

LE MAGAZINE DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES



VILLE ET VÉLO



La marche en mode actif

Les nouvelles initiatives, les perspectives, les tendances

Entretien avec la ministre chargée des sports, Roxana Maracineanu

Le déploiement et le financement du Savoir rouler à vélo dans les territoires

Portraits de territoires

Les villes d'Aix-en-Provence et de Lorient

La marche en avant

Délaissée par la loi d'orientation des mobilités, peu présente dans les plans de mobilité, la marche prend son bâton de pèlerin pour rappeler son importance, voire son existence. Le cheminement a débuté par la création d'un collectif, Place aux piétons, en juin dernier. Il se poursuit par la mise en place du premier baromètre Villes et villages marchables dont les résultats, dévoilés le 2 juin, constitueront la première étape vers la mise en œuvre d'un plan marche national, objectif du périple.



« La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été la douche froide ! La marche est la grande oubliée des politiques publiques. Et depuis très longtemps. J'ai beaucoup participé aux ateliers de la LOM et il était impossible de faire entendre la marche. Nous avons uniquement réussi à obtenir un décret pour restreindre l'utilisation des trottoirs par les engins de déplacement personnels (ndlr, décret du 23 octobre 2019). Parce que notre problème est le trottoir », déplore Anne Faure, porte-parole du collectif Place aux piétons, lancé en juin dernier par 60 millions de piétons, la Fédération française de randonnée pédestre et Rue de l'avenir (lire page 11).

Étonnamment, le trottoir ne possède d'existence légale ni dans le code de la route, ni dans celui de l'urbanisme. « En revanche, le cheminement piéton et les largeurs sont caractérisés dans les lois liées à l'accessibilité, notamment la loi de 2005 (ndlr, loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) », défend Cédric Boussuge, chargé de projets espace public et piéton au Cerema. Une aire piétonne, une zone 30, une zone de rencontre sont définies, mais pas le trottoir, sorte d'ovni (objet de voirie non identifié) de l'espace public.

Le trottoir, cet objet convoité

« Des impératifs d'aménagement pour les trottoirs se heurteraient à des problèmes



© Nantes Métropole

Le collectif Place aux piétons parle d'une voix pour la marche, mode de déplacement actif délaissé par la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019. Développer la marche consiste aussi à rendre une ville conviviale, où il fait bon déambuler et échanger.

La marche en chiffres



- De 2008 à 2019, la marche est passée de **22 % à 24 % en part modale**, alors que la voiture, *a contrario*, a perdu 2 % (Insee, enquête « Mobilité des personnes » 2008-2019).

- Si la part modale de la marche représente **près de 70 % des déplacements de moins de 1 km**, elle chute à moins de 25 % pour les déplacements de 1 à 2 km, avant de tomber sous les 10 % pour les déplacements entre 2 et 3 km. Au-delà de 3 km, elle devient marginale (Cerema).

- Dans presque toutes les villes, **la marche 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).

- En 2017, **6 % des actifs en emploi utilisent la marche** pour rejoindre leur lieu de travail contre 74 % la voiture, 16 % les transports en commun et 2 % le vélo (Insee).

- L'usage de la marche a **progressé de 22 %** depuis la crise sanitaire (enquête de l'Observatoire société et consommation – l'OBSOCO –, réalisée en octobre 2020 sur un panel de 4 500 personnes âgées de 18 à 75 ans).

de cohérence pour les collectivités. Il existe déjà un arsenal réglementaire sur la largeur du cheminement piéton, l'obligation de desserte des établissements publics liée à l'accessibilité. Le trottoir est un peu ambivalent car il n'est pas seulement un espace où évoluent les piétons », souligne Cédric Bousuge. Outre le cheminement pour lequel la largeur minimale de 1,40 mètre est arrêtée (15 janvier 2007), le trottoir reçoit du mobilier urbain, des lampadaires, des potelets, mais aussi des bancs, des poubelles, des arbres et espaces végétalisés... La *to do list* quotidienne de cette bande passante semble infinie. Pour compléter l'encombrement, le Cerema préconise une bande technique, une surlargeur le long des magasins, des vitrines ou des bâtiments. Et la crise sanitaire a rajouté au tableau les longues files d'attente devant les magasins !

Au-delà de cet espace à partager, Christian Machu, secrétaire général de 60 millions de piétons, insiste sur la continuité piétonne : « Le trottoir est au piéton ce

que la piste cyclable est au cycliste, avec ses difficultés ponctuelles, mais aussi ses ruptures lors du franchissement des voies ferrées, des tramways... Il manque des éléments pour assurer la continuité piétonne. »

La marche en selle avec le vélo

Les destins de la marche et du vélo sont intimement liés, nous confiait l'anthropologue urbaine et géographe Sonia Lavadinho avant son intervention au congrès du Club à Nantes : « On a beaucoup travaillé sur la marche jusqu'à 1 km, mais oblitéré la pratique de 1 à 2 km, voire à 3 km. Il en est de même pour le vélo avec des trajets relativement courts, jusqu'à 3 km. L'objectif serait d'"élasticiser" ces pratiques pour amener à la demi-heure. La vraie ville "marchable" est une ville dans laquelle vous pouvez vous déplacer à pied de 30 minutes à une heure, dans laquelle vous pouvez faire du vélo tranquillement une demi-heure. Ce ne sont pas des villes du quart d'heure. » Si ce mode de déplacement universel connaît un regain dans les zones

« Le trottoir est au piéton ce que la piste cyclable est au cycliste »



© Jérôme Dorkel - Strasbourg Eurométropole

Inventé par Strasbourg, le terme de « magistrale piétonne » désigne un axe où les flux piétons sont majoritaires. L'exigence ? Des aménagements confortables et larges.

denses de toutes les grandes villes du monde occidental, « *les programmes ne représentent pas, en termes financiers et au vu du nombre de personnes impliquées, ne serait-ce que le dixième des investissements placés sur les routes ou le transport public* », poursuit la créatrice du bureau d'expertise Bfluid. Le premier plan piéton, en France, date de 2012 avec Strasbourg.

D'autres adhérents du Club, communes et EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale) s'emparent du sujet (Brest, Grenoble, Lyon, Plaine commune, Rennes, Rouen...). Toutefois, le manque de données sur ce mode de déplacement explique en partie la timidité des initiatives.

Savoir marcher

Les informations manquent, selon Marie Joly, animatrice Mobilités émergentes à l'Ademe : « *Notre objectif est d'accompagner les collectivités avec des outils d'aide à la décision, mais peu de données sont disponibles sur la marche.* » D'où le soutien de l'agence de la transition écologique, accompagnée par

La marche, première « intermodalité »

« *Si on considère la marche à partir du seuil de 5 minutes, 14 % des déplacements sont intermodaux, alors qu'ils ne s'élèvent que de 3 à 4 % sur l'ensemble des déplacements réalisés au quotidien, suivant les territoires, hors Île-de-France* », avance Mathieu Rabaud, chef de projets connaissance et analyse de la mobilité au Cerema. Cette « marche intermodale » est identifiée par le Cerema à partir des enquêtes EMC2 (enquêtes mobilités certifiées Cerema). Réalisés à l'initiative des collectivités territoriales, ces travaux analysent les déplacements sur une journée en intégrant tous les modes et pour toutes les personnes, actives ou non. « *Les données les plus fines sont recueillies sur la marche,*

utilisée intégralement pour un déplacement. Pour celle que j'appelle marche intermodale, effectuée pour se rendre à un transport mécanisé, le Cerema s'est fixé le seuil de comptage à 5 minutes, durée à partir de laquelle la marche entre en concurrence avec d'autres modes. Ce parti pris de 5 minutes correspond à peu près au temps nécessaire pour marcher entre deux arrêts de bus en ville », précise Mathieu Rabaud. Cette analyse change la donne et doit être considérée pour faciliter l'intermodalité de la marche, notamment en soignant les abords piétons des gares ou autres pôles d'échange. Les transports publics gagnent à voir la marche se rallonger pour ne pas saturer certaines stations des transports publics. ■



© Club des villes et territoires cyclables

En intégrant la marche intermodale, les études du Cerema confirment l'intérêt de la favoriser, notamment pour soulager les transports en commun.

de nombreux acteurs de l'écosystème des mobilités actives, notamment la FUB, pour la mise en place de ce premier baromètre des Villes et villages marchables. Les données, recueillies par ville, doivent éclairer les usages et les attentes, sans établir de palmarès. « *Nous étions partis sur une idée de classement que nous avons laissée tomber pour une cotation (...). L'idée du collectif et du lancement du baromètre est aussi de se coordonner pour être influenceur en tant que communauté de piétons. Des indemnités existent pour les gens qui covoientent ou vont travailler à vélo, pourquoi ne pas les étendre aux gens qui font l'effort de se rendre à pied à leur travail ?* », interroge Brigitte Soulyard, présidente de la Fédération française de randonnée pédestre, acteur et financeur de ce baromètre.

De l'utilitaire au tourisme, des plus jeunes aux seniors, la marche peut s'aborder par de nombreuses voies. « *Comme pour le vélo, il existe de multiples usagers aux besoins différents, je pense notamment aux enfants et à la mobilité scolaire : une majorité des 12 millions d'enfants scolarisés jusqu'au lycée sont déposés en voiture. Le Savoir rouler à vélo implique aussi le sujet de la marche* », soutient Marie Joly, soulignant que la marche est intégrée au programme AVELO 2 (ouvert jusqu'au 16 juin), qui finance les schémas modes actifs, vélo et marche.

L'approche ingénierie dessert la marche

La marche bouscule les approches quantitatives de voyageurs par kilomètre parcouru et les approches par coût d'exploitation avec des ratios tels que le coût/bénéfice. Tout comme le vélo, la marche remet en cause certains principes d'aménagements ainsi que la fluidité automobile. « *Pourquoi les attentes aux carrefours à feux sont si longues pour les piétons qui peuvent être amenés à devoir patienter plus d'une minute sans abri ? Les piétons sont incités à traverser sans respecter les feux* », apostrophe

>>> Lire suite page 11

Le Club marche depuis longtemps

La mise en place d'un code de la rue a constitué le fil conducteur des démarches du Club pour le partage de l'espace public en faveur des cyclistes et des piétons. L'histoire n'est pas nouvelle.

« *En 2006, Rue de l'avenir et le Club des villes et territoires cyclables ont tanné les pouvoirs publics pour monter un comité, à l'instar du code de la rue qu'avaient fait les Belges* », rappelle Anne Faure, présidente de Rue de l'avenir.

L'objectif ? Ajouter au code de la route, conçu pour l'automobile, des articles pour y faire figurer le vélo et la marche. Ce travail a participé à la publication du décret de 2008 (n° 2008-754 du 30 juillet 2008) qui a instauré la zone de rencontre et posé le principe de prudence des automobilistes et des deux-roues motorisés à l'égard des piétons et des cyclistes. Ce principe essentiel du respect du plus fort vis-à-vis du plus faible a été complété en 2010 par un décret qui renforce le devoir de vigilance des conducteurs vis-à-vis des piétons : « *Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre* » (décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 modifiant le code de la route).

Pour un apaisement de l'espace public

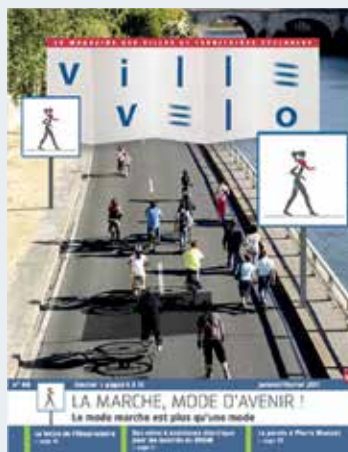
Chambéry, ville précurseur des démarches volontaristes en faveur

des piétons au début des années 1980, a ouvert des portes.

Plus récemment, la mise en œuvre d'aménagements de transition a révélé la volonté des collectivités pour un apaisement de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes. Certes, tout comme dans l'appel à projets modes actifs, les

projets « piétons » sont moins importants que ceux dédiés au vélo, qui nécessitent des travaux de voirie beaucoup plus conséquents que les aménagements d'« urbanisme tactique » des pistes cyclables de transition. Toutefois, 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 ... « *C'est le cas des vélorues de Nantes, Rennes ou Toulouse et des zones de rencontre à Arras, Saint-Brieuc ou encore Strasbourg (qui donnent la priorité aux piétons et placent la voiture au second plan)* », illustre le Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France – Phase 3. ■



La marche, mode de déplacement d'avenir, affichait le Club en février 2011.

« La marche fait la ville et la ville fait la marche, c'est un cercle vertueux »

Porte-parole du jeune collectif Place aux piétons, Anne Faure dévoile les objectifs du baromètre des Villes et villages marchables et précise les leviers à actionner pour replacer les piétons au cœur de la ville.



Porte-parole de Place aux piétons, Anne Faure, présidente de l'association Rue de l'avenir, a accompagné bon nombre d'actions expérimentales de l'État en qualité d'urbaniste.

Quels sont les objectifs de ce baromètre des Villes et villages marchables ?

Anne Faure : Le baromètre va nous apporter une meilleure connaissance de la marche et des problèmes qu'elle pose. Avec les cinq questions types lancées, nous en saurons davantage sur la

façon dont les communes gèrent ce mode de déplacement et ce que les piétons attendent pour pouvoir marcher plus. Nous disposerons de ressources beaucoup plus fines que les enquêtes nationales, qui indiquent toutes que la marche est en augmentation. L'autre objectif est évidemment de recenser les besoins pour aboutir à l'adoption d'un plan marche, à l'instar du plan vélo, ce qui demande la mise en place d'un système pluridisciplinaire, donc interministériel.

Vous dites que la marche pointe aux abonnés absents. Pourtant les services de

l'État (Cerema, Ademe...) se penchent sur son berceau, comment l'expliquez-vous ?

A.F. : Ces dernières années, avec l'essor du vélo, la marche est sortie de son anonymat avec notamment des tribunes dans *Le Monde* et un certain nombre d'écrits... Et la crise sanitaire n'a fait qu'augmenter l'intérêt pour ce mode de déplacement universel. Les gens ont pris le goût de la ville, ce qui est bien pour la cohésion sociale et tout ce qui accompagne un urbanisme de proximité. Cela veut dire également que les gens bougent, et c'est bon pour leur santé. La marche fait la ville et la ville fait la marche, c'est un cercle vertueux.

Quelle est la principale demande des piétons ?

A.F. : La première nécessité touche à la réduction générale de la vitesse et du nombre de voitures : les bouchons et la pollution de l'air ne sont pas favorables à la marche. L'autre besoin, au moins aussi important, est de disposer de trottoirs en bon état, suffisamment larges et surtout en continuité. Il faut également que les trottoirs soient débarrassés de tous les obstacles, à savoir les voitures et deux-roues motorisés ventouses, les mobiliers urbains excédentaires.

La voiture occupe trop de place...

A.F. : Avec le vélo, nous comptons un ennemi en commun qui est l'excès de

voitures. Pas la voiture, un outil magnifique. Nous ne sommes pas antivoitures, mais antivoitures inutiles... Le problème de la surmotorisation en France vient de la facilité de stationner. Le stationnement est une pompe, un aspirateur à voitures : plus vous autorisez le stationnement, plus les voitures vont entrer dans la ville. Nous sommes le pays au monde qui compte le plus de trajets inférieurs à 2 km en voiture (*ndlr, 53% selon l'Insee*).

Attendez-vous un autre partage de l'espace public ?

A.F. : Faire du « laniérage » – une lanière pour les autos, une lanière pour les vélos, une lanière pour les piétons – n'est peut-être pas très convivial. L'exemple des Pays-Bas, avec ses grands carrefours sans aucune signalisation verticale ou horizontale et que chacun négocie tranquillement à 10 km/h sans accident, prête à réflexion. En France, notre gestion n'est pas très urbaine.

Les frictions entre cyclistes et piétons semblent se multiplier...

A.F. : Tant que l'on n'aura pas bien organisé les choses sur le plan réglementaire et des aménagements, et que l'on n'aura pas éduqué les gens à se respecter, il y aura des conflits. Plus il y aura de vélos, plus il y aura de conflits : c'est un peu normal qu'on ait ces remontées avec la progression du vélo. ■

Repères

Mars 2021 : les retours de quelque 68 000 questionnements du baromètre Villes et villages marchables sont analysés pour un rendu public de ces données le 3 juin et un colloque le 18 septembre à Marseille.

Décembre 2020 : lancement du baromètre Villes et villages marchables autour de 40 questions.

Juin 2020 : création du collectif Place aux piétons, scellé par un manifeste porté par les trois associations fondatrices : 60 millions de piétons, la Fédération française de randonnée pédestre et Rue de l'avenir.



© Pixabay

Pour favoriser la marche, les aménagements passent par des continuités arborées, mais aussi par des services aux usagers.

Le cycliste, ce marcheur assis



Ancêtre de la bicyclette, la draisienne est née voici plus de deux siècles, le 12 juin 1817, « dans la vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse », selon son inventeur, Karl Drais von Sauerbronn. Avec cette « machine à courir » (*laufmaschine* en allemand), l'homme, connu sous le nom de baron de Drais, avait inventé le vélocipède avant l'arrivée des pédales. Il mit sur la place publique quelques-unes des vertus de ce démultiplicateur de la marche, notamment « que l'homme n'a plus la difficulté de porter tout le poids de son corps sur les pieds (...). On a besoin de très peu de force. »

En 1997, toujours outre-Rhin, l'entreprise Kokua fit renaître ce véhicule simple en mettant sur le marché la « première nouvelle draisienne pour les enfants ». Devenu un jeu éducatif pour les plus jeunes, le vélo marcheur, ancêtre du vélo, renvoie à ses origines. ■

Christian Machu. La sécurité des piétons interpelle toujours. Les chiffres 2020 de la sécurité routière font état de 483 piétons tués sur l'année. Les traversées de rue sont accidentogènes, disent les spécialistes avec pudeur. Parlons plutôt d'hécatombe : 28 % des piétons décèdent sur un passage piéton, 21 % à moins de 50 mètres et 32 % à plus de 50 mètres, relève le Cerema. Les personnes à pied versent un lourd tribut à l'automobile et aux

véhicules motorisés : 52 % des piétons tués ont 65 ans et plus, alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. Si une ville marchable ne peut faire l'impasse sur la réduction de la vitesse et du trafic automobile, le sujet ne peut se limiter à la seule sécurité. Une ville marchable est une ville dans laquelle les enfants jouent, marchent et circulent à vélo de manière autonome. Le chemin est encore long. ■

PLACE AUX PIÉTONS, TROIS ASSOCIATIONS EN PARTAGE

Trois cultures différentes de la marche portent en commun un manifeste, un baromètre et un projet pour donner sa place à la marche dans les mobilités actives.

Rue de l'avenir, les enfants d'abord

Fondée en 1988 par un magistrat confronté aux problèmes d'accidents d'enfants, l'association milite, depuis sa création, pour redonner la place aux enfants dans la rue afin qu'ils puissent y jouer. L'association se penche de plus en plus sur la situation des personnes âgées en ville.

La Fédération française de randonnée pédestre, hors des sentiers battus

La fédération va au-delà des intérêts de ses plus de 240 000 licenciés pour prendre en compte ceux de tous les randonneurs et marcheurs. Son périmètre d'intervention ? Il s'échappe des sentiers bucoliques pour s'intéresser au périmètre de l'urbain et du péri-urbain. Leur présidente rappelle que, « dans leur ville, les randonneurs sont souvent plus piétons que ceux qui ne le sont pas ».

60 millions de piétons, des piétons à la marche

L'association Les droits des piétons pour une cité plus humaine, née en 1959, s'est rebaptisée 60 millions de piétons en 2017. Cette pionnière des associations d'usagers de la route défend la marche plus que le seul statut de piéton. Ses adhérents ? Des individus, mais aussi des associations spécifiquement dédiées aux piétons ou plus largement ouvertes sur l'environnement.