS DE MOBILITÉS ACTIVES

Auteur : Elin LUNDMARK et Léa DEVUN, expertes à l'Académie Des Mobilités Actives.

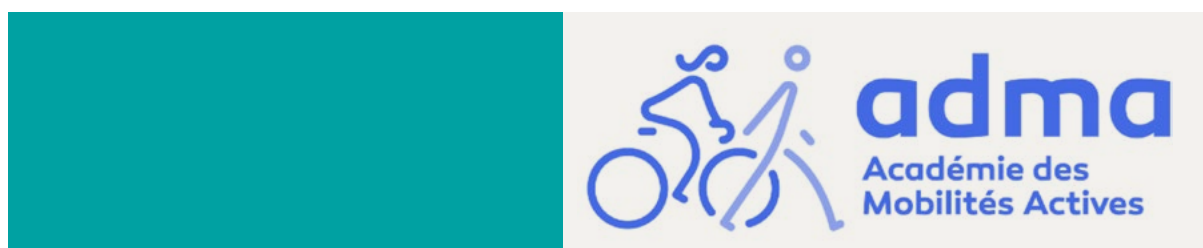
La participation des usager-es aux politiques publiques, en particulier en matière de mobilité, devient une condition importante de leur acceptabilité. Cela permet également d'adapter le plus finement possible les projets aux besoins réels de celles et ceux qui les utilisent au quotidien. En prenant en compte la perspective des enfants, usager-es de demain, à toutes les étapes des projets, il est possible de mettre en place des villes accueillantes au plus grand nombre. Quels sont les arguments en faveur de dispositifs de participation spécifiques aux enfants et aux jeunes ? Quels outils mobiliser ? L'ADMA propose, à travers une parution dédiée au sujet, des outils théoriques et pratiques pour penser et mettre en œuvre la participation des enfants et des jeunes aux projets de marche et de vélo.

L'ADMA

L'Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA) est un programme financé dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie du ministère de la transition écologique. Il est co-porté par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et la société ROZO. L'ADMA travaille étroitement avec l'ADEME et le CEREMA. Le programme comporte trois parties principales :

- la création d'une plateforme de connaissances web sur la marche et le vélo,
- la création d'un programme de formation permettant une certification de l'expertise en 4 niveaux. Il s'agit de compléter les formations existantes sur les mobilités actives, de répondre aux besoins de formation des différents territoires, et d'approfondir des aspects peu ou pas abordés. Par exemple, l'attention aux besoins spécifiques de tous types d'usager-es, de nouvelles approches de la sécurité routière, ou un plaidoyer plus inclusif pour la marche et le vélo,
- la création d'une Académie des Métiers du Vélo permettant de répondre au besoin urgent de former de nouvelles personnes à la mécanique vélo en France.

Pour lancer le programme, une dizaine d'expert.es salarié.es ont été recruté.es au début de l'année 2021.

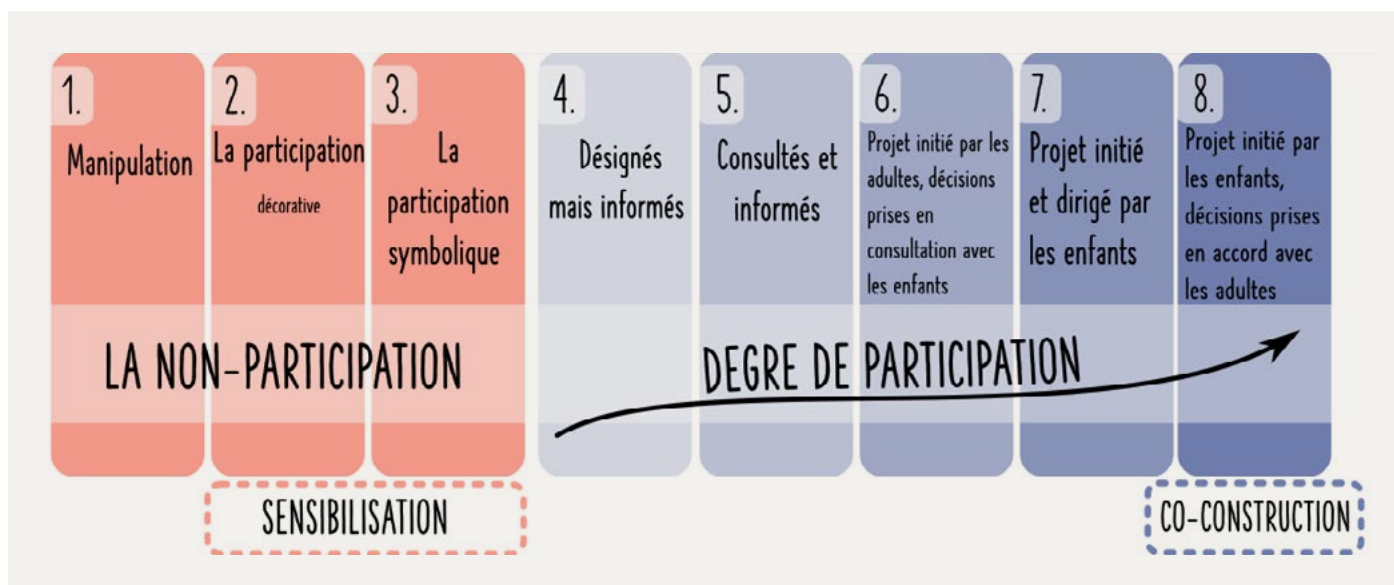


Contexte

En France, 72 % des garçons et 82 % des filles de 3 à 17 ans n'atteignent pas la recommandation de 60 minutes d'activité physique modérée par jour. Favoriser les mobilités actives des enfants, notamment sur le trajet domicile-école, permet de lutter contre ce problème majeur de santé publique tout en favorisant l'autonomie et l'indépendance des enfants. Pour ce faire, il apparaît important de prendre en compte leur expertise d'usage.

Des outils théoriques

L'échelle de la participation de Hart (1992) et le chemin vers la participation d'Harry Shier (2001) fournissent les bases d'un cadre théorique permettant de penser les différents stades d'association des enfants aux projets, de la sensibilisation à la co-construction.



Des exemples pratiques, en France et à l'international

Pour illustrer les différents niveaux d'association possibles et proposer des outils spécifiques à ce public, la parution propose des études de cas. Est analysé un projet mené à l'initiative de la ville d'Umeå, en Suède, incitant les élèves de la commune à augmenter leur pratique des mobilités actives avec des techniques de « ludification ».

Le projet « Parcourons la ville d'Ermont » est également présenté et vise à augmenter les connaissances des enfants sur l'écomobilité scolaire à l'aide d'un jeu de plateau reproduisant la commune et le bouquet de choix de mobilité disponible sur son territoire.

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à télécharger la fiche lorsqu'elle sera disponible sur le site mobilités-actives.fr de l'ADMA, ou à contacter Elin Lundmark et Léa Devun par mail : elin.lundmark@mobilités-actives.fr ; lea.devun@mobilités-actives.fr

¹ Recommandation de l'ANSES (2017) et de l'OMS (2020)

A.6

Atelier 6 reconquérir les espaces

LA MARCHÉ POUR RECONQUÉRIR LES TERRITOIRES URBAINS ET PÉRIURBAINS

Animatrice : Marianne Moukomeh-Clarté, Gerard Draa.

Comment changer radicalement notre manière de fabriquer la ville ? Comment passer d'une ville de l'automobile à une ville piétonne ? Évolution ou rupture ? Quelles stratégies mettre en œuvre pour que les évolutions soient comprises, attendues, souhaitées ?

- Les actions du Club des villes cyclables en faveur de la marche
- 2013 : un sentier urbain pour reconquérir le territoire ?
- Pour un Grand Paris des piétons



LES ACTIONS DU CLUB DES VILLES CYCLABLES EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

Animateur : Romain LEGROS, Club des villes et territoires cyclables et marchables

Le Club des villes et territoires cyclables est engagé sur la question de la marche depuis longtemps. Tout comme le vélo, la marche participe à l'apaisement de l'espace public et génère un grand nombre d'effets positifs : amélioration de la cohésion sociale, réduction des nuisances sonores et environnementales, développement d'un commerce de proximité, bénéfiques pour la santé, etc.

Aujourd'hui en France, la part modale de la marche est de **24 %**, une hausse de 2 % par rapport à 2008. Dans presque toutes les villes, elle est le moyen de transport numéro un : 68 % des personnes interrogées marchent toutes les semaines pour des trajets de plus de 15 minutes (Keoscopie 2019, l'Observatoire des mobilités).

Le décalage est donc grand entre l'omniprésence de cette pratique dans notre quotidien et sa prise en compte politique. Délaissée par la récente Loi d'orientation des mobilités et peu présente dans les plans de mobilité, **la marche peine à trouver sa place.**

Dans son étude consacrée aux aménagements cyclables et piétons de transition, le Club des villes et territoires cyclables a fait état du fait que 45 % des collectivités interrogées n'avaient pas de projets piétons. L'explication tenait au fait que les projets piétons sont souvent plus complexes et/ou plus coûteux que les projets vélo puisqu'ils nécessitent souvent une refonte du plan de circulation, un élargissement des trottoirs, des mesures de piétonnisation à l'acceptabilité sociale parfois contestée.

Les **collectivités adhérentes du Club des villes et territoires cyclables** ont néanmoins pris la mesure de l'importance de développer la marche au sein de leurs territoires. Pour certaines, cette prise en compte de la marche est un engagement de longue date. Ainsi, Chambéry est une ville précurseur ds démarches volontaristes en faveur des piétons au début des années 1980.

En 2012, **Strasbourg** est la première collectivité française à mettre en place un plan piéton. Depuis cette date, la ville compte des « magistrales piétonnes », axes réalisés par aménagements confortables et larges dans lesquels les flux piétons sont majoritaires. Strasbourg est la 2^e ville de France où l'on marche le plus, avec 40 % de déplacements effectués à pied. Ayant récemment voté un « Plan piéton 2021-2030 », elle compte accentuer ses efforts en redistribuant notamment l'espace urbain entre cyclistes et piétons.

L'année suivante, en 2013, c'est l'EPCI **Plaine Commune**, regroupant neuf communes de Seine-Saint-Denis qui se dote d'un plan marche partant du constat que, si près de la moitié des déplacements des habitants sont effectués à pied, ces derniers ne sont pas toujours choisis ni agréables. Surtout, la sécurité de ces déplacements à pied n'est pas toujours garantie. Coupures urbaines, absence d'éclairage public, proximité d'un trafic routier important : souvent, les conditions ne sont pas réunies pour que le cheminement piéton soit optimal.

A **Aix-en-Provence**, c'est sous la forme d'un Parc naturel urbain de 4,7 km² que les déplacements piétons et cyclistes vont être favorisés. A **Arras**, c'est par l'exclusion de la voiture que la place a été redonnée aux piétons avec notamment la piétonnisation de la place des Héros et d'une partie de la Grand Place. A **Saint-Brieuc**, une grande partie du centre-ville est classée en « zone de rencontre » depuis le mois de juin 2020. Dans l'ensemble des rues concernées, ce sont donc les piétons qui sont prioritaires partout où ils traversent.

Du fait de la crise sanitaire qui s'est notamment caractérisée par une défiance envers les transports en commun, les modes actifs ont connu un engouement sans précédent. Selon une enquête de l'Observatoire société et consommation réalisée à l'occasion de la crise sanitaire, l'usage de la marche a progressé de 22 % et celui de la marche de 6 %.

Bien que ces modes actifs soient complémentaires, le risque est réel que les piétons voient leur situation dégradée par l'apparition de nouveaux cyclistes sur les routes françaises.

Ainsi, à **Strasbourg**, le récent Plan piéton adopté prévoit un « ring cyclable », une voie rapide pour vélo qui contournera le centre de la ville pour délester ce secteur d'une partie de ses deux roues. Sur certains trottoirs jugés trop étroits, certaines pistes cyclables seront effacées. Dans le même temps, les artères piétonnes les plus fréquentées seront partiellement fermées aux cyclistes, afin de ne pas créer de conflits d'usage.

Cette volonté de mieux intégrer les piétons à l'espace public n'est pas l'apanage des grandes villes.

A **Fontenay-sous-Bois** (94), une signalétique piétonne a été mise en place : différents parcours ont été aménagés, garantissant des parcours sécurisés adaptés à tous les publics. Dans le même temps, un guide pour apprendre aux automobilistes, cyclistes et piétons à se partager la rue a été diffusé aux habitants afin de limiter les conflits.

La possibilité est donc historique de redonner aux piétons une place centrale dans nos villes. Les expérimentations d'urbanisme tactique mises en place lors du déconfinement de 2020 ont montré comment beaucoup d'aménagements, en éloignant les voitures des façades des immeubles ou par des plans de circulation écartant le trafic de transit, en requalifiant la voirie, permettent de se projeter vers des villes « à vivre » plus apaisées.



Journée du CVTCM 2021
Master class animée
par Anne FAURE
sur les conflits d'usage
piétons/cyclistes

Romain LEGROS : rlegros@villes-cyclables.org

GR 2013 : UN SENTIER URBAIN POUR RECONQUÉRIR LE TERRITOIRE ? RETOUR SUR 10 ANS D'EXPÉRIENCE

Animateurs : Gerard DRAA et Loïc MAGNANT, FFRandonnée Bouches-du-Rhône



Premier Sentier de grande randonnée de pays métropolitain, cet itinéraire homologué par la FFRandonnée offre la possibilité de marcher en milieu périurbain. Il est composé de 2 boucles dont le point zéro est la gare TGV d'Aix-en-Provence. Une boucle de 151 km dessert la mer de Berre et 18 communes de l'ouest du département. L'autre de 216 km permet de sillonner certains massifs montagneux et 20 communes de l'est. 172 km de chemins sont protégés au titre du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée (PDIPR). Un chemin pour tous, habitants et touristes, familles et sportifs, artistes et randonneurs. Bien desservi par les transports collectifs, il permet l'aventure sur une heure ou plusieurs jours.

Il est décrit dans un TopoGuides® FFRandonnée et propose d'explorer une partie des richesses patrimoniales bucco-rhodaniennes. Il structure le schéma de sentiers du département. Il offre la possibilité de créer des boucles locales de promenade et randonnée (PR) pour une découverte plus en profondeur du patrimoine de certains territoires et fixer les grands randonneurs pour une pause dans leur itinérance.

L'animation artistique et culturelle de cet itinéraire est assurée par le bureau des Guides du GR®2013, l'animation sportive et de loisirs par les clubs de randonnée pédestre. Le balisage et la signalisation directionnelle sont difficiles à entretenir dans les parties urbaines.

La protection de certains tronçons non-inscrits au PDIPR n'est pas suffisante. Les modifications de tracé liées aux évolutions urbanistiques restent compliquées à anticiper. Certains tronçons sur routes départementales sont dangereux. Le nombre de kilomètre de voies revêtues est trop important. Il n'existe pas de données sur sa fréquentation. Malgré tout, l'attachement de la communauté des marcheurs et des collectivités territoriales à cet itinéraire est bien réel.

LA « PANAMÉE »

Animateur : Daniel RAMEY, président du comité parisien de la FFRandonnée.



La Panamée®,
ludique et culturelle,
randonnée pédestre
dans Paris.

Découvrir Paris,
autrement...

Le concept

Cette randonnée citadine a été imaginée en 2003, par le Comité de la randonnée pédestre de Paris, dans le cadre de son action de développement de la marche et de la randonnée pédestre dans toutes ses pratiques pour tous les publics, pour permettre au plus grand nombre de parisiens, franciliens ou visiteurs de la capitale de la découvrir autrement.

Depuis, avec le temps elle est devenue le rendez-vous mensuel de la randonnée dans Paris chaque 3^e jeudi du mois, elle accueille en effet, en moyenne 400 participants.

La thématique en est différente chaque mois : les fontaines ou les chapeaux, les musées ou le chocolat...

Elle déroule ses 7,5 km (clin d'œil à Paris) dans Paris entre 19 et 22 heures d'une station de transport en commun à une autre.

Ouverte à tous, de moins de 7 à plus de 77 ans, sans inscription préalable elle est gratuite pour les participants, une seule condition le sourire.

Elles sont imaginées, animées et encadrées par une équipe d'animateurs passionnés et bénévoles. On les appelle les « randopanameurs » du comité.

Le déroulé

A côté ou au-dessus des critères liés à une randonnée citadine, petit effort physique, respect du rythme général, du code de la route et des consignes des randopanameurs, un maître mot domine la Panamée : la convivialité.

Les thématiques étant différentes chaque mois, les itinéraires, les points de départ et d'arrivée le sont aussi. Elle commence à 19 h derrière le capitaine de route et encadrée par les randopanameurs. Elle sera entrecoupée par 3 arrêts causerie (commentaires de 5 à 8 minutes en lien avec la thématique) pour se terminer à 22 h.

La préparation

Des heures de travail pour recruter des bénévoles, les former à la mission de randopanameurs, sélectionner des itinéraires, les imaginer, les reconnaître et les documenter puis obtenir les autorisations.

La Communication

Publication d'une gazette mensuelle (envoi aux abonnés en ligne sur le site et les réseaux sociaux)

La Panamée en lettres et chiffres :

12 Panamées chaque année,
400 participants en moyenne,
68 % femmes.

Daniel RAMEY : d.ramey@orange.fr



POUR UN GRAND PARIS DES PIÉTONS

Animateur : Par Vianney DELOURME, cofondateur de « Enlarge your Paris »



Randonnée urbaine
à Versailles organisée
par Enlarge your Paris /

©Jérôme Derigny
pour Enlarge your Paris

Si les grèves de l'hiver 2019 à Paris et en banlieue parisienne ont marqué la consécration du vélo, elles ont aussi été le « 1995 » de la marche à pied dans le Grand Paris. Les images d'embouteillages piétons aux heures de pointe sur les grands axes de la capitale et aux abords des grandes gares, symbolisent cette émergence. Depuis, dans le cadre de la gestion de la pandémie du Covid19, on a mis en place des aménagements provisoires pour les piétons, le CEREMA appelant de son côté à « faire de la marche la nouvelle 'petite reine' des déplacements ». On a aussi pu lire dans la presse de nombreux éditoriaux rappelant les vertus de la marche, présentée comme une solution face à la saturation des transports en commun, mais aussi un moyen efficace de lutter contre les effets sanitaires de nos vies ultra-sédentaires ou encore de se déplacer sans produire de CO2.

Tout cela suffit-il à garantir à la marche un avenir radieux ? Ce n'est pas si simple. Pour prendre le cas du Grand Paris, l'intra-muros est un paradis piéton par contraste avec certains territoires de banlieue marqués par l'héritage industriel du XIX^e siècle et celui du tout automobile du XX^e siècle : autoroutes, voies ferrées, aéroports, cimetières, zones logistiques et commerciales, cimenteries... bloquent la vue et le passage, contraignent les piétons à faire de trop longs détours, dans des environnements peu favorables à la marche. Enfin, poussettes et chaises roulantes sont tout simplement exclues de nombreux trottoirs aussi étroits qu'encombrés. En grande couronne, ces mêmes trottoirs disparaissent souvent en sortie d'agglomération. Pourquoi si peu de départementales sont-elles bordées de trottoirs lorsqu'elles relient des zones denses distantes de peu de kilomètres ?

A.6

Ce tour d'horizon serait incomplet s'il ne prenait pas en compte les chemins ruraux, héritage d'une région qui était largement agricole il y a deux générations. Aujourd'hui prisés le week-end par les sportifs et les familles, ils servent en semaine de pistes cyclables permettant de rejoindre les commerces ou la gare de la commune. Pourtant, il n'existe aucune carte régionale (ni nationale) de ces chemins ruraux, et nombre d'entre eux sont détruits chaque année. Or, dans la perspective du changement climatique et de la « décarbonation » de la mobilité, ces chemins ne représentent-ils pas un atout important ?

La décennie 2020 va voir se développer en Île-de-France des projets de transport qui seront autant d'occasions de repenser la place des piétons (Grand Paris Express, RER vélo...) Sans oublier les JO 2024 qui se dérouleront largement en Seine-Saint-Denis, territoire marqué par de nombreuses fractures urbaines. Une partie de l'héritage olympique réside peut-être dans la place qui sera faite aux piétons à travers les aménagements engagés. En tous cas, reste une certitude : la révolution piétonne en ville ne fait que commencer.

Vianney DELOURME : vdelourme@eyp.fr

SÉANCE CONCLUSIVE

Place aux piétons !

PAGE 89

POUR UN PLAN MARCHE NATIONAL,
LES PROPOSITIONS DU COLLECTIF PLACE AUX PIÉTONS

MARCHER LA VILLE





VERS UN PLAN NATIONAL MARCHÉ

Les propositions du collectif Place aux Piétons présentées par :

- Frédéric BROUET, administrateur fédéral, FFRandonnée - Président de la commission nationale Mobilités Actives.
- Hervé DUPONT, administrateur de l'association, 60 Millions de Piétons.
- Anne FAURE, présidente de l'association, Rue de l'Avenir.

PLACE AUX PIÉTONS ET LES INSTITUTIONS, QUELLES POLITIQUES PUBLIQUES À VENIR ?

- Hervé LIBERMAN, conseiller régional, PACA.
- Jean-Marc ZULESI, député des Bouches du Rhône
- Christèle GAUTIER, cheffe de bureau en charge des politiques publiques, ministère des sports.
- Thierry DU CREST, coordinateur vélo, ministère de la transition écologique et solidaire.
- Elodie TRAUCHESEEC, animatrice mobilités émergentes ADEME.
- Gaëlle BERTHAUD, directrice CEREMA Méditerranée.
- Valérie VERNET, directrice de projets TRANSDEV.
- Catherine PILON, directrice du Club des villes et territoires cyclables et marchables.
- Brigitte SOULARY, présidente de la Fédération Française de Randonnée.
- Marianne MOKOUMEL-CLARTE, présidente du comité de la Fédération Française de Randonnée des Bouches-du-Rhône.

Le débat était animé par
Patrice BOUILLOT, journaliste



VERS UN PLAN NATIONAL MARCHE

Les propositions du collectif pour atteindre l'objectif de 30 % de part modale de la marche en 2030

- ▶ Organiser une gouvernance nationale
 - ▶ Développer une ingénierie territoriale
 - ▶ Faire évoluer la réglementation
 - ▶ Développer la recherche
 - ▶ Encourager la pratique de la marche
 - ▶ Agir sur l'espace public pour une ville apaisée et accueillante aux piétons
-
- ▶ **Organiser une gouvernance nationale**
 - Un responsable « marche » interministériel
 - Concertation des piétons et de leurs associations pour les projets et décisions qui les concernent
 - Contribution transport des employeurs étendue à la marche (forfait mobilités durables)
 - Un observatoire des déplacements piétons
-
- ▶ **Développer une ingénierie territoriale**
 - Des responsables « marche » à tous les échelons territoriaux
 - Aides financières aux collectivités locales pour leurs plans « mobilités actives »
 - Développer les plans piétons au sein des plans « mobilités actives »
 - Aider les autorités en charge de l'aménagement à construire des compétences

► **Faire évoluer la réglementation**

- Limiter la vitesse des automobiles et des engins de déplacement personnels motorisés
- Protéger les piétons dans la traversée des chaussées, des pistes cyclables et dans tous les espaces qui leur sont destinés
- Assurer la continuité des itinéraires
- Sanctuariser le trottoir et lui donner une définition juridique
- Sanctionner les infractions au code de la route pour tous

► **Développer la recherche**

- Acquérir une meilleure connaissance des besoins et des attentes, poursuivre le baromètre des villes marchables avec une périodicité bisannuelle
- Etudier de façon précise l'accidentologie relative aux piétons
- Estimer les retombées économiques de la marche en ville
- Favoriser les applications numériques et autres dispositifs d'aide à la marche
- Approfondir les études cliniques sur les bienfaits de la marche sur la santé

► **Encourager la pratique de la marche**

- Acquérir une meilleure connaissance des besoins et des attentes, poursuivre le baromètre des villes marchables avec une périodicité bisannuelle
- Etudier de façon précise l'accidentologie relative aux piétons
- Estimer les retombées économiques de la marche en ville
- Favoriser les applications numériques et autres dispositifs d'aide à la marche
- Approfondir les études cliniques sur les bienfaits de la marche sur la santé

► **Agir sur l'espace public pour une ville apaisée et accueillante aux piétons**

- Une priorité piétonne inscrite dans les textes
- Résorber les points noirs et les coupures urbaines
- Mettre en place des cheminements sécurisés, identifiés, signalés, aménagés
- Assurer les liaisons entre communes
- Végétaliser la ville et améliorer le confort des trottoirs et des cheminements piétonniers

MARCHER LA VILLE

Thierry Paquot

Philosophe et urbaniste, professeur
émérite à l'Institut d'urbanisme de Paris
(avec l'aimable autorisation de la revue Topophile)



Bonjour à toutes et à tous et mille mercis aux organisateurs de m'avoir invité à clore cette si riche journée d'échanges sur un sujet qui nous tient tous à cœur, la marche. J'ai appris beaucoup. Bien sûr, comme toujours, des exposés m'ont plus intéressé que d'autres et des formulations m'ont fait tiquer, car je les aurais présentées autrement. Ainsi la notion, à mes yeux sans intérêt, de « la ville du quart d'heure », qui vint d'être mentionnée. Il faudrait parler des temporalités et des rythmes des territoires, des humains et du vivant, dont les chronobiologies diffèrent, évoquer les « maisons du temps » et revenir sur la chronotopie... Je rappelle ces éléments dans un article de la revue *Esprit* d'avril dernier.

Avant de tenter de rassembler les principales idées émises durant cette journée, je voudrais attirer votre attention sur quelques points sous-estimés. Nous parlons tous comme si toutes les villes se ressemblaient et que la même politique en faveur de la marche pouvait s'y déployer. Or, la Terre est certes urbaine, mais les modalités de l'urbanisation sont multiples et la mégalopolisation ne facilite guère les parcours piétons, la multiplication des « gated communities » oblige à des détours, l'urbain diffus exclu, de fait, le marcheur. Dans cette terre urbaine, les villes ne vont pas bien, j'ose même écrire qu'elles meurent... Bien sûr des municipalités améliorent les lieux urbains – je préfère cette expression à « espaces publics », dont certains sont « privés » comme les centres commerciaux...- et facilitent les déplacements pédestres.

À la fin du siècle dernier, je proposais de traiter les ménagements (du verbe « ménager » qui signifie « prendre soin ») en tenant compte de la « chronotopie », c'est-à-dire des usages temporalisés des lieux. Ainsi, par exemple, de refaire une place, selon sa fréquentation à telle heure du jour et de la nuit, à telle saison, etc. J'inventais, peu après le verbe « améniser », toujours avec le même insuccès... Cela ne m'a pas découragé. Aux « bonnes pratiques », que beaucoup d'élus et décideurs mettent en avant, je préfère la règle de trois : le cas par cas, le sur-mesure et le faire avec les habitants et le vivant.

Ces précautions ayant été énoncées, j'en viens à « Marcher la ville ». Le petit enfant est tout étonné, il s'est levé, s'accrochant au barreau de la chaise, puis a mis un pied devant l'autre pour avancer, il a appris tout seul la marche, il sourit d'aise et part explorer tous les environs de son petit monde, qui d'un coup s'agrandit. Plus tard, avec les copains, il se perd dans les plis de la ville, découvre un autre quartier aux avenues rectilignes et plantés d'arbres qu'il ne connaît pas. Les voitures bourdonnent tout autour, craintifs, ils font groupe et ne quittent pas le trottoir. Ce mot les fait rire au point où ils se mettent tous à trotter avant de sautiller à pieds joints pour atteindre leur domaine et s'éparpiller dans les rues familières... Adolescent, quand la tristesse l'enveloppe, il ouvre la porte de l'appartement familial, et pénètre dans la rue, antichambre publique de sa demeure. Il tâte la température du bout du pied, avant de plonger dans la houle urbaine...

Chaque bain de ville le revivifie, comme si chaque pas effectué le reconfortait et l'encourageait à poursuivre sa marche. Marcher est un bienfait, les randonneurs le savent bien en récitant leur mantra : « Un jour de sentier, huit jours de santé ! » Marcher la ville c'est entrer en connivence avec elle, établir une joyeuse complicité entre le corps de pierre et le corps de chair. Marcher la ville stimule les cinq sens, ensemble ou séparément. L'œil est aux aguets, il faut anticiper les dangers et en même temps se nourrir du spectacle ininterrompu, et souvent joyeux, de la rue. L'odeur indique aussi bien les activités locales que la végétation qui s'y déploie, mais aussi l'intensité de la circulation et les huiles usées de la restauration rapide. Le goût est plus délicat à saisir, il ne s'agit pas de lécher les murs, mais de goûter des crêpes, des couleurs, des impressions. L'ouïe se développe avec la généralisation des téléphones portables, on entend ce qui ne nous est pas destiné, d'où un ouïsme aussi indiscret que le voyeurisme... Ce sont également les bruits de la circulation, des machines, des annonces sonores qui hésitent sans cesse entre une pollution qui empêche de s'endormir et des sons d'une symphonie urbaine qui musicalise la ville. Quant au toucher, quoi de plus griffant qu'un mur en béton mal décoffré, de plus froid qu'une paroi de verre bleuté, de plus doux qu'une façade en briques que l'on caresse autant qu'elle nous évoque la terre qui s'écoule entre nos doigts et le feu qui nous réchauffe...

Marcher stimule notre sensorialité, nous comprenons mieux alors qu'il faut compléter le cogito cartésien, « je pense, donc je suis », par un « je sens, donc j'existe ». En effet, mille informations nous assaillent lorsque nous marchons. Un arbre nous salue en agitant une branche amicale, des fleurs parfument l'atmosphère, la rivière murmure des poèmes rafraîchissants en sautillant le long de la route, les vitrines exposent des tentations auxquelles on résiste tant bien que mal, les réverbères balisent trois notre cheminement nocturne comme des bouées illuminées pour faciliter notre navigation, les oiseaux se font éclaireurs, les papillons pétales volants, les nuages amortissent les tempêtes.

Marcher dans la ville ne consiste pas seulement à joindre un point A à un point B avec le moins de désagréments possibles et le plus rapidement. Non, marcher revient à s'accorder au lieu traversé, à révéler notre psychogéographie, cette relation subtile entre notre humeur du moment et l'endroit que nous parcourons. C'est dire si tout déplacement est un transport, c'est-à-dire une émotion, n'oublions pas que ce mot dérive du verbe « émouvoir », qui vient de « mouvoir », se mouvoir exprime bien cette idée plus vaste qu'un simple parcours fonctionnel, un transport des sens, un chahut neuronal, un frisson imprévu, un sentiment inédit.

Le mot « piéton » dérive du verbe « piéter », « aller à pied », qu'on n'utilise plus. Il a longtemps désigné, comme en latin, les fantassins, la piétaille, alors que le vrai soldat était le cavalier ! C'est au cours du XVIII^e siècle que le piéton entre dans la ville, avec la bénédiction de la médecine qui considère que marcher met en appétit et facilite la digestion. La promenade est prescrite, pour cela il faut tracer des mails arborés, car les rues sont encombrées de cavaliers, de calèches, charriots et chaises à porteur et les accidents sont nombreux. Les va-nu-pieds, les gens de peu, marchent dans la ville, tandis que les bourgeois et les aristocrates sont transportés !

Sébastien Mercier et Restif de la Bretonne seront, parmi les premiers, à arpenter la ville, de jour et de nuit, pour y admirer les « travaux et les jours » qu'elle abrite comme des trésors. Leur témoignage nous est précieux. Le piéton exige le trottoir, le premier est construit dans l'actuelle rue de l'Odéon, à Paris, en 1781. Le premier passage couvert d'une verrière date de 1786 aux Tuileries, puis viendront les passages Feydeau, du Caire, des Panoramas, etc.

Ils sont à l'abri des intempéries, sont éclairés quand la nuit tombe, leurs vitrines y rivalisent alors de nouveautés, les prostituées y recrutent leurs clients, les flâneurs y déambulent...

Balzac dit de la flânerie que c'est « la gastronomie de l'œil ». Oui, le flâneur est gourmand du moindre fait et geste de la rue. Il déguste la vie citadine. Ce n'est pas un badaud, pas plus qu'un chemineau, le flâneur observe tout et tout le réjouit. Il y a une sorte de gratuité de la ville qu'il apprécie... Le mot « flâneuse » ne date que du dernier tiers du XIX^e siècle, une « femme-comme-il-faut » ne marche pas toute seule sur le boulevard, mais accompagnée. La revendication féministe de pouvoir sortir quand et où la femme le désire, sans être harcelée, date des premières manifestations d'après mai 68, sans s'imposer. Le regard lourd des hommes, leurs gestes déplacés, leurs paroles ordurières envers les femmes sont encore la règle dans les rues de n'importe quelle ville. La rue pour toutes et tous est un combat qu'il faut sans cesse réactiver...

Dorénavant, les villes scarifiées par des voies ferrées et des autoroutes urbaines et leurs inévitables échangeurs, entravent la marche, obligent à des détours. De même, les gigantesques centres commerciaux et leurs parkings représentent des obstacles pour le marcheur. Quant aux abords des villes, mités de pavillons solitaires sur leur butte gazonnée, l'absence de trottoir les rendent impraticables... Certes des randonnées urbaines traversent des territoires peu marchables, mais la quotidien urbain des habitants demeure tributaire de l'automobile ou du bus... Cicatriser ces non-lieux, empêcher les gated communities de proliférer en confisquant les lieux urbains jadis accessibles à tous, promouvoir des parandoles vertes qui relient tous les moindres espaces verts d'un territoire : parcs et jardins, cours d'école, stades, cimetières, rivages du fleuve, bois et forêts, champs et friches, voilà de quoi exalter la marche, non ?

Marcher la ville en empruntant des chemins de traverse à l'écart des axes fréquentés, espérant la possibilité d'un retrait. Une pause ? Une halte ? Un soupçon de solitude avant de rejoindre la multitude... Tout être humain est situationnel, relationnel et sensoriel, la marche participe à chacune de ces qualités qu'il nous faut cultiver. Marcher ne consiste pas seulement à parcourir une distance, c'est d'abord éprouver la ville, il s'agit d'une expérience corporelle, sensorielle, existentielle... Redonnons à la marche sa dimension géopoétique ! Pas de territorialités sans ses temporalités. Marcher la ville c'est en découvrir des aspects inconnus et parfois incongrus. Marcher la ville c'est en révéler les différentes perceptions selon les saisons, les jours de la semaine, le diurne et le nocturne. Marcher la ville, c'est ne pas craindre les autos, bus, camions, motos qui doivent calmer leur élan et accepter de ralentir. Marcher la ville revient à établir une continuité historique entre les lieux traverser, à en dévoiler les éléments patrimoniaux.

Marcher la ville c'est marcher en soi-même, se promener en sa propre compagnie. Ce qui ne veut pas dire que la marche à deux, trois ou plus ne procure pas la même satisfaction. Combien de marche à deux anticipent une déclaration amoureuse ? Combien de marche à quelques-uns préfigure une action commune, un engagement partagé, une envie de faire avec pour être parmi ? Marcher, n'est pas marchandisable, la marche s'avère un plaisir dont la valeur n'a pas de prix. En cela, elle est unique. Finalement, marcher la ville, marcher sa ville, n'est-ce pas honorer la topophilie, cette amitié avec le lieu ? Que demander de plus ?

ANNEXES

1. PETITE BIBLIOTHÈQUE SUR LA MARCHÉ EN VILLE

- Publications de la Fédération Française de Randonnée pédestre.
- Publications du CEREMA.
- Publications de Rue de l'Avenir.
- Augoyard Jean-François, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, 1979.
- Careri Francesco, *Walkscapes : la marche comme pratique esthétique*, Arles, Actes Sud, 2013.
- Davilla Thierry, *Marcher, créer : déplacements, flâneries, dérives dans l'art à la fin du XXe siècle*, Paris, éditions du Regard, 2002.
- Demers Marie, *Pour une ville qui marche*, Montréal, Écosociété, 2008.
- Gaubert Jérémy, *Philosophie du marcheur*, Saint-Mandé, éditions Terre Urbaine, 2021.
- Gehl Jan, *Pour une ville à taille humaine*, Montréal, Écosociété, 2012.
- Gros Frédéric, *Marcher, une philosophie*, Paris, Carnets Nord, 2009.
- Héran Frédéric, *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014.
- Le Breton David, *Éloge de la marche*, Paris, Métailié, 2000.
- Le Breton David, *En roue libre. Anthropologie sentimentale du vélo*, Saint-Mandé, éditions Terre Urbaine, 2020.
- Paquot Thierry, *L'Espace public*, collection « Repères », Paris, La Découverte, 2009 et 2015.
- Paquot Thierry, *Les situationnistes en ville*, sous la direction de, Gollion (CH), Infolio, 2015.
- Paquot Thierry, *Flâner à Paris. Petite anthologie littéraire du XIXe siècle*, préparée et présentée par, Gollion (CH), Infolio, 2016.
- Paquot Thierry, *Dicorue. Vocabulaires ordinaire et extraordinaire des lieux urbains*, Paris, CNRS-éditions, 2017.
- Thomas Rachel, *Marcher en ville : faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, sous la direction de, Paris Archives contemporaines, 2010.
- Solnit Rebacca, *L'art de marcher*, Arles, Actes Sud, 2002.

2. VIOLETTE BACCOU : PLAN MARCHÉ - UNE REVUE INTERNATIONALE DES INITIATIVES DANS LE MONDE ?

- ▶ Allemagne : une stratégie nationale pour la marche visant à développer une politique ambitieuse et cohérente dans l'ensemble des Länder (2018-2020)

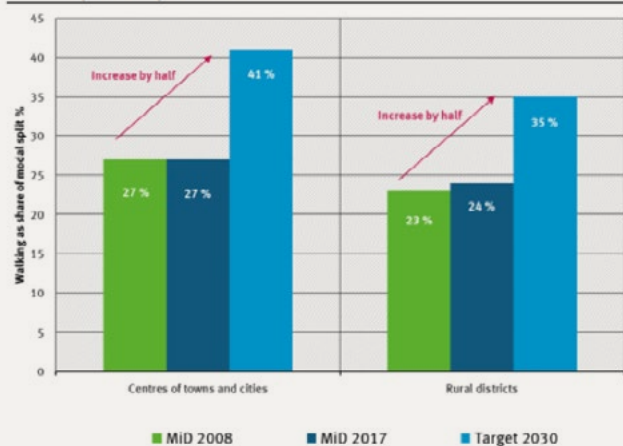
Fin octobre 2020, le ministre des Transports allemands, A. Scheuer, a annoncé le développement d'une stratégie nationale pour la marche par le BMVI, Ministère Fédéral des Transports et infrastructures numériques. Cette stratégie s'appuiera sur un document publié en 2018 par l'agence fédérale allemande de l'environnement (« Framework for a national walking strategy »). Le guide a été réalisé suite à la demande des villes et communautés locales compétentes pour la marche. Elles appellent à un engagement du gouvernement allemand pour promouvoir et soutenir la marche. Le guide présente des recommandations générales pour une stratégie nationale de la marche à disposition des élus locaux et décideurs et qui a vocation à s'appliquer par-delà les frontières. La stratégie nationale présentée dans le guide implique la mise en place d'actions coordonnées entre le gouvernement fédéral, les régions et les autorités locales ainsi que les ministères des transports, de l'urbanisme, de l'environnement, de la santé, de l'éducation... Elle vise notamment à hiérarchiser des actions, définir un plan à long terme et sensibiliser au développement de la marche.

L'objectif est de définir une stratégie commune alors que de fortes disparités existent. En effet, en Allemagne, certaines régions fédérales sont déjà très engagées sur le sujet : la région fédérale de Bade-Wurtemberg notamment qui subventionne des projets d'infrastructures piétonnes à destination des municipalités. La ville de Berlin a également mis en place une réglementation de la mobilité intégrant la marche. Ces initiatives restent cependant peu développées à l'échelle nationale. Les attendus au niveau national sont nombreux : la définition de lois et réglementations pour les voiries en milieux urbains, des subventions pour des aménagements dédiés aux autorités locales ou encore une communication ambitieuse pour promouvoir la marche. La compétence pour la marche est souvent située à l'échelle locale, les autorités locales appellent à plus de pouvoirs et de subventions afin de mettre en place des mesures pour les piétons.

Le contexte allemand autour des modes actifs est particulier. Le vélo est un élément établi des politiques de déplacement allemandes, malgré de fortes disparités régionales. La marche est au contraire peu prise en compte. Pourtant, en 2017, en moyenne 1/5 des trajets dans les villes allemandes était réalisés à pied. Cependant, le potentiel de développement reste important puisque 50 % des déplacements en voiture sont effectués sur une distance de moins de 5 km et 10 % sur moins d'un kilomètre en 2008.

La stratégie nationale prévoit plusieurs objectifs :

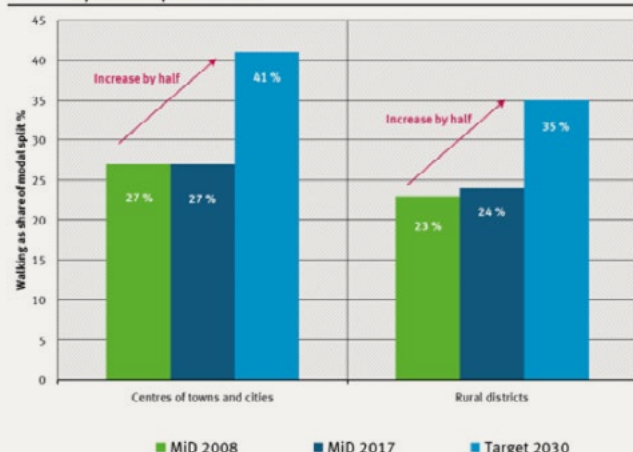
Figure 3: More people travel on foot: increase in walking as a share of total traffic volume by half by 2030 compared to 2008



Source: internal

1. Une augmentation de la part modale de la marche de 27 % en 2008 et 2017 à 41 % en 2030 dans les centres urbains et de 24 % à 35 % dans les zones rurales.

Figure 3: More people travel on foot: increase in walking as a share of total traffic volume by half by 2030 compared to 2008



Source: internal

2. Un renforcement de la sécurité par la baisse du nombre de morts dans les accidents de la route de 20 % d'ici 2030 comparé à 2015 et un objectif de zéro accident sur le long terme. Les publics vulnérables sont particulièrement visés : les personnes âgées, les enfants et les jeunes. Une des priorités est ainsi de définir des itinéraires piétons sécurisés vers les établissements scolaires.

3. Un enjeu de santé publique par la promotion de l'activité physique par la marche. Une étude réalisée en 2013 a montré que seulement 1/5 de la population réalise le niveau minimum d'activité recommandé par l'OMS de 2,5 heures par semaine. L'objectif est qu'à terme, plus de la moitié de la population réalise au moins 30 minutes d'activité physique chaque jour. La marche est en ce sens un levier important en permettant une activité physique quotidienne.

D'autres objectifs sont listés : lutter contre l'étalement urbain pour ne pas augmenter les distances vers le centre urbain, créer une culture de la marche, favoriser l'autonomie pour les PMR.

Recommandations pour une évolution du cadre réglementaire

- ▶ Le terme de « walkability » (marchabilité) pourrait être intégré au code de la construction comme critère essentiel dans le design urbain (conception) et le développement de plans et de réglementations. En 2017, un amendement de la loi sur la construction allemande, a intégré une catégorie de zonage « zones urbaines » dont l'objectif était de permettre le redéveloppement des espaces bâtis en encourageant une densité et une mixité d'usages et ainsi créer des opportunités pour établir une ville mixte des courtes distances (modifications des surfaces de construction, des surfaces de plancher).
- ▶ Dans le code de la route et les plans de circulation, la marche pourrait être mieux intégrée. Alors que l'accent était mis sur la fluidité du trafic, cette dimension paraît datée. Ainsi, en juin 2018, le parlement de Berlin a approuvé la première loi de mobilité d'Allemagne qui promeut des mesures pour rendre la ville plus cyclable et marchable. Une des mesures est par exemple l'adoption de standards de construction minimums pour les trottoirs, la définition de sections linéaires un statut proche de la zone de rencontre qui permet aux piétons de passer partout sur la chaussée (et pas seulement par le linéaire le plus direct et en angle droit par rapport à la route des véhicules motorisés, comme prévu aujourd'hui par le code de la route allemand, StVO section 25-3), de feux favorables aux piétons avec des temps de passage raccourcis, une longueur minimum dans les traversées et des traversées en une seule fois. L'idée serait de reprendre certaines de ses mesures locales à l'échelle nationale.
- ▶ Sécuriser les itinéraires piétons : limiter les pistes cyclables sur trottoirs à des circonstances et conditions strictes. Ne pas restreindre l'espace piéton au moment de la mise en place de pistes cyclables. Réduire la vitesse autorisée à 30 km/h dans l'ensemble des zones urbaines et pas seulement près des écoles, crèches, maisons de retraite. Changer la loi pour que les autorités locales (municipalités) puissent agir sur les vitesses autorisées.
- ▶ Des transferts de compétence à l'échelle locale notamment sur la régulation des vitesses (mettre en place une limitation de vitesse à 30 km/h en ville) et les contraventions pour stationnement gênant (gestion et fixation du prix).

Cadre financier

- ▶ Intégrer la marche dans les financements de recherche : programmes de recherche, compétition et subventions pour des projets pilotes.
- ▶ Intégrer la marche dans les programmes de développement urbain : intégration de la marche dans le programme de développement « Active town and district centres » qui vise à régénérer les centres villes ou dans le programme fédéral « Protecting the climate, supporting communities » avec plusieurs exemples de mesures qui pourraient être subventionnés.
 - Améliorer les infrastructures piétonnes : résoudre les discontinuités, modifier des traversées pour éviter des détours, des feux qui donnent la priorité aux piétons
 - Améliorer l'accessibilité : accès aux stations de transports en communs, places assises dans les espaces publics
 - Eclairage
 - Signalisation
 - Remplacer les passages souterrains par des traversées au sol
- ▶ Des concours et compétitions nationales pourraient également être développés à l'image de ce qui se fait pour le vélo : par exemple, une compétition nationale pour la protection du climat à travers la marche (challenge de la mobilité).

Cadre organisationnel

- ▶ Une politique de la marche ne peut se faire que si elle est incarnée et portée. Ainsi, il est recommandé la nomination d'un responsable marche à l'échelle locale, de groupes de travail. Le développement de la marche doit également se faire par la mise en valeur de bonnes pratiques et la mise en place d'un réseaux d'acteurs qui se réunit à travers des conférences. La marche pourrait également être soutenue à travers une communication sur ses effets bénéfiques.

AUTRICHE WALKING MASTER PLAN : UN PLAN DIRECTEUR MARCHÉ AU NIVEAU NATIONAL (2015)

Ce document a été réalisé et supervisé par le ministère fédéral des transports et ministère de l'environnement autrichien. Il présente un plan d'action et des programmes de financement sur la marche. En 2015, l'Autriche était un des premiers pays européens à développer une stratégie nationale pour la marche.

Le point de départ de la démarche est le constat d'une diminution de la part modale de la marche. Alors qu'elle constituait 2/3 des déplacements dans les années 1950, elle représente 19 % des déplacements en 2010. L'objectif de ce document présenté en 2015 est de stopper ce cycle de diminution. Pour cela, 10 champs d'actions sont présentés et regroupent 26 actions évaluées en terme de coûts, de calendrier de mise en œuvre et de gouvernance.

Actions recommandées

- ▶ **Coopération et coordination** : fédérer les acteurs et les forces pour une prise en compte à tous les niveaux (état fédéral, régions, municipalités)

Promotion pour encourager la marche : créer des systèmes d'incitation à la marche.

- Intégration des enjeux de la marche dans les programmes de mobilité durable destinés aux entreprises, aux villes, aux régions
 - Priorité de financement de la marche dans le cadre des programmes de financement sur la mobilité durable
 - Poursuite du développement de l'outil OMS/Europe d'évaluation de l'économie de la santé (HEAT) pour la marche afin d'évaluer les effets positifs de la marche sur la santé
- ▶ **Amélioration des infrastructures** : rendre les conditions de marche nettement plus attrayantes et réduire les obstacles
 - Augmentation du financement des investissements dans la circulation des piétons aux niveaux national et local
 - Conception d'espaces publics en tenant compte de normes de qualité adaptées aux piétons
 - Mesures structurelles visant à étendre l'infrastructure de la circulation piétonne

- ▶ Aménagement et planification urbaine favorables aux piétons : établir des structures spatiales compactes et de courtes distances, promouvoir des espaces mixtes et renforcer l'économie locale
 - Influence et sensibilisation par l'OROK (Bureau autrichien de l'aménagement du territoire) sur l'aménagement du territoire adapté aux piétons
 - Adaptation des lois, ordonnances, normes et directives concernant les piétons
 - Hiérarchisation de la circulation des piétons dans l'élaboration des concepts de mobilité
 - Prise en compte des besoins des piétons en matière de circulation, d'aménagement et dans les principes de planification de « courtes distances », éviter les détours, favoriser la perméabilité
- ▶ Organisation de la circulation adaptée aux piétons et amélioration de la sécurité routière
 - Création d'un cadre juridique adapté au piéton dans la réglementation de la circulation routière et la réglementation d'espaces de stationnement
 - Privilégier la circulation des piétons en cas de conflit d'usages, notamment avec la circulation automobile
 - Amélioration de la sécurité routière des piétons, en réduisant la vitesse des véhicules
- ▶ Optimisation du lien avec d'autres moyens de transport
 - Faciliter l'accessibilité des arrêts de transports publics
 - Promotion d'une coexistence harmonieuse entre piétons et cyclistes, priorité aux piétons quand l'espace est insuffisant
 - Intégration de formes alternatives de mobilité (taxis, covoiturage, voitures de location) dans la planification des systèmes de circulation des piétons
- ▶ Système d'informations et sensibilisation
 - Promotion de systèmes d'informations regroupant tous les modes de transport pour des liens entre la marche et les autres modes
 - Elaboration et mise en œuvre de campagnes de sensibilisation pour promouvoir la circulation des piétons
- ▶ Recherche : innovations et technologies : poursuite et intensification des recherches sur la circulation des piétons
- ▶ Education : renforcer les offres d'éducation à la mobilité et sécuriser leur budget

- ▶ Base de données et surveillance : cartographie complète du trafic piétonnier dans les statistiques
 - Prise en compte égale de la circulation des piétons et enregistrement des itinéraires dans les statistiques et indicateurs de mobilité.
 - Elaboration d'une base de données de haute qualité sur la circulation et la sécurité en intégrant toutes les sources de données disponibles.
 - Enquête sur les indicateurs qualitatifs et quantitatifs relatifs à la circulation des piétons et mise en place d'un système de référence tenant compte de la répartition modale.

Ces actions ont pour objectif de donner une plus grande attention à la marche et aux besoins des piétons dans les politiques publiques, à la fois dans les stratégies et plans du gouvernement, des régions mais également des villes et collectivités locales.

LET'S GET SCOTLAND WALKING, THE NATIONAL WALKING STRATEGY (2015)

La stratégie nationale de la marche a été créée en 2015, à la suite d'un plan national pour l'activité physique en 2014. L'Ecosse avait été un des premiers pays à introduire une stratégie d'activité physique en 2003 (*Let's Make Scotland More Active*) et ce plan marche est un des premiers au niveau mondial en 2015.

La sédentarité est pointée comme un problème central et la marche serait le meilleur moyen pour que tous les adultes atteignent les niveaux recommandés d'activité physique. La stratégie est centrée autour de l'activité physique. Trois objectifs sont affichés.

- Créer une culture de la marche pour tous, à la fois comme un mode de déplacement quotidien et pour les loisirs et le bien-être.
- Un cadre de marche de meilleure qualité avec des espaces attractifs et mieux conçus.
- Permettre une mobilité facilitée, pratique et autonome pour tout le monde.

L'Ecosse veut atteindre les niveaux des pays où la marche est très développée (Pays-Bas, Norvège, Suisse avec près de 30 % de déplacements à pied parmi tous les déplacements).

Les enjeux identifiés sont nombreux : une meilleure santé physique et mentale, des salariés plus productifs, des environnements et villes plus accueillants, encourager la sociabilité et lutter contre l'isolement, un mode de déplacement durable, encourager les achats de proximité, lutter contre des maladies longues.

La marche est divisée en trois catégories selon les usages.

- Fonctionnelle (mode de transport) : aller à l'école, au travail, dans les commerces.
- Récréative : marcher pour le plaisir, le sport, s'aérer.
- Santé et bien-être : marcher pour se sentir mieux (physiquement et mentalement).

Quelques exemples de recommandations d'actions

- ▶ D'un point de vue général.
 - Mise en place d'un forum de la marche au niveau national avec les partenaires clés afin de passer d'une vision stratégique à la mise en place d'actions concrètes.
 - Plan d'actions détaillé pour mettre en place cette stratégie en concertation avec les parties prenantes, notamment les autorités locales.
 - Une évaluation des ressources actuelles dédiées à la marche et une coordination future pour les fonds et les actions de promotion de la marche.
 - Une évaluation des dispositions réglementaires actuelles et des avancées réglementaires possibles.
 - Etudier quels impacts les ambitions de cette stratégie vont avoir sur les mesures locales, notamment les plans, schémas et aménagements.
 - Etablir des liens avec le plan vélo.
 - Etablir et partager des bonnes pratiques avec un système de récompenses.

- ▶ Pour créer une culture de la marche.
 - Développement de programmes de marches locaux dans chaque villages et villes d'Ecosse
 - Inciter à la mise en place d'initiatives locales.
 - Les acteurs de la santé doivent s'engager activement pour faciliter le développement de la marche dans leur programme.
 - Les employeurs doivent inciter leurs salariés à marcher.
 - Explorer les opportunités pour les groupes sportifs de promouvoir la marche.

- ▶ Pour améliorer le cadre de marche.
 - « Town Centre Action Plan », le plan d'action pour les centres-villes doit intégrer la marche dans ces programmes.
 - Superviser le progrès et étudier des actions pour s'assurer que tous les ménages d'Ecosse dans les zones urbaines soient à moins de 5 min à pied d'un espace vert ou d'un réseau de marche.
 - Création de réseau de haute qualité pour la marche.

- ▶ Pour rendre la marche accessible pour tous.
 - Rendre les routes plus sûres.
 - Renforcer les formations et les ressources à disposition des ingénieurs et urbanistes.
 - Renforcer les formations et les ressources pour les piétons, surtout les plus jeunes (apprendre à lire une carte...).

WALES ACTIVE TRAVEL ACT (2013) ET ACTIVE TRAVEL ACTION PLAN (2016)

Portage politique

Les ministres qui portent ce sujet sont le ministre de la santé publique et des services sociaux et le secrétaire de l'Economie et des Infrastructures de Transports. Un comité pour les modes actifs au niveau national a été mis en place en 2014 pour définir la stratégie et les actions autour de la marche et du vélo. Ce comité est composé de représentants du gouvernement, des ministères et des agences fédérales, des associations et des autorités locales. Le gouvernement gallois travaillera de manière rapprochée avec les autorités locales pour promouvoir les avantages des modes actifs sur le bien-être et la santé publique.

Réglementations et lois

Les nouvelles compétences transports des autorités locales doivent permettre d'encourager le développement des modes actifs. Les autorités locales ont désormais la compétence sur les vitesses autorisées et les traversées piétonnes depuis 2018. Sur les standards de conception d'aménagements pour les modes actifs, un guide des aménagements fixe des normes à respecter dans les nouveaux projets. Ce guide présente également l'ensemble des possibilités de conception, des aménagements classiques aux expérimentations. Ce guide doit permettre d'établir les bonnes pratiques en termes d'aménagement. Le gouvernement subventionne également un système d'open data afin que les informations des autorités locales soient centralisées et ouvertes à terme au public. L'ensemble des autorités locales peuvent consulter les données sur les infrastructures de leurs zones afin d'identifier les secteurs à enjeux.

L'ensemble des projets de transport bénéficiant d'une subvention de l'Etat doivent être approuvés d'après un document de planification. Ce document sera révisé afin d'intégrer plus fortement les modes actifs, notamment les aspects de santé publique.

La prise en compte des modes actifs sera également intégrée dans les agendas et les programmes à destination des écoles pour promouvoir l'activité physique.

Infrastructures

Un programme de subventions pour les investissements dans les infrastructures modes actifs sera mis en place. Dans l'ensemble des programmes de transports, des fonds seront fléchés vers le vélo et la marche. Les subventions pour des schémas locaux de modes actifs seront renforcées.

Communication et formation

Une promotion ambitieuse pour les modes actifs sera mise en place avec des outils à disposition des autorités locales, du gouvernement gallois et des ministères. Une stratégie nationale de communication est également prévue. Un programme de promotion de la marche dans les milieux scolaires sera financé intégrant une formation piéton et cycliste, ainsi que des journées « Aller à l'école en marchant », des pédibus... (Eco-Schools programme). Les challenges de mobilités seront également renforcés. Des formations sur la base des guides des aménagements seront mises en place et des dispositifs de partage d'expérience seront également créés. Des objectifs chiffrés seront annoncés et des rapports annuels des autorités locales seront publiés.

NATIONAL STRATEGY FOR CYCLING AND WALKING 2020, FINLAND (2012)

En 2008, des lignes directrices sur la marche avaient déjà été présentées dans le Rapport de la politique de transport de Finlande. En 2009, des objectifs quantifiés pour la marche avaient été fixés dans le programme politique du climat du ministre des transports. La stratégie de 2012 vise à atteindre 20 % soit 300 millions de déplacements à pied ou à vélo en 2020.

En 2004, les finlandais réalisaient plus de 20 % de leurs déplacements à pied. Dans les trajets de courte distance de moins d'1km, la marche est le mode le plus populaire (60 % des trajets de moins de 1 km, 25 % des trajets entre 1 et 3 km et 15 % des trajets entre 3 et 5 km).

L'objectif de la stratégie est que la marche et le vélo soient reconnus comme les modes de transport principaux. Pour cela, le plan d'action repose sur 4 lignes politiques.

- Une augmentation de 20 % des trajets réalisés à pied ou en vélo pour 2020, augmentation réalisée suite à la baisse des trajets en voiture individuelle.
- Une plus grande prise en compte et dynamique commune : diagnostic d'un manque de considération pour la marche dans les mesures, plans et subventions.
- Distances courtes et environnement : le nombre de piétons ou cyclistes morts doit être divisé par deux d'ici 2020.
- Volonté et coopération, augmentation des subventions, amendements législatifs et suivi des mesures.

ROYAUME-UNI : UN « CHANGEMENT DE VITESSE » DES MODES ACTIFS À L'OCCASION DU DÉCONFINEMENT

En mai 2020, au sortir de la période de confinement, le gouvernement britannique annonce des subventions à hauteur de 2 milliards de livres sterling pour les cinq prochaines années en complément des fonds existants pour le vélo et la marche, soit une multiplication par six des fonds existants. Ces fonds serviront au financement de pistes cyclables, à la transformation de quartiers à faible trafic. La stratégie britannique s'appuie essentiellement sur un volet et des enjeux liés à la santé publique (l'inactivité physique est responsable d'1/6 des décès au Royaume-Uni).

Les données sur la marche montrent une progression du nombre de déplacements et de la distance de ces déplacements depuis 2014 : la marche progresse au Royaume-Uni atteignant une part modale de 27 % en 2018 (contre 23,5 % en France en 2019 d'après l'enquête mobilité des personnes). Les déplacements à pied couvraient en 2018 3 % de l'ensemble des distances parcourues. Le potentiel de développement de la marche et du vélo est important dans le pays : 58 % des déplacements en voiture en 2018 faisaient moins de 5 miles (8 km), et dans les aires urbaines 40 % des déplacements sont inférieurs à 2 miles (3 km).

Un premier document stratégique a été réalisé en 2017, le « Cycling and Walking Investment Strategy ». Ces mesures ont été reprises dans cette nouvelle stratégie « Gear change : a bold vision for cycling and walking ». Dans ces stratégies, la marche et le vélo sont liés avec une part prédominante pour le vélo dans les programmes et les subventions.

L'objectif de ces programmes est d'assurer une continuité dans le temps des subventions, établies sur 5 ans, afin de permettre aux autorités locales de planifier plus efficacement leurs politiques piétonnes et cyclables. Le soutien aux autorités locales par le gouvernement se fait par une augmentation forte des financements ainsi que l'attribution de nouvelles compétences.

Les mesures et financements sont répartis en trois thèmes

1. De meilleures rues pour les piétons et les cyclistes et les vélos

Afin d'éviter que les quartiers résidentiels ne soient des zones de transit, le gouvernement encourage et soutient la création de « Mini-Hollands », des quartiers au trafic apaisé. Ce modèle développé dans trois quartiers londoniens est repris par les LTN, Low-Traffic Neighbourhood. Les autorités locales ont pu recevoir la compétence de régulation du trafic et des subventions pour mettre en place des plans de circulation favorisant les mobilités actives grâce à l'installation de jardinières, pots de fleur, panneaux. Ces LTN favorisent la circulation directe pour les cyclistes et piétons alors que les automobilistes doivent faire des détours. Douze autorités locales volontaires, en plus de Londres où cette mesure est très développée, pourront bénéficier d'investissement pour la création de ces schémas. La généralisation de cette mesure dépendra des résultats sur les quartiers volontaires. Le fonds vise également à subventionner la création de rues-écoles, interdites à la circulation automobile à certains horaires ou définitivement.

2. Placer la marche et le vélo au cœur des politiques de transports, d'aménagement des espaces et de santé publique

Les programmes financés sur la marche et le vélo seront mis en place sur le long-terme. Les plans locaux d'infrastructures cyclables et piétonnes (Local cycling and walking infrastructure plans) seront renforcés et orientés par des recommandations et guides de conception. Un travail est mené avec le ministère de la Construction et des collectivités locales pour intégrer le vélo et la marche au cœur des planifications locales et des nouveaux plans d'urbanisation. Une analyse de la répartition de l'espace sur des routes principales sera menée pour établir des projets de réaménagement afin de diminuer la place de la voiture au profit des modes actifs.

3. Redonner du pouvoir et soutenir les autorités locales

Le gouvernement n'a pas la compétence sur les routes (à part sur les autoroutes et les grandes artères). La compétence et la gestion de la quasi-totalité des routes revient aux autorités locales. En ce sens, une augmentation des subventions est prévue pour les collectivités locales. Une large part des 2 milliards de livres annoncés seront fléchés vers les autorités locales. L'objectif est de renforcer leur capacité et leur ingénierie. De nouveaux pouvoirs sont ainsi transférés, notamment les pouvoirs de police pour renforcer les compétences sur voirie notamment sur les grands axes (c'est déjà le cas à Londres, ce pouvoir de police pourrait être étendu à d'autres autorités locales). Les schémas et plans qui ne respectent pas les principes et standards nationaux ne seront pas subventionnés. Les plans subventionnés devront prendre effet rapidement. La place du vélo et de la marche dans les schémas locaux de transport sera analysée avant de délivrer des subventions. Le fond principal de subvention, Active Travel England, sera renforcé et coordonné par un commissaire national pour le vélo et la marche qui gère le budget, approuve les schémas et plans et diffuse les bonnes pratiques.

WALKING FOR LIFE : LA STRATÉGIE MARCHE NORVÉGIENNE (2012)

La stratégie nationale pour la marche en Norvège a été développée en 2012. Elle vise à atteindre deux objectifs.

- La marche doit être attractive et accessible à tous.
- Les déplacements à pied doivent être plus nombreux : le nombre total de déplacements par habitants doit être fait majoritairement à pied.

Le slogan « walking for life » regroupe l'ensemble des enjeux : marcher pour sa propre santé, pour la vie de planète, pour la qualité de vie, pour la vie en communauté et pour le bien-être. En Norvège en 2009, la part modale de la marche était de 22,3 %, avec une plus grande part dans les centres urbains. L'objectif chiffré est d'atteindre 30 % en 2024 sur le territoire national.

Les champs d'action définis sont les suivants.

- Coopération et responsabilité : l'administration centrale en charge des routes établit un plan d'actions et accompagne les autorités locales dans la création de stratégies locales sur la marche.
- Aménagements et environnement de la marche : la place des piétons dans les actions nationales sur le transport et la planification doit être renforcée, des réseaux d'itinéraires piétons cohérents doivent être développés.
- Place dans la circulation : les infrastructures de trafic doivent accorder une priorité plus importante aux piétons : réduction de la vitesse, traversées, passages piétons.
- Une culture de la marche active : lancement d'une campagne nationale de communication, accompagnement des initiatives locales.
- Données et informations : recensement des infrastructures des piétons dans les registres nationaux, lancement de recherches sur les déplacements à pied et les choix de mobilité et besoins des piétons.
- Services et entretiens : entretien renforcé des trottoirs et itinéraires des piétons, notamment en hiver.

Le plan vise notamment la mise en place d'une conception universelle pour les aménagements piétons (avec des normes d'accessibilité) et une Vision zéro d'ici 2023 (aucun piéton mort dans un accident de la route). L'objectif national est également que plus d'enfants aillent à l'école à pied ou en vélo (80 %). Le gouvernement s'engage également à accompagner les autorités locales dans la mise en place de leurs plans marches.

L'AMBITION SUISSE : PLANS FÉDÉRAUX ET DÉMARCHES LOCALES

La Suisse fait partie des nations les plus avancées dans l'intégration de la marche dans des documents cadres de la mobilité. Au niveau réglementaire, une loi sur les cheminements piétons existe, sans équivalent en France, et a contribué à donner une grande légitimité au sujet de la marche. Cette loi distingue les cheminements piétons des chemins de randonnées pédestres, ce qui a permis à des associations de se structurer sur la marche hors randonnée.

Ainsi, depuis la fin des années 1970, la Confédération helvétique compte une association nationale Mobilité piétonne Suisse qui rassemble des spécialistes des transports, du droit, de l'aménagement du territoire. Sous la pression de ce lobby piétons, la Suisse a été pionnière en 1996 dans la mise en place des zones de rencontres, des voies à 20 km/h où piétons et véhicules cohabitent.

La Suisse ne possède pourtant pas de stratégie nationale marche. Un projet de plan directeur fédéral de la locomotion douce existe depuis 2002 et a été intégré à une démarche de stratégie pour le développement durable dans laquelle la marche occupe une place importante. Les documents stratégiques sont surtout définis à l'échelle locale comme le plan piéton de Genève qui est devenu une référence pour les autres villes.

BRUXELLES MOBILITÉS : UN PLAN MÉTROPOLITAIN DES MOBILITÉS QUI INTÈGRE UN PLAN MARCHE (2020)

Bruxelles Mobilité est un exemple intéressant d'une politique à l'échelle régionale qui intègre une partie sur la marche, au même titre que les autres modes de transports. Ce programme définit une vision stratégique globale mais également une démarche de planification d'aménagements. L'échelle est celle de la métropole de Bruxelles. Bruxelles était déjà une ville pionnière sur la marche puisqu'elle avait instauré son premier plan marche en 2012.

Le plan régional de mobilité a été approuvé par le gouvernement belge le 5 mars 2020. C'est un document stratégique et opérationnel mais également à portée réglementaire.

Le document dresse d'abord un diagnostic sur chacun des modes. Sur la partie piétonne, il est noté un manque de continuité et de qualité des cheminements et des équipements (bordures non adaptées, traversées de carrefours, largeur des espaces circulables, barrières urbaines...). La marche, base du système de mobilité, nécessite un réseau performant, cohérent et continu. Le rapport préconise de renforcer les conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité. Il définit un plan piéton stratégique avec la création de magistrales piétonnes. Le plan d'actions se décompose également en d'autres mesures : instauration de 30 km/h sur le territoire régional (entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021), mise en œuvre des plans de circulation pour apaiser les quartiers, appels à projets pour appropriation de l'espace public (Living Labs), création des magistrales piétonnes afin de constituer un réseau d'itinéraires piétons continus.

Du point de vue réglementaire, le plan de mobilité régionale est un document prescriptif qui fixe des stratégies et lignes d'action. Ainsi, des prescriptions générales et particulières pour le volet piéton sont présentées :

- « l'aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux »,
- « les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne des quartiers »,
- standard d'aménagement élevé pour les voies magistrales : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présences d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR,
- l'aménagement d'une magistrale offre une largeur standard praticable de 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées,
- une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le plan piéton stratégique (cahier GO10), à savoir, privilégier notamment : 1/Un itinéraire direct et continu ; 2/Une expérience à vivre ; 3/Plus d'espace ; 4/Un excellent confort physique ; 5/Un design universel ; 6/Une desserte des centralités urbaines ; 7/Un balisage.

Le programme Bruxelles Mobilité vise également la réalisation de PAVE, plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public, de réseaux structurants piétons et l'aménagement de « rues scolaires » devant les écoles dont le principe avait été intégré au code de la route belge en 2018.

Le baromètre des villes marchables et les premières assises nationales de la marche en ville ont été réalisés grâce aux partenariats et au concours financiers de :

l'ADEME, du ministère des Sports, du Conseil départemental des bouches du Rhône, de Transdev, Keolis



Les associations organisatrices, FFRandonnée, Rue de l'Avenir et 60 Millions de piétons ;



Grâce au soutien du ministère de la Transition Ecologique, le Coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, son équipe et le Cerema.



Remerciements :

À tous les membres du comité de pilotage ;

À toute l'équipe du comité départemental des Bouches du Rhône de la Randonnée pédestre (bénévoles et salariés) pour leur implication et leur efficacité ;

À tous les membres des équipes de la FFRandonnée, de Rue de l'Avenir, de 60 Millions de piétons pour leur engagement et leur professionnalisme ;

À l'entreprise Le Sphinx pour la collecte et le traitement des données du baromètre ;

À la Fédération des Usagers de la Bicyclette dont l'équipe en charge du premier baromètre des villes cyclables nous a fait bénéficier de son expérience et de ses connaissances ;



À tous les intervenants et animateurs des assises qui ont fait de cette journée une réussite.



Retrouvez toutes les infos sur
les 1ères Assises nationales de la marche en ville
en cliquant [ici](#)



Anne FAURE a coordonné l'édition des actes.
Design graphique, Martin Langinieux.