



L'HÉTAIRIE

Le combat des idées à gauche

Jean LEVISTE

Diplômé de l'université
Paris I Panthéon-
Sorbonne et de l'Essec

et

Floran VADILLO

Docteur en science
politique
Chercheur associé à
l'IRM (Université de
Bordeaux)
Enseignant à Sciences
Po

Remettre la marche au cœur de nos mobilités : 31 propositions pour un nouvel urbanisme

Utilitaire ou récréative, la marche est intimement liée au fait urbain. Walter Benjamin écrivait : « *Paris a créé le type du flâneur* », instituant la ville en matrice d'un certain type de marche. Cet être à la fois intégré dans le tissu urbain qu'il explore inlassablement avec plaisir, et détaché du monde par son regard critique de ce qui l'entoure, est présent dans de nombreux textes philosophiques ou romanesques. Balzac l'érigait lui-aussi en parangon de la modernité et de l'urbanité, en harmonie avec son temps.

De fait, la marche ne se réduit pas à un acte technique et corporel, à un simple moyen de déplacement (le plus souvent résiduel), elle est également le témoignage d'évolutions historiques, de disparités sociales et de ruptures spatiales (son étymologie le traduit puisque le vocable procède du francique *markon*, « imprimer la marque du pied », lui-même apparenté au germanique *marka*, « frontière »). Ainsi peut-on aisément avancer que la **marche dessine des frontières** entre les époques, les territoires et les êtres. Mais elle se révèle **aussi un liant par excellence** :

- Elle n'oppose rien entre le marcheur et le monde qui l'entoure là où la voiture expose un capital, des goûts, des références ;
- En outre, la vitesse du marcheur, autour de 4-5 km/h, ouvre un champ de déplacement important sans annihiler les interactions (qu'elles soient humaines, contemplatives ou commerciales) ;
- Elle est également le mode de transport le plus économe, ne requérant quasiment pas d'autres ressources que celles du corps humain ;
- Dans un souci de santé publique (lutte contre la sédentarité et la pollution) et d'économie de ressources, elle constitue un atout de taille dans la gestion d'une ville.

En effet, si mobilité et vitesse ont incarné les deux mamelles des villes du XXe siècle, il faut désormais adjoindre à ces notions leur reflet opposé : **accessibilité et lenteur**. A ce titre, l'automobile ne constitue pas un horizon indépassable pour les grands territoires urbains. Face à la

Walter BENJAMIN, *Paris, capitale du XIXe siècle. Le livre des passages [1924-1939]*, Paris, Edition du Cerf, 2006. Au XIXe siècle les villes se transforment avec l'apparition de larges artères dans un but d'assainissement mais aussi de contrôle des fièvres populaires. Les grands boulevards deviennent le théâtre des déambulations des citadins, mettant en scène leurs toilettes et notabilité.

« *doxa de la vitesse*¹² », une véritable politique publique de la marche doit permettre de répondre aux nécessités de durabilité, de qualité de vie et de justice sociale dans les villes contemporaines. Pourtant, si le recours à la marche, et aux modes actifs en général, connaît une légère augmentation,

- Il subsiste un « *hiatus entre des pratiques de la marche, nombreuses et diverses, et la prise en compte de ce mode encore trop lacunaire au sein des politiques publiques*² ». La marche est un mode de déplacement si simple qu'elle peut être considérée comme indigne des investissements publics, réservés aux grands projets d'aménagement du territoire. Si à peu près tout le monde peut marcher, pourquoi y allouer temps et ressources ? A cet égard, il faut reconnaître que des *a priori* négatifs subsistent à l'égard de ce que l'on peut pourtant considérer comme la « *cellule souche de la mobilité*³ », qui mettent en doute l'efficacité de la marche en tant que mode de déplacement. De fait, très peu de statistiques sont disponibles sur ce sujet.

Une politique publique de la marche impose de repenser la ville, d'y ré-instiller une proximité

- La mobilité telle que nous la connaissons aujourd'hui reste dominée par le « *bloc automobile*⁴ » qui ne laisse que peu de place pour l'emploi d'une marche efficace, sécurisée et agréable.

- En outre, d'autres modes actifs comme la pratique du vélo, très utiles et efficaces dans les déplacements urbains, peuvent néanmoins entrer en concurrence avec la pratique de la marche du fait d'infrastructures dédiées envahisseuses d'espace.

Ces éléments posent la nécessité de saisir la marche dans sa spécificité. Car, loin d'une lubie d'hyper-urbains, une politique publique de la marche **impose de repenser la ville**, d'y ré-instiller une proximité (services publics, emplois, commerces, culture, etc.) perdue avec l'avènement de « *ville à la carte*⁵ », assemblage de nappes urbaines spécialisées (travail, résidence, loisirs) de faibles densités, où la voiture individuelle s'affirme comme indéboulonnable. **Pour bâtir des villes plus durables et plus justes, l'un des enjeux consiste à faire vivre à nouveau les liaisons piétonnes disparues.**

¹ Sonia LAVADINHO, « Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques », *Géographie*. Ecole normale supérieure de Lyon, 2011.

² *Ibid.*

³ G. AMAR, *Homo mobilis. Du transport urbain au nouvel âge de la mobilité*, Paris, éditions fyp, 2010.

⁴ Expression employée par Alfred Sauvy.

⁵ Sonia LAVADINHO, *loc. cit.*

Marcher pour des raisons de santé et d'écologie : la ville vivable

D'ordinaire, l'encouragement de la pratique pédestre répond à des objectifs de santé publique et de lutte contre les sources de pollution. Cette appréhension spontanéiste n'en demeure pas moins tout à fait structurante.

Une activité physique fondamentale à faciliter

L'*ambulatio* des textes hippocratiques prenait déjà une part importante dans les méthodes de médecine préventive et curative. Aujourd'hui bien documentée par les organismes de santé⁶, la marche, socle de l'activité physique quotidienne, incarne un **intéressant levier pour lutter contre les maux de la sédentarité** : maladies cardio-vasculaires, surpoids, diabète, mais également d'après l'OMS la dépression et l'anxiété⁷. Ainsi, le coût annuel de l'inactivité physique pour les systèmes de santé est-il estimé à 53,8 milliards de dollars au niveau mondial en 2013, dont 1 milliard de dollars en France⁸. Car la faible intensité physique qu'elle réclame la rend apte à l'utilisation par toutes les classes d'âge, y compris les plus anciennes, particulièrement touchées par ces affections. Dans cette perspective, les villes doivent encourager la pratique de la marche en accroissant leur marchabilité grâce à :

- Un affichage moderne indiquant les temps de trajet entre les lieux de vie communs (services publics, offre de soins ou culturelle, etc.) **[Préconisation n°1]**

Exemple pratique 1 : Le projet *Legible London* cherchait à faire face à la saturation des réseaux métropolitains, alors qu'un voyage en métro sur dix et quasi la moitié des voyages en bus au centre de Londres ne dépassent pas deux kilomètres. Parmi le riche panel de mesures mises en place, une signalétique intuitive a donc été installée. Composée de totems en surface et des cartes en souterrains, ainsi que des cartes manuelles, l'homogénéité d'information entre les différents modes de transport est garantie. Cette signalétique est innovante sous trois aspects :

*Elle est ponctuée de cercles d'accessibilité représentant les distances atteignables en 5 et 15 minutes de marche, donnant une appréciation de l'échelle des distances, tout en éclairant la carte mentale des marcheurs. ;

⁶ Activités physiques et sportives : un guide pour faciliter la prescription médicale, Haute Autorité de Santé, [octobre 2018](#).

⁷ *La sédentarité, une cause majeure de maladies et d'incapacités*, OMS, avril 2002.

⁸ DING *et alii*, "The economic burden of physical inactivity: a global analysis of major non-communicable diseases", *The Lancet*, Volume 388.

*Elle est auto-référencée (toujours orientée en fonction de la position du marcheur) ;

*Elle s'appuie sur la mise en avant des devantures actives présentes sur la zone. Ces enseignes, familières au marcheur, lui permettent de s'orienter grâce aux lieux de son quotidien plutôt que grâce à des repères plus classiques, comme les monuments.

- Une diminution des coupures grâce à des agrafes urbaines (ponts, trottoirs, tunnels) [**Préconisation n°2**]. En effet, les obstacles à la marchabilité au sein des grands territoires sont nombreux : voies rapides à proximité, zones peu sûres, ronds-points de grande taille, etc. En outre, le rééquilibrage entre les fonctions de transit et de séjour permet d'inciter la présence de piétons dans des lieux qui ne pourraient qu'être fonctionnels [**Préconisation n°3**].

Exemples pratiques 2 et 3 : La Murinsel à Graz permet de franchir la Mur tout en proposant un lieu de spectacle et de jeu.

Le réaménagement du parvis des gares, la Part-Dieu à Lyon notamment où des installations lumineuses sur lesquelles il est possible de s'asseoir, transforme ce lieu de passage en un lieu de vie.

- La création de chemins de la forme qui associent marche et santé à destination de tous les publics (personnes âgées, enfants, adeptes des pratiques sportives libres, etc.) [**Préconisation n°4**].

Exemple pratique 4 : La ville de Biarritz ainsi que cinq villes dans les Haut-de-France⁹ ont mis en place des « chemins de la forme », parcours pédestres comportant une dimension sportive et culturelle dans la ville, accessibles à toutes les classes d'âge.

Marcher pour le climat

De même, dans le cadre des **objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des particules fines et plus largement notre consommation d'hydrocarbures**, notamment en milieu urbain, la marche, au même titre que les autres mobilités actives, représente un mode de déplacement à promouvoir. Alors que les transports représentent 29%¹⁰ des émissions en France¹¹, et que 40% des trajets effectués en automobile individuelle font moins de trois kilomètres en agglomération¹², la marche

⁹ Beauvais, Amiens, Arras, Valenciennes, Saint-Quentin

¹⁰ *Chiffres clés du climat France, Europe et Monde*, Commissariat général au développement durable, 2019.

¹¹ Les véhicules particuliers représentent 54,0% des émissions de ce secteur.

¹² Source : Cerema, 2015

paraît toute trouvée comme mode de déplacement à privilégier à l'échelle d'une ville. Il conviendrait donc que les municipalités nouent des partenariats avec les entreprises de leur ressort afin de promouvoir la marche, au même titre que des partenariats ont pu être noués concernant la pratique du vélo **[Préconisation n°5]**. Cela pourrait se traduire *a minima* par la mise à disposition d'espaces pour se changer et de casiers afin de ranger les accessoires nécessaires à la marche (chaussures, vêtements, sac de transport, etc.), voire par la mise en œuvre d'éléments incitatifs (d'ordre pécuniaire ou d'aménagement léger du temps de travail selon le parcours réalisé).

Exemple pratique 5 : Les villes d'Amsterdam ou de Copenhague étaient fortement mécanisées dans les années 1970. Face à d'importantes difficultés économiques et sociales, elles ont choisi de promouvoir des modes actifs moins consommateurs par une politique de long terme au point qu'elles passent aujourd'hui pour un éden des cyclistes et des marcheurs. Cette politique s'est notamment fondée sur le renchérissement des coûts d'utilisation de l'automobile (prix de stationnement élevés, ronds réguliers des services de voirie) et la modification de la circulation dans le centre-ville afin de rendre difficile le passage de quartiers mitoyens en voiture et de favoriser l'utilisation du vélo.

Toutefois, dans la configuration actuelle, cette préconisation pourrait dans certains cas se révéler contreproductive. En effet, la marche correspond souvent à un mode de déplacement contraint parmi les classes les moins favorisées¹³ qui, de surcroît, s'exerce dans des conditions particulièrement défavorables à la santé tant en raison de leur lieu d'habitation que de leur destination (à proximité de grands axes routiers, ferroviaires et aéroportuaires, moins végétalisés et fortement pollués). Le fait est établi : une position défavorable dans le champ socio-économique est généralement liée à une exposition à des niveaux plus élevés de polluants tels que des particules fines (diamètre inférieur à 2,5 et 10 microns, PM_{2,5}, PM₁₀) et d'oxydes d'azote (par exemple : NO₂ et NO_x)¹⁴. Une promotion de la marche sans repenser les modes de déplacement globaux et sans protection des itinéraires de marche, reviendrait à aggraver ces inégalités d'exposition. Il convient donc d'appliquer des efforts prioritaires sur ces espaces et d'engager une réduction drastique des émissions polluantes liées à la circulation urbaine¹⁵ **[Préconisation n°6]**.

D'une manière générale, la promotion de la marche pour des raisons de santé publique ou environnementales suppose des changements urbains profonds tant les villes ne paraissent plus construites pour les piétons.

¹³ Cf. la partie « La marche pour l'inclusion sociale » dans la présente contribution.

¹⁴ J. FAIRBURN, S.-A. SCHÜLE, S. DREGER, L. KARLA HILZ, L. et G. BOLTE, "Social Inequalities in Exposure to Ambient Air Pollution: A Systematic Review in the WHO European Region", *Public Health*, 2019, 16, 3127.

¹⁵ A cette fin, certaines des préconisations formulées dans une précédente publication (Jean LEVISTE, « Temps, espace et gabarit : repenser les briques élémentaires de la mobilité urbaine », note n° 67, *L'Hétairie*, 2 décembre 2019) trouveraient à s'appliquer.

Face à la violence de l'espace urbain : comment changer la ville pour marcher ?

Pour servir l'ambition d'un développement de la marche, il s'avère indispensable de prendre en considération la nécessaire sécurisation des parcours, notamment au regard de l'intensification des flux qui pourrait survenir. Mais, au-delà de cette problématique, on s'aperçoit aisément qu'une frontière sociale s'oppose parfois à l'occupation de l'espace public, qu'elle soit d'origine sociale, genrée ou biologique.

Accroître la sécurité des déplacements

Avec 475 piétons tués sur la route en 2018, la déambulation urbaine ne va pas sans danger, d'autant que 55% d'entre eux l'ont été sur un passage piéton en 2016¹⁶. Il convient donc d'engager une politique de sécurisation des parcours marchés [**Préconisation n°7**] avec un effort particulier porté sur les voies les plus empruntées et les passages piétons [**Préconisation n°8**]. Cette sécurisation des voies pourrait passer par une meilleure séparation de l'espace public au moyen de mobilier urbain adapté (barrières plutôt que plots) mais surtout par l'introduction de séparations végétales qui s'inscriraient dans les efforts de végétalisation des villes.

Exemple pratique 6, 7, et 8 : La ville de Paris et le Cerema ont conduit, en partenariat, l'expérimentation de dispositifs tactiles de guidage sur les passages piétons pour en faciliter la traversée par des personnes malvoyantes. Le Cerema recommande également la neutralisation des places de stationnement délimitées dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton. Disposition déjà obligatoire dans de nombreux pays européens, cette neutralisation peut prendre la forme d'arceaux pour vélos ou de végétation basse.

De même, l'ajout de coussin en amont du passage piéton ou la surélévation de celui-ci avec un plateau permet de réduire la vitesse d'approche des véhicules.

¹⁶ Les chiffres proviennent de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Plus en détail, en 2016, sur les 502 cas de piétons tués, 55% l'ont été sur un passage piéton (27%), à moins de 50m (22%) ou sur le trottoir (6%). Pour les 75 ans et plus, cette proportion monte à 67%.

La ville de Strasbourg dans son plan marche a mis en place une charte pour désamorcer les conflits entre piétons et vélos. Les zones de rencontre, sont notamment caractérisées par un espace préférentiel piéton repérable.

7

Au demeurant, l'intensification des flux de piétons va poser la question de la priorité accordée aux véhicules : alors qu'aujourd'hui le temps réservé aux citoyens pour traverser les voies de circulation s'avère résiduel, la logique ne pourrait-elle pas connaître une inversion ou, à tout le moins, une pondération ? Dans cette configuration, il paraîtrait pertinent de calculer le fonctionnement des signalisations lumineuses en fonction de l'occupation des routes et des trottoirs. C'est donc une nouvelle mécanique de gestion de l'ensemble des flux de déplacement qu'il convient de mettre en œuvre **[Préconisation n°9]**. Une municipalité pourrait ainsi décider de donner la priorité au désencombrement des trottoirs, au détriment des voies carrossables.

Au-delà, une plus grande occupation de l'espace public, voire sa saturation, va nécessiter une réflexion relative à l'encadrement de la pratique pédestre. Or, après l'apprentissage physique, nul n'estime nécessaire d'être formé à la marche. Pourtant, au-même titre que les déplacements sont régis par des règles de bon sens et de sécurité présentes dans le code de la route, l'espace marché mériterait lui aussi un meilleur encadrement et des efforts de pédagogie pour ne pas devenir anarchique ou générer des situations de conflictualité, voire d'accidents. Le code de la route pourrait devenir un code des mobilités et inclure un encadrement du fait pédestre : occupation des trottoirs, règles de priorité, etc. **[Préconisation n°10]**. Cela supposerait l'introduction d'une signalétique dédiée pour l'application de ces règles élémentaires **[Préconisation n°11]**. Enfin, l'apprentissage de la marche pourrait ainsi faire l'objet d'efforts pédagogiques particuliers dès l'école primaire, au même titre que l'usage des cycles est enseigné **[Préconisation n°12]**.

Dans un stade de développement plus avancés, les villes pourraient même orchestrer une différenciation de l'espace marché avec des voies de déambulation/de flânerie, et des voies réservées pour une marche à rythme soutenu, véritable manifestation d'un mode de déplacement à part entière **[Préconisation n°13]**.

D'une manière générale, une politique en faveur de la marche n'est pas seulement une technique organisationnelle d'un mode de déplacement. Elle nous invite à attaquer la représentation que nous nous faisons de la place des individus et de l'espace en ville. Cet espace loin d'être inclusif et apaisé, peut à bien des égards s'apparenter à une ligne de front (*cf. infra*). Au-delà des préconisations qui seront ultérieurement formulées pour pacifier le milieu urbain, il paraîtrait donc fécond de valoriser la marche (campagne publicitaire, partenariats précités, messages éducatifs, etc.) **[Préconisation n°14]**.

Contre-exemple pratique 9 : Jaywalking ou la mort du piéton roi :

Le personnage du Jay Walker arriva sur les affiches publicitaires américaines dans les années 1910, à cette époque charnière pour les villes où l'automobile s'imposa dans l'espace public. Jay (le « péquenot » en français) Walker (« marcheur ») est l'homme de la campagne mal dégrossi, ne connaissant pas les règles de comportement dans l'espace urbain. Il ne sait faire preuve de « *prudence dramaturgique*¹⁷ » dirait Goffman. Cette campagne publicitaire connut un succès important, à tel point que par antonomase elle donna naissance au *jaywalking* qui entre dans le dictionnaire en 1924. On peut traduire l'expression par « piéton imprudent » sans suffisamment rendre justice à l'essentialisation de ce personnage dépeint comme l'anti-urbain par excellence. Au-delà du coup publicitaire de l'industrie automobile, et de la consécration linguistique, il s'agit bien d'un exemple d'opération d'ingénierie sociale, légitimant la domination automobile dans l'espace public et, surtout, dénigrant la place du piéton en ville. Peter D. Norton affirme ainsi, qu'« *avant que la rue puisse être reconstruite physiquement pour accueillir des véhicules à moteur, elle devait être reconstruite socialement en tant qu'espace public moderne*¹⁸ ». La voiture n'a ainsi pas seulement reconstruit l'espace public et ses règles d'usage, mais elle instauré une culture nouvelle forçant l'usage à s'adapter à ses besoins.

Plus généralement, il faut développer un plaisir de marcher. Car les éléments précités établissent que les conditions de marche sont essentielles dans la représentation que le piéton se fait de son parcours. La sécurité, l'accessibilité et le caractère sain du cheminement comptent pour beaucoup mais également son caractère agréable qui peut distordre les distances, exacerbant le sentiment de relégation de certains territoires et de certaines personnes. Lorsque les handicaps se cumulent la représentation mentale des territoires parcourables à pied se réduisent comme peau de chagrin. Ainsi, pour inciter à la marche, semble-t-il indispensable de travailler sur la qualité des paysages urbains **[Préconisation n°15]**. Cela suppose par exemple de travailler sur le mobilier urbain, d'enterrer les câbles, d'utiliser les façades des immeubles afin de fixer l'éclairage public, de végétaliser, de travailler sur le choix des revêtements, etc. On peut également envisager une ludification ou une événementialisation des parcours de marche **[Préconisation n°16]**.

Lutter pour l'égalité de l'accès à l'espace public

Certains imaginent le citoyen idéal dans la ville du futur comme un véritable *homo mobilis*, assimilé à un à « *un touriste, actif, sportif, curieux,*

¹⁷ Erving GOFFMAN, *La mise en scène de la vie quotidienne*. 1, La présentation de soi, Ed. de Minuit, 1996, 1973

¹⁸ Peter D. NORTON "Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street.", *Technology and Culture*, vol. 48 no. 2, 2007, p. 331-359.

jamais ennuyé d'attendre puisqu'on lui annonce maintenant le temps d'attente et bien sûr toujours branché sur des systèmes smart en tout genre. Il est mobile dans le mobile¹⁹ ». Mais alors qu'un tiers des enquêtés a des difficultés (et un neuvième « beaucoup de difficultés ») pour accomplir au moins une des treize activités de base de la mobilité²⁰, cette prospective idéalisée pâtit tout à la fois de son jeunisme, machisme, et capacitisme laissant de côté nombre de ses habitants, notamment les enfants, les femmes, les personnes âgées et à mobilité réduite.

On ne le dira jamais assez tant l'évidence échappe à beaucoup : notre accès à l'espace public est grandement lié à notre condition (qu'elle soit conjoncturelle, accidentelle, sociale ou biologique). Ainsi, femmes²¹, enfants, personnes âgées et publics défavorisés n'occupent-ils pas l'espace public de la même manière, avec la même amplitude, voire avec la même sérénité que le reste de la population.

La marche pour l'inclusion sociale

Architectural et urbanistique, le fait pédestre est, en outre, social, culturel et politique. A ce titre, la marche est aujourd'hui devenue un signal de la différenciation sociale. Erwing Goffman, dans *La Mise en scène de la vie quotidienne* (1973), rappelle que la façon de marcher met en scène le marcheur, son origine sociale, les territoires auxquels il appartient. Cette fonction de démarcation par la marche s'est même enrichie avec l'intensification du fait urbain : ainsi, les quartiers à la plus forte « marchabilité » (offrant au piéton des conditions de déplacement efficaces, confortables et sûres) se situent-ils dans l'hyper-centre, où vivent des populations à haut niveau de revenus. Les aménités urbaines y sont nombreuses et facilement accessibles : lieux de production et de consommation économique, d'expression politique, de sociabilité, d'agréments patrimoniaux, culturels et sportifs, etc. Les plus défavorisés, quant à eux, demeurent dans des quartiers excentrés, au maillage d'aménités urbaines plus lâche, plus difficilement accessibles à pied. Au demeurant cette fragmentation

¹⁹ Dominique ROUILLARD, 2013

²⁰ L. MIDY, « Limitations dans les activités et sentiment de handicap ne vont pas forcément de pair », *Insee Première*, 2009, n° 1254. Les treize activités sont évaluées via la difficultés pour voir les caractères ordinaires d'un article de journal ou le visage de quelqu'un à l'autre bout de la pièce (avec ses lunettes ou ses lentilles si elle en porte habituellement) ; pour parler ; pour entendre ce qui se dit au cours d'une conversation avec plusieurs personnes ; monter un étage d'escalier ou marcher 500 mètres ; pour lever le bras (par exemple pour attraper un objet en hauteur) ; pour se servir de ses mains ou de ses doigts (par exemple pour ouvrir une bouteille d'eau) ; pour se pencher et ramasser un objet lorsqu'elle est debout ; pour se concentrer plus de 10 minutes ; pour se souvenir de choses importantes ; pour prendre des initiatives dans la vie quotidienne ; pour résoudre les problèmes de la vie quotidienne (comme se repérer sur un itinéraire ou compter l'argent) ; pour sortir du domicile ; pour comprendre les autres ou se faire comprendre des autres (en dehors des difficultés liées aux différences de langue).

²¹ Sur ce sujet, se référer à la précédente [publication](#) de L'Hétairie : Jean LEVISTE, « Temps, espace et gabarit : repenser les briques élémentaires de la mobilité urbaine »

sociale a été favorisée par l'automobile²² qui change le rapport à la proximité et accentue, par conséquent, les « *inégalités d'accès aux aménités urbaines* ». En effet, il ne paraît pas nécessaire de réfléchir à l'égale proximité des aménités urbaines si l'on part d'un postulat qu'elles sont accessibles, notamment en automobile. Toutefois, l'accès à la mobilité s'avère lui aussi socialement clivé ; un gouffre se creuse alors entre les individus selon leur capacité de mobilité, notamment automobile : d'un côté les hyper-mobiles, de l'autre les assignés à résidence.

A l'inverse, redonner la priorité à la marche comme mode de déplacement suppose de repenser l'urbanisme et l'implantation des aménités urbaines. Cela suppose également un effort accru en faveur de la mixité sociale²³ et de réduction des inégalités **[Préconisation n°17]** et de penser un déploiement à l'échelle d'une agglomération et non d'un seul quartier **[Préconisation n°18]**. Dans cette configuration, la délocalisation de certaines fonctions des centres vers les périphéries permettrait également de faire advenir des « *centralités périphériques*²⁴ » **[Préconisation n°19]**. À ce titre, les plans marche en devenir doivent « *soutenir une capacité de mobilité aussi bien qu'une possibilité d'ancrage*²⁵ ». Si tel n'est pas le cas, ce « *processus transformera paradoxalement tout effort de défense de la proximité, voire toute promotion des modes de transport alternatifs – s'il n'est pas combiné à celui de la mixité – en renforcement de la ségrégation sociale* ». Ainsi, la ville de Bruxelles décrit-elle son plan de mobilité Iris 2 comme un moyen de favoriser « *la rencontre des individus et des différentes communautés bruxelloises, renforç[ant] le tissu social de la ville* ». Par ce biais, « *la marche [devient l']un des signes de l'hypermodernité urbaine*²⁶ ».

Exemple pratique 10 : La ville de Strasbourg a créé un réseau piétonnier reliant les centralités des différents quartiers sur des distances de moins de deux kilomètres afin de rééquilibrer l'accès aux aménités urbaines entre les différentes zones de la ville.

Mettre fin aux villes androcentriques

La promesse d'une ville marchable ne tient que si elle est marchable par tous. Or, il apparaît que la ville actuelle est androcentrique, qu'elle ne prend pas en compte les problématiques qui concernent le plus les [femmes](#). En effet, plus touchées par les agressions physiques, sexuelles et verbales, les femmes ont un sentiment d'insécurité bien plus fort que celui des hommes. En 2018,

²² Christine SCHAUT, « La meilleure façon de marcher. Une analyse des rapports inégaux à la mobilité contemporaine », CLARA, 2013/1, n° 1, p. 177-187.

²³ M. WIEL, *Ville et Automobile*, Paris, Descartes & Cie, 2002, 141 p.

²⁴ Sonia LAVADINHO, *loc. cit.*

²⁵ Yves JOUFFE, « La mobilité des pauvres Contraintes et tactiques », Informations sociales, 2014/2 n° 182, p.90 à 99.

²⁶ Christine SCHAUT, *loc. cit.*

18,3 % des femmes ont souvent ou parfois renoncé à sortir de leur domicile pour des raisons de sécurité²⁷. La proportion d'hommes dans la même situation, quant à elle, ne se situait qu'à hauteur de 3,3%. De même, les femmes se sentent moins en sécurité que les hommes dans les transports en commun (49% des femmes contre 61% des hommes s'y sentent toujours en sécurité)²⁸.

Le plan marche de la Plaine Commune²⁹ met ainsi en avant le caractère ambivalent des espaces verts. Agréables, parfois chemins de traverse raccourcissant les distances, à certaines heures de la journée et la nuit ils changent de visage. Ces facilitateurs de la marche urbaine se transforment en coupures si les conditions de sécurité (éclairage, visibilité) ne sont pas assurées. De même, les équipements sportifs, certes très utiles dans l'épanouissement physique et social des plus jeunes, sont souvent des espaces implicitement réservés aux garçons. A tel point que certains auteurs concluent : « *Les bonnes pratiques de la ville durable pourraient bien n'être que de nouveaux habits de la domination masculine*³⁰ ».

Face à cette situation, les municipalités doivent agir en sensibilisant l'ensemble des publics sur des objectifs de parité de la fréquentation des équipements mis à disposition [**Préconisation n°20**], elles doivent également œuvrer à la sécurisation (objective et subjective) de l'espace public [**Préconisation n°21**] en améliorant l'éclairage, la visibilité, l'accessibilité, en travaillant pour accroître la fréquentation, voire en plaçant des bornes police secours à intervalles réguliers et suivant des critères d'implantation pertinents (très faible fréquentation, dangerosité).

Une ville pour tous les âges

La marche, notamment non accompagnée, constitue à la fois un risque et une opportunité pour les enfants.

- Un risque car, moins visibles, plus fragiles, moins au fait des normes de comportement et oubliés dans la conception des éléments urbains, ils subissent d'autant plus la fréquentation du trafic motorisé (pollution et risque de sécurité en particulier).

- Une opportunité car ce déplacement, notamment avec des pairs (camarades de classe par exemple) favorise les interactions avec autrui, l'apprentissage et l'expérience des espaces partagés ainsi que le goût de la

²⁷ Sources : Insee, ONDRP et SSMSI, Enquête Cadre de Vie et Sécurité 2018.

²⁸ Camille VANIER et Hugo D'ARBOIS DE JUBAINVILLE, *Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : situations anxieuses et stratégies d'évitement*, Grand Angle n°46, 2018.

²⁹ Camille GUENEAU et Viken RENOARD, « Plan marche de Plaine Commune », Rapport paru en 2016 à l'ADEME, 104p.

³⁰ Yves RAIBAUD, « Durable mais inégalitaire : la ville », Travail, genre et sociétés, 2015/1, n° 33, p. 29-47.

marche. Il s'agit d'une instance de socialisation à part entière. Or, dans de nombreux pays européens³¹, les mineurs réalisent leurs premières expériences de mobilités piétonnes autonomes à un âge de plus en plus tardif. Alors qu'elles avaient lieu avant 10 ans, elles se situent désormais à l'orée de l'enseignement secondaire³².

Dans ces conditions, il paraît pertinent d'adapter l'espace public à cet usager particulier (équipements urbains à hauteur et d'appréhension aisée, éléments de sécurisation physiques, réduction de la vitesse à proximité des espaces fréquentés, etc.) **[Préconisation n°22]**. De même, souvent à hauteur des sources de pollution (pots d'échappement notamment), il convient de réfléchir à diminuer leur exposition à celles-ci **[Préconisation n°23]**. Cela peut passer par la piétonnisation de certains espaces, par des séparations physiques d'avec la route ou la fermeture des routes aux abords des écoles dont la configuration le permet en début et fin de journée ainsi qu'à l'occasion des pauses méridiennes. Enfin, et d'une manière générale, il convient d'acclimater les enfants à l'espace urbain **[Préconisation n°24]** lors des trajets pour se rendre à l'école, dans le cadre des sorties scolaires ou dans toutes les expériences de la vie quotidienne.

Exemple pratique 11 : L'opération car-à-pattes à Bordeaux a mis en place un réseau de pédibus pour accompagner de manière collective les enfants à l'école.

Les personnes âgées ou celles à mobilité réduite présentent des spécificités dans leur rapport à la marche qui se rapprochent sans se confondre. Leur besoin d'autonomie doit se saisir au sens large, non seulement du point de vue capacitaire, mais aussi au profit du maintien des liens sociaux. Malgré tout, la pratique de la marche est plus importante chez les seniors que dans l'ensemble de la population³³. Mais cela n'explique pas qu'ils soient surreprésentés dans les accidents de piétons : 50 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population de 20 %. Plus particulièrement, les 75 ans et plus représentent 36 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 9 %³⁴. La plupart des accidents ont lieu en traversée (70 à 80%)³⁵, le cas le plus fréquent étant un piéton senior renversé sur un passage piéton en fin de traversée, notamment si la chaussée est à double-sens et sans

³¹ En Angleterre (Hillman, Adams & Whitelegg, 1997), en Allemagne (Fyhri, Hjorthol, Mackett, Fotel & Kytta, 2011), en Italie (Prezza et al., 2001) et en France (Olm, Chauffaut & David, 2005).

³² Marie-Axelle GRANIE, Florent VARET et Juan TORRES, « Les trajets à pied comme temps et objets de socialisation chez les collégiens français », *Le sujet dans la cité*, 2018/1, n° 7, p.73-86.

³³ Ensemble de la population : 21 % ; 65-74 ans : 30 % ; +75 ans : 40 %. Source : CEREMA, 2016

³⁴ ONISR, 2018.

³⁵ A. DOMMES, « Traversées piétonnes et vieillissement : Quelles difficultés ? Comment y remédier ? », IFSTTAR, EPSIS, journée UVT Brest, juin 2014.

refuge, c'est-à-dire toute dévolue à l'automobile. La présence de dénivelé ou un état dégradé du trottoir constituent eux aussi des facteurs d'accidents.

Il convient, là encore, de penser les aménagements routiers en fonction des besoins spécifiques des personnes âgées ou porteuses de handicap **[Préconisation n°25]** : diminution de la hauteur des trottoirs dans les lieux de traversée, aménagement de zones de refuge et de repos, maillage suffisant de fontaines, toilettes et bancs publics, marquage de la chaussée réalisé avec des couleurs contrastées pour les malvoyants, intégration de fils d'Ariane podotactiles dans les lieux publics à forte fréquentation (gare, place centrale), etc. Il ne s'agit pas de simple confort ou d'agrément mais d'une nécessité pour leur permettre de conserver leur autonomie et d'assurer leur sécurité.

Exemples pratiques 12, 13 et 14 : L'Association Transports et Environnement a mis en place l'opération « Les aînés : les oubliés de la circulation » sur sept quartiers de la ville de Genève en 2007. Une personne relais a accompagné à pied une personne âgée dans le quartier afin d'identifier les dangers et les difficultés rencontrées par les seniors dans leurs parcours quotidiens. La collectivité a pris en compte la synthèse de ces rapports pour déterminer les parcours des seniors, leur sécurité, les emplacements libres ou libérables pour organiser le stationnement hors des cheminements.

A Enschede aux Pays-Bas, la durée du feu vert piéton peut être doublée au besoin au moyen d'une télécommande activée par les seniors : 70 % des seniors qui ont testé ce dispositif, ont pu utiliser à nouveau des chemins qu'ils avaient abandonnés³⁶.

Le système Puffin (*Pedestrian User-Friendly Intelligent*) du projet européen VRU-TOO détecte les piétons et adapte le temps de traversée en conséquence. Les expérimentations (Royaume-Uni, Portugal et Grèce) ont montré une diminution des conflits piétons-véhicules³⁷.

Foncier et dynamisme commercial : la loi de la marche

Au-delà des enjeux de santé publique, sociaux et environnementaux, la marche incarne **un levier important pour favoriser le dynamisme commercial d'un territoire** lorsqu'elle se traduit par la piétonnisation d'espaces publics ou l'amélioration de leur marchabilité.

³⁶ « Piétons seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain », CEREMA, 2016

³⁷ O. M. J. CARSTEN, D. J. SHERBORNE et, J. A. ROTHENGATTER, "Intelligent traffic signals for pedestrians: evaluation of trials in three countries", *Transportation Research*, 1998, Part C, 6, p.213-229.

A rebours des impressions spontanées qui lient vitalité commerciale et circulation automobile, l'évolution de la première « rue piétonne » est riche d'enseignements. Elle fut instaurée à Bologne en 1968 dans un esprit de « *croissance zéro*³⁸ » et dans une démarche d'opposition aux autoroutes urbaines mais elle prit rapidement les atours de centre commercial à ciel ouvert, à l'activité démultipliée et florissante.

Exemples pratiques 15 et 16 : L'accroissement d'infrastructures pédestres dans le quartier *l'Union Square North* à Manhattan a réduit les vacances commerciales de 49% comparé à une augmentation de 5% dans le reste de la zone³⁹.

A Bilbao, la revitalisation du Paseo Ubitarte dans le secteur d'Abandoibarra permet aux marcheurs de profiter de la promenade le long de la Ria mais aussi de s'arrêter pour profiter des cafés, restaurants, terrasses, commerces, etc.). La présence du tramway permet de choisir à tout moment entre la marche et les transports publics.

A ce titre, le *New York City Department of Transportation*, inclut des indicateurs de dynamisme économique lorsqu'il évalue les projets de transformation de voirie comprenant des infrastructures pédestres, cyclistes ou de transports collectifs. Car l'ajout de ces infrastructures est quasi-systématiquement suivi d'une croissance des performances économiques du quartier. Il semblerait donc pertinent de forger des indicateurs de marchabilité et de les intégrer en amont de tout aménagement urbain [**Préconisation n°26**].

Exemples pratiques 17 et 18 : La compagnie *Walk score*, notamment, propose sur son site internet de calculer le score de marchabilité d'un lieu.

Par ailleurs, en Angleterre, le *Transport for London* (TfL) a développé un outil nommé le *Pedestrian Environment Review System* (PERS) pour mesurer la marchabilité de différents types d'espaces.

Au moins deux facteurs explicatifs se détachent pour éclairer la revitalisation économique induite :

- Par nature, la marche, ne nécessite aucune « *prothèse de mobilité*⁴⁰ ». En outre, les commerces et activités économiques sont d'autant plus dynamisés que la non-possession d'un véhicule individuel, ou sa moindre utilisation, dégage un revenu supplémentaire pour la consommation.

³⁸ Dominique ROUILLARD, « La marche, le marketing du corps », *CLARA*, vol. 1, n°1, 2013, p. 149-166.

³⁹ T. A. LITMAN, "Economic value of walkability", [Victoria Transport Policy Institute](#), p. 1-31.

⁴⁰ Judith LE MAIRE, Christophe LOIR et Anne DESPRECHINS « Vers une approche pluridisciplinaire de la marche et de l'espace urbain », *CLARA*, vol. 1, n°1, 2013, p.19-25.

- Par ailleurs, le piéton n'est pas fermé au tissu urbain lorsqu'il se déplace. Le marcheur peut à chaque instant stopper son mouvement et se focaliser sur des activités autres, notamment de consommation. Toujours perméable et réactive à l'environnement, la marche est « *par essence osmotique*⁴¹ ».

De surcroît, **la piétonnisation favorise la valorisation patrimoniale et foncière des villes**. Car le taux de marchabilité est gage de qualité de vie, de convivialité, bref, d'urbanité. Il paraîtrait donc opportun que les municipalités piétonnisent ou, à tout le moins, accroissent considérablement le taux de marchabilité des espaces publics à forte valeur patrimoniale, à grande densité de population et à forte densité commerciale afin d'accroître le dynamisme commercial et la valeur foncière des terrains **[Préconisation n°27]**.

Exemples pratiques 19 et 20 : Après une politique de piétonnisation menée à Hong Kong les loyers ont augmenté de 17% dans les zones concernées.

De même, Joseph Cortright a analysé 94 000 transactions immobilières résidentielles dans 15 grands marchés américains ; il a constaté que l'amélioration du potentiel piétonnier tend à augmenter la valeur de la maison⁴². L'augmentation de 1 point du score de marchabilité est généralement suivie d'une augmentation de la valeur des maisons de 700 à 3 000 dollars.

Ces bénéfices s'avèrent d'autant plus profitables que **seul un faible volume d'investissement** permet d'obtenir des conditions de marchabilité correctes. A l'inverse, le transport automobile individuel est beaucoup plus gourmand en coûts directs (constructions et entretien des routes, stationnement, système de signalisation, foncier occupé) et indirects (risques d'accidents et pollution)⁴³. Ainsi, chaque diminution d'un point de pourcentage d'utilisation d'une voiture en faveur de la marche représente plusieurs points de pourcentage de diminution des coûts. Cette approche en terme de coûts-bénéfices devrait contribuer à renforcer la proposition d'ériger la marche comme une politique publique à part entière. La marche mérite et vaut d'être considérée, et surtout financée. A ce titre, les municipalités pourraient consacrer un investissement annuel socle en faveur de la marchabilité de leur territoire **[Préconisation n°28]**.

Néanmoins, il faut prendre en compte les écueils de la ville piétonnisée, compacte et articulée autour des notions de proximité et de valorisation patrimoniale :

⁴¹ Sonia LAVADINHO, *loc. cit.*

⁴² Joe CORTRIGHT, How Walkability Raises Home Values in U.S. Cities Impresa, Inc., for CEOs for Cities August 2009

⁴³ Jean LEVISTE, *loc. cit.*

- Comme le note Sonia Lavadinho, « *un tel cadre spatial risque de cloisonner l'univers des possibles et d'aboutir in fine à un effondrement des lieux de vie sur eux-mêmes*⁴⁴ ». C'est le cas de centres-villes historiques muséifiés aux activités folklorisées qui provoquent le départ de leurs résidents.
- A tout le moins, la valorisation patrimoniale et foncière risque de favoriser une politique de gentrification contraire à des objectifs de mixité sociale.

Il ne faut donc pas considérer la marche comme un isolat mais au contraire l'intégrer dans une politique de multimodalité ambitieuse **[Préconisation n°29]**. En outre, la politique conduite ne doit pas se concentrer sur les espaces centres, au risque de renforcer les diverses inégalités ordinairement constatées **[Préconisation n°30]**⁴⁵. A l'inverse, les politiques promouvant la marche peuvent précisément « *injecter du liant entre les « centralités périphériques » et recoudre ces tissus diffus, à la fois trop morcelés et trop distendus*⁴⁶ ». La marche a ainsi le potentiel pour recoudre les déchirures urbaines et sociales. A ce titre, les territoires de Genève et de Bilbao bénéficient d'une avance notable dans la prise en compte de la marche car ces villes ont choisi de la traiter à l'échelle de l'agglomération. C'est en dépassant le clivage centre/périphérie qu'elles sont devenues de véritables « villes marchables ».

La marche comme outil d'élaboration des politiques publiques

La pratique politique de la marche, parfois nommée « balade citoyenne », peut incarner un outil d'élaboration de politiques publiques et de production de savoir intéressant. Dans le cadre du renouveau de la démocratie locale, il convient d'en développer l'usage dans une perspective de consultation, de pédagogie et de conception des politiques publiques **[Préconisation n°31]**.

Bien que souvent présentée comme l'un des items les plus modernes de la participation des citoyens au projet urbain, il s'avère assez ancien : le biologiste écossais Patrick Geddes l'a notamment mis en exergue dès le début

⁴⁴ *Loc. cit.*

⁴⁵ Pour de plus amples développements, se reporter à la partie III de la présente contribution, « La marche pour l'inclusion sociale ».

⁴⁶ SONIA LAVADINHO, *loc. cit.*

du XXe siècle⁴⁷. L'architecte et docteur en histoire de l'art Judith le Maire décline cet outil sous trois fonctions : arpenter, guider, jalonner⁴⁸.

- En *arpentant* les décideurs publics peuvent se mettre à hauteur d'habitant et d'usager, réalisant un diagnostic des problématiques rencontrées dans leurs cheminements quotidiens (*cf.* Exemples pratiques 21 et 22). Cela permet de traquer les lignes de désir, tracées graduellement par érosion à la suite du passage répété de piétons, ou cyclistes sur une surface d'herbe ou de terre, donc en-dehors des cheminements recouverts. Leur présence signale un aménagement urbain inapproprié car les chemins de traverse (à travers un parterre par exemple) sont préférés au cheminement officiel.

Exemples pratiques 21 et 22 : En Finlande, les urbanistes et planificateurs municipaux visitent les parcs après la première chute de neige, lorsque les chemins existants ne sont pas visibles. Les gens choisissent naturellement des lignes de désir, qui sont ensuite clairement indiquées par leurs empreintes et peuvent être utilisées pour guider le tracé des chemins.

La ville de Saumur organise des [balades citoyennes](#) annuelles qui représentent un circuit de 1 à 2 kilomètres. A cette occasion, habitants, élus, services de la Ville, partenaires institutionnels et associatifs, déterminent les évolutions à apporter à des problématiques identifiées.

- En *guidant*, la relation s'inverse, les services municipaux profitent d'une balade pour faire œuvre de pédagogie au sujet des aménagements en cours ou à venir afin de les promouvoir auprès de la population.

- En *jalonnant* pour utiliser la marche comme un mode d'évaluation et d'organisation de la ville se pense avec une métrique piétonne afin de disposer les aménités de manière accessible.

Exemples pratiques 23 et 24 : La ville de Copenhague a organisé son plan d'urbanisme et de transport sur la base d'un principe clair : la majorité des équipements doivent être accessibles à cinq minutes de marche.

La ville de Rennes considère son plan de végétalisation sous le principe que tout habitant doit être à moins de cinq minutes à pied d'un espace vert.

*

⁴⁷ Patrick GEDDES, *L'Évolution des villes : une introduction au mouvement de l'urbanisme et à l'étude de l'instruction civique* (Cities in evolution, 1re édition en 1915), traduction par Brigitte Ayramdjan, Paris, Ed. Temenos, 1994.

⁴⁸ Judith LE MAIRE, « Arpenter, guider, jalonner. La marche, outil des processus participatifs en architecture et urbanisme du XXe siècle », *CLARA*, 2013, vol. 1, n°1, p. 133-148.

Geste d'apparence simple et universel, marcher en ville n'a pourtant rien d'évident et suppose un réel volontarisme politique. Il s'agit en effet de renverser une évolution historique et intellectuelle qui a donné à la voiture une place démesurée. Ainsi, en 1933, la Chartes d'Athènes⁴⁹ propose-t-elle un principe de séparation des fonctions (habiter, travailler, se récréer, circuler) largement soutenu par un recours massif à l'automobile⁵⁰. Cette dynamique n'a cessé de s'amplifier. A titre d'exemple, la distance entre le domicile et le travail est ainsi passée de 9 km en 1982 à 14,7 km en 2008 en France⁵¹. Car les aménageurs publics et privés répondent à une demande des habitants à plus d'espace pour répondre à la croissance démographique urbaine, et aux désirs de propriété et d'espace symbolisés par la maison individuelle pavillonnaire.

De fait, la pratique de la marche a chuté au cours du XXe siècle : alors qu'elle représentait 34,1% des déplacements locaux en France métropolitaine en 1982, elle tombe à 22,3% en 2008⁵². Sur la même période, la voiture devient majoritaire, passant de 48,8% à 64,9%. La marche, lente, rustique, est perçue comme une marque de l'anti-modernité.

Mais des villes stratégiques « *fondées sur une approche transversale et globale des enjeux urbains*⁵³ » pourront mener à bien une politique en faveur de la marche efficiente. Une politique pour la marche est nécessairement transversale : santé, attractivité économique, justice sociale, foncier, tourisme, culture. Elle se bâtit sur quatre piliers :

- Un *souci de la santé* des habitants grâce à la valorisation de leur capacité de déplacement et de la dépollution de leur habitat ;
- Une *stratégie d'agglomération* qui au-delà de la reconversion de centres historiques doit assurer la continuité du tissu urbain et du cheminement piéton dans toutes les parties de la ville, doublée d'une intermodalité avec les réseaux de transports, essentiellement collectifs ;

⁴⁹ La charte d'Athènes est l'aboutissement du IVe Congrès international d'architecture moderne (CIAM) sous l'égide de Le Corbusier. Le texte fut republié en 1941 sous le titre de *La Ville fonctionnelle*.

⁵⁰ Si le chemin de fer avait initié un premier dispersement banlieusard, ce dernier reste fortement polarisé autour des gares.

⁵¹ Tregouët B. (dir.), 2010, « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête handicap national transports et déplacements 2008 », Commissariat général au développement durable, Revue du CGDD, décembre.

⁵² Frédéric HERAN, « Vélo et politique globale de déplacements durables », *Convention*, n°09/243, janvier 2012.

- Une *logique d'inclusion* sociale afin que tous aient équitablement accès aux aménités urbaines en fonction de leur spécificité car une promotion aveugle de la marche est un piège qui peut se refermer sur les populations les plus vulnérables ;

- Une *ambition d'amélioration* du cadre urbain, passant notamment par la création d'espaces symboliques permettant de revaloriser la marche et de renforcer le lien social.

La marche aujourd'hui pourrait constituer un facteur majeur de modernisation des villes : plus saines, plus écologiques, plus dynamiques, plus justes, plus mixtes, plus inclusives, plus démocratiques. C'est donc un nouvel urbanisme qu'il s'agit de fonder.

Synthèse des préconisations

Marcher pour des raisons de santé et d'écologie : la ville vivable

Préconisation n°1 : Mettre en place un affichage moderne indiquant les temps de trajet à pied entre les lieux de vie communs (services publics, offre de soins ou culturelle, etc.).

Préconisation n°2 : Œuvrer à une diminution des coupures grâce à des agrafes urbaines (ponts, trottoirs, tunnels).

Préconisation n°3 : Procéder au rééquilibrage entre les fonctions de transit et de séjour afin d'inciter la présence de piétons dans des lieux qui ne pourraient qu'être fonctionnels.

Préconisation n°4 : Créer des chemins de la forme qui associent marche et santé à destination de tous les publics (personnes âgées, enfants, adeptes des pratiques sportives libres, etc.).

Préconisation n°5 : Nouer des partenariats entre municipalités et entreprises afin de promouvoir la marche, au même titre que des partenariats ont pu être noués concernant la pratique du vélo.

Préconisation n°6 : Appliquer des efforts prioritaires sur ces espaces et engager une réduction drastique des émissions polluantes liées à la circulation urbaine.

Face à la violence de l'espace urbain : comment changer la ville pour marcher ?

Préconisation n°7 : Engager une politique de sécurisation des parcours marchés en privilégiant une stratégie de végétalisation de la ville.

Préconisation n°8 : Dans le cadre de la proposition n°7, porter un effort particulier sur les voies les plus empruntées et les passages piétons.

Préconisation n°9 : Mettre en œuvre une nouvelle mécanique de gestion de l'ensemble des flux de déplacement dans une ville (trottoirs et voies carrossables).

Préconisation n°10 : Transformer le code de la route en « code des mobilités » et y inclure un encadrement du fait pédestre : occupation des trottoirs, règles de priorité, etc.

Préconisation n°11 : En conséquence de la proposition n°10, introduire une signalétique dédiée pour l'application de ces règles élémentaires

Préconisation n°12 : Développer l'apprentissage de la marche dès l'école primaire.

Préconisation n°13 : Envisager une différenciation de l'espace marché avec des voies de déambulation/de flânerie, et des voies réservées pour une marche à rythme soutenu.

Préconisation n°14 : Valoriser la marche (campagne publicitaire, partenariats précités, message éducatif, etc.).

Préconisation n°15 : Développer un plaisir de marcher, travailler notamment sur la qualité des paysagers urbains (mobilier urbain, enfouissement des câbles, utiliser les façades des immeubles afin de fixer l'éclairage public, végétaliser, travailler sur le choix des revêtements, etc.).

Préconisation n°16 : Envisager une ludification ou une événementialisation des parcours de marche.

Préconisation n°17 : Redonner la priorité à la marche comme mode de déplacement suppose de repenser l'urbanisme et l'implantation des aménités urbaines. Cela suppose également un effort accru en faveur de la mixité sociale et de réduction des inégalités.

Préconisation n°18 : Penser un déploiement à l'échelle d'une agglomération et non d'un seul quartier.

Préconisation n°19 : Délocaliser certaines fonctions des centres vers les périphéries afin de faire advenir des « *centralités périphériques* ».

Préconisation n°20 : Sensibiliser l'ensemble des publics sur des objectifs de parité de la fréquentation des équipements mis à disposition.

Préconisation n°21 : Œuvrer à la sécurisation (objective et subjective) de l'espace public.

Préconisation n°22 : Adapter l'espace public aux enfants (équipements urbains à hauteur et d'appréhension aisée, éléments de sécurisation physiques, réduction de la vitesse à proximité des espaces fréquentés, etc.).

Préconisation n°23 : Diminuer l'exposition des enfants aux sources de pollution urbaine immédiates.

Préconisation n°24 : Acclimater les enfants à l'espace urbain lors des trajets pour se rendre à l'école, dans le cadre des sorties scolaires ou dans toutes les expériences de la vie quotidienne.

Préconisation n°25 : Penser les aménagements routiers en fonction des besoins spécifiques des personnes âgées ou porteuses de handicap : diminution de la hauteur des trottoirs dans les lieux de traversée, aménagement de zones de refuge et de repos, maillage suffisant de fontaines, toilettes et bancs publics, marquage de la chaussée réalisé avec des couleurs contrastées pour les malvoyants, intégration de fils d'Ariane podotactiles dans les lieux publics à forte fréquentation (gare, place centrale), etc.

Foncier et dynamisme commercial : la loi de la marche

Préconisation n°26 : Forger des indicateurs de marchabilité et les intégrer en amont de tout aménagement urbain.

Préconisation n°27 : Piétonniser ou, à tout le moins, accroître considérablement le taux de marchabilité des espaces publics à forte valeur patrimoniale, à grande densité de population et à forte densité commerciale afin d'accroître le dynamisme commercial et la valeur foncière des terrains.

Préconisation n°28 : Consacrer un investissement annuel socle en faveur de la marchabilité de leur territoire.

Préconisation n°29 : Ne pas considérer la marche comme un isolat mais au contraire l'intégrer dans une politique de multimodalité ambitieuse.

Préconisation n°30 : Ne pas se concentrer sur les espaces centres, au risque de renforcer les diverses inégalités ordinairement constatées.

La marche comme outil d'élaboration des politiques publiques

Préconisation n°31 : Développer la pratique politique de la marche, en développer l'usage dans une perspective de consultation, de pédagogie et de conception des politiques publiques.