

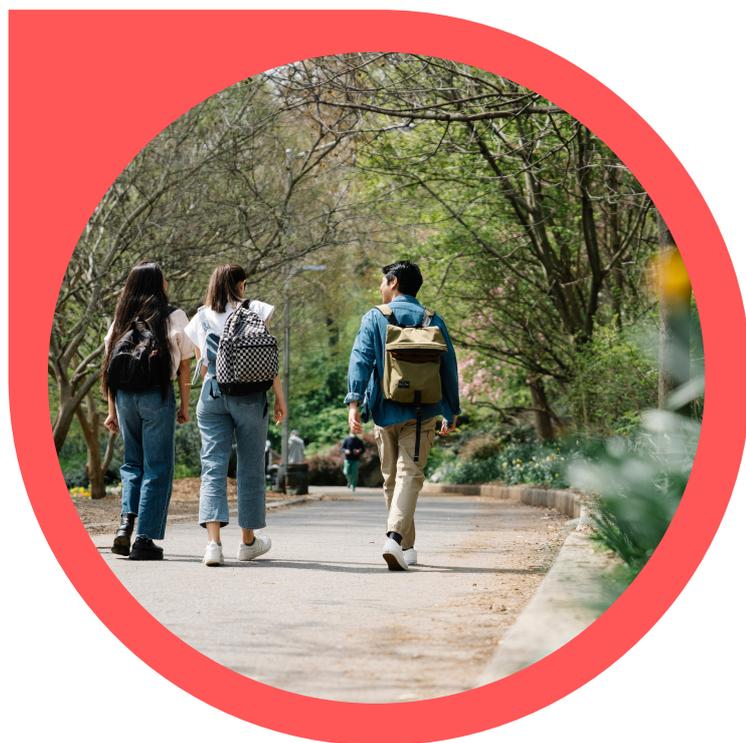
LA MARCHÉ, UN MODE DE DÉPLACEMENT EN QUÊTE DE RECONNAISSANCE

ÉDITO

La marche est de plus en plus reconnue comme mode de déplacement à part entière, légitime et nécessitant des aménagements appropriés. Cette reconnaissance fait suite à une importante mobilisation associative au sein du collectif « Place au piéton », et s'inspire des initiatives observées ces dernières années pour soutenir le développement des déplacements à vélo.

Ainsi, les premières Assises de la marche, dont les actes viennent juste d'être publiés, se sont tenues en 2021. Elles faisaient suite au lancement du premier baromètre de la marchabilité des villes françaises.

C'est l'occasion pour nous de revenir une nouvelle fois (cf. lettre n°8 "Marcher en ville, pas si simple") sur ce sujet d'intérêt majeur pour les centres-villes. Si la dernière fois nous avons évoqué les obstacles à la pratique de la marche en ville, nous souhaitons cette fois partager les bonnes pratiques et les politiques mises en œuvre, source d'inspiration.



SOMMAIRE

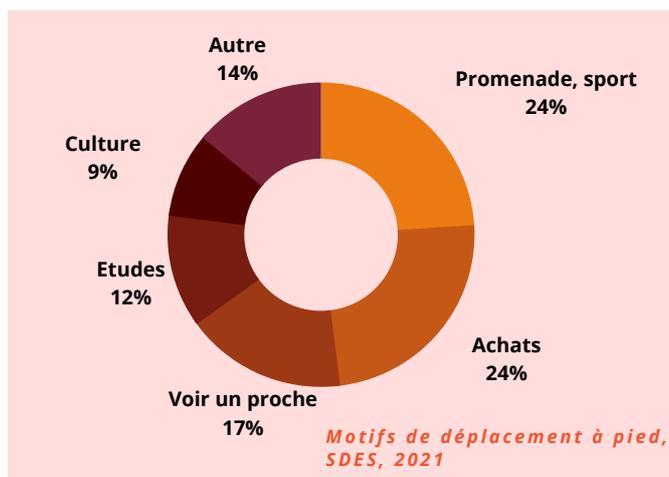
La marche, un mode de déplacement à part entière

Comment inciter les habitants à marcher ?

A Bruxelles, une charte des revêtements piétons pour une ville "confortable"

LA MARCHÉ, UN MODE DE DÉPLACEMENT À PART ENTIÈRE

En 2019, la marche est le 2e mode de déplacement après la voiture : elle représente presque un quart des déplacements, avec des écarts importants selon le type de territoire (seulement 13 % des déplacements en milieu rural). 60 % des trajets font moins d'un kilomètre, 20 % font entre 2 et 3 kilomètres. C'est un mode de déplacement plutôt représenté chez les femmes, à l'inverse du vélo, dont l'usage reste plutôt masculin : la marche représente 26 % des déplacements des femmes mais seulement 21,5 % des déplacements des hommes. Les ménages sans voiture recourent massivement à la marche comme moyen de locomotion : elle représente 56 % de leurs déplacements (4,5 % pour le vélo seulement). Ce mode de déplacement est aussi très lié à l'âge : la marche représente un tiers des déplacements des mineurs et des plus de 65 ans. Les motifs de déplacements à pied sont multiples (cf. graphique).



Pour accélérer la reconnaissance de la marche comme mode de déplacement à part entière, un collectif, "Place au piéton", s'est constitué et a proposé, en partenariat avec l'Ademe, le premier baromètre sur la marchabilité des villes françaises en 2021. Les objectifs de ce baromètre étaient de mieux identifier les besoins des piétons d'une part, et, d'autre part, d'interpeller les acteurs de la ville pour une meilleure prise en compte de la marche. 200 villes ont pu être évaluées, grâce à la participation de presque 70 000 répondants.

"La marche, première des mobilités actives en France, s'affirme au cœur des enjeux de santé publique, de changement climatique, de mobilités, de tourisme et de vitalité sociale et économique des centres-villes"

Assises de la marche, Place au piéton

Les résultats, présentés au public fin 2021, montrent clairement tout le chemin à parcourir pour améliorer la marchabilité des villes françaises : la note moyenne attribuée était de 9,2/20. 60 % des personnes interrogées se plaignent notamment du manque de respect des piétons par les conducteurs d'engins motorisés (note moyenne de 9,8/20), et 63 % estiment la marche dangereuse pour les enfants, les seniors et les personnes à mobilité réduite. Les villes de la région Hauts-de-France obtiennent en moyenne la note de 8,8/20, en dessous de la moyenne nationale.

Les attentes prioritaires exprimées dans ce baromètre pour améliorer l'usage de la marche sont :

- des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés, sans obstacle (41 %),
- réserver les trottoirs aux piétons (30 %),
- verbaliser le stationnement des véhicules sur les passages piétons et les trottoirs (28 %),
- modérer la vitesse des voitures pour la sécurité des piétons (27 %),
- constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines (25 %).

Pour en savoir plus

Marcher et pédaler : les pratiques des Français, SDES, 12/2021

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/marcher-et-pedaler-les-pratiques-des-francais>

Vers une ville confortable pour les piétons, CEREMA

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/ville-confortable-pietons>

Les premières assises nationales de la marche à pied

<http://placeaupieton.medtool.net/fil/medtool/webmedtool/plactool01/botm0054/pdf00001.pdf>

Vidéo de présentation des chiffres du SDES



COMMENT INCITER LES HABITANTS À MARCHER ?

La marche est le mode de déplacement le plus économique et le plus accessible à tout âge et tout milieu social. Elle possède en outre de nombreuses vertus en termes de santé (réduction du risque de maladies chroniques, diminution du stress...) et permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre en contribuant à la diminution des embouteillages en centre-ville. Enfin, les piétons sont indispensables à l'animation urbaine et à la vitalité économique et sociale d'une commune.

Favoriser la marche nécessite de rendre les espaces publics accessibles à tous et d'en faire des lieux de vie confortables, sécurisants et hospitaliers. C'est un enjeu particulièrement important pour les pouvoirs publics car, dans trente ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. Or avec l'avancée en âge, la part modale de la marche augmente du fait de l'abandon de la conduite automobile. Elle s'élève à 40 % pour les seniors de plus de 75 ans alors qu'elle est de 22 % pour le reste de la population. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent donc en grande partie de leur mobilité piétonne. Pourtant, les seniors sont surreprésentés dans les accidents de piétons, il y a donc un réel enjeu de société à sécuriser les déplacements à pied.

Développer des aménagements urbains sécurisants

Afin de donner envie de pratiquer la marche à pied, différents aménagements urbains sont possibles, et notamment de mettre en œuvre un partage plus équitable de l'espace public entre les piétons, les cyclistes, les autres modes alternatifs de déplacement, les transports en commun et les modes motorisés. Cela peut se faire par le développement de zones 30, de zones à trafic limité, de rues piétonnes, ainsi que par la création de rues aux enfants et d'itinéraires piétons alternatifs aux voies principalement routières.

Les traversées aux intersections peuvent aussi représenter un véritable empêchement à la marche car jugées trop dangereuses par les piétons.

Leur sécurisation est donc particulièrement importante. Cela nécessite des feux rouges ayant une durée assez longue pour laisser passer une personne âgée ou à mobilité réduite, une bonne visibilité des passages piétons, des îlots de protection et des refuges piétons sur les grands boulevards, un éclairage qui aide à se repérer, etc.

Inciter à la marche c'est aussi assurer un confort de cheminement aux piétons avec un éclairage public et des trottoirs larges, entretenus, sécurisés, sans obstacle avec un revêtement de qualité. C'est également permettre aux piétons de se repérer facilement dans l'espace public avec une signalétique dédiée qui lui permet de savoir où il se trouve et où il peut aller : plans de quartier, panneaux indiquant les principaux équipements et services ainsi que le temps à parcourir pour y accéder, jalonnements au sol qui permettent de créer des itinéraires vers les principaux points d'intérêt de la ville (gare, mairie, patrimoine remarquable, etc.).

Tous ces éléments sont déterminants dans le choix du piéton de marcher ou d'utiliser un autre moyen de locomotion.

Créer des espaces publics hospitaliers

Développer la marche, c'est aussi rendre les espaces publics accueillants afin qu'ils donnent envie de se déplacer et d'y séjourner pour mieux profiter de la ville et de tout ce qu'elle a à offrir.

La présence de nature (jardins, rues arborées et fleuries, flore et faune diversifiées) est importante car elle améliore le cadre et la qualité de cheminement des piétons en procurant un effet apaisant et en réduisant les îlots de chaleur lors d'épisodes de canicule. En outre, pouvoir profiter de parcours ponctués d'œuvres artistiques éphémères ou d'aménagements sportifs (design actif) donne envie de marcher.



Calais, juillet 2022

Inciter à marcher, c'est également donner la possibilité de s'arrêter, en dédiant des espaces à la pause pour des arrêts de courte durée. Il s'agit aussi de multiplier les lieux de rencontre accueillants en aménageant des espaces dégagés, sûrs, où l'on peut profiter du soleil ou de l'ombre fraîche et bienfaisante des arbres. Ces espaces peuvent être identifiés par des usages précis : aires de jeux, espaces de détente, espaces sportifs... des espaces de proximité ludiques qui donnent envie de s'y rendre à pied.

Dans ces lieux de pause ou de rencontre, les équipements (fontaine à boire, poubelles, toilettes publiques, etc.), les assises, l'ambiance et l'atmosphère sont autant d'éléments qui permettent à chacun de s'y sentir accueilli et y trouve sa place.

Aménager la ville sous le sceau de la proximité

Les citoyens marchent davantage lorsqu'ils peuvent trouver à moins de 15 minutes à pied de leur domicile tout ce qui leur est essentiel (faire leurs courses, s'aérer, pratiquer des loisirs, se cultiver, se soigner, travailler) et que les rues et les aménagements destinés aux piétons relient les principales destinations de la ville et combinent plusieurs destinations à la fois (gares, commerces de proximité, bâtiments administratifs, équipements scolaires, sportifs et culturels...).

Quelle stratégie mettre en place pour favoriser la marche ?

Considérer la marche comme un mode de déplacement à part entière nécessite de mobiliser des outils de planification et d'urbanisme.

Les communes peuvent ainsi se doter d'un plan piéton, comme la ville de Strasbourg l'a fait dès 2012, qui a pour objectif de coordonner des actions favorisant la pratique de la marche en procédant, en premier lieu, à l'identification des flux piétons (qui marche, pour aller d'où à où, à quel moment, à quelle fréquence), des secteurs favorables à la marche et des dysfonctionnements existants.

Ce diagnostic peut se faire par la réalisation d'une enquête déplacement et d'une analyse cartographique mais il semble particulièrement important de le compléter par la mise en place d'une démarche participative (ateliers, marches exploratoires) afin de connaître les usages et attentes des piétons et d'y répondre au mieux.

Le plan d'action qui en découle peut être mis en œuvre de manière progressive comme le fait la ville de Montreuil qui a choisi de requalifier ces espaces, par des aménagements simples et peu onéreux, définis en concertation avec les habitants. Ce sont des interventions ponctuelles mais qui sont inscrites dans une programmation d'ensemble réfléchie à l'échelle de tout son territoire.



Placette de Valmy avant : un lieu peu agréable, envahi par le stationnement

*Photos :
Ville de
Montreuil*



Placette de Valmy après : aménagement minimaliste mais fonctionnel et qui profite avant tout aux piétons

En conclusion, les villes françaises, quelle que soit leur taille, ont encore du chemin à parcourir sur la question de la marche. Mais une ville où l'on pratique la marche avec plaisir est une ville où il fait bon vivre, ce qui signifie une ville attrayante pour des résidents mais aussi des personnes de passage (travailleurs ou touristes). Les pouvoirs publics ont donc tout intérêt à prendre à bras le corps cette question.

À BRUXELLES, UNE CHARTE DES REVÊTEMENTS PIÉTONS POUR UNE "VILLE CONFORTABLE"

Favoriser le déplacement multimodal est un des quatre axes du plan régional de développement durable voté par le gouvernement bruxellois en juillet 2018, qui ambitionne une part modale de 50 % pour la marche dans la région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2030. Un des moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif est l'amélioration du confort des piétons, ce qui a donné lieu à l'élaboration d'une charte sur les revêtements piétons par Bruxelles-Mobilité, devant servir de référence à tous les projets d'urbanisme concernant les espaces piétons à Bruxelles. Cette démarche s'est notamment inspirée de réflexions menées par la Métropole de Lyon et dans les Flandres belges.

Cette charte rappelle qu'un revêtement piéton de qualité doit répondre aux besoins et aux attentes des usagers, qu'ils soient «piétons valides ou moins valides [...], utilisateurs de trottinettes et rollers, livreurs... » : le point de départ est donc le besoin de l'utilisateur, et en matière de revêtements piétons, les deux besoins les plus importants sont la planéité et l'adhérente.

La planéité

Pour mesurer la planéité des revêtements, Bruxelles a développé un équipement mesurant les accélérations verticales générées par la surface du revêtement sur une chaise roulante, mesures qui sont ensuite transposées sur une échelle de confort allant de 0 (revêtement le plus inconfortable) à 10 (revêtement très confortable). La différence de confort s'illustre notamment dans les différences de joints entre des pavés : plus les joints sont creusés, moins le revêtement est confortable. La Métropole de Lyon a d'ailleurs décidé de ne placer d'éléments type dalles ou pavés que si les surfaces sont planes et les joints non creusés.



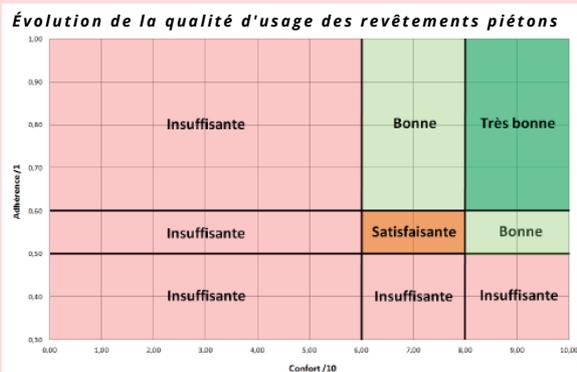
Pavés porphyres sciés présentant une surface identique mais un confort différent (place de Moleenbeek ci-dessus : joints creusés de +/- 54 mm, confort = 5,6/10. Ci-dessous : joints creusés de +/- 1 mm, confort = 7,5/10.)



L'adhérence

Des revêtements peu adhérents, rendant le déplacement instable, forcent le piéton à ralentir. Un bon revêtement doit donc présenter une bonne rugosité, en particulier par temps de pluie. La résistance au glissement peut également s'altérer avec l'usure du matériau, nécessitant une vigilance de la part des services techniques tout au long du cycle de vie du revêtement. En fonction des matériaux choisis, différentes techniques (par exemple du ponçage) peuvent être employées pour améliorer la rugosité du cheminement.

Planéité et adhérence déterminent la qualité d'usage du revêtement, synthétisée par le graphique ci-dessous.



Couleur des revêtements

Un 3e facteur majeur influence le confort du déplacement piéton, la couleur du revêtement piéton. Cette dernière a en effet des conséquences sur le phénomène d'îlots de chaleur (les couleurs sombres favorisent l'élévation localisée de la température), l'éblouissement de l'utilisateur (le blanc notamment) et la lecture de l'espace public. Ce dernier point n'est pas à négliger, tant la couleur peut aider les usagers en général et les personnes déficientes visuelles en particulier à se repérer dans l'espace. A l'inverse, trop de variations ou de contrastes dans le revêtement tendent à créer de la confusion pour les usagers.



Lorsque l'aménagement concerne de vastes espaces piétons (ex : place, zone piétonne), la charte préconise que ces conditions s'appliquent aux revêtements placés sur les cheminements naturels des piétons : le long des façades et le long des lignes de désir du piéton. Les espaces non concernés peuvent en effet être mis à profit pour proposer des structures perméables favorisant l'infiltration des eaux pluviales. En outre, Bruxelles-Mobilité rappelle qu'un piéton choisit toujours le revêtement le plus confortable. Dans le cas où un aménagement piéton côtoie un aménagement cyclable, le niveau de confort du revêtement piéton doit être équivalent à celui du revêtement cyclable, pour éviter que les piétons empiètent sur l'espace cyclable.

Pour en savoir plus :

Charte sur les revêtements piétons de Bruxelles
https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/charte_sur_les_revetements_piétons.pdf

VU AILLEURS : À ROUEN, DES MARQUAGES D'ANIMATION À LA PLACE DES PASSAGES PIÉTONS

La métropole de Rouen innove avec des marquages d'animations réalisés au niveau de cinq intersections piétonnes de la rue Jeanne-d'Arc. Un marquage d'animation désigne un dispositif de signalisation utilisé pour avertir visuellement les usagers, les incitant à adapter leur comportement, en particulier dans les zones de rencontres (zones limitées à 20 km/h où les piétons sont prioritaires par rapport aux véhicules). Ce dispositif a été pensé pour accompagner le retrait des feux de signalisation, permettant de conforter la priorité aux mobilités douces dans le centre-ville de Rouen. L'emprise et la priorité piétonne deviennent visuelles et s'imposent aux véhicules. Les graphismes peints sur la chaussée débordent sur les trottoirs afin de faire ralentir les véhicules en amont des carrefours.



Pour en savoir plus : <https://bit.ly/3unjeVb>

Sources :

- webconférence de l'APCC n°56 « Développer la marche en ville, de la stratégie à l'action »
- dossier du CEREMA
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-marche-ville>
- Revue Techni.Cité n° 337 de novembre 2020- Dossier "Vers une ville confortable pour les piétons", Cédric Boussuge, chef de projets Espace public et Piétons au Cerema.

collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Cette newsletter est rédigée dans le cadre du Collège de prospective.

Pour s'abonner à sa diffusion :
<https://bit.ly/346QNNn>



<https://2040.hautsdefrance.fr>