



# Développer la marche en ville : *pourquoi, comment ?*



Il existe aujourd'hui de multiples initiatives en faveur du développement de la marche : plans nationaux, campagnes de sensibilisation, plans d'actions de collectivités. Elles rappellent que ce développement est désormais un objectif commun poursuivi par les ministères respectivement en charge du développement durable et de la santé, par un nombre croissant de collectivités et par le milieu associatif. Elles se développent dans un contexte européen et international marqué par un regain d'intérêt pour cette thématique, redevenue un objet de recherches et de recommandations après une longue période d'oubli.

- ① Pourquoi vouloir favoriser la marche ?
- ② Marcher plus, une utopie ?
- ③ Améliorer concrètement le sort des piétons : comment faire ?



## ① Pourquoi vouloir favoriser la marche ?

On pourrait s'en tenir au simple argument du plaisir de marcher – largement développé par de très nombreux auteurs (Le goût de la marche, éditions Mercure de France) – pour légitimer la promotion de la marche en ville.

Il est cependant important d'avoir également à l'esprit le très large éventail des bénéfices individuels et collectifs locaux et nationaux à tirer du développement de la marche dès lors que l'on souhaite engager une démarche en ce sens.

Il s'agit de rappeler ici les grands enjeux qui font l'objet de programmes de développement impliquant les ministères et organismes nationaux.

### La marche dans les politiques de réduction de la pollution

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants, grâce à un report même modeste des déplacements motorisés, ne peut être négligée.

D'autant que la surconsommation et le mauvais fonctionnement des équipements de dépollution des véhicules sur les trajets courts – souvent réalisés moteur froid – génèrent une pollution locale bien réelle.

Aussi, la marche a sa place dans la politique de transport en France : la loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement stipule dans son

article 13 que « l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administration [...], de l'autopartage et du télétravail, de la marche et du vélo ».

La marche est également favorisée dans l'action 14 du deuxième Plan national santé environnement (PNSE2). Elle apparaît également dans le Plan particules qui vise à réduire les GES produits pour partie par les déplacements motorisés et ainsi améliorer la qualité de l'air. Ces plans sont déclinés en régions dans les Plans régionaux santé environnement (PRSE) et les Schémas régionaux climat air énergie (SRCAE).

### La marche dans les politiques de santé publique

Le ministère de la Santé mène une politique d'encouragement à la pratique d'une activité physique régulière et des modes de déplacements sains et actifs, du fait de leur importance majeure en terme de prévention des risques. Ainsi, de nombreux plans destinés à l'amélioration de la santé publique intègrent l'objectif de développement de la marche (1).

En effet, faire au moins 30 minutes d'activités physiques par jour permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques : d'abord l'obésité, mais aussi les maladies cardiovasculaires, respiratoires, les cancers, les diabètes, la dépression, etc. Marcher régulièrement est donc un facteur indiscutable d'amélioration de la qualité de vie et d'augmentation de l'espérance de vie.

### La marche a acquis une reconnaissance internationale

À l'échelle internationale aussi, le développement de la marche est pris en compte, par exemple dans le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) créé en 2002 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation des nations unies (ONU), réunissant 52 États. Les actions de ce plan en faveur de modes actifs de déplacements ont été renforcées après l'adoption de la déclaration d'Amsterdam en 2009.

Autre exemple, le rapport « Piétons : sécurité, espace urbain et santé » (OCDE/FIT 2011) élaboré récemment par un groupe d'experts internationaux représentant dix-neuf pays, sous l'égide du centre de recherche du Forum international des transports, au sein de l'Organisation

#### L'Inpes souhaite faire réfléchir en termes de temps, non de distance

	Mairie	10 min
	Centre historique	8 min

L'Inpes a mené en novembre 2010 une campagne de communication télévisée et d'affichage pour promouvoir l'activité physique dans le Programme national nutrition santé (PNNS) et présenter les

modes actifs pour assurer à chacun 30 minutes de marche rapide par jour.

L'Inpes a également élaboré un projet événementiel, en installant une signalisation piétonne dans neuf villes en France. La signalisation consistait en un fléchage d'itinéraires exprimés en temps de trajets à pied et non plus en distance. Les panneaux de signalisation ont été installés sur des emplacements loués aux commerces de proximité et dans les gares.

L'évaluation a montré un bon accueil de ce dispositif par les citoyens, par exemple :

- 91 % des habitants ayant déjà vu les panneaux ont déclaré les apprécier ;
- 87 % les ont jugés utiles pour les citoyens en général, et 69 % pour eux en particulier ;
- 16 % des citoyens concernés par le dispositif ont déclaré avoir déjà changé certains de leurs comportements de déplacements.

Afin d'apporter un soutien aux communes intéressées par ce principe de signalisation piétonne, l'Inpes et le ministère de la Santé ont élaboré un « kit d'appui » aux collectivités locales, téléchargeable sur [www.mangerbouger.fr/pro](http://www.mangerbouger.fr/pro)

pour la coopération et le développement économique (OCDE). Constatant les nombreux bienfaits de la marche, ce rapport souligne son importance en tant que maillon essentiel de la mobilité quotidienne et la nécessité vitale de politiques publiques visant à promouvoir la marche à tous les niveaux.

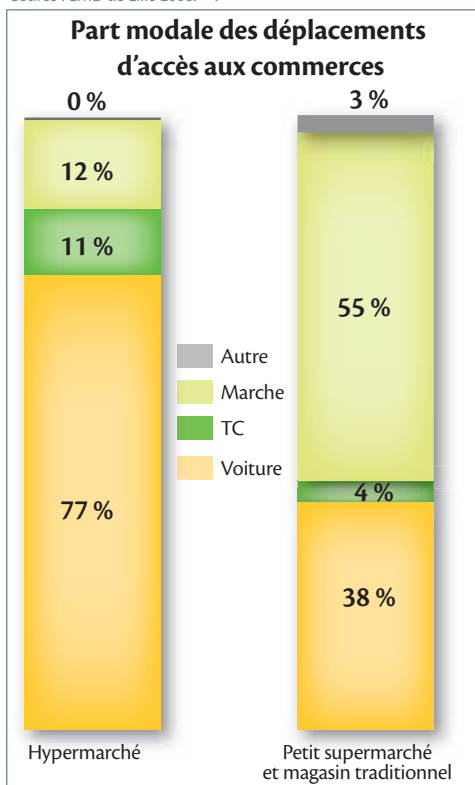
## Permettre de marcher plus pour gagner plus

Qu'on se le dise, la marche est bonne pour le commerce ! Dans l'étude « commerces et zones à priorité piétonne, anticiper les effets possibles », le bureau Archi'urba, missionné par le Certu, démontre que piétons et cyclistes sont de meilleurs clients que les automobilistes. La fréquentation des commerces de proximité constitue une bonne occasion de marcher en ville et de redécouvrir un moyen de déplacement commun à l'ensemble de la population.

Si pendant les décennies du tout-voiture, les pratiques d'achat étaient principalement tournées vers les centres commerciaux périphériques, le vieil adage « no parking, no business » n'est

*Pour accéder aux commerces traditionnels, plus d'un déplacement sur deux se fait à pied. À Lille, les achats en petits et moyens commerces représentent 53 % des déplacements.*

Source : EMD de Lille 2006. ▼



aujourd'hui plus la règle absolue : la grande distribution multiplie les magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestit le centre des villes et les quartiers. La présence de ces supérettes redonne parfois vie à certains pôles de commerce de proximité et la vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.

## D'autres impacts trop peu valorisés

Les politiques publiques locales ont souvent des impacts économiques réels insoupçonnés qui vont bien au-delà de la réduction des dépenses publiques : accessibilité aux services, économies directes pour les usagers, plus-value induite par l'amélioration du cadre de vie ou animation locale génèrent des effets positifs monétisables. De même, les avantages – en termes d'équité et de cohésion sociale – procurés par le développement de l'accessibilité à pied aux services et aux transports sont insuffisamment valorisés, alors qu'une partie de la population, non motorisée et résidant dans des quartiers enclavés, peut rapidement se retrouver en situation d'exclusion. Les enjeux liés au développement de la marche sont multiples, tant à titre individuel que collectif : les acteurs publics en sont de plus en plus convaincus. Pour les convaincre qu'ils peuvent réussir, il peut être utile d'apporter un éclairage sur leurs marges de progrès.

## ② Marcher plus, une utopie ?

La dernière Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) et les Enquêtes ménages déplacements (EMD) montrent la diversité des pratiques de la marche et prouvent que des perspectives de développement significatives apparaissent bel et bien.

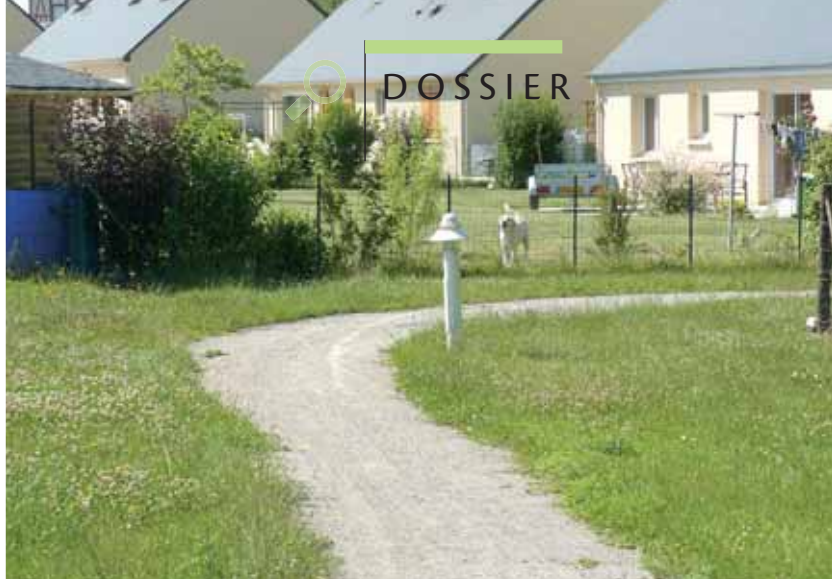
## Le développement de la marche est crédible

Après une forte baisse les décennies précédentes – chute de la part modale de 40 % au début des années 1980 à 27 % au début des années 2000 – la stabilité apparente de la marche dans la dernière décennie cache en fait une double réalité : la part de la marche continue de baisser dans les zones périurbaines et les villes petites et moyennes tandis qu'elle augmente depuis le milieu des années 2000 en zone dense des grandes villes. Faire progresser la pratique de la marche est donc possible pour

### L'outil HEAT : Health economic assessment tool

L'application HEAT soutenue par le PPE TSE est conçue pour aider à conduire une évaluation économique des bénéfices collectifs liés à l'amélioration de la santé publique résultant d'une augmentation générale de la pratique de la marche (ou du vélo). Elle permet par exemple d'estimer le ratio coûts-bénéfices d'un investissement en faveur du développement de la marche. Cet outil, maintenant bien diffusé au sein de l'Union européenne, est en France diffusé par le Certu auprès des collectivités, lui-même soutenu par les ministères de la Santé et du Développement durable. [www.heatwalkingcycling.org](http://www.heatwalkingcycling.org)





▲ La réalisation d'un lotissement n'est pas forcément un frein à un bon maillage piétonnier communal. Un simple sentier en gravier suffit.

●●● certains déplacements. Pour des déplacements ne dépassant pas 1 km, la part modale de la marche atteint près de 80 % dans les centres villes : la marge de progression est donc faible. Or, les résidents des périphéries ont largement recours à la voiture, alors que nombre de leurs déplacements sont courts et ne s'inscrivent pas majoritairement dans des programmes d'activité complexes : des reports sont donc bel et bien envisageables à condition de trouver les bons leviers. Au-delà du kilomètre, la part de la marche chute rapidement. Cependant, de nombreux déplacements de moyenne et longue distance peuvent s'effectuer en intermodalité avec la marche.

### Les bons marcheurs... et les autres

D'autres indices montrent aussi que des marges existent. Par exemple, la pratique de la marche selon les individus est très variable. Un jour donné, ce sont près de 40 % des personnes qui ne se déplacent pas du tout à pied ! L'immobilité totale un jour donné n'en explique que 10 %. Les différences de pratique de la marche sont également flagrantes selon l'âge et le sexe des personnes. Les jeunes et les personnes âgées marchent plus, et surtout pour toutes les tranches d'âge la part modale de la marche est plus forte (d'environ 5 %) pour les femmes. Si certains facteurs peuvent être avancés (disponibilité d'un autre mode de déplacement, type de déplacement), il y a aussi une part due aux habitudes dans ces comportements.

### La marche et les transports en commun, le ticket gagnant

S'agissant de la marche de rabattement vers les autres modes de déplacements, il est fréquent de marcher 300 mètres pour prendre un autobus, un car ou un tramway, voire 4 à 500 mètres pour rejoindre un métro ou un train, alors qu'un



conducteur de véhicule particulier parvient à la stationner à 50 mètres de sa destination, moins encore pour un conducteur de deux-roues motorisés. La facilité de stationnement reste donc déterminante dans le choix modal, en particulier celui du couple marche/transports collectifs plutôt que celui du véhicule particulier. Se déplacer à pied est donc en réalité une pratique très contrastée, qui demande à expliquer ces différences de comportements et proposer des outils pertinents afin de débloquent les freins à la pratique de la marche. Illustrons par l'exemple comment les collectivités parmi les plus volontaristes agissent pour développer la marche.

## ③ Améliorer concrètement le sort des piétons : comment faire ?

Il s'agit ici de rappeler les besoins essentiels des piétons, et de mettre en avant ce que peuvent faire les collectivités – grâce à une palette d'outils existants déjà très riche – en matière de programmation, planification, modération des vitesses, rabattement vers les transports en commun, maillage, etc.

### Des besoins et des préconisations déjà largement documentés

Pour répondre aux attentes des piétons actuels et potentiels, il est nécessaire de bien les connaître, par exemple via les publications récentes de l'OCDE (OCDE/FIT 2011) ou de l'action COST 358.

Ces publications ont remis en avant le concept des « 5C » publié par Gardner à Londres en 1998 : convivialité, commodité, connectivité, confort, clarté. Elles mettent également en évidence le besoin fondamental de sécurité et rappellent que le principe d'une conception de cheminements destinés non pas aux piétons moyens mais aux plus vulnérables est un gage d'efficacité de toute politique en faveur de la marche.

En France, l'ENTD de 2008 montre que 6 % des personnes de 18 ans et plus déclarent être

gênées pour marcher quelques centaines de mètres et 41 % des ménages estiment que les trottoirs et les carrefours à moins de 1 km de leur domicile ne sont pas aménagés pour se déplacer à pied en sécurité. Les préconisations des publications internationales sont donc tout à fait adaptées à l'Hexagone.

## Des évolutions réglementaires sur lesquelles s'appuyer

La création de la zone de rencontre et la redéfinition de l'aire piétonne et de la zone 30 par un décret du 30 juillet 2008 ont sans doute redonné un élan aux approches globales de hiérarchisation et de modération de la vitesse, favorables à la sécurité des piétons (cf. *Techni.Cités* n° 162). Autre avancée majeure de ce décret, l'introduction du principe de respect et de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible, condition incontournable d'un meilleur partage de la rue en toute sécurité.

Puis le décret du 12 novembre 2010 a permis d'affirmer la priorité au piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée ou manifestant l'intention de le faire, de clarifier les règles d'usage des trottoirs par les conducteurs et de reconnaître le « trottoir traversant ».



Enfin, l'arrêté du 6 décembre 2011 modifiant l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR) a donné une assise réglementaire aux signalisations spécifiques pour aider les piétons à se repérer et à se déplacer. Une signalisation directionnelle à l'usage des piétons peut être mise en place sur la voirie urbaine pour signaler les pôles, équipements et services présentant un intérêt particulier, et



← Sans issue avec débouché piétons.

il est aussi désormais possible de signaler les impasses comportant une issue pour les seuls piétons.

## Bien comprendre le fonctionnement de son territoire, un préalable incontournable

Établir un diagnostic, exploiter les données, analyser le terrain et notamment les coupures, voilà la base de toute démarche. Cette démarche est bien entendu facilitée si l'on dispose d'une EMD pour en tirer une analyse détaillée sur la marche comme l'a fait par exemple l'Agence d'urbanisme de Strasbourg (ADEUS). Mais nul besoin d'être une grande collectivité pour se lancer : La Chapelle-Glain, commune de 850 habitants en Loire-Atlantique, à partir d'une simple étude de sécurité et des besoins de cheminements piétons en 1996, a su ensuite bâtir un véritable plan piéton et le faire vivre.

Autre outil de diagnostic, celui des zones d'accessibilité à pied des stations de transports en commun, baptisées « ZAP » à la communauté urbaine de Lille. Ces cartes font apparaître clairement les coupures pénalisantes pour les candidats piétons. De plus, les piétons – comme tout usager d'un véhicule – peuvent être comptés lors des études préalables à tout projet d'aménagement. Les résultats de tels comptages surprennent d'ailleurs régulièrement les commanditaires devant le flux de piétons observé dans des espaces parfois très restreints ! Enfin, les marches exploratoires avec les habitants constituent un outil de diagnostic aussi efficace qu'innovant : elles permettent de se rendre compte des dysfonctionnements directement sur le terrain et d'expérimenter des situations particulières comme les déplacements à pied de nuit (cf. *Techni.Cités* n° 226). Les collectivités qui ont déjà réalisé de telles marches, comme Rennes ou Nice avec des seniors par exemple, se sont aperçues notamment que les piétons manquaient de repères et que certains points « durs » d'insécurité ressentie subsistaient.

## S'engager dans la durée

Inscrire dans des documents opposables, planifier, financer : comme pour toute action publique, une démarche de développement de la marche ne produira ses effets qu'à condition de s'inscrire dans la durée, avec une garantie de

## Le projet COST 358

La qualité des parcours offerts aux piétons influence directement leur choix modal. Elle conditionne également la fréquence et la longueur des trajets effectués à pied et le plaisir qui en est retiré.

Partant de ce constat, l'action Pedestrian's Quality Needs (PQN) lancée en 2006 s'était donné comme objectif d'identifier ce dont les piétons ont vraiment besoin pour se déplacer de façon sûre et agréable, et d'en tirer des recommandations tant opérationnelles que vis-à-vis de sujets de recherche.

Le réseau scientifique et technique du ministère, dont le Certu, a contribué à l'avancement et l'aboutissement de cette action. Après quatre ans de travaux qui ont rassemblé dix-huit pays, les résultats sont intégralement publiés (en anglais) et peuvent être téléchargés gratuitement sur le site <http://www.walkeurope.org/>

On en retiendra que la marche doit être abordée de façon systémique – mobilité, santé, sécurité, économie, etc. – et qu'il est primordial de mieux mesurer et connaître la marche pour convaincre les décideurs d'agir. Toute amélioration ne peut être que le résultat d'un processus politique complet consistant à partager une vision (la marche présente de nombreux bénéfices individuels et collectifs), s'accorder sur l'état des lieux (les villes ne sont pas conçues pour la marche à pied), identifier des mesures favorables à la marche (correctives ou intégrées à d'autres politiques), les mettre en œuvre et les évaluer.

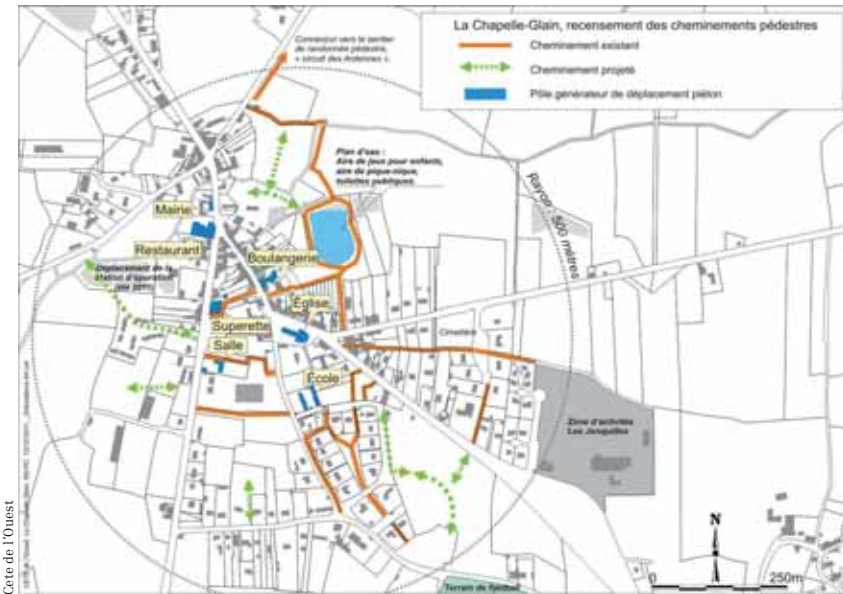


ville de Strasbourg : « Strasbourg, une ville en marche », une première dans une grande ville en France. Ces dix points constituent désormais la référence pour toutes les opérations de voirie et d'urbanisme sur le territoire communal.

### En conclusion, agir globalement, l'approche gagnante

Espace piétonnier, maillage fin de cheminements confortables et de qualité, espace public invitant au séjour, modération des vitesses et aménagements de sécurité, signalisation de repérage et de guidage, rabattement vers les TC, etc. : les actions en faveur d'une politique d'aménagement et de gestion favorable aux piétons sont légion et la boîte à outils techniques et réglementaires est bien garnie. Chaque collectivité peut se lancer en fonction de ses enjeux et de ses objectifs propres, même modestement, en se disant que chaque pas compte !

(1) 3<sup>e</sup> édition du Programme national nutrition santé (PNNS 2011-2015), le Plan de lutte contre l'obésité (PO 2010-2013), le Plan cancer (Plan cancer 2009-2013), le Plan national Bien Vieillir (Bien vieillir 2007-2009), ou encore le Plan pour l'amélioration de la qualité de vie des personnes atteintes de maladies chroniques (Plan Maladies Chroniques 2007-2011).



Carte de l'Ouest

▲ Document d'inventaire et de planification des cheminements piétons à réaliser dans un rayon de 500 m autour du centre ville de La Chapelle-Glain.

••• soutien et d'investissement pérenne. Il s'agit d'un choix sans rapport avec la taille de la collectivité : le plan piéton de La Chapelle-Glain est inscrit dans son PLU ainsi qu'au PADD, ce qui lui donne un caractère prescriptif. Citons également le récent plan piéton en dix points de la

### Les règles de traversée des piétons

Si la rédaction précédente du Code de la route affirmait déjà la priorité du piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée sur les véhicules, la nouveauté introduite par le décret du 12 novembre 2010 porte sur l'extension de cette priorité au piéton manifestant son intention de traverser. Ainsi, le piéton est prioritaire lorsque le conducteur est en possibilité d'arrêter son véhicule (vitesse et distance) et en capacité de le voir (visibilité), et qu'il n'existe pas de passage piéton à moins de 50 mètres. Le but est clairement que lorsqu'un véhicule circule à faible vitesse, et que le conducteur voit distinctement un piéton qui s'apprête à traverser, que ce soit sur un passage piéton non géré par feu ou en l'absence de passage piéton dans une zone 30 par exemple, il ne lui force pas le passage usant de la taille et de la protection de son véhicule. Il s'agit de la mise en œuvre de la courtoisie au quotidien, la traduction du principe de respect et de prudence du plus fort par rapport au plus faible. Les modes guidés de manière permanente (tramways, etc.) ne peuvent faire de manœuvre d'évitement et sont peu bruyants, c'est pourquoi le piéton n'est jamais prioritaire sur ces véhicules. Enfin, le décret du 12 novembre 2010 ne modifie en rien les règles générales que tout piéton doit suivre avant de traverser. Il n'est pas inutile de rappeler que prendre en compte la distance, la vitesse et la visibilité des véhicules est primordial, pour sa sécurité et aussi pour celle des autres usagers. Il peut s'avérer dangereux par exemple de forcer un conducteur de deux-roues motorisé à réaliser une manœuvre d'évitement ou un freinage d'urgence, et le risque de chute des passagers d'un bus est bien avéré si la traversée d'un piéton contraint son conducteur à une forte décélération.



© Pavel Losovsky - Fotolia.com

#### LEXIQUE

- **ENTD** : Enquête nationale transports et déplacements.
- **EMD** : Enquête ménages déplacements.
- **PQN** : Pedestrian quality needs.
- **INPES** : Institut national de prévention et d'éducation pour la santé.
- **GES** : Gaz à effet de serre.

#### POUR EN SAVOIR PLUS

- [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- [www.technicite.fr](http://www.technicite.fr)