



PLANIFIER

en faveur
de la marche



Cette étude vous sera utile pour :

- vous inspirer de diverses démarches de planification mises en œuvre par des collectivités
- identifier les critères qui influent sur la réussite de la démarche et les conditions nécessaires à son succès (organisation interne, ressources humaines, budgétaires, expertise)

SOMMAIRE

Cette étude est constituée de 3 parties, correspondant, selon l'analyse de l'ADMA, aux différentes échelles d'objectifs poursuivis par les collectivités lors de la mise en place d'un document de planification en faveur de la marche.

→ Le 1^{er} objectif est le plus concret : il s'agit d'augmenter la qualité d'usage de la marche et cela passe d'abord par l'amélioration des infrastructures.

→ Le 2^{ème} est un objectif de mise en réseau des acteurs autour d'un sujet éminemment transversal.

→ Enfin, le 3^{ème} objectif se situe à un niveau stratégique : faire de la marche un sujet politique, la visibilité, pour ensuite évaluer ce qui a été fait et améliorer encore et toujours la qualité d'usage et le confort de la marche pour tou.tes les piéton.nes.

Introduction	3
À l'échelle du territoire, augmenter le confort des usagers	5
En interne, assurer une transversalité entre les acteurs	10
À toutes les échelles, mettre le sujet de la marche à l'agenda politique	17
Conclusion	21
Annexe	22



• **Pour citer ce document** : Académie Des experts en Mobilités Actives (2022),
Planifier en faveur de la marche

• **Rédaction et réalisation des entretiens** : Léa Devun, Elin Lundmark et Camille Gaumont,
Académie Des Mobilités Actives (2022).

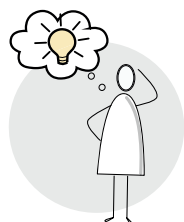
• **Crédits photos** : Adobe Stock, Cameron Casey, David Pariente, Etienne Boulanger, Fotolia, Jason Goodman, Norman Mortenson, Note Thanun, Patrick Robert Doyle, Quang NGuyen Vinh, Raeng, Rodnae Productions, Ryoji Iwata

• **Remerciements** : Nous tenons à adresser un grand merci aux personnes ayant participé à un entretien dans le cadre de cette étude : Arthur B. (Métropole de Lyon), Chiara M. (Ville de Paris), Florent C. (Bordeaux Métropole), Martin G. (Plaine commune), Stina A. et Johanna S. (Ville de Stockholm), Veerle B., (Ville de Gand), Anne F. (Rue de l'Avenir), Julie B. (Fédération Française de Randonnée), Alicia L. et Julia G. M. (Equal Saree), Fabien S. et Manon R. (Vizea). Et aux personnes qui ont relu cette étude : Cédric B. (Cerema), Marie C. D. (ADMA), Maxime P. (FUB)

Pour faciliter la lecture de l'étude, 4 pictos vont vous aider pour repérer des points de vigilances, apprentissages, zoom sur des exemples et concepts :



zoom sur
un concept



apprentissage



point de
vigilance



zoom sur
un exemple

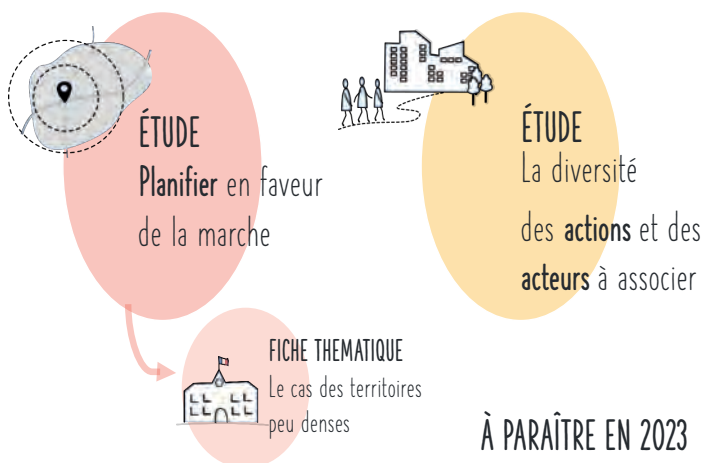


INTRODUCTION

Contexte

Alors que la marche fait l'objet d'un nouvel intérêt de la part de nombreuses collectivités, beaucoup se posent la question des outils stratégiques et des actions concrètes à adopter pour la favoriser. À travers une série de 3 études, l'ADMA se propose d'apporter un certain nombre d'éléments et d'exemples pour y répondre.

Cette première étude s'intéresse à la planification en faveur de la marche. Elle est complétée par une fiche thématique qui s'intéresse au cas particulier des territoires peu denses. Une deuxième étude suivra, sur la diversité des actions entreprises et des acteurs impliqués par les collectivités interrogées.



De premiers documents visant à planifier des actions en faveur de la marche existent en France, dont le plan piéton de Strasbourg, de nombreuses fois cité lors de nos entretiens. **Mais une vision comparative des démarches existantes, et en cours en France, reste à construire.** Également, se pose la question de l'articulation des plans en faveur de la marche, qu'ils soient des plans traitant la marche seule, des plans de mobilité ou des plans traitant conjointement la marche et le vélo, avec les PAVE (Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics).

Cette étude n'a pas vocation à l'exhaustivité mais propose de donner des exemples d'outils de planification mis en place par les collectivités en France, avec un regard européen, en s'interrogeant aussi sur les organisations internes qui les accompagnent.

Problématique



Les actions en faveur de la marche sont nombreuses et touchent à beaucoup de domaines de politiques publiques, allant des espaces verts à la gestion de la propreté.

Face à la multiplicité des actions possibles et des acteurs impliqués, quels choix sont faits par les collectivités pour donner forme à leur stratégie en faveur des piétons ?

Objectifs

L'étude ambitionne de répondre aux questions suivantes :

- Comment la marche est-elle prise en compte dans les documents de planification (notamment Plans De Mobilité – PDM, Plans Locaux d'Urbanisme – PLU, PAVE) ? Pourquoi cette approche ?
- Qui/quel service porte la responsabilité de la marche en interne ? Quelles sont les ressources disponibles (humaines, budgétaires, expertise) ?
- Pour les collectivités qui ont lancé une démarche depuis plusieurs années et peuvent avoir un recul critique, qu'est-ce qui paraît avoir bien fonctionné et moins bien fonctionné ?

Méthodologie

Pour cette étude, 14 acteurs ont été interrogés, dont 8 collectivités aux caractéristiques diverses, 3 bureaux d'études et 2 acteurs associatifs à l'échelle nationale (cf annexe 1). Ces entretiens qualitatifs ont été réalisés dans le cadre d'une série de 3 études et 1 fiche thématique menées par l'ADMA sur la marchabilité.

Deux exemples européens (Gand, Stockholm) ont été mobilisés dans l'étude. Ils apportent le regard de territoires au mix intermodal différent, qui permettent de rappeler que la pratique de la marche est particulièrement importante en France. Par exemple, à Gand, en



Belgique flamande, la part modale de la marche (13% en 2019 contre 56% dans le centre de Strasbourg par exemple) est peu élevée mais la part modale du vélo est, elle, beaucoup plus importante que dans les villes françaises les plus cyclables (35% en 2019 contre 15% à Strasbourg). Si ces chiffres sont construits par des institutions différentes, aux méthodologies pouvant être elles-mêmes différentes, la diversité de la structure des déplacements apparaît ici significative.

Les territoires interrogés sont surtout de très grandes villes ou des territoires métropolitains. Il a été difficile d'intégrer des territoires moins denses : peu de documents existent à l'heure de la rédaction de cette étude (2^{ème} semestre 2022). L'ADMA publie en complément une fiche thématique « Planifier en faveur de la marche – Le cas des territoires peu denses » centrée sur ces territoires.



Quelle terminologie utiliser ?

Plan marche ou piéton, schéma directeur, schéma stratégique piéton ? Les collectivités utilisent des dénominations variées pour baptiser le document qu'elles mettent en place pour organiser leur action. On peut identifier que les « plans » sont souvent mis en place par des collectivités de taille importante, ambitieuses sur ces sujets (Ville de Paris, Métropoles de Bordeaux ou de Lyon). Les « schémas directeurs » font plus souvent référence à un document de planification localisé, traitant des infrastructures piétonnes (par exemple : communauté de communes Estuaire et Sillon). Par manque de définition à l'échelle nationale, les collectivités ne semblent pas se référer à cette distinction dans leurs documents.

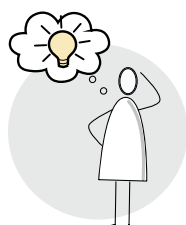
Pour le bureau d'études Vizea¹, qui accompagne les collectivités dans la constitution de leurs documents de planification en faveur de la marche et du vélo, c'est généralement le « bébé » de la collectivité : un choix stratégique ou politique, avant d'être un choix technique. Comme nous allons le voir, les documents existants en faveur du développement de la marche présentent des angles d'approche, des priorités et des contenus plus différents que ceux en faveur du vélo. Un « plan » ou un « schéma directeur » ne recourent donc pas la même réalité d'une collectivité à l'autre.

1. Site internet du bureau d'études : www.vizea.fr

À L'ÉCHELLE

DU TERRITOIRE

augmenter le confort pour les usagers



En préambule, précisons que s'il existe une grande diversité dans les documents de planification en faveur de la marche, c'est parce qu'ils ne sont pas obligatoires.

Pour ce qui est de la planification en matière de mobilité, les Plans De Mobilité (PDM) et les PAVE sont obligatoires. **Les premiers documents où apparaissent des éléments de planification en faveur de la marche sont les PDM.** La Loi d'Orientation des Mobilités (2019) a introduit la marche dans le Code des Transports, en même temps que le vélo :

Article L. 1271-1 du Code des transports :

« Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique. »

La LOM introduit également dans le Code des transports (article L 1214-2-1) la mise en place d'un volet relatif « à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons » dans les PDM, qui

« définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. »

Tous les entretiens que nous avons menés le montrent : l'objectif premier d'un document en faveur de la marche est d'augmenter la qualité d'usage de la marche pour celles et ceux qui la pratiquent. Le cas de la France est particulier : la part modale de la marche y est assez élevée. Si la différence entre les statistiques nationales est à étudier (en gardant en tête que les méthodologie de calcul diffèrent) on peut noter que la part modale est tendanciellement plus élevée que dans d'autres pays européens. Comme la Belgique où elle était de 14,3 % en 2016 selon le Service public fédéral Mobilité et Transports²) ou, dans une moindre mesure, l'Allemagne (où, contrairement à ce qu'il se passe en France, la part modale de la marche, a diminué de 3 points ces 10 dernières années pour atteindre 22 % en 2017³).

Si un certain nombre de collectivités, comme Bordeaux Métropole, portent l'objectif d'augmenter la pratique, notamment sur les trajets les plus courts (de moins de 2 km), beaucoup des collectivités interrogées ne priorisent pas cet objectif. Il s'agit plutôt d'engager une politique de rééquilibrage des budgets et de l'espace public dévolu aux différents modes, afin de remettre la marche au centre. Quand la voiture l'a été pendant de nombreuses décennies.

La stratégie Paris piéton⁴ (2017) mentionne bien cela : « Si 52 % des déplacements des Parisiens se font à pied et dans Paris, 56 % de l'espace public est dévolu à la voiture. »



2. Rapport "Chiffres clés de la mobilité en Belgique", novembre 2021, Service public fédéral Mobilité et Transports

3. Rapport Mobility in Germany, novembre 2019, Ministère

fédéral des transports et du numérique

4. Projet de délibération " Stratégie Paris piéton" 2017, Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements



chaussée, la Métropole de Lyon a mis en place un budget de 15 millions d'euros sur le mandat 2020-2026 pour l'entretien des trottoirs. Objectif : préserver et d'améliorer la qualité des cheminements piétons. À Bordeaux, la Métropole souhaite que les communes se saisissent du budget qui leur est réservé, pour désencombrer les trottoirs et enfouir les réseaux télécom ou d'éclairage.

On peut ici identifier une différence avec la planification en faveur du vélo : dans ces mêmes collectivités (assez motrices sur les sujets de mobilités actives) le développement du vélo n'en est pas à son premier plan, mais au moins à son deuxième.

Les premiers plans vélos étaient pour la plupart centrés sur le développement des infrastructures. **Si les infrastructures sont toujours une priorité importante des plans, pour développer de nouvelles voies mais aussi pour améliorer les voies existantes, de nouveaux objectifs se sont ajoutés dans les générations suivantes de plans vélos :**

- **augmenter la part modale, dans une période où la pratique est en plein essor**
- **développer tous les pans du système vélo, de l'apprentissage aux services en passant par le soutien aux associations**

Cela fait écho à la demande sociale importante, et à l'écosystème associatif robuste et actif qui s'est développé autour du vélo ces dernières décennies. A contrario, comme le soulignent la Ville de Paris, qui a lancé sa stratégie Paris piéton (en 2017) sur la base des propositions du budget participatif, ou la Métropole de Lyon, la demande citoyenne en faveur d'aménagements piétons est récente, voire balbutiante. Cela peut s'expliquer par le fait que les usagers eux-mêmes ne sont pas conscients de la place de la marche comme mode de déplacement dans leur quotidien. Alors que tou.tes sont piétons sur tout ou une partie de leur trajet, ces derniers s'en rendent compte uniquement lorsqu'il y a un dysfonctionnement dans l'infrastructure. Les cyclistes, eux, ont tendance à s'identifier comme de nouveaux usagers, avec une identité propre, et à se mobiliser en associations pour exiger des infrastructures adaptées.

Parmi les acteurs associés aux démarches de planification des collectivités, on retrouve les associations qui représentent les personnes à mobilité réduite (PMR), qui se font les représentantes de besoins d'aménagement spécifiques. Mais les associations représentantes de piétons sont rares.



Une politique de réduction des vitesses et d'apaisement des circulations est un préalable nécessaire. Les actions en ce sens permettent de rendre le territoire plus accueillant pour la marche mais aussi pour le vélo

(cf étude ADMA « La diversité des actions en faveur de la marche » à paraître).

Pour une infrastructure piétonne de qualité

Comme cela a pu être le cas pour le lancement des premiers plans vélos, qui ont d'abord visé à mettre en place des infrastructures dédiées pour ensuite élargir leur action aux autres éléments du système vélo, le travail sur l'infrastructure apparaît comme le premier élément nécessaire à l'établissement d'une politique publique favorable à la marche. Les plans de Bordeaux Métropole ⁵ (2021), de la métropole de Lyon ⁶ (2022) ou encore de Gand (plan en préparation) sont très synthétiques et mettent l'accent sur des actions concrètes. Sur le modèle des budgets dédiés à la réfection de

5. Rapport du Conseil "1^{er} Plan marche métropolitain - Décision - Adoption" 25 novembre 2021, Bordeaux Métropole

6. "25 millions d'euros pour une métropole plus piétonne" 1^{er} juillet 2022, Magazine de la Métropole de Lyon

Pour mettre en place des bonnes pratiques sur l'ensemble du territoire

Dans le cas de Lyon, Bordeaux, Bruxelles ou Plaine commune, **des chartes de bonnes pratiques ou des référentiels d'aménagement techniques viennent compléter les documents de planification.** Il s'agit de déterminer en interne des aménagements considérés comme des « bonnes pratiques » spécifiques au territoire de l'intercommunalité, pour guider l'action des communes. **À noter que la portée opérationnelle de ces documents est plus efficace lorsque l'EPCI a à la fois la compétence mobilité et la compétence voirie.**

L'échelle territoriale du plan



Parmi les collectivités avec lesquelles nous avons échangé, figurent à la fois :

- des villes (Paris, Gand, Stockholm)
- des établissements d'échelle intercommunale (Plaine commune, Bordeaux Métropole, Métropole de Lyon)

La question de l'échelle du plan se pose notamment, **en prenant en compte la répartition des compétences voirie et mobilité, entre les communes et les intercommunalités.**

Avec la compétence mobilité, les collectivités ont la charge de la planification de chacun des modes. La collectivité est en charge d'organiser le développement et de l'articulation des modes entre eux. Avec la compétence voirie, il s'agit plutôt de prévoir et mettre en œuvre les travaux d'infrastructure.

L'échelle dépend aussi de la disponibilité des financements de chacun des niveaux de collectivité, pour construire et mettre en œuvre les stratégies. Bordeaux Métropole pointe ainsi le volontarisme de la ville de Bordeaux, en matière de marchabilité et d'apaisement des circulations. Elle a mis en place des mesures fortes en matière d'extension du secteur piétonnisé, de réduction des vitesses, de dimanche sans voiture et de rues aux écoles. Pour autant, la stratégie n'a pas été formalisée en une série d'actions suivie sur le temps. En l'absence de la création d'un poste en interne à la ville, les actions sont plutôt coordonnées à l'échelle métropolitaine.

Pour l'association Rue de l'Avenir, il est fondamental de prendre en compte l'articulation des différentes échelles territoriales, afin d'assurer une bonne gestion des coupures de marchabilité. **Idéalement, des plans devraient être établis à toutes les échelles territoriales pour développer une politique territoriale robuste.** L'association, membre du collectif Place aux Piétons, tout comme la Fédération Française de Randonnée (FFRandonnée), 60 Millions de Piétons et du Club des villes et territoires cyclables et marchables, demande à ce sujet une meilleure prise en compte de la marche dans les politiques publiques, aux échelles nationale et territoriale. Alors que l'État a annoncé en septembre 2022 un Plan vélo et mobilités actives, dont l'axe 1 est notamment dédié à la marche.

Pour faire de l'accessibilité une priorité

Le PAVE est un document obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants. Ce n'est pas le cas pour les plans ou schémas en faveur du développement de la marche. Au cours de nos entretiens, le lien entre le plan ou le schéma en faveur de la marche et le PAVE n'est pas ressorti clairement. De fait, nous avons, à de rares exceptions près, échangé avec les personnes en charge de la marche et non pas de l'accessibilité. Pourtant, les deux sont éminemment liées : lorsqu'on s'interroge sur le réseau piéton et l'hospitalité de l'espace public, le PAVE contient déjà le diagnostic et les actions clés.





→ À Bordeaux, l'élaboration des 6 PAVE encore non mis en place et le suivi des PAVE existants est une action en tant que telle du Plan marche.

→ À Bruxelles, les PAVE communaux ont permis de faire le diagnostic de l'accessibilité des infrastructures de la Région Capitale. Sur la base de ce diagnostic, le plan piéton (2013) identifie la nécessité de mettre en place un réseau piéton, avec à la fois des voies de transit et des voies lentes – on peut faire l'analogie avec la hiérarchisation des voies préconisées par le Cerema pour la mise en place d'un réseau cyclable efficace, entre voies de transit et voies de desserte.

→ À la Métropole de Lyon, le lien n'est pas fait avec les PAVE communaux. Mais le plan piéton met un accent sur l'accessibilité dans son objectif n°2 : Création de nouveaux aménagements en faveur des piétons. Il s'agit de réaliser des aménagements de proximité tels que des créations ou élargissements de trottoirs, des abaissements, des plateaux traversants ou des traversées.

→ Le cas de Paris appelle à moduler ces constats : la politique piétonne et accessibilité est menée par la même équipe au sein de l'Agence de la mobilité (elle-même intégrée à la Direction de la Voirie et des Déplacements). La ville porte le projet de réviser le PAVE et la stratégie piétonne en même temps afin de mieux les articuler, ce qui devrait être facilité par la proximité des équipes en charge de ces sujets.

Selon des repérages réalisés par le Cerema, il conviendrait que le lien soit fait de manière plus systématique entre les PAVE et les plans ou schémas en faveur de la marche.

Les PAVE pourraient servir de diagnostic de base à l'élaboration d'un plan d'amélioration des infrastructures, sur le long terme. Les plans ou schémas viendraient compléter cette action :

- sur les volets plus stratégiques de priorisation des travaux
- sur des actions complémentaires à l'infrastructure

Dont un pan important réside dans la communication autour des enjeux de marchabilité. En somme, faire dialoguer le PAVE et les plans ou schémas en cours



d'élaboration, donc les personnes en charge de ces différentes missions au sein des services. Ce dialogue pourrait permettre de gagner du temps sur le diagnostic des actions prioritaires, à opérer sur l'infrastructure. Et tout en remettant les questions d'accessibilité et donc d'inclusion de tous et toutes, au cœur des préoccupations pour l'aménagement de l'espace public.

Pour prioriser les aménagements à réaliser

Au-delà de l'identification d'un réseau marchable, la **déclinaison opérationnelle des plans ou schémas peut inclure une priorisation des aménagements, pour visibiliser l'action de la collectivité, en faveur de la marche.**



→ La démarche Paris Piéton a ainsi concouru avec le réaménagement de 7 places emblématiques de la ville et, sur chacun des axes identifiés dans la stratégie, avec des actions prioritaires à opérer, localisées et réparties dans les différents arrondissements de la capitale en fonction des besoins.

→ L'Etablissement Public Territorial Plaine Commune se prépare à l'été 2022 à lancer un plan territorial d'apaisement des espaces publics (« Plan Rues pour toutes et tous »), qui fait suite à un plan marche élaboré en 2016⁷, identifie deux volets chronologiques :

- **Un volet planification**, qui consistera en la hiérarchisation du réseau viaire, la priorisation des poches de tranquillité, la définition d'un réseau piéton territorial, l'élaboration du guide d'aménagement des espaces publics apaisés.

- **Un volet opérationnel**, dès le 2^e trimestre 2023, qui traduira localement le volet n°1, avec des actions phares pour donner de la visibilité (comme le réaménagement de la place de la Mairie de Saint-Ouen) et agir sur des poches de tranquillité via des aménagements plus ou moins légers.

7. "Plan marche de Plaine Commune", août 2016, ADEME

Circulation, séjour : la diversité des usages et des usagers

Comme le montre l'exemple de Plaine Commune, l'accent mis sur la planification d'un réseau de marchabilité implique d'identifier :

- une hiérarchie des différentes voies de circulation piétonnes (grands axes de transit, voies de desserte, petites rues piétonnes)
- des espaces de séjour des piétons, permettant de prendre en compte les différentes dimensions de la marche : déplacement mais aussi loisir et séjour comme l'indique le choix du titre du plan (« d'apaisement »)



Ce faisant, les différents usages et besoins de tous et toutes peuvent également être pris en compte. Les piétons ont à la fois besoin d'aller vite dans certains de leurs déplacements utilitaires et aussi de flâner, d'opérer une pause dans leur déplacement.

Dans un objectif d'exercer d'autres activités : se repérer ou passer un coup de fil, faire du « lèche-vitrines », profiter de la fraîcheur à l'ombre d'un arbre, observer un objet de curiosité dans l'espace public.



Toutes ces dimensions de la vie dans la ville sont aussi des dimensions de la marche, qu'il convient de prendre en compte. Ceci est encore plus vrai pour certains usagers avec des besoins spécifiques :

- les personnes âgées ou à mobilité réduite, dont le déplacement est plus difficile que les autres, et qui ont besoin de pauses régulières sur des bancs, par exemple
- les personnes accompagnant des enfants en bas-âge

C'est plus encore le cas à certains moments de la vie des villes et des territoires : le week-end, le soir, lors des périodes de vacances scolaires, lorsque le rythme se fait plus lent, à la faveur de temps personnels et collectifs.

Cet enjeu de prise en compte de la marche dans toutes ses dimensions se décline aussi en fonction du climat : l'été lors des périodes de chaleur, pour boire ou profiter d'un îlot de fraîcheur urbain, ou en cas d'intempéries, pour se protéger d'une averse par exemple.

Comme le fait remarquer le bureau d'études en architecture et en urbanisme Equal Saree⁸, implanté à Barcelone et à Paris, c'est tous les usages et toutes les sphères des vies des usagers (productive, reproductive, communautaire et personnelle) dans l'espace public qu'il convient de prendre en compte lorsqu'on se questionne sur la marche. Aménager des espaces de circulation et de pause peut permettre de répondre à ces besoins.



8. Site internet du bureau d'études : equalsaree.org/fr

Pour ce faire, un diagnostic des usages préalable à tout projet stratégique ou opérationnel peut aider à rendre compte de la diversité des enjeux de la marche pour celles et ceux qui habitent ou utilisent les espaces concrets au quotidien.



Il est fréquent que les collectivités intègrent ces enjeux, en commençant par la question de la mobilité des enfants. C'est le cas à Bordeaux, qui a en a fait l'axe n°2 de son Plan marche : Favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes.

À Lyon, du fait de son statut particulier et des compétences du département du Rhône qu'elle exerce sur son territoire, les abords des collèges ont été sécurisés. Une action à part entière de son plan piéton, en vue de « restituer l'espace [...] libéré [par la limitation totale ou partielle des circulations automobiles] aux enfants et de transformer les rues en espace récréatif et sécurisé. ⁹ »

Vélo et marche : quelle articulation ?

Le traitement conjoint ou séparé des modes dans la planification pose question. À cette question s'adosse celle des ressources humaines, et de la répartition entre les missions des différents services. **Il est fréquent de constater que vélo et marche sont traités ensemble au sein de services dédiés aux modes actifs, voire par la même personne, lorsque le budget dédié à la marche n'est pas suffisant pour justifier un emploi temps plein.**

Pour ce qui concerne le traitement au sein des documents, le cas de la Métropole de Lyon est intéressant : alors que la Métropole avait traité la marche et le vélo conjointement dans ses 2 précédents plans (Plan d'action pour les modes actifs en 2014 et Plan modes doux en 2018), elle a décidé de mettre en place 2 plans séparés en 2022. Ce choix découle du constat que le sujet de la marche était moins porté que celui du vélo dans les 2 précédents plans. Lors de notre entretien, la ville de Stockholm s'est même étonnée que nous nous posions la question : pour elle, vélo et marche sont des modes aux logiques si différentes, qu'il n'y a pas lieu de les traiter ensemble.

Pour l'association Rue de l'Avenir, au contraire, il est important que vélo et marche soient traités ensemble, afin qu'aucun des 2 modes ne soit oublié dans les projets dédiés à l'autre, permettant ainsi d'améliorer la cohabitation entre ces usages.

9. Communiqué de presse "La Métropole de Lyon adopte le premier Plan piéton de son histoire", Métropole de Lyon, 27 juin 2022



Une traversée en amont d'une zone de rencontre, Gand (Belgique)

EN INTERNE, ASSURER

UNE TRANSVERSALITÉ

entre les acteurs

Un constat commun émerge de tous les entretiens réalisés : la marche est un mode de déplacement fondamental dans les chaînes de déplacements, mais il est souvent oublié, par les planificateurs, par les décideurs, par les créateurs de données mais aussi par les usagers.



Pour assurer sa prise en compte, il convient de prévoir des ressources humaines et financières spécifiques, qu'elles soient entièrement dédiées ou partagées avec d'autres modes. C'est notamment le constat fait par Plaine Commune, dont le

Plan marche de 2016 n'a pas bénéficié d'une mise en œuvre à la hauteur de ses ambitions.

Pour l'Établissement Public Territorial (EPT), ceci s'explique par le fait que la mise en œuvre, le suivi et la coordination du plan étaient pilotés par des services différents. Aucun agent n'a été fléché comme pilote, et donc amené à dédier un temps nécessaire à la coordination et à la mise en œuvre du plan.



On touche ici à un objectif moins opérationnel des plans ou schémas en faveur de la marche, mais tout aussi concret : il s'agit de mettre un nombre important d'acteurs autour de la table pour favoriser la mobilité à pied de tous les publics.

Pour assurer la prise en compte en interne

Pour s'assurer que tous les services traitant des projets ayant une influence sur la marchabilité la prennent en compte, certaines collectivités ont décidé d'intégrer dans leur planification le fait de former leurs agents.



À Stockholm, le fait de sensibiliser les services en interne est un objet à part entière des 2 plans élaborés en faveur de la marche. En 2016, le plan était constitué de 2 parties : la première avait pour objectif de sensibiliser en

interne et la deuxième était le plan d'action en faveur de la marche.

Dans le plan de 2022, ce principe est repris : une des actions identifiées dans le plan est la montée en compétences des services, via notamment des formations et des ateliers internes. La collectivité a réorganisé ses services pour assurer une meilleure prise en compte de la marche dans tous les projets. S'ajoute également une enquête interne sur l'ampleur de l'intégration de la marche dans les processus actuels, afin d'évaluer les projets et d'assurer une plus grande teinte marche en leur sein.

À cela se sont ajoutées des difficultés d'ordre budgétaire : le budget de 145 000 € par an alloués à la mise en œuvre s'est révélé très insuffisant, même si certains points durs ont pu être résorbés, dans le cadre d'autres politiques publiques (par exemple dans le cadre de projets d'aménagements (ZAC) ou ANRU). C'est ce qui explique que l'EPT a par la suite décidé de s'appuyer sur son Plan Local de Mobilité (PLM) décliné en un plan d'apaisement des espaces publics. Ce plan a permis de travailler de manière plus transversale entre les modes, et de répartir les missions entre différents agents en fonction des actions.

À noter : alors que le plan d'apaisement vient en remplacement du plan marche, le Schéma cyclable est, lui, maintenu. Le Plan d'apaisement viendra ainsi compléter la stratégie sur le volet aménagement pour les voies du réseau local non visées au Schéma cyclable, qui cadre l'aménagement d'un réseau structurant et d'un réseau secondaire. Sur ces voies locales, la cyclabilité passera ainsi par des aménagements d'apaisement, au profit des usagers cyclistes et piétons, plutôt que par des aménagements cyclables en propre.

L'exemple de Plaine Commune est significatif de la transversalité des thématiques abordées lorsqu'on s'intéresse à la marche. Comme la marche est l'élément central à toutes les chaînes de déplacement et qu'elle est en même temps un liant entre les activités exercées par les individus dans l'espace public, nombre de services en interne et d'acteurs externes peuvent se voir associés aux démarches favorisant la pratique de la marche.





La diffusion et l'échange de connaissances autour des piétons est également un objectif (action 5.9) du Plan piéton de Bruxelles Capitale¹⁰ : un colloque annuel y est l'occasion de faire le point sur l'avancée des actions contenues dans le plan. Il permet de mettre tous les acteurs traitant de près ou de loin à la marche autour de la table.

Les éléments relatifs à la politique piétonne ont été intégrés dans les formations à destination des agents.

Une formation sur la marche et le vélo, à destination des conseillers en mobilité des communes, a aussi été mise en place, avec une importance de la partie terrain pour prendre la mesure de la diversité des besoins piétons, et de l'aspect fondamental de la qualité des infrastructures. Enfin, une formation spécifique « Entreprendre pour les piétons » a été organisée afin de stimuler le réflexe « piétons » des agents.

À Bordeaux, le Plan marche (2021) a aussi eu pour objectif de faire dialoguer :

- les services lors d'ateliers thématiques
- les maires des différentes communes de la Métropole lors d'ateliers territoriaux

L'objet était ainsi de fédérer les acteurs autour du sujet afin de faire un état des lieux de l'existant et de visibiliser l'action publique, dans l'idée d'inciter les communes à orienter les fonds métropolitains sur les actions prioritaires en faveur de la marche. **In fine, dans ces différentes démarches, il s'agit de créer une culture de la marche en interne.**

Pour mieux articuler les actions de planification

Les actions d'une politique publique en faveur de la marche étant par nature transversale au sein des services des collectivités, une partie de notre grille d'entretien a tendu à comprendre l'articulation entre les différents plans, portés par les différents services, en interne de chaque structure et avec les autres structures de son territoire.



Il apparaît que de nombreuses actions portées par d'autres services que ceux en charge des plans ou schémas piétons ont des implications pour la politique piétonne : des plans en faveur de la végétalisation,

de l'éclairage, des sports, de la culture peuvent chacun avoir des impacts sur la marche.

Au sein de l'EPT Plaine commune, l'élaboration du Plan d'apaisement de l'espace public se fait en parallèle de l'élaboration du Plan de végétalisation et de rafraîchissement de l'espace public, ainsi que du Schéma directeur d'Aménagement Lumière. Ces 3 documents sont portés par la Direction de l'Espace public, qui porte la volonté de les articuler de façon cohérente. La réflexion autour de la marchabilité de l'espace public, voire, plus largement, de son apaisement, est donc un moment propice aux échanges internes aux différents agents des collectivités. C'est aussi le cas de plans plus transversaux et obligatoires : les Plans De Mobilité (PDM) mais aussi les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU ou PLUi lorsqu'ils sont élaborés à l'échelle

10. Plan piéton stratégique, 2012, Bruxelles Mobilité

des EPCI) ou les Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET), qui peuvent intégrer des actions favorables à la marche. Le PLU mis à part, élaboré à l'échelle communale, ces plans sont faits à l'échelle de collectivités de taille importantes, qui disposent de missions plus stratégiques que celles des communes.

Faire dialoguer toutes les personnes en charge de leur application présente un réel enjeu de succès d'une politique en faveur de la marche. Lorsque les plans ne sont pas élaborés à la même échelle territoriale, il existe un enjeu important de coopération entre les différents niveaux de collectivités.

En ce sens, la ou les personnes en charge de la stratégie marche ont un rôle de transversalité en interne, pour assurer le dialogue entre les services, et la cohérence des actions du plan piéton et des autres plans. Cela pose également la question du rattachement hiérarchique de cette ou ces personnes. Si les personnes avec lesquelles nous avons échangé étaient majoritairement rattachées aux directions des mobilités (Bordeaux, Lyon), de la voirie (Paris) ou des espaces publics (Plaine commune), il est possible d'imaginer un rattachement aux directions générales, de manière à rechercher la transversalité interne avec la politique piétonne.

À Bruxelles Mobilité, la création d'un poste de « manager piéton » a permis d'assurer cette transversalité. Cette personne est en charge de coordonner toutes les actions de la collectivité en faveur de la marche, et donc d'appuyer les agent.es des autres services, pour prendre en compte les besoins des piéton.nes dans leurs projets.

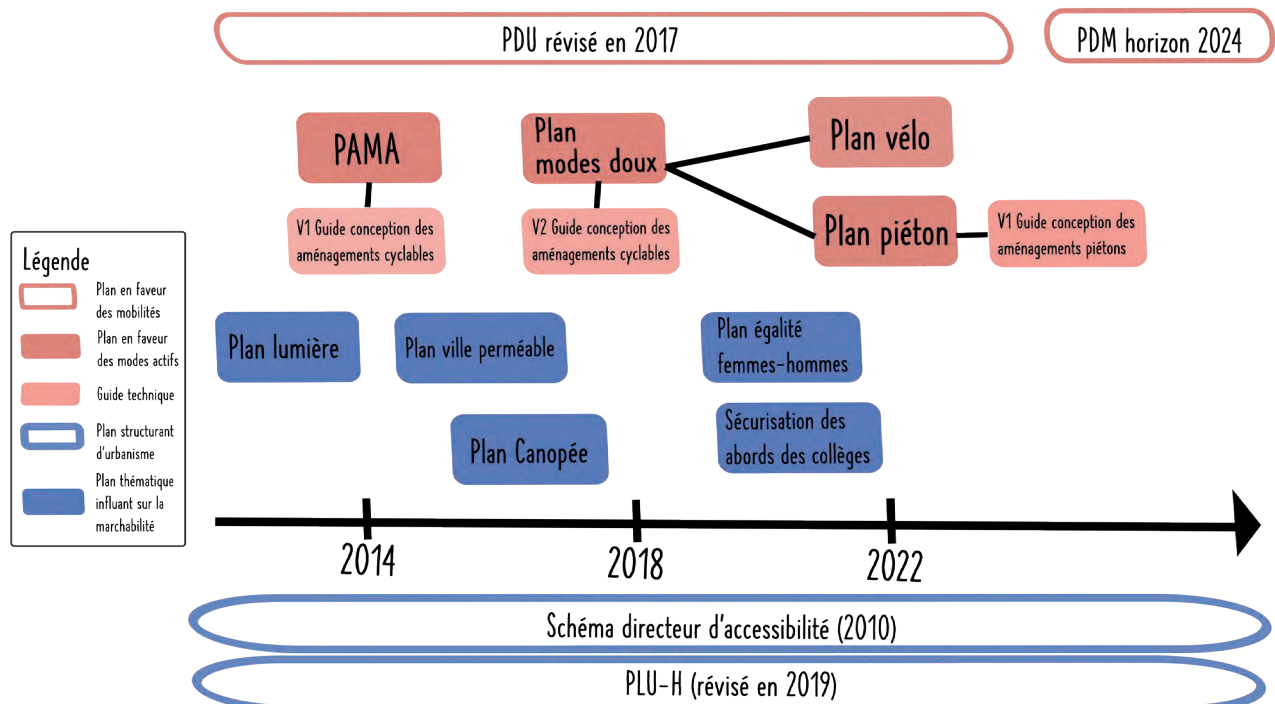
Planification en faveur de la marche : le cas de la Métropole de Lyon

QUELQUES CHIFFRES CLÉS :

- **Nombre d'habitants** : 668 000 à Lyon et Villeurbanne, 1,4 million à l'échelle de la Métropole
- **Part modale de la marche** : 45% à Lyon et Villeurbanne, 35% à l'échelle de la Métropole (2015)
- **Planification** : Plan modes doux (2009), Plan d'Action pour les Mobilités Actives (2016), puis Plan piéton (2022)
- **Nombre de personnes travaillant sur la marche** : 1 personne sur la marche (également en charge du plan vélo), 1 personne sur l'accessibilité + volonté de prendre en compte les sujets au sein de tous les services
- **Budget dédié à la marche** : 10 millions d'€ sur 6 ans pour le Plan piéton ; 15 millions d'€ de budget de réfection des trottoirs ; 118 millions d'€ de crédits dédiés aux communes pour les aménagements en faveur des modes actifs ; 300 000 € sur la signalétique.

À cela s'ajoutent des projets plus globaux qui participent entre autres au confort du piéton. **Au total, 480 000 € sont dédiés aux modes actifs pour le mandat 2020-2026.**

Panorama des plans ayant un impact sur la politique marche - Métropole du Grand Lyon - 2022





L'épineuse question des ressources humaines

La marche, grande oubliée des services des collectivités ? Comme dit plus tôt, il ressort de nos entretiens qu'il est fondamental pour assurer la continuité de la politique piétonne qu'une ou plusieurs personnes aient dans leur mission la mise en place et le suivi des actions. À Bordeaux, au moment où nous avons réalisé l'entretien, le recrutement d'une personne chargée de « mission Plan marche » était en cours (au sein de la Métropole) avant de lancer certaines actions ainsi que le suivi du plan.



Pour autant, beaucoup d'agents sont en réalité mobilisés sur des missions en lien avec la marche, à commencer par les personnes en charge de l'accessibilité au sein des collectivités. Plus généralement, de nombreuses personnes en charge de projets opérationnels d'aménagement ou de voirie sont quotidiennement confrontées à la nécessité de favoriser les déplacements et la pause des piétons afin de rendre plus hospitalier l'espace public.

L'ambition de faire de la marche un sujet de tous les services, dont l'angle d'approche est intégré systématiquement dans tous les projets, est portée par de nombreuses collectivités.

C'est en particulier le cas de Gand, alors que la ville a adopté une démarche similaire d'intégration transversale du vélo dans les missions de ses agent.es, depuis son premier plan vélo en 1993. La ville souligne le rôle moteur de 3 élus sensibilisés à l'importance de la marche, aux délégations de la mobilité, des espaces publics et des espaces verts.

La mise en place d'un document en faveur de la marche est souvent l'occasion de prendre conscience de la multiplicité des actions déjà réalisées ou entreprises par la collectivité en faveur de la marche, au sein de tous les services. Cependant, le manque de ressources humaines est une limite pointée par plusieurs collectivités.



Au sein de Bordeaux Métropole, il y a une volonté d'accompagner les communes dans la réalisation de travaux favorables à la marchabilité. Des moyens financiers importants ont été mobilisés. La collectivité dispose de

2 moyens pour financer les travaux communaux :

- via les contrats de co-développement, élaborés sur 3 ans pour planifier les actions à mener d'une part
- via le Fond d'Intervention Communal (FIC) d'autre part, que les communes peuvent solliciter, en cas de petits travaux d'entretien de trottoirs, par exemple

Dans le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la mandature, une enveloppe de 30 millions d'€ supplémentaire aux contrats de co-développement a été votée, pour des actions de désencombrement des

trottoirs, d'apaisement des quartiers ou de mise en place de rues aux écoles. Ces moyens importants doivent faire émerger de nouveaux projets, et accélérer l'amélioration des conditions de marchabilité des communes. Sans moyens humains supplémentaires cependant, ils devraient finalement surtout servir à augmenter la qualité des projets existants.

Pour fédérer les acteurs à l'échelle du territoire

L'établissement d'un document de planification en faveur de la marche peut être l'occasion de **faire se rencontrer des acteurs internes à la collectivité et leur faire prendre conscience qu'ils travaillent quotidiennement sur le sujet.**

À Bordeaux, les ateliers thématiques, puis les ateliers territoriaux ont permis de faire dialoguer les agents de la Métropole, ainsi que les élus des différentes communes sur les réalisations passées en cours et celles à opérer, en faveur de la marche.

Il réside également un enjeu dans le fait de faire échanger entre elles les institutions publiques ayant des compétences sur un même territoire : gestionnaire de la mobilité et gestionnaire de la voirie, par exemple.

Les organismes disposant d'une expertise technique, tels que les agences d'urbanisme, peuvent aussi jouer un rôle dans l'appui des collectivités, comme cela a été le cas à Bordeaux dans le cadre de l'établissement du plan marche : l'agence d'urbanisme a beaucoup appuyé la Métropole, notamment quant aux éléments de langage et de communication, nécessaires pour faire émerger une culture piétonne à l'échelle du territoire.



Cela peut aussi être l'occasion **de fédérer un nombre important d'acteurs du territoire dont l'activité a un impact sur le développement de la marche** : associations en faveur de la marche ou du vélo, associations

représentantes de personnes à mobilité réduite mais aussi de parents d'élèves par exemple, commerçants, syndicats de copropriétaires, etc.

Le bureau d'études Vizea mentionne à ce sujet un exemple intéressant : alors que la ville de Villejuif avait lancé une mission pour mettre en place des Assises locales de la mobilité, destinées à faire un état des lieux de toutes les mobilités sur le territoire de la ville, le besoin de développer la marche est beaucoup ressorti au cours de la concertation. Grâce à une diversité d'acteurs qui étaient présents : parents d'élèves, actifs travaillant sur le territoire, enfants, syndicats de copropriétaires notamment. La ville et le bureau d'études n'avaient pas anticipé cette forte présence de la marche dans la concertation.





Si la demande citoyenne a pu être un des leviers de l'élaboration d'une stratégie, comme cela a été le cas à Paris, avec l'aspect moteur du Budget participatif 2015 (qui comportait de nombreuses propositions en faveur de la marche et de l'amélioration de l'espace public) **nos entretiens ont pu montrer une certaine difficulté à engager une réelle concertation avec les citoyens, pour parler de la marche dans toutes ses dimensions.**

Cela relève de difficultés « classiques » de la participation : celles et ceux qui accèdent à l'information d'une concertation, et qui se sentent la légitimité pour contribuer et participent de manière effective, ne sont généralement pas représentants de la population générale.

Tous les projets de politiques publiques incluant des dispositifs de participation des publics sont concernés par ces biais, qui peuvent entraîner une sur-représentation de l'expression de certaines catégories de la population : les plus disponibles et/ou celles disposant des capitaux économique et culturel les plus élevés. La marche, objet transversal à beaucoup de domaines de compétences des collectivités, ne fait pas exception.



Des dispositifs ont été mis en place en ligne, notamment via le site de la ville de Gand. Ce site permet aux citoyens de communiquer avec la collectivité, tout au long de l'année. S'il n'est pas dédié aux sujets de mobilité, la marche et les questions de voirie peuvent y être abordées. À Lyon, une enquête en ligne publiée sur le site de la Métropole, sur les déplacements des usagers, permet de recenser des points noirs pour les piétons. Problème : beaucoup de points recensés l'ont été sur le territoire de la ville centre.

La participation par internet pose en effet de nombreuses difficultés et induit un biais de sous-représentation des personnes souffrant d'illectronisme, c'est-à-dire mal à l'aise avec les outils numériques. La Métropole envisage de compléter son diagnostic par un travail spécifique, avec des publics se déplaçant souvent à pied.

C'est notamment le cas des assistantes maternelles du territoire, auprès desquelles la Métropole entend enquêter, pour apporter un point de vue différent sur le diagnostic d'usage. C'est l'occasion de questionner leur rapport à la ville en tant que femmes, mais aussi en tant qu'assistantes maternelles, amenées à circuler dans le territoire au quotidien avec plusieurs jeunes enfants. Cela a été facilité par le statut particulier de la Métropole de Lyon, qui a depuis la loi MAPTAM récupéré les compétences du département du Rhône sur son territoire.

À l'échelle nationale, le collectif Place aux piétons a lancé en décembre 2020 le premier Baromètre des villes et villages marchables, via un questionnaire en ligne. Réalisé avec le soutien de l'Ademe, du Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques



ainsi que du ministère chargé des Transports, ce Baromètre vise à remédier au manque d'informations, concernant les besoins et souhaits des piétons. 68 000 personnes ont répondu et le baromètre a été reconduit à l'automne 2022. Si la question de la représentativité des réponses se pose, comme pour tout dispositif en ligne, l'initiative constitue un premier pas vers une meilleure connaissance des usagers de la marche, de leurs pratiques et de leurs ressentis. Une exploitation locale des résultats de ce Baromètre est possible sur le site de la Fédération Française de Randonnée, pour les 200 collectivités classées.

Si la crise sanitaire est venue complexifier encore les possibilités de concertation du public et sa représentativité, les collectivités soulignent aussi l'existence d'un écosystème d'acteurs associatifs moins dense aux échelles territoriales sur la thématique de la marche par rapport à celle du vélo.

Les associations de Personnes à Mobilité Réduite, représentatives de plusieurs types de handicap, sont régulièrement consultées dans les commissions intercommunales d'accessibilité de la voirie. Si les associations, en faveur du développement du vélo, sont de plus en plus nombreuses, celles en faveur de la marche sont relativement rares, et les collectivités ne bénéficient pas d'interlocuteur spécifique sur le sujet comme c'est le cas pour le vélo.



La mobilisation en faveur de la marche et de l'hospitalité de l'espace public a tendance à se focaliser sur d'autres objets, comme la mobilité des enfants dans le cadre scolaire et la sécurisation des abords d'établissements.

Les correspondants locaux de Rue de l'Avenir et les comités locaux de la Fédération Française de Randonnée peuvent également être associés et proposer une diversité de points de vue sur la marche, entre mode de déplacement, mode de vie dans la ville et objet de loisir. La FFRandonnée prévoit ainsi d'étendre son réseau de correspondant.es « marche en ville », qui pourront être de nouveaux interlocuteurs sur cette thématique pour les collectivités, dans les territoires qui en sont dépourvus. Outre ces difficultés à mettre en place une concertation, certaines collectivités soulignent l'ampleur du sujet et, face à elle, un choix politique de lancer une démarche dans un calendrier contraint afin de créer un précédent pour améliorer les actions dans un second temps, dès lors qu'un bilan tangible pourra être établi.

À TOUTES LES ÉCHELLES

METTRE LE SUJET

de la marche à l'agenda politique

Les plans et schémas en faveur de la marche peuvent répondre à un objectif d'un niveau plus stratégique : donner de la visibilité à la marche comme un sujet politique et lancer une démarche dans l'idée d'avancer rapidement sur un sujet aussi complexe.

Pour connaître les usages

Mettre en place une stratégie en faveur d'un mode implique de connaître sa réalité à l'échelle d'un territoire, à un moment donné. Or, les données manquent en matière de connaissance des usages de la marche. Dans les enquêtes locales (EMC², Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema) et nationales (la dernière en date est l'EMP, Enquête Mobilité des personnes, dont les résultats sont parus fin 2021), la marche a tendance à être sous-estimée. En effet, les usagers ont tendance à oublier les « petits » trajets qu'ils et elles réalisent



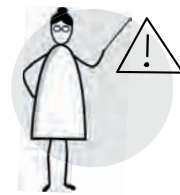
entièrement à pied. Mais cela n'est pas tout : la composition des questionnaires ne l'intègre pas toujours et c'est le mode le plus lourd qui est quantifié. Par exemple : lorsqu'il y a des trajets intermodaux, lorsqu'un usager se rend à pied à un arrêt de transport en commun situé à 10 min à pied de son domicile.

Or, la marche est un mode très présent dans les trajets intermodaux : 44,8% des trajets réalisés en transport en commun sont des trajets combinés avec la marche¹¹.

De plus, les dispositifs de comptage, lorsqu'ils sont mis en place, ne sont pas entièrement dévolus aux piétons mais plutôt communs avec les cyclistes. De nombreuses technologies existent, notamment par caméras ou avec des comptages via smartphone comme le test de la Métropole de Lyon, réalisé à Lyon et Villeurbanne, ou comme l'a fait Paris. La ville a sollicité la société Kisio pour produire un indicateur de densité piétonne, en vue de sélectionner les lieux où mettre en place des aménagements, à la suite du premier confinement en 2020. Ces technologies reposent sur l'analyse de données géolocalisées, collectées par des applications sur smartphone. Cette analyse permet de faire ressortir les tronçons de trottoir et les voies où la pression piétonne est la plus forte.

Le choix de la localisation des compteurs ou des caméras a tendance à être plutôt orienté vers la mesure du nombre de cyclistes et il est difficile de trouver des localisations pertinentes pour mesurer à la fois le flux cycliste et le flux piéton. Également, le coût des

comptages par caméra induit encore une faible utilisation de cette technologie pour mesurer seulement les flux piétons.



Pour mesurer la fréquence piétonne, les comptages manuels semblent encore les plus indiqués pour de nombreuses collectivités, qui nécessitent donc un budget spécifique et ne permettent pas de rendre compte de la diversité des usages, en fonction de la temporalité des territoires. Ils permettent toutefois de connaître les profils des piétons (âge, genre voire motif de déplacement). Bordeaux Métropole a notamment indiqué, lors de notre entretien, avoir recours aux comptages pour sonder de manière régulière la présence d'usagers des modes actifs sur les ponts. La Métropole a également recours à des comptages manuels mais de façon ponctuelle, pour des diagnostics de projets de voirie.



11. Datalab, Ministère de la Transition Écologique, décembre 2021, Note "Marcher et pédaler : les pratiques des Français"

Comment développer un mode qu'on connaît mal, alors même qu'on croit le connaître ? Lancer une démarche en faveur de la marche peut aussi être l'occasion de créer de la donnée.

Dans le cadre de la dernière action identifiée dans sa stratégie en faveur de la marche (8 - Information et sensibilisation), la Métropole de Lyon prévoit d'implanter une trentaine de compteurs piétons. Une des actions du plan piéton de Gand est également de créer des données, à la fois sur les flux piétons et sur le ressenti des piétons.

La création de données qualitatives, complémentaires aux données quantitatives, est fondamentale dans le cadre d'un mode que l'on connaît mal, qui concerne tous les usagers d'un territoire, à un moment donné de leur journée et qui est sujet à une multiplicité d'usages (circulation, séjour, loisir).

Une temporalité politique



Le sujet de la marche en tant que tel est un sujet récent des politiques publiques en France. Selon le Cerema, plusieurs temps se sont succédés en France, quant à la mise à l'agenda politique du sujet :

- autour de la sécurité des piétons depuis les années 1990, dont le programme « ville plus sûre, quartiers sans accidents » constituant un moment marquant

- en intégrant les problématiques d'accessibilité des personnes à mobilité réduite de manière plus importante, à la suite de la loi de 2005¹²

- autour du partage de la voirie, avec des réflexions issues la démarche Code de la Rue (2008) se traduisant par des évolutions réglementaires (exemple : zone de rencontre)

- avant que la notion de confort et de cadre de vie ne reprenne de l'ampleur, à la faveur notamment des préoccupations autour de l'apaisement des vitesses ; la crise sanitaire a également remis un coup de projecteur sur l'importance de la marche

- plus récemment, les enjeux de santé publique et d'activité physique viennent appuyer la nécessité de faire de la marche une véritable politique publique ; en ce sens, les préoccupations sur l'activité physique et la mobilité des scolaires alimentent des réflexions de plus en plus présentes dans les politiques locales, se traduisant par exemple par des actions sur les abords d'écoles

La montée en puissance du sujet de la marche dans les politiques publiques fait office de rattrapage, notamment quant aux politiques vélos, dont l'organisation des actions est effective par de nombreuses collectivités, depuis le début des années 2010. Face à cela, de nombreux territoires souhaitent avancer rapidement et de façon opérationnelle pour améliorer concrètement la qualité d'usage des piétons.

Dans certains cas, le plan marche ou piéton est une commande politique à réaliser en un temps très court. À Bordeaux ou à Lyon, les nouveaux exécutifs élus en 2020 ont porté l'ambition d'avoir des réalisations



12. Loi "pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées", mise en œuvre avec un décret en 2006 et un arrêté en 2007



rapides sur un sujet trop souvent oublié mais crucial à leurs yeux. À Bordeaux, il s'est agi de mettre en cohérence et en lumière les actions déjà engagées ou prévues par la Métropole, afin de structurer la démarche. La collectivité mentionne d'ailleurs que le sujet était beaucoup plus consensuel encore au sein du nouvel exécutif métropolitain que ne l'était le vélo. En effet, la collectivité avait déjà porté deux plans vélos entre 2012 et 2016 puis entre 2016 et 2020. Le lancement d'une stratégie de développement de la marche, lui, s'est révélé plus fédérateur dans la mesure où aucune démarche n'avait été portée jusqu'à présent.

Ces collectivités pointent l'importance de mettre en place un plan plus opérationnel que stratégique afin d'augmenter la qualité des infrastructures, dans l'objectif d'avancer sur des actions qu'il sera ensuite possible d'évaluer pour l'améliorer et ainsi, construire une démarche dans le temps long.

Pour faire de la marche un sujet politique

En filigrane de ces démarches de « planification rapide », réside la volonté de faire de la marche un objet légitime des politiques publiques. **En ce sens, valoriser des actions concrètes, qui améliorent la vie des usagers, peut appuyer la légitimité de la mise à l'agenda de la marche.** Alors même que les budgets de voirie sont des budgets importants des collectivités, ces dernières n'inaugurent

que peu d'aménagements, tels que des extensions de trottoirs, souvent très coûteuses. Pour la Ville de Paris et pour le Cerema, il conviendrait de valoriser ces actions, même petites : alors que des tronçons de voie cyclables peuvent être inaugurés pour visibiliser l'action des collectivités en faveur du vélo, inaugurer une rue aux écoles ou un passage piéton pourrait permettre de faire prendre conscience de l'aspect fondamental de la marche, dans les chaînes de déplacement.

Comme le souligne la Métropole de Lyon, exception faite du Baromètre des villes et villages marchables à l'échelle nationale, il est rare que les citoyens demandent des infrastructures piétonnes de qualité, alors que c'est fréquemment le cas des cyclistes à l'échelle locale.

Nombre de collectivités soulignent d'ailleurs l'importance d'une campagne de communication ludique, qui (re-)dore l'image des modes actifs. L'exemple de Bruxelles Mobilité est intéressant à cet égard : pour valoriser l'aspect très flexible et quotidien des déplacements à pied avec sa vidéo « Les pieds »¹³, qui mime une campagne de vente pour un produit très innovant, l'administration de la Région-Capitale prend le pari de l'humour pour communiquer sur son action, en faveur d'une ville plus favorable aux piétons.

13. "Les pieds" 4 mai 2021, Bruxelles Mobilité

CONCLUSION

La planification en faveur de la marche connaît un regain d'intérêt des collectivités, notamment de taille importante, dans la période récente : de nombreuses collectivités interrogées avaient lancé leur document de planification au cours des deux dernières années au moment de la rédaction de cette étude à l'été 2022.

Comment la marche est-elle prise en compte dans les documents de planification ? Pourquoi cette approche ?

La marche est un mode de déplacement par définition très pluriel, touchant aux multiples dimensions de la pratique des espaces publics. **Les enjeux traités par la planification en faveur de la marche sont donc fondamentalement transversaux aux compétences des collectivités.** Les premiers documents à établir ou réviser pour prendre en compte un développement ambitieux de la marche sont les documents de planification cadres comme le PLU, le PDM, le PAVE ou encore le PCAET.

De nombreux plans élaborés en interne, sur d'autres sujets tels que la végétalisation, le développement de la culture ou l'éclairage de la ville ont un impact réel sur la pratique des piétons. **Lors de l'élaboration d'un document de planification en faveur de la marche, la mise en place d'un document ou une partie de document spécifique à la marche (volet à part entière d'un PDM, par exemple), même courte, apparaît importante pour rendre visible ce mode et qu'il ne soit pas oublié.**



Qui/quel service porte la responsabilité de la marche en interne ? Quelles sont les ressources disponibles (humaines, budgétaires, expertise) ?

La marche est souvent portée par les services mobilité, et lorsqu'elle ne fait pas l'objet d'un emploi à temps plein, elle est généralement associée au vélo. À noter que notre étude comporte une limite sur ce point puisque nous n'avons pas échangé avec les personnes en charge de l'accessibilité mais plutôt avec celles en charge du développement des modes actifs.

Concernant les ressources financières mobilisées par les collectivités, **les dépenses d'investissement liées à l'entretien de la voirie, à commencer par la réfection des trottoirs, sont les plus importantes.** Les métropoles prévoient également des budgets à mobiliser par les communes, pour développer des aménagements favorables aux modes actifs. Le budget lié au déploiement du document spécifique à la planification de la marche, sur plusieurs années, a été cité. D'autres postes sur des pans spécifiques peuvent être prévus, par exemple sur le développement de la signalétique.

Les actions favorisant la marche peuvent aussi être financées dans le cadre d'actions transversales, lancées dans des stratégies en faveur de l'éclairage, de la végétalisation ou de l'action culturelle, par exemple.

L'expertise sur la marche a peu été citée au cours des entretiens. **La prise en compte des impératifs d'accessibilité dans tous les projets d'aménagement, portée par une ou plusieurs personnes,**



semble constituer une première base. Si elle amène les collectivités à une certaine « culture de l'accessibilité », elle n'amène pas pour autant une « culture marche » au sein des services. Certaines collectivités ont fait de la création d'une expertise spécifique à la marche et de sa diffusion au sein des services une action à part entière de leur stratégie, comme Stockholm ou Lyon.

Pour les collectivités qui ont lancé une démarche depuis plusieurs années et peuvent avoir un recul critique, qu'est-ce qui paraît avoir bien fonctionné et moins bien fonctionné ?

Les collectivités que nous avons interrogées avaient pour beaucoup lancé des démarches récentes (deuxième moitié des années 2010) voire très récentes. Celles qui avaient des éléments de bilan ont mis en avant le risque que la marche ne soit pas portée seule mais avec d'autres missions (dont le développement d'autres modes comme le vélo ou le respect d'impératifs d'accessibilité), dont les logiques pourraient finir par primer sur ceux du développement de la marche, si des objectifs dissociés n'étaient pas identifiés. **Il est ainsi important d'intégrer la marche en tant que telle dans les budgets et dans les missions d'un ou plusieurs agents en charge des mobilités au sein des collectivités,** pour assurer sa prise en compte dans tous les projets et dans les autres documents dont les actions ont un impact sur la pratique.

La marche peut être un objet très propice pour opérer la transversalité entre services, qui manque parfois au sein des collectivités, dont la logique

de « silo » est souvent identifiée comme un écueil. **Mettre en place un document en faveur de la pratique et du confort de la marche est un élément important de visibilité du mode et de prise de conscience par les usagers de sa place centrale dans les modes de déplacements,** à la fois pour des questions de communication et pour commencer à connaître les usages avant d'évaluer en vue d'améliorer les aménagements pour adapter toujours plus l'action publique aux besoins des territoires.

ANNEXE

les acteurs interrogés pour la série de 2 études et 1 fiche thématique

→ Acteur institutionnel : Cerema

→ Territoires

- Plaine commune
- Bordeaux Métropole
- Métropole de Lyon
- Ville de Paris
- Communauté de communes Estuaire-et-Sillon
- Ville de Billère
- Gand
- Stockholm

→ Acteurs associatifs

- Rue de l'Avenir
- Fédération Française de Randonnée

→ Acteurs privés

- Bureau d'études Equal Saree
- Bureau d'études Vizea
- Bureau d'études Inddigo



PLANIFIER

en faveur de la marche

Étude technique - Mars 2023