



# LES ACTEURS DE LA MARCHÉ

## Contexte

La marche fait l'objet d'un intérêt croissant des collectivités dans la période récente, où des métropoles comme Lyon (2022) ou Bordeaux (2021) ont lancé leurs premiers plans piétons. Ces initiatives s'inscrivent dans une **mutation de l'écosystème des acteurs institutionnels, associatifs et privés autour de la marche**, qui, dans un contexte d'explosion de la pratique et de la visibilité du vélo, se mobilisent pour en faire un sujet autonome des politiques publiques. Une 1<sup>ère</sup> analyse de l'évolution croisée

de la prise en compte de la marche dans les politiques publiques et par les mouvements associatifs et les acteurs privés permettra d'introduire le sujet, avant d'analyser la mutation récente des mobilisations associatives. Enfin, le questionnement autour des bienfaits de la marche pour l'économie des territoires ouvre un champ d'analyse et de travaux, notamment investi par les associations œuvrant pour l'amélioration des conditions de marche et du cadre de vie dans tous les territoires.

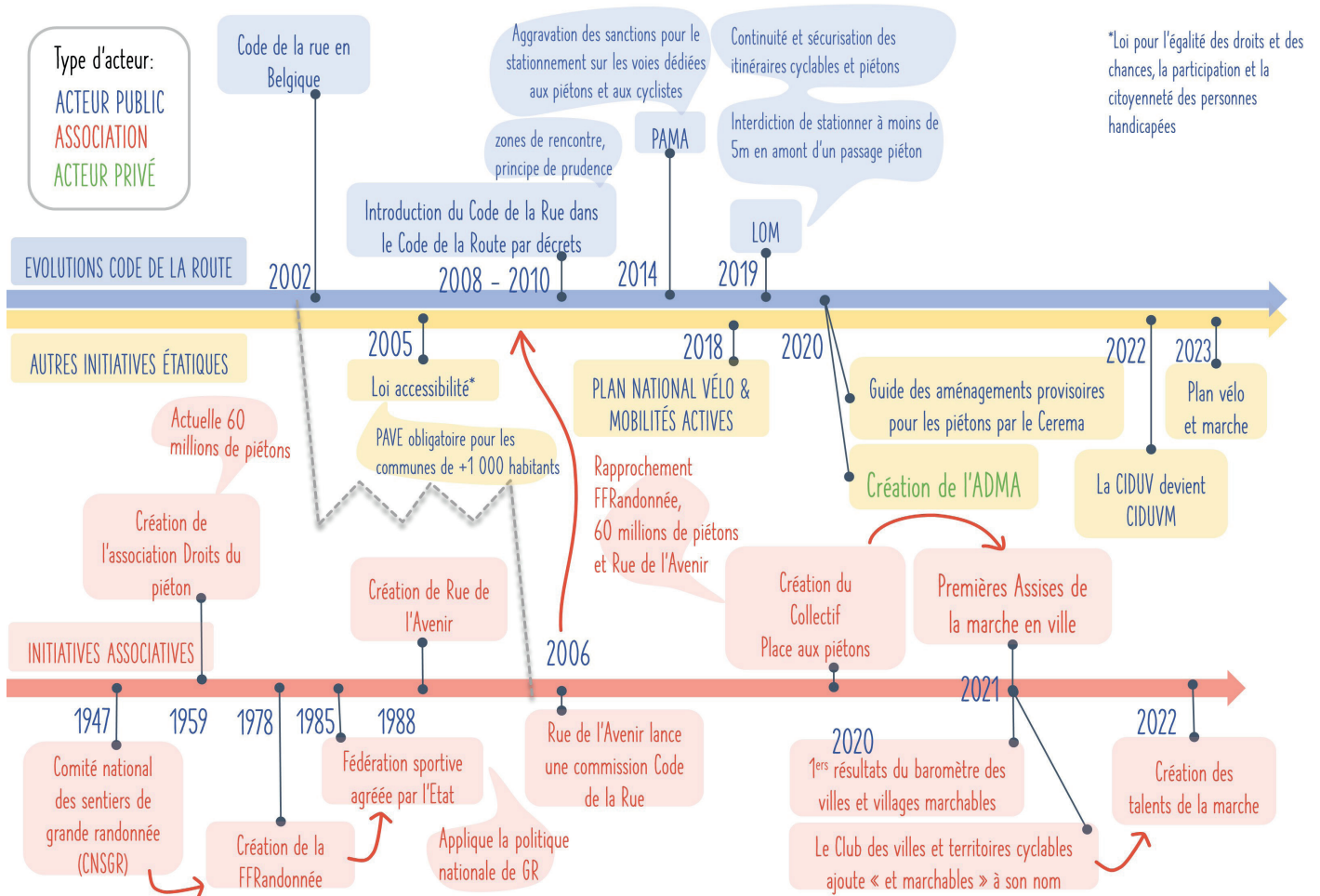


Figure 1 - Évolution historique de l'écosystème des acteurs de la marche en France : cas du Code de la route, des initiatives étatiques et initiatives associatives

## La montée en puissance récente de la marche comme objet de politique publique pour les mobilités

La crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 a incité les gestionnaires de l'espace public à le concevoir différemment. **Des initiatives pour donner plus de place aux piétons et cyclistes, souvent en utilisant les méthodes de l'urbanisme tactique, transforment nos villes** : trottoirs élargis, piétonisations, développement de pistes cyclables et stationnements transformés en terrasse, par exemple. La démarche pour donner plus de place aux piétons à l'heure du déconfinement, a été notamment accompagnée par le guide des aménagements provisoires pour les piétons, développé par le Cerema<sup>1</sup>.

**Au cours de ces deux dernières années, l'usage du vélo a effectivement exposé** comme l'indiquent les chiffres du Bulletin de fréquentation vélo publié par l'association Vélo et Territoires<sup>2</sup> et les initiatives pour accompagner sa croissance également. **À contrario, les actions en faveur de la marche sont toujours rares.** Des initiatives en faveur de la marche ont été relevées dans seulement 101 communes<sup>3</sup>.

**Un autre exemple éloquent est l'absence de la marche dans le forfait mobilité durable**, introduit par la LOM en 2019. Ce dispositif, qui a pour objectif de favoriser des déplacements plus « propres » que la voiture individuelle sur les trajets domicile - travail, permet aux salarié-es de bénéficier de la prise en charge de tout ou partie de leurs transports personnels à l'aide d'un forfait pouvant aller jusqu'à 800€ par an. Les trajets à vélo, avec des engins de déplacement personnel, en covoiturage, en autopartage,

en transport en commun sont notamment compris, mais pas la marche à pied. Un autre exemple est le plan « Vélo et mobilités actives » lancé par le gouvernement en 2018, dont une nouvelle version est parue à l'automne 2022. Malgré son nom qui semble inclure la marche, ce plan annonce uniquement l'objectif de tripler la part modale du vélo (sans mentionner aucun objectif sur la pratique de la marche).

La volonté récente d'acteurs historiques du vélo d'intégrer à leurs missions la marche montre cependant une évolution : le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) a ajouté « Marchables » à son nom à la fin de 2021. Le Coordinateur interministériel pour l'usage du vélo a vu la marche ajoutée à ses missions en octobre 2022<sup>4</sup>.

### Un mode encore trop peu connu pour la mobilité quotidienne

**La marche est un mode de déplacement mal connu.** La création de données est importante pour mieux le connaître et l'intégrer efficacement aux politiques publiques de transport. Et ce, d'autant plus que, pour la recherche, la marche est « *un objet de recherche complexe et multiple qui invite à adopter des méthodes diverses en réponse à la variété des perspectives, des échelles et des objectifs*<sup>5</sup> ». **Les chercheurs peuvent jouer un rôle important pour développer la compréhension des comportements et besoins des piétons.** Un exemple est le groupe transversal « Mobilité urbaines pédestres » du Labex Futurs Urbains, créé en 2012. Ce groupe travaille avec des collectivités autour de projets de recherche-action avec une approche à la fois technique, sociale et politique des interventions en faveur de la marche. Une autre piste pourrait être l'intégration systématique de cours spécifiques à la marche dans les cursus universitaires des futurs aménageurs et décideurs de l'espace public ou des mobilités pour les sensibiliser aux spécificités de ce mode.

### Un intérêt qui s'exprime au niveau local

La prise de conscience de la marche comme une réponse possible aux enjeux de santé publique, de sécurité des usagers, d'attractivité commerciale, de sobriété énergétique et face à l'urgence climatique pourrait soutenir un intérêt croissant à développer des stratégies sur le sujet.



<sup>1</sup>Déconfinement et mobilité : Le guide des aménagements provisoires pour les piétons, Cerema, 29 mai 2020.

[https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article\\_jo/JORFARTI000039666655](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000039666655)

<sup>2</sup>Au mois de septembre 2022, les chiffres indiquent que la fréquentation vélo a augmenté de 33 % par rapport à 2019. Vélo et territoires, Bulletin n°3, 7 septembre 2022, [https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/09/2022\\_09\\_07\\_Bulletin-Frequentation-vlo-en-France\\_3.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/09/2022_09_07_Bulletin-Frequentation-vlo-en-France_3.pdf)

<sup>3</sup>Rapport « L'évolution des mobilités dans un contexte post-Covid », France Mobilités, Décembre 2021, p. 9. <https://www.franco-mobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/France%20Mobilit%C3%A9s%20-%20Mobilit%C3%A9s%20post-covid%20-%20VF1.pdf>

<sup>4</sup>La marche est aussi confiée au coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo ([lagazettedescommunes.com](http://lagazettedescommunes.com))

<sup>5</sup>Dictionnaire pluriel de la marche en ville, Paris : L'oeil d'or, 2021, page 224.

Certains territoires ont initié depuis de nombreuses années une stratégie en faveur de la marche, la métropole de Strasbourg depuis 2011, avec un nouveau plan présenté en 2021, la ville de Paris depuis 2017. Plus récemment la métropole de Bordeaux (2021), la métropole de Lyon (2022) et la métropole de Nantes (2022) se sont lancées dans la démarche. Ces stratégies n'apparaissent pas uniquement dans des métropoles, mais aussi dans des communautés de communes comme Estuaire-et-Sillon en Loire-Atlantique qui a lancé un Schéma directeur des modes actifs, et dans des communes de taille plus petite comme la ville de La Chapelle-Glain<sup>6</sup>, dans le département de la Loire-Atlantique.

**Plan piéton, plan marche ou stratégie piétonne, ces plans ne sont pas obligatoires, et il existe une grande diversité dans leur mise en œuvre.** La mise en place de ces stratégies incite souvent les collectivités à établir un diagnostic pour mieux comprendre la situation actuelle et les besoins des usagers pour ensuite définir un plan d'action et stratégie d'évaluation. Certaines villes proposent des plans d'actions très complets, d'autres identifient simplement quelques itinéraires prioritaires pour améliorer la marchabilité. Parfois les plans ont pour objectif d'être communiqués au grand public et d'autres servent d'outils de travail en interne.

Même si un document de planification dédié à la marche est important pour mettre le piéton au centre de la réflexion, il existe de nombreux documents, obligatoires et non obligatoires qui jouent un rôle important sur son développement et son confort : PAVE<sup>7</sup>, PLU(i)<sup>8</sup>, PDM<sup>9</sup>, ou encore PCAET<sup>10</sup>, mais également plan d'éclairage, en faveur de la culture, de la végétalisation, de l'égalité entre les femmes et les hommes, etc. Ces stratégies peuvent être portées par une diversité de services : voirie, espaces verts, culture, enfance, urbanisme, tourisme etc. Même si la voirie porte la responsabilité des trottoirs, il convient d'assurer la marchabilité partout : dans les espaces verts, les centres commerciaux, les grands ensembles et les zones d'activités. Outre la planification, il faut associer les acteurs de l'entretien, même dans la phase de conception pour assurer une maintenance de meilleure qualité. **Les acteurs de la marche sont nombreux, et une transversalité en interne des collectivités, mais aussi avec les acteurs privés et associatifs est nécessaire pour la développer pleinement.** Sur ce point, la marge de progression est importante dans la mesure où les services des collectivités ont tendance à travailler « en silo ». La marche est ainsi rarement prise en compte dans les documents ayant trait à des domaines annexes à la mobilité, à commencer par ceux d'urbanisme.

Les mobilisations en faveur de la marche en France sont essentiellement associatives et proposent des entrées thématiques, notamment sur la marche loisir ou des usagers présentant des vulnérabilités particulières, plutôt que globales. L'association Rue de l'Avenir porte historiquement une vision globale de la marche comme mode de déplacement pour une ville plus agréable et apaisée. Elle a par ailleurs une portée au-delà des frontières françaises en tant que membre du réseau francophone RUES, réseau de personnes expertes en « mobilité urbaine, conviviale est sûre » depuis 2006.

**La période récente montre une évolution dans les préoccupations autour de la marche et de l'espace public,** par exemple avec les enjeux de sécurisation des abords des écoles comme le montrait France Mobilités en décembre 2021 dans un rapport sur les mobilités après la pandémie<sup>11</sup>. De multiples initiatives émergent autour de l'écomobilité scolaire et de la piétonnisation des abords des écoles – dont le collectif *Rues aux enfants, rues pour tous !*

**La crise sanitaire est venue s'ajouter à ce mouvement et confirme que la marche redevient un objet d'intérêt des urbains,** qui se sont rendu compte de l'importance de bénéficier d'espaces publics hospitaliers à l'échelle des quartiers. Les associations en faveur de la marche se saisissent de cette dynamique : à l'été 2020, les associations Rue de l'Avenir, la Fédération Française de Randonnée et 60 Millions de piétons se sont alliées pour fonder le collectif national Place aux piétons, qui entend ainsi favoriser « *la prise en compte du piéton dans l'espace public et la promotion de la marche* » (cf revendication de créer un Plan marche – I). Le collectif a lancé en 2020 le premier Baromètre des villes et villages marchables, qui a reçu près de 68 000 réponses<sup>12</sup> et va être reconduit à l'automne 2022. Cette action, inspirée par le Baromètre des villes cyclables, conduit par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) depuis 2017, est un exemple d'initiative en faveur de la marche qui s'inspire du monde du vélo.



<sup>6</sup>« Plan piéton La Chapelle-Glain », Certu, 2011, *Pedestrian plan La Chapelle-Glain : Walking* | Publications du Cerema

<sup>7</sup>PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

<sup>8</sup>PLU : Plan Local d'Urbanisme (à l'échelle communale) ; PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

<sup>9</sup>PDM : Plan De Mobilité

<sup>10</sup>PCAET : Plan Climat-Air-Energie Territorial

<sup>11</sup>Rapport « L'évolution des mobilités dans un contexte post-Covid », France Mobilités, Décembre 2021, p. 9.

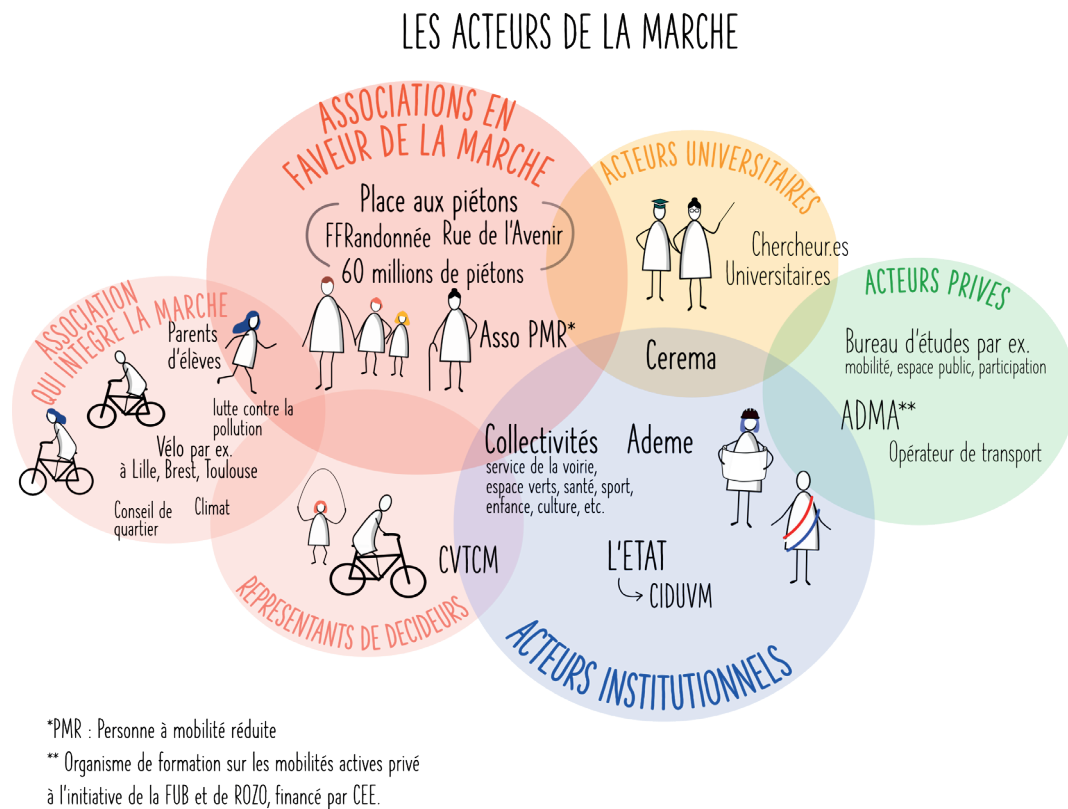
<https://www.francemobilités.fr/sites/francemobilités/files/inline-files/France%20Mobilit%C3%A9s%20-%20Mobilit%C3%A9s%20post-covid%20-%20VF1.pdf>

Une autre peut être trouvée avec les Talents du vélo, portés par le CVTCM, qui en 2022 lance les Talents de la marche. S'inspirer de la promotion du vélo pour favoriser la marche peut avoir une pertinence, mais il ne faut pas se limiter à comparer la marche au vélo, sachant que la marche peut être beaucoup plus qu'un mode de déplacement. Le plaidoyer des associations et plus largement, les actions en faveur du développement de la marche gagnent donc à développer des méthodes spécifiques à tous les niveaux : acteurs associés, consultation des publics, construction des budgets, etc. La marche étant un objet transverse à l'action de différents domaines, ses défenseurs gagneraient à ne pas se limiter au domaine de la mobilité, mais à s'élargir et trouver des alliés dans le secteur de la santé, de la culture, de l'économie, de l'inclusion etc.

**Un signe intéressant de la mutation des préoccupations en faveur de la marche est la modification des objets des associations historiques,** dont un certain nombre intègrent désormais la cohabitation des deux modes : l'Association Droit Au Vélo (ADAV) dans les Hauts-de-France, 2 pieds 2 roues à Toulouse, etc. Les associations en faveur du développement du vélo qui s'engagent à défendre la place des piétons ont l'opportunité de soutenir l'amélioration du confort pour les deux types d'usagers : en demandant plus de place pour les piétons, c'est aussi le confort des cyclistes qui est augmenté en limitant les conflits d'usage liés à la concentration d'usagers aux

vitesse et aux pratiques différentes sur un même lieu. *In fine*, c'est plutôt un rééquilibrage de la place dévolue aux différents modes dans l'espace public qui est en jeu en diminuant les vitesses et en limitant la place des motorisés pour redonner de l'espace à la pratique de la marche et du vélo.

Un autre indice réside dans l'initiative de la FUB et de la société ROZO, co-porteuses du programme Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA)<sup>13</sup>, de diffusion de connaissances et d'expertise sur la marche et le vélo, alors même que la FUB est, comme son nom l'indique, une fédération d'associations militant en faveur du vélo. L'évolution récente de l'écosystème des acteurs œuvrant en faveur de la marche montre bien la centralité de l'objet marche au sein du système de transport : le militantisme en faveur des piétons touche à la fois à l'amélioration du cadre de vie et des espaces publics et à des questions plus spécifiques telles que les abords des écoles ou des questions d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Il est également intéressant de noter que des acteurs du transport en commun commencent à s'y intéresser, à la fois car la marche à pied peut soulager des modes fortement sollicités<sup>14</sup> et parce qu'une expertise plus développée autour de l'intermodalité du transport en commun avec la marche (et vélo) peut devenir un service concurrentiel à inclure dans les réponses aux appels d'offres publics.



**Figure 2- Les acteurs associatifs, publics et privés qui œuvrent en faveur de la marche en France**

<sup>12</sup>Article « Le baromètre des villes marchables : les résultats ! », Fédération française de randonnée, 7 septembre 2021. <https://www.ffrandonnee.fr/s-informer/actualites/barometre-des-villes-marchables-les-resultats>

<sup>13</sup>L'ADMA est un programme financé dans le cadre des Certificats d'Economies d'Energie (CEE) du Ministère de la Transition écologique.

Un horizon souhaitable pour la marche nous semble être de passer d'un mode oublié par l'action publique à un mode reconnu pour son ancrage dans la palette des mobilités des Français-es – comme le montrent les enquêtes – et réellement pris en compte dans les politiques publiques comme le maillon de base de la chaîne de déplacements et de l'accès de toutes et tous aux espaces publics et privés.

## L'économie de la marche

À l'heure où l'économie (part de marché mais également création d'emplois) en lien avec le développement du vélo se dynamise (Razemon, 2022), la question de l'ampleur du secteur économique en lien avec la marche peut se poser. C'est un champ de réflexion auquel s'intéresse notamment l'association Rue de l'Avenir.

Une étude réalisée en 2019 par le Cerema a montré qu'en périphérie et dans le centre des grandes villes, la majorité des trajets pour motif d'achat se font à pied pour les petits et moyens commerces (64 % de part modale – ce chiffre inclut aussi le vélo, mais de façon marginale). Lors d'une étude réalisée en 2016 sur la marchabilité de la Métropole de Rouen, le cabinet Bfluid a aussi mis en avant la différence entre les types de trajets réalisés en ville par les automobilistes et par les piétons pour leurs achats. En effet, alors que les automobilistes ont des parcours très définis, tendus vers leur but d'achat, les piétons ont plus tendance à s'adonner à la flânerie, à faire des micro-arrêts et à détourner le regard, bref, à se laisser surprendre par les commerces qu'ils pourraient trouver sur leur chemin. Ainsi, favoriser la marche et un temps de séjour important dans l'espace public permet d'entretenir durablement la vitalité du tissu commercial des villes.

**La marche est également un mode éminemment pratiqué à des fins de loisirs voire de tourisme.** Alors que le cyclotourisme se développe notablement, la randonnée constitue le premier loisir sportif en France, pratiqué par 56 % des Français<sup>15</sup>. La marche en ville peut, elle, constituer un véritable levier pour le tourisme urbain comme le montrent de nombreux exemples tels que l'événement le Voyage à Nantes<sup>16</sup> ou Un été au Havre<sup>17</sup>, où la marche est guidée par un ou plusieurs circuits culturels à travers la ville.



Enfin, comme le montre Isabelle Baraud-Serfaty<sup>18</sup>, les espaces dédiés aux piétons, et notamment la bordure de trottoir, deviennent des éléments de plus en plus prisés par tous types d'acteurs avec l'émergence de nouveaux usages dus aux transitions en cours, notamment numériques. Les files d'attente sur les trottoirs de livreurs à vélo ou de clients de services type *click & collect*, les composts partagés et autres terrasses se sont ainsi multipliés ces dernières années sur les trottoirs, voire sur les places de stationnement automobile. La pandémie a pu donner un coup d'accélérateur à ce phénomène, montrant que des acteurs aussi divers que des associations d'usagers, des commerçants et des acteurs du numériques prennent désormais leur part dans les nouveaux usages de l'espace public. La montée en puissance de ces nouveaux acteurs et de leurs intérêts apparaît difficile à contrôler par la collectivité gestionnaire de la voirie et pose la question de sa régulation.

<sup>14</sup>Keolis Bordeaux s'interroge depuis plusieurs années sur le sujet, notamment avec le projet de recherche « [Marche à suivre](#) » initié par le Forum Vies Mobiles

<sup>15</sup>Article « Avec 27 millions de pratiquants, la randonnée est le sport le plus pratiqué en France », Fédération Française de Randonnée, 17 mars 2022. [https://www.ffrandonnee.fr/s-informer/actualites/avec-27-millions-de-pratiquants-la-randonnee-est-le-sport-le-plus-pratiqué-en-france#:~:text=par%20les%20Fran%C3%A7ais.-,Selon%20une%20%C3%A9tude%20nationale%20men%C3%A9e%20en%20d%C3%A9cembre%202021%20par%20Union.v%C3%A9lo%20\(34%20%25\)%20et%20la](https://www.ffrandonnee.fr/s-informer/actualites/avec-27-millions-de-pratiquants-la-randonnee-est-le-sport-le-plus-pratiqué-en-france#:~:text=par%20les%20Fran%C3%A7ais.-,Selon%20une%20%C3%A9tude%20nationale%20men%C3%A9e%20en%20d%C3%A9cembre%202021%20par%20Union.v%C3%A9lo%20(34%20%25)%20et%20la)

<sup>16</sup><https://www.levoyageanantes.fr/>

<sup>17</sup><https://www.uneteauhavre.fr/fr>

<sup>18</sup>Isabelle Baraud-Serfaty, « Gouverner le trottoir », *Esprit*, n°478, octobre 2021. <https://esprit.presse.fr/article/isabelle-baraud-serfaty/gouverner-le-trottoir-43590>



## À retenir

L'écosystème des acteurs de la marche est en pleine mutation. Si des acteurs associatifs sont présents depuis plusieurs dizaines d'années, ils ont historiquement agi en ordre dispersé du fait du caractère polysémique de la marche et ont commencé à afficher une action commune seulement récemment (cf. la création du collectif Place aux piétons en 2020). Au moment où nous écrivons, nombre d'acteurs des mobilités et plus largement de l'urbanisme commencent à se préoccuper de la marche. La prise en compte des besoins des piétons appelle une réponse plus large que la simple facilitation de la mobilité comme c'est le cas du vélo : il convient de s'interroger sur toutes les dimensions de la circulation et du « stationnement » ou de la pause dans l'espace public.

À l'heure où les usages du vélo explosent, il apparaît important pour ces acteurs de se mobiliser et de se fédérer afin de montrer les intérêts conjoints des piétons et des cyclistes dans les nouveaux enjeux de l'aménagement de nos territoires. En effet, redonner une juste place aux modes actifs, adaptée aux usages, permet de rendre l'espace public plus hospitalier pour tous les publics. Les politiques d'apaisement des vitesses et de réduction de la place dédiée à l'automobile sont des préalables nécessaires mais non suffisants. Leur montée en puissance à l'échelle française apparaît comme un signe encourageant de la prise de conscience de la nécessité de rendre l'espace public plus accueillant et confortable pour les usagers des modes actifs.

## Pour citer cette fiche

Académie des experts en mobilités actives (2022).  
Les acteurs de la marche.  
Elin Lundmark et Léa Devun. ADMA

Crédits photos : Adobe Stock

## Pour aller plus loin

[www.mobilités-actives.fr](http://www.mobilités-actives.fr)

 @ADMA\_fr

 Académie des Mobilités Actives