

POINT DE VUE

MOBILITÉ URBAINE, REDONNER UNE PLACE À LA MARCHÉ

Son évidence a vite fait oublier qu'elle est un mode de déplacement à part entière. Or, le regain que connaît la marche aujourd'hui – suivi de manière attentive par les élus et les opérateurs de transport – peut servir de support à la réorganisation de toute la cité et ainsi de l'ensemble de la chaîne de mobilité.



La marche, simple effet de mode ?

/ Villes "marchables" et espaces partagés

Après une baisse généralisée de sa part modale jusqu'au début des années 1990, puis une stabilisation¹, les chiffres témoignent d'un retour discret de la marche.

En France, dans les grandes agglomérations, tandis que la voiture entame un léger recul entre 1994 et 2008 (5 points de baisse), les enquêtes font apparaître une hausse de 3 points des déplacements à pied². Aux États-Unis (Washington, Boston, Philadelphie, notamment), la marche gagne 1 point dans les statistiques.

Depuis une trentaine d'années, des revendications se font entendre contre le « tout automobile ». Nées aux États-Unis, territoire pensé pour l'automobile³, elles s'inscrivent dans un mouvement de réappropriation de la ville. Les citoyens appellent à une ville plus vivable, plus conviviale et pacifiée, où la cohabitation avec l'automobile et les transports collectifs se ferait en toute sérénité. Des zones marchables avec des streetblogs s'organisent pour retrouver des villes à taille humaine. Ces actions reposent sur le concept de *New Urbanism*. L'idée est de valoriser les composantes les plus intéressantes de l'urbanisme ancien pour le développement durable et la mixité sociale : courtes distances favorisant la marche ou le vélo, densité d'habitation suffisante pour permettre la viabilité d'activités commerciales, mixité sociale et spatiale des habitants et des activités. Certains vont même plus loin en proposant de

¹ Certu, La mobilité urbaine en France : les années 1990, septembre 2002

² Insee, « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee Première*, n° 1252, juillet 2009

³ Rieg J., « Un quotidien sans voiture dans les *suburbs* américains ? », Chronos, mai 2009

fonder le *New Pedestrianism*⁴, théorie selon laquelle l'espace urbain, appelé village pédestre⁵, doit être pensé pour être praticable à pied. Par extension, on commence à parler aux États-Unis de *walkable urbanism* qui tente de promouvoir un développement urbain basé sur la marche et où la référence devient le piéton.

La notion même de *marchabilité* (*walkability*) a été inventée pour mesurer le « score de mobilité pédestre » d'un lieu ou d'une habitation et évaluer les actions visant à réhabiliter la marche. *Le walkscore*⁶, aux États-Unis, mesure la disponibilité des commerces de proximité et des aménités (parcs, écoles, bibliothèques...), la vitesse du trafic, la forme du réseau de rues avec les trottoirs. A Londres, la règle des 5 C caractérise la *marchabilité* d'un lieu. Les réseaux de marche et aménités doivent être « *Connected, Convivial, Conspicuous* (marqués), *Comfortable and Convenient* (pratiques) »⁷.

⁴ M.E. Arth, 1999

⁵ www.pedestrianvillages.com

⁶ http://www.walkscore.com/

⁷ Transport for London, « Improving walkability – Good practice guidance on improving pedestrian conditions as part of development opportunities », September 2005

⁸ Certu, 2009, p. 32

⁹ Lavadinho et Winkin, 2005

¹⁰ Certu, 2009, p. 54

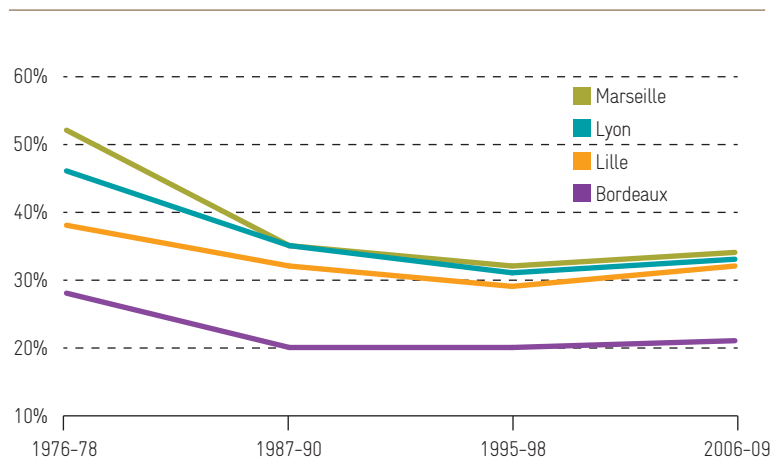
¹¹ Enquête de l'Institut Mafpre, résultats consultable sur www.senioractu.com

¹² Le *shared space* a été créé par l'ingénieur H. Monderman dans les années 1970 et a donné naissance à un programme européen en 2004. www.shared-space.org

Ce changement rétablit la marche comme un mode à part entière, reconnu, qui permet au piéton de participer à l'aménagement de son espace et du système de transport⁸. C'est le *pedestrian empowerment*⁹. En France, ces revendications citoyennes sont notamment portées par les réunions de quartier. A Paris, les piétons s'expriment en faveur de l'élargissement des trottoirs, du confort, de l'accessibilité et de la qualité des espaces dans les réunions de concertation¹⁰. L'attente de sécurité est également très forte. En Espagne, un quart des piétons s'estime en danger dans la rue ; plus encore chez les seniors qui déclarent que les voies publiques ne sont plus adaptées à leurs besoins¹¹. Ils formulent des demandes simples et peu coûteuses : plus de bancs dans les rues, des trottoirs plus sûrs, moins hauts et moins encombrés, une meilleure lisibilité et accessibilité des transports en commun.

Ce nouvel urbanisme conduit au concept d'« espace partagé »¹² qui propose une autorégulation intelligente et intuitive de l'espace et de la chaussée, notamment par un *design* urbain adéquat. Le morcellement de l'espace, l'utilisation de la chaussée pour la vie culturelle locale, l'abolition de la perspective rectiligne sont autant d'éléments mis en œuvre par le principe du *shared space*, par exemple à Bathe (Royaume-Uni) ou Drachten (Pays-Bas).

FIGURE 1. Evolution de la marche dans quelques grandes agglomérations françaises.

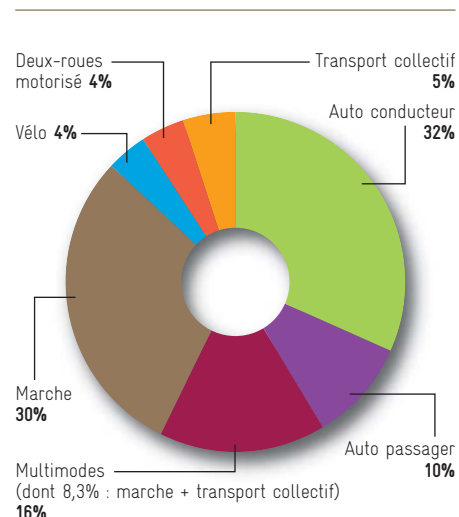


Après avoir fortement baissé au profit de l'automobile, la part modale de la marche amorce une légère croissance dans les grandes agglomérations françaises.

Les statistiques sur la marche doivent être maniées avec précaution, le mode de comptabilisation minorant certainement ce moyen de déplacement. Les rares enquêtes et études françaises sur le sujet (Enquêtes Transport, Enquêtes Ménages Déplacements) ne la comptabilisent que si elle est utilisée en tant que mode unique, ce qui exclut les trajets pour regagner un véhicule ou les transports collectifs, et enferme le piéton dans une relation de voisinage.

SOURCE : Certu 2010

FIGURE 2. Répartition des déplacements selon le moyen de transport à Genève, 2000.



Dans la plupart des grandes villes, la marche représente au moins un tiers des déplacements. Genève a ouvert la voie en définissant un plan piétons dans le cadre de son plan de déplacements.

SOURCE : OFS/ARE
Microrecensement des transports 2000

› LA PETITE HISTOIRE DE LA MARCHÉ

Jusqu'à la fin du 17^e siècle, la marche va de soi. L'espace de vie est restreint (7 km environ) et la marche convient bien à une vie sédentaire et à une économie agraire. Le cheval ou la voiture attelée demeurent un attribut de richesse¹.

A partir du milieu du 18^e siècle, la production est de moins en moins locale et fixée à une clientèle proche. Le commerce s'intensifie. Les attelages se perfectionnent et augmentent les distances parcourues. Les échanges se développent et permettent l'aménagement et l'administration des territoires. Dans les villes, fiacres et autres berlines se bousculent. Mais le coût, l'encombrement, la dangerosité et la pollution de l'air (due aux déjections des chevaux) freinent leur usage. Par contrainte, la ville demeure piétonne.

Dans la seconde moitié du 19^e siècle, l'industrialisation accélère l'évolution des modes de vie et des villes, les populations les plus pauvres sont reléguées

aux périphéries. Il faut alors organiser le ramassage de la force laborieuse pour les usines : les villes construisent les premières lignes de train, puis de tramway. L'État, sous l'impulsion de politiques hygiénistes, entreprend de grands travaux pour rendre accessibles les boulevards. Le vélocipède, né dans les années 1860 se démocratise rapidement et connaît son âge d'or à la fin du 19^e siècle. Malgré ces alternatives, la marche reste prépondérante.

En 1875, l'automobile fait son apparition. Les véhicules hippomobiles disparaissent (en 1913 à Paris) et le tram perd lui aussi sa première place dès 1935 au profit des autobus et de l'automobile. L'État investit dans les réseaux d'autobus. Jusqu'aux années 1940, la ville est devenue celle du transport public.

La voiture est une authentique révolution sociale². Sa possession devient massive après la Seconde Guerre mondiale³. Symbole de progrès et de modernité, elle bénéficie de toutes les faveurs :

lobbies, associations et surtout l'État qui soutient financièrement le secteur et construit des infrastructures majeures dédiées. La ville devient automobile et les aménagements urbains qui lui sont dédiés deviennent autant d'obstacles sur les parcours piétons. En 1966, alors que 50% des ménages possèdent une auto, la marche ne représente plus que la moitié des déplacements dans les grandes villes. Cette part ne va cesser de décroître : entre 1967 et 1994, les distances annuelles parcourues à pied sont divisées par deux, passant de 569... à 226 kilomètres.

Aujourd'hui, les longues files qui congestionnent quotidiennement les portes des villes, les signes de la raréfaction du pétrole et d'une altération de l'environnement sèment le doute et appellent de nouvelles réglementations. La marche pourrait-elle, dès lors, être revalorisée ?

¹ Roche, 2003

² Mergnac M.-O., Lanaspère C., Bertrand B. Dejean M., 2005

³ Steven D. Levitt, Stephen J. Dubner, 2007

Santé, sécurité, environnement : des initiatives locales

Parallèlement aux actions et revendications citoyennes, les pouvoirs publics mobilisent la question de la marche au service du développement durable, de la préservation de la santé et de la sécurité publiques et du partage de l'espace.

Londres, Paris, New York, Tokyo, Copenhague ont lancé des programmes autour de la marche. Certaines intègrent dans leurs plans de déplacements, des actions en sa faveur, pouvant aller jusqu'à la définition d'un plan piétons ou d'un plan de marche pour l'ensemble des usagers ou certains d'entre eux seulement, comme les seniors. Ces plans ont pour objet de réintroduire la marche. La ville de Genève a ouvert la voie. Beaucoup d'autres, en Suisse ou en Europe, ont suivi.

Depuis près de 30 ans, Chambéry (France) mène aussi des actions visant à pacifier le trafic et à rééquilibrer l'usage de l'espace public : sécurisation des sorties d'école, aménagements contraignants pour les voitures, amélioration de la mixité entre les modes (modération des vitesses, « zones de rencontre », zones 30, mobilier urbain adapté)¹³. Le Cabinet de Conseil *Targeting* en France a élaboré pour les seniors un plan de déplacements valorisant, entre autres, des modes de déplacements alternatifs (marche et vélo). L'objectif est de faciliter leurs déplacements, éviter leur isolement et favoriser leur bien-être. Pour cette population, en effet, se déplacer dans la ville est à la fois un besoin et une nécessité pour le maintien d'une bonne qualité de vie physique et psychologique (cf. *Point de Vue, La mobilité face au vieillissement de la population*, Transdev Lab, mars 2010).

¹³ MEEDDAT, 2008

A Londres, le Plan de Marche¹⁴, élaboré en 2004, a trois objectifs. Un : enlever au métro 10% des clients qui y réalisent des déplacements pouvant se faire à pied – plus de 50% des déplacements en Tube seraient plus rapides à pied – et les remplacer par 10% de nouveaux clients abandonnant la voiture. Deux : augmenter de 10% la part de la marche dans les déplacements de 3 km (2 miles) et le nombre annuel de déplacements à pied par personne. Trois : augmenter le niveau de *marchabilité* dans Londres pour en faire un modèle d'ici 2015. A Paris, la RATP mène des réflexions allant dans le même sens. Le Plan de Marche de Londres a aussi des objectifs de santé publique, dans le cadre de la lutte contre l'obésité des élèves. La marche, moyen de déplacement actif, est en effet de plus en plus mobilisée au service de la santé publique. En France, une campagne du ministère de la Santé et de l'Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé recommande 30 minutes de marche rapide par jour¹⁵.

De son côté, la Belgique¹⁶ a initié le Code de la Rue en 2003, repris en France en 2008¹⁷. Se différenciant du code de la route, il instaure un principe général de prudence applicable à tous les usagers, du plus fort envers le plus faible (camion/voiture, voiture/deux-roues motorisés, etc). La voiture n'est plus le centre de la circulation.

/ Une nouvelle marche urbaine

Pris dans son sens modal, la marche est un moyen de transport. Et en tant que dernier maillon de la chaîne de mobilité, le déplacement piéton donne du sens à la ville. C'est pourquoi il intéresse les opérateurs de mobilité. Répondre à ses besoins permet d'améliorer la qualité des transports publics et d'enrichir les réponses à apporter. Ce travail peut conduire à des innovations emblématiques de la nouvelle mobilité du début du 21^e siècle.

Créer une identité et une culture de la marche

Inciter à la marche exige de développer une identité sociale¹⁸ du piéton et valoriser la pratique de la marche. Or, cela ne va pas de soi. D'abord, il n'existe pas encore d'identité piétonne, contrairement à celles du cycliste,

> GENÈVE, UN PRÉCURSEUR

Le Plan piétons de Genève¹ part d'un constat simple : près de la moitié des déplacements urbains y sont effectués à pied ou à vélo plus vite qu'en voiture. Les augmenter encore contribue à améliorer la qualité de l'air tout en diminuant les nuisances engendrées par la circulation automobile, à garantir l'attrait, l'animation, la sécurité et la convivialité de la ville, et à veiller à la santé de ses habitants. La première génération du Plan piétons entre en vigueur en 1995. Sans appui réglementaire, il vise à redonner aux piétons droit de cité et à encourager la marche dans le cadre d'une mobilisation de la ville en faveur de son environnement, du développement des modes alternatifs à la voiture, de la lutte contre le bruit. Il est suivi, en 2000, de l'établissement d'un Plan directeur des chemins pour piétons.

Le Plan piétons a dès lors une base légale cantonale et reconnaît le piéton comme usager à part entière du cadre urbain. Structuré par un programme d'actions sur 10 à 15 ans, il comporte cinq volets : encourager la promenade ; valoriser des lieux, des places par quartier ; faciliter les mouvements des piétons ; éliminer les obstacles ; modérer le trafic à l'échelle des quartiers. La ville a aussi inauguré, chaque année entre 1995 et 2005, un parcours urbain créant ou améliorant un tracé existant. Cette démarche a donné une forte impulsion à la création de zones de modération du trafic – treize zones 30 ont été réalisées, soit environ la moitié de la surface de Genève – et à l'aménagement des zones de rencontres dans lesquelles le piéton a la priorité sur les véhicules et la vitesse est limitée à 20 km/h.

¹ Loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (L160) du 4 décembre 1998

du motard ou de l'automobiliste. Ensuite, la marche a longtemps eu une image « ringarde » avant qu'un glissement sémantique ne l'associe progressivement à la randonnée. Enfin, les actions publiques en faveur des modes doux font la part belle au vélo mais pas ou peu à la marche. Dès lors, l'identité piétonne a besoin de cette distinction dont Bourdieu a montré toute l'importance dans la dynamique des rapports sociaux. Les mécanismes à mettre en jeu sont complexes, faisant intervenir les croyances, la norme sociale et la capacité à changer de comportement. Ils exigent de prendre en compte la perception émotionnelle, les représentations symboliques et sociales de la marche, les valeurs aux-

¹⁴ Transport for London, 2004

¹⁵ www.mangerbouger.fr

¹⁶ Arrêté Royal, 4 avril 2003

¹⁷ Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 modifiant le code de la route, MEEDDAT

¹⁸ Selon Tajfel et Turner (1979), l'identité sociale est la partie du concept de soi d'un individu qui résulte de la conscience qu'a cet individu d'appartenir à un groupe social ainsi que la valeur et la signification émotionnelle qu'il attache à cette appartenance.

quelles elle renvoie. Le choix ? La liberté ? Le retour vers la nature ? La lenteur ? Un certain luxe même car elle permettrait une réappropriation du temps¹⁹. Dans ce cadre, quelles actions peuvent être menées ?

Des stratégies de communication, des campagnes d'information et de sensibilisation peuvent influencer l'appropriation des valeurs sous-tendant la marche. Zurich réalise, depuis 2003, une campagne annuelle de « culture de la marche » dont l'objectif est de renforcer chez chacun sa dimension identitaire. De telles actions peuvent profiter d'événements déjà connus du grand public (*Une journée sans ma voiture*) ou éphémères (*Nuits Blanches, Paris Plage*). Participent encore de la création de cette culture : l'émission d'un logo symbolisant la marche à Genève ou la participation à un jeu-concours à Nuremberg (Allemagne).

Les aménagements matériels, l'ensemble des accessoires (chaussures, vêtements, téléphones portables, baladeurs, sacs, valises à roulette, etc.) ou des infrastructures (trottoirs, passages piétons, passerelles, guichets d'information cartographique, signalétique urbaine) sont aussi mobilisables. Ils ont, selon Lavadinho et Winkin, une fonction symbolique importante pour le statut, l'identité et la reconnaissance du piéton. Ils lui permettent de renforcer son autonomie et d'émerger en tant qu'acteur urbain à part entière, aussi légitime que les usagers des autres modes. Cette nouvelle approche rompt avec celle, fonctionnelle, protégeant le piéton derrière des « prothèses architecturales » séparant les flux et laissant chacun à sa place. Elle remet en question les rapports de pouvoir dans la ville.

Créer cette identité et cette culture nécessite que la marche soit portée et symbolisée par un mouvement dynamique. C'est l'objectif de *Walk 21*, conférence internationale annuelle (« Marcher au 21^e siècle ») née d'une conférence organisée en 1997 au Royaume-Uni. *Walk 21* souhaite réaffirmer l'importance de la marche dans les politiques de déplacements, fournir une plateforme d'échanges, d'expériences, faire connaître les actions engagées et valoriser les pratiques les plus intéressantes. Une Charte internationale a été élaborée en 2006 dont l'objet est de créer des collectivités dans lesquelles les habitants choisissent de marcher pour, *in fine*, instaurer une culture de la marche.

Faciliter la marche : le rôle de la morphologie urbaine²⁰

Pour redonner une place à la marche et faciliter sa pratique, plusieurs types d'aménagements peuvent être réalisés, allant essentiellement dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public et de pacification des flux.

Les aménagements ralentissant et réduisant les flux de voitures rééquilibrent le partage de l'espace public. A San Sebastian (Espagne), le périmètre de stationnement payant est réservé aux résidents. Le vert intégral piéton (qui permet de traverser un carrefour en tout sens) et l'accélération des cycles de feux piétons (qui limite le temps d'attente) rendent la traversée plus confortable et facilitent la déambulation. A Toronto, ce système s'accompagne d'un compte à rebours qui démarre seulement après qu'une traversée normale a pu être effectuée. Le compteur indique combien de secondes il reste aux piétons pour traverser la chaussée²¹. De la même manière, la valorisation de certains espaces de la ville par leur piétonisation temporaire ou permanente permet d'accroître l'espace dédié à la marche. A Séoul (Corée), une autoroute à 6 voies a été supprimée pour recréer un espace de promenade. A Dax (France), d'avril à juin, la municipalité a testé, chaque samedi en 2010, la piétonisation de ses trois marchés : aménagement de la circulation, valorisation de l'offre de stationnement à proximité du centre-ville et mise en place de navettes gratuites toutes les 10 minutes.

Pour faciliter la marche, les cheminements piétons doivent être les plus continus et les plus directs possibles, à l'image de San Sebastian Donostia (Espagne), où des axes piétons relient sans interruption les différents quartiers de la ville. Les obstacles à la circulation piétonne doivent être effacés : installation d'équipements visant à remédier aux obstacles naturels, escalators ou ascenseurs en cas de dénivelés importants, réseau de parcours piétons mécanisé pour acheminer les piétons des parkings relais vers le cœur de ville, vont dans ce sens. Avec les trottoirs traversants (Belgique) ou continus (San Sebastian Donostia) le piéton n'est pas obligé de descendre sur la chaussée et de quitter son espace ; c'est à la voiture de traverser. Ces initiatives nécessitent des travaux réguliers de remise en état, mais aussi un suivi de leur niveau de qualité (Camden, États-Unis).

La sécurisation des itinéraires et des lieux et l'élaboration de cheminements piétonniers agréables sont d'autres leviers d'action. Propreté et sécurité encourageraient la marche - « Les gens marchent là où ils se sentent en sécurité, pas là où ils n'ont pas confiance. C'est l'instinct humain le plus élémentaire »²² - tout comme un

¹⁹ Lavadinho et Winkin, 2005

²⁰ Grandpierre et Folléte, 2003

²¹ « Walk 21 à Toronto. Les piétons au premier plan », www.rue-avenir.ch, 2008

²² S. Budide, 2008

meilleur éclairage, la rénovation des chaussées et des trottoirs, la mise en place d'un environnement naturel et agréable avec des espaces verts et des aménagements conviviaux permettant de s'abriter comme à Villeneuve d'Ascq (France) et de s'arrêter en chemin. C'est une attente forte des piétons. Les cheminements piétonniers doivent aussi être efficaces²³ au regard du potentiel du lieu fréquenté. La fragmentation, la complexité des structures urbaines et la richesse des activités agissent comme des éléments favorables à la pratique de la marche²⁴.

La connaissance de la mobilité pourrait être mobilisée par les opérateurs de transport pour participer à l'équipement de ces itinéraires avec les aménageurs, élaborer une signalétique urbaine simplifiant les trajets et orientant vers les pôles d'échanges.

De nouvelles technologies pour le piéton intermodal

Des systèmes d'information et de guidage en temps réel qui intègrent la marche peuvent en faciliter la pratique. Le *Travel Planner Assistant* (PTA) à Amsterdam (Pays-Bas) calcule, pour un trajet donné, la distance et le temps nécessaire, les combinaisons de modes disponibles et les interconnexions avec les transports publics. Il intègre les données dans l'agenda de l'utilisateur. En fonction de l'horaire d'arrivée renseigné, il indique à l'utilisateur s'il doit se dépêcher ou bien s'il dispose de temps.

Au Japon²⁵, où la population vieillit plus que partout ailleurs, les technologies sont au service du piéton. En 2005, plusieurs milliers d'étiquettes électroniques étaient installées dans la ville de Kobe pour guider les piétons équipés de terminaux RFID. D'autres projets pilotes ont vu le jour depuis dans les plus grandes villes du Japon. A Londres, *Legible London* s'attache à améliorer l'information à destination des piétons grâce à une signalisation spécifique et une cartographie à échelles variables. Entreprises, élus locaux, banques et associations portent cette démarche. L'utilisateur est guidé dans son passage d'un mode de transport à l'autre²⁶. *Walkshed*²⁷ aux États-Unis, permet de trouver un moyen de déplacement adapté dans « la jungle urbaine » et d'identifier les quartiers piétonniers à proximité des lieux qui intéressent l'utilisateur.

Pour faciliter la marche, des services annexes à la mobilité sont imaginés : location de parapluies ou de poussettes, consignes permettant aux piétons de dépo-

ser leurs paquets encombrants et de poursuivre leur cheminement en toute tranquillité, voire même un service centralisé de livraisons afin de décharger les piétons (Nuremberg, Allemagne).

Des services d'accompagnement permettent de commencer l'apprentissage de la marche dès le plus jeune âge. Ce sont par exemple les autobus pédestres qui emmènent les enfants à l'école (cf. Encadré ci-contre). Les opérateurs de transport jouent déjà un rôle dans le développement, la structuration et la contractualisation de ces dispositifs avec les plans de déplacement entreprise. Pourquoi pas l'étendre à d'autres catégories de population, en attendant de solutions d'accompagnement, les seniors par exemple ?

La conjonction de ces éléments, visant à redonner une place à la marche dans les représentations et dans l'espace et à faciliter sa pratique, conduirait à créer une ville *marchable*, *a walkable city*, à l'image de Philadelphie, aux États-Unis (cf. Encadré ci-dessous).

› PHILADELPHIE, UNE VILLE MARCHABLE ?¹

Philadelphie serait un paradis pour les piétons.

La connectivité des bâtiments et leur petite longueur (120 mètres environ) donnent aux piétons un degré substantiel de liberté dans leur choix d'itinéraire. Au-delà, cela demande aux piétons de marcher pour atteindre une intersection.

Les rues étroites permettent de ralentir le trafic.

Les parkings entre les routes et les lieux où passent les piétons permettent une plus grande sécurité.

Le temps d'attente pour les piétons est réduit aux feux.

La largeur des trottoirs est conséquente, y compris en tenant compte des escaliers, des cafés, de la signalisation, des arrêts de bus, des box à journaux, des parc-mètres, des parcs vélo, des arbres...

Enfin, un plan piétons a été défini.

¹ Budick S., 2008

²³ Genre-Grandpierre C. et Foltête J.-C.

²⁴ Grandpierre et Foltête, 2003, pp 16-17

²⁵ <http://www.gerontechnologie.net/reseau-de-tags-rfid-systeme-de-navigation-pour-les-pietons-seniors/31477>

²⁶ Francqueville (de) C., 2009

²⁷ <http://walkshed.org>

> APPRENDRE LA MARCHÉ DÈS LE PLUS JEUNES ÂGE AVEC LES AUTOBUS PÉDESTRES

Au Danemark en 1976, à Odense, le programme aller et retour sécuritaire pour l'école naissait en réaction à l'augmentation du nombre d'accidents graves sur le chemin de l'école. En 1997, les États-Unis lancent une journée « Marchons vers l'école », puis le Canada. Depuis, de plus en plus de villes proposent des autobus pédestres, appelés aussi *pédibus*, *carapattes*, *millepattes*, *gross'trotter*, dans le cadre de leurs plans de déplacements ou des agendas 21. Le principe : les enfants se tiennent par la main et sont guidés par un adulte qui suit un trajet et des horaires prédéfinis.



« Le serpent de marche »¹

Les objectifs de cette démarche sont la sécurité, le respect de l'environnement, la cohésion sociale. La santé est également un argument puissant : il est démontré aux parents que, outre la nécessité d'avoir une activité physique quotidienne², un enfant qui a marché 15 minutes avant d'arriver à l'école est beaucoup plus attentif et réceptif³. Les argumentaires diffèrent d'une ville à l'autre. En Suisse, l'accent est mis sur la sécurité avec une association soutenue par les assureurs⁴. En Italie, le premier argument est l'autonomie de l'enfant ; en Espagne, la lutte contre l'obésité.

Les atouts de cette démarche ont conduit à un déploiement géographique rapide. En France, dans la région Languedoc Roussillon⁵, début 2008, 31 *carapattes* fonctionnaient pour 797 familles, 1028 enfants et 409,5 kilomètres parcourus par semaine. Sur le seul territoire du Grand Lyon, fin 2007, on comptait 152 lignes quotidiennes.

¹ gillesmaurel@gmail.com

² L'OMS recommande une activité physique de 32 minutes par jour pour un enfant qui représentent les deux kilomètres aller et retour pour se rendre à l'école

³ Certu, 2009, p 40

⁴ www.pedibus.ch

⁵ www.carapattes.org

/ La marche, une opportunité pour repenser la chaîne de mobilité

Les utilisateurs des transports publics sont aussi des piétons. Il est donc dans l'intérêt des opérateurs de transport urbain de comprendre et de faciliter la marche pour améliorer l'accessibilité de leurs propres usagers.

Mais au-delà de cet intérêt légitime, il faut voir, dans l'annonce du Pedestrian Empowerment, une opportunité beaucoup plus riche : le piéton maîtrise enfin sa mobilité d'un bout à l'autre de la chaîne de déplacement. Pleinement responsable de ses choix, il est davantage sensible à la notion de développement durable induite dans ses déplacements. Libre d'inventer ses itinéraires, il compose désormais ses trajets multimodaux. Cette évolution suppose que les opérateurs de mobilité mettent l'offre de transport à sa disposition en misant sur deux axes : faciliter l'accès physique par des aménagements urbains adaptés aux cheminements piétons et aux interconnexions ; afficher une information lisible et pertinente, une signalétique ouverte à tous les modes et une distribution simplifiée qui répondent aux caractéristiques du piéton, à sa vitesse et à ses accessoires.

La liberté du piéton est une source d'exigence que les opérateurs ne doivent jamais perdre de vue s'ils souhaitent améliorer la qualité et la fiabilité des services, conditions indispensables pour être préféré. Travailler dans cette voie permettra par la même occasion d'élargir l'offre à de nouveaux services associés. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Bourdieu P., *La distinction. Critique sociale du jugement*, éditions de Minuit, 1979.
- Budick S., « What makes a city walkable ? », *PlanPhilly*, <http://planphilly.com/node/3568>
- Certu, *La mobilité urbaine en France : les années 1990*, septembre 2002
- Francqueville (de) C., « Plan de marche à Londres », Chronos, avril 2009
- Genre-Grandpierre C. et Foltête J.-C., « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied », *Cybergeo : European Journal of Geography*, mis en ligne le 7 octobre 2003, document 248, pp 10-11, <http://cybergeo.revues.org/index3925.html>
- INSEE, Définitions et concepts de la mobilité régulière et locale, mars 2010
- INSEE, « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee Première*, n° 1252, juillet 2009
- Lavadinho et Winkin, « Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine », 2005
- MEEDDAT, « La démarche code de la rue en France. Premiers Résultats », octobre 2008
- Rieg J., « Un quotidien sans voiture dans les suburbs américains ? », Chronos, mai 2009
- Steven D. Levitt, Stephen J. Dubner, *Freakonomics*, 2007
- Transport for London, « Improving walkability – Good practice guidance on improving pedestrian conditions as part of development opportunities », September 2005
- Transport for London, *Making London a walkable city. The walking Plan for London*, February 2004

SITES INTERNET

- <http://www.gerontechnologie.net/reseau-de-tags-rfid-systeme-de-navigation-pour-les-pietons-seniors/31477>
- <http://pietons.org/>
- <http://www.walkscore.com/>
- <http://walkshed.org>
- www.carapattes.org
- www.mangerbouger.fr
- www.pedibus.ch
- www.shared-space.org
- www.pedestrianvillages.com

ANALYSE ET SYNTHÈSE



• Marc Le Tourneur

Ancien Directeur du réseau de Transport de l'agglomération de Montpellier, actuellement Conseiller à la Direction Innovation et Développement, Veolia Transdev, Membre du PREDIT (commission Mobilités urbaines).
marc.letourneur@veoliatransdev.com



• Sandrine De-Boras

Chargée de Mission Marketing, Veolia Transdev
 Doctorante au Laboratoire d'Economie des Transports
sandrine.deboras@veoliatransdev.com



POUR DES MOBILITÉS SOCIALEMENT RESPONSABLES

Le Mobility LAB observe et analyse les tendances liées à la mobilité sur un grand nombre de pays. Point de rencontre et d'échange entre recherche et expériences du terrain, il enrichit sa vision des attentes des citoyens et des collectivités pour définir de nouvelles réponses à leur apporter.

Contact : Marie-Catherine Baudoux (+33) 01 41 09 24 90 / mobilitylab@veoliatransdev.com
 Mobility LAB, Direction Innovation et Développement Durable
 9, rue Maurice Mallet – 92445 Issy-Les-Moulineaux Cedex • www.veoliatransdevlab.com



Imprimé sur papier
 Cyclus Print 100% recyclé.