

Agir sur la marche en ville : L'action des collectivités territoriales françaises

Enquête réalisée en 2023 et 2024
auprès des collectivités adhérentes du Club des Villes
et des Territoires Cyclables et Marchables

Rapport

Décembre 2025

Pour citer ce document :

Petit E., Hubert J.P. & Monnet J., *Agir sur la marche en ville : L'action des collectivités territoriales françaises*, Rapport d'enquête pour le Club des Villes et des Territoires Cyclables et Marchables, Paris : Laboratoire Ville Mobilité Transport, 2025.

Licence CC-by-nc 4.0



Cette recherche a été réalisée avec le soutien du Labex Futurs urbains (programme Investissements d'avenir) dans le cadre du groupe transversal « Mobilités urbaines pédestres » (2012-2024).

Auteurs :

Emmanuelle PETIT, Ingénieure de recherche du Labex Futurs urbains, LVMT

Jean-Paul HUBERT, Directeur de recherche, Université Gustave Eiffel, LVMT

Jérôme MONNET, Professeur des universités, Université Gustave Eiffel, LVMT

Avec la collaboration de Cédric GARCIA, Ingénieur de recherche, Université Gustave Eiffel, AME-MODIS

Le Laboratoire Ville Mobilité Transport est une unité mixte de recherche de l'École nationale des ponts et chaussées (Institut polytechnique de Paris) et de l'Université Gustave Eiffel. Adresse : 6 et 8 avenue Blaise Pascal, Cité Descartes Champs sur Marne, F-77455 Marne la Vallée cedex 2

SOMMAIRE

Résumé.....	4
Remerciements	9
INTRODUCTION : la marche, un objet politique émergent.....	10
I. APPROCHE QUANTITATIVE DES POLITIQUES EFFECTIVES DE LA MARCHÉ	14
1. Méthodologie du questionnaire	14
1.1. Cadre de l'enquête et du corpus de réponses	14
1.2. Principes et modalités méthodologiques.....	18
2. Caractérisation des conditions de marche et de l'engagement des collectivités	20
2.1. Les conditions de marche différencient peu les territoires enquêtés	20
2.2. L'engagement varie sensiblement entre communes et entre EPCI.....	21
3. Scores de réalisation pour quatre groupes d'actions.....	22
3.1. Une moitié d'actions réalisées et une importante marge de progression	22
3.2. L'aménagement et la gestion du partage de l'espace : actions les plus représentées.....	22
3.3. Planification, outils d'observation et dispositifs de participation.....	23
3.4. Rôle des élus ou de personnels en charge du sujet « marche »	24
3.5. La panoplie complète d'actions est rare	25
3.6. Quels porteurs pour les actions réalisées de 2020 à 2023 ?.....	27
4. Analyse plus poussée : combinaison et polarisation/dispersion des actions	28
4.1. Identification d'un noyau d'actions fréquemment associées	28
4.2. Petit noyau d'actions associées <i>versus</i> grand nombre d'actions isolées	28
5. Enseignements de l'exploration statistique du questionnaire	32
5.1. Enquête pilote et enquête en vraie grandeur	32
5.2. Politique effective <i>versus</i> politique réfléchie	33
II. À LA RENCONTRE DES ACTEURS EN SITUATION	34
1. Approche qualitative des politiques locales.....	34
1.1 Enquête qualitative dans 10 terrains aux caractéristiques distinctes.....	35
1.2. Un système local d'acteurs aux rôles peu prédéfinis.....	40
2. Études de cas : exemples de problèmes et de traitements	41
2.1. Signalisation et signalétique.....	42
2.2. La synergie de toutes les formes de marche.....	49
2.3. La voie verte : séparée et partagée.....	54
2.4. Les abords des écoles	59
2.5. La marche parmi les modes de transport	64
2.6. Les marcheurs en quête de traits d'union : la problématique des coupures	70
3. Enseignements de l'exploration qualitative sur le système des acteurs de la marche	75
CONCLUSION	78
Du questionnaire aux entretiens, quels enseignements émergent ?	78
Pistes de réflexion pour des propositions.....	79
BIBLIOGRAPHIE.....	82
ANNEXES.....	84
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	105
TABLE DES MATIERES	106

Résumé

Cette enquête est une initiative de chercheurs de l'Université Gustave Eiffel (Laboratoire Ville Mobilité Transport), dans le cadre du groupe transversal « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs urbains (2012-2024). Dans la lignée de ses recherches antérieures menées en partenariat avec des collectivités territoriales françaises, le groupe a proposé cette enquête au Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM ; avant son intégration dans l'actuel Réseau Vélo et Marche).

Objectif de l'étude

Nos recherches antérieures nous ont permis de constater que les collectivités territoriales réalisent constamment de nombreuses d'actions qui changent les conditions de marche et peuvent permettre de marcher plus et plus facilement dans le cadre des déplacements quotidiens. Pour autant, elles n'ont pas toutes une stratégie politique pour la marche. L'enquête proposée aux adhérents du CVTCM vise donc à documenter et mieux comprendre la place de la marche dans les politiques menées par les communes et intercommunalités, à savoir : d'une part, dans les actions concrètes réalisées ou envisagées et, d'autre part, dans l'organisation empirique du système local d'acteurs.

Questions et hypothèses issues des recherches antérieures ayant guidé les choix méthodologiques et l'analyse :

- ◆ L'échelle de la politique de la marche est-elle avant tout locale ? Comment s'appuie-t-elle sur l'organisation géographique de la commune et ses interdépendances avec les communes voisines ?
- ◆ La politique de la marche ne peut pas être seulement un sous-élément de la politique de mobilité (fût-elle active), en particulier pour une question d'échelle géographique. Quelles sont les synergies et les divergences de registres d'action entre la marche et le vélo ?
- ◆ La politique de la marche ne se réduit pas à la piétonnisation, la plus évidente des actions ; quelles autres, motivées par quelles politiques, ont un impact sur la marche mais sont moins visibles dans les bilans ?
- ◆ Dans quelle mesure l'amélioration des conditions de marche dépend-elle de l'implication d'un élu dans la cohérence des actions (entre services et entre communes et EPCI¹) et dans la prise en compte des administrés ?

Méthodologie d'enquête en deux volets :

- ◆ **Un volet quantitatif**, basé sur une **enquête pilote par questionnaire** menée auprès des 150 communes et 76 EPCI adhérents du CVTCM, de juin à novembre 2023. Elle vise à donner une image de la diversité de ce que nous appelons les « politiques effectives de la marche », c'est-à-dire l'ensemble des actions réalisées qui influencent la vie des marcheurs, qu'il y ait ou non un projet politique déclaré pour encourager à la pratique de la marche. Le fait qu'il s'agisse d'une « enquête pilote » signifie que cette dernière n'a pas de prétention à la représentativité nationale, malgré un très bon taux de réponse (50 communes et 38 EPCI exploitables). Les analyses statistiques constituent une démarche exploratoire ; aucun résultat ne peut être généralisé directement.

¹ EPCI : établissements publics de coopération intercommunale

- ◆ **Un volet qualitatif** basé sur dix **visites de terrain** et seize **entretiens semi-directifs** réalisés entre mars et octobre 2024 avec des élus ou des responsables de services techniques dans des communes ou EPCI urbains - en métropoles ou agglomérations moyennes - ou périurbains, dans toute la France métropolitaine. Nous avons pu ainsi confronter l'image de la politique effective de la marche donnée par l'enquête quantitative à ses contextes politiques et géographiques, et analyser au regard du fonctionnement du système d'acteurs les conditions d'émergence d'une « politique réfléchie de la marche », c'est-à-dire d'une stratégie locale en faveur de la marche. Les observations de terrain et les entretiens ont permis de saisir l'actualité du *faire* des collectivités visitées pour la marche et les *conditions de ce faire*. Qui agit et avec qui les collectivités agissent-elles ? Comment et dans quel contexte (territorial et institutionnel) les collectivités œuvrent-elles ? Sur quoi agissent-elles de façon localisée ?

Principaux enseignements de l'étude

L'**exploitation du questionnaire** auprès des adhérents du CVCM a confirmé l'émergence d'une prise en compte politique de la marche, c'est-à-dire : une accumulation croissante d'actions publiques influençant positivement les conditions de marche et la vie des piétons. Les réponses sont très diverses, tout comme l'est probablement l'engagement des différentes collectivités ; l'écart général entre les réponses des communes et celle des EPCI nous a conduit à les exploiter séparément.

Le questionnaire interrogeait sur la réalisation de 54 types d'actions rangées en quatre blocs :

- deux largement répandus (aménagement de l'espace public et gestion du partage de la voirie) ;
- deux autres plus rares mais qui semblent avoir un rôle de levier (dispositifs de participation et d'observation).

Nous supposons que plus des collectivités répondent positivement sur des actions réalisées ou en discussion, plus elles se rapprochent d'une politique idéal-typique de la marche mobilisant les services des communes et de l'intercommunalité et faisant participer la population. La panoplie complète d'actions est encore peu fréquente, mais les collectivités qui s'en rapprochent le plus souvent sont celles qui sont engagées dans une démarche de planification pour faciliter et promouvoir la marche ou les mobilités douces ou actives (sauf dans le cas d'un PAVE).

Parmi ces 54 actions nous avons pu distinguer :

- le « noyau » des politiques effectives de la marche composé d'actions qui se retrouvent dans toutes les collectivités, communes ou EPCI, ou presque : pose de potelets, réfection des trottoirs ainsi que végétalisation, réduction des vitesses de circulation, application de la réglementation PMR, sécurisation des abords d'école, vidéosurveillance, équipements sportifs / parcours de santé, Ces actions ne révèlent pas à elles seules l'existence d'un projet spécifique ou d'une stratégie pour le développement de la marche mais peuvent découler des politiques classiques de sécurité routière, d'animation de centre-ville, d'amélioration du cadre de vie ou de développement du vélo ;
- des actions « différenciatrices » dans certaines collectivités. Lorsqu'elles accompagnent les actions du « noyau », elles permettent de supposer une coordination et l'existence d'un projet global pour la prise en compte de la marche ; cela concerne les dispositifs de participation et d'observation, mise à part la réalisation d'enquêtes statistiques qui fait partie du noyau d'actions des EPCI ;
- des actions aux réponses incertaines, que nous n'avons pas pu prendre en considération ici.

Cependant, communes ou EPCI ne peuvent pas mettre en œuvre de la même façon des dispositifs d'observation des comportements et des conditions de marche, ainsi que des outils facilitant la participation des marcheurs à l'amélioration de l'infrastructure pédestre. La distance n'est pas la même entre les citoyens et les agents des services techniques ou, plus encore, les élus. Dans la commune, la relation avec les citoyens peut être moins formelle et moins finalisée par rapport à un projet, plus

concernée par l'état et l'entretien de l'infrastructure aussi, que lorsque qu'un EPCI s'adresse aux mêmes citoyens pour les consulter. Le questionnaire n'était pas orienté vers ces dimensions, prises en compte dans les entretiens.

Les résultats du questionnaire permettent d'envisager deux problématiques pour passer de cette enquête pilote exploratoire à une enquête générale représentative de l'ensemble des collectivités territoriales françaises. D'une part, l'observation des comportements et l'écoute des piétons (dispositifs formels ou informels) ; d'autre part, la coordination entre les services techniques au croisement des communes et des EPCI. Mais se posent des questions de faisabilité pour contacter les répondants, car l'enquête pilote a bénéficié du soutien actif du CVTCM et d'un accès direct à ses correspondants dans les collectivités engagées sur le sujet des mobilités actives.

La **seconde partie** de l'étude a consisté à exploiter les entretiens semi-directifs menés auprès d'élus et d'agents des services techniques de collectivités de tailles et de statuts divers. Les entretiens ont permis d'analyser les systèmes d'acteurs chargés de répondre aux questions posées par une politique de développement de la marche.

Ils ont aussi mis en lumière quatre **registres d'argumentation** utilisés par les acteurs chargés de la logique d'exécution des projets :

- ◆ **La protection.** Gérer les conséquences négatives de la circulation sur les piétons, en particulier la sécurité routière, la qualité de l'air, les nuisances sonores. Cette argumentation traite des problèmes directement perçus par les citoyens et il paraît significatif qu'elle soit énoncée par les acteurs du niveau communal, le plus proche des usagers ;
- ◆ **La planification écologique.** Avancer dans la décarbonation des transports, la « transition mobilitaire » par le développement de l'offre de transports en commun et par le transfert modal de l'usage de la voiture, en particulier l'autosolisme, vers le vélo, les transports en commun, la marche dans quelques configurations comme l'accompagnement des enfants. Cette argumentation s'accommode d'une distance plus grande avec l'utilisateur, celle de l'intercommunalité ou des agences d'urbanisme, qui donne en outre une meilleure visibilité aux projets, mais elle peut être prise en défaut par la concurrence entre le vélo et les transports en commun ;
- ◆ **L'amélioration globale et planifiée du cadre de vie.** Mener ensemble l'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité de l'air, le travail sur le paysage, les ambiances, la végétalisation et la réduction des îlots de chaleur, l'accès aux espaces verts, en travaillant quartier par quartier, avec focalisation éventuelle sur les abords d'école ;
- ◆ **La vision du territoire.** Selon les opportunités liées aux dynamiques démographiques et économiques de certaines communes, un projet de (re)structuration des relations entre les pôles spatiaux (commerciaux, loisirs, culture, services) par l'aménagement de liaisons nouvelles fermées à la circulation automobile, à l'échelle d'un territoire communal de faible taille, ou d'une grande opération d'urbanisme.

Nous avons remarqué dans ce corpus d'entretiens, l'emploi encore fréquent de l'expression « modes doux » qui a paru plutôt associée à la 1ère argumentation (sécurité) et à la 3ème (cadre de vie), l'expression « modes actifs » semblant plus liée à la 2ème argumentation (transition mobilitaire).

Maîtriser une des deux premières argumentations, ou seulement un de leurs éléments comme la sécurité routière ou les infrastructures cyclables, peut conduire à une **spécialisation chez les techniciens et chez certains élus**. Les deux dernières argumentations sont plus générales et elles supposent donc une position de contrôle des actions ou des services plus rares et *a priori* réalisables sur des territoires d'échelle restreinte.

Six thématiques ressortent comme impactant la configuration locale du système d'acteurs :

1) Penser la marche dans le **champ de la mobilité** n'est pas une évidence pour nos interlocuteurs qui, paradoxalement, œuvrent en nombre dans les services « mobilité ». Ils expriment une difficulté plus

grande à traiter le volet marche de la mobilité active que le volet vélo. Si certains racontent l'impact positif pour les piétons d'aménagements cyclables, tous rendent compte aussi d'une impasse à calquer la méthode de travail pour la marche sur celle du vélo. Les services de mobilité semblent embarrassés à problématiser la place de la marche, à trouver la bonne organisation des compétences pour sortir des solutions convenues, comme celle d'élargir les trottoirs. Penser la marche dans le champ conventionnel des transports, c'est la placer dans une optique socio-économique où la mobilité est un moyen de satisfaire, grâce au transport, un besoin qui ne peut pas l'être au lieu où on se trouve. Cette vision caractérise la marche par sa lenteur donc sa faible portée. Or, contrairement au vélo, la marche fait intégralement partie du système des transports en commun et, plus généralement, elle assure toutes les formes d'intermodalité qui conditionnent la localisation des points d'accès à un réseau, arrêts de transports en commun mais aussi stationnements auto ou vélo.

2) **Marche loisir et marche « utilitaire »** sont séparées dans les représentations mentales, dans les aménagements et pratiquées dans des temporalités différentes. Leur articulation dans une même infrastructure pédestre paraît dépendre de l'échelle de l'agglomération. En centre historique, la dimension culturelle permet une marche loisir ou flânerie dans un espace de la marche utilitaire. En espace périurbain, la proximité de la nature permet d'ouvrir un réseau « vert » à la marche du quotidien. Si les synergies potentielles entre marches loisir et utilitaire semblent intéressantes, elles n'ont rien d'automatique et posent des questions non-conventionnelles.

3) La **signalétique** pour les piétons peut être codifiée et normalisée au niveau national (panneaux du code de la route, balises des GR...), ou être spécifique et locale (marquages au sol d'une zone de rencontre ou des abords d'une école, balisage directionnel vers lieux remarquables...). Les marquages au sol ont été parfois évoqués comme un pis-aller quand un aménagement en dur paraît trop perturbant aux élus, ou comme une opportunité pour agrémenter un espace. Mais ils sont à manier avec précaution lorsque le message réglementaire est complexe à saisir, en particulier dans les zones de rencontre. Plusieurs interlocuteurs soulignent la nécessité d'uniformiser les marquages et de réaliser des campagnes d'information pour une mise à niveau de l'évolution des réglementations. Certains souhaitent une plus grande intervention de la part des acteurs nationaux chargés de fixer les normes ou diffuser les bonnes pratiques.

4) Le choix de la **voie verte** permet de faire d'une pierre deux coups, en développant l'usage du vélo tout en faisant une place au piéton. Les voies vertes peuvent pallier l'absence de trottoir dès qu'on sort du bourg tout en connectant le centre bourg. Un partage réussi des voies vertes entre cyclistes et piétons semble à l'œuvre dans des agglomérations de petite taille, ou en bordure de plus grandes, là où les circulations des deux types d'usagers sont relativement faibles. Ce n'est pas le cas de tous les contextes urbains ou périurbains. Les flux et les vitesses doivent donc être observés régulièrement pour voir si l'infrastructure continue à jouer son rôle dans les politiques « vélo » ou « marche » de la collectivité, car une politique « modes actifs » (ou « modes doux ») ne peut pas traiter les deux modes sans les différencier.

5) L'**espace des enfants** est un sujet « sérieux » porté par deux idées a priori consensuelles : la nécessité d'intervenir pour améliorer et sécuriser l'accessibilité à pied des écoles et le besoin d'acculturer les enfants à la marche pour le développement futur de la marche en ville et la préservation d'une ville conviviale. Une approche globale concilie les deux, en mettant la mobilité au second plan et en envisageant le cadre de vie de la population, les aspects paysagers ou la qualité de l'air. Les abords d'école deviennent des lieux d'innovation en matière d'urbanisme, d'observation des besoins, de participation de la population et de coopération entre les services. La mobilité des enfants est en effet multimode et il ne suffit pas de sécuriser les derniers mètres à pied. Cette approche doit être planifiée sur un plus long terme, étant donné les financements nécessaires. Elle se piloterait plutôt au niveau communal mais en coordination étroite avec l'EPCI.

6) Les **coupures** sont souvent associées à deux types d'infrastructures : des passerelles qui les réparent ou des ronds-points qui en créent. Elles sont aussi souvent associées à des questions de domanialité et à la participation d'acteurs dont la mission ou l'intérêt n'est pas celui de la mobilité du quotidien ; d'où l'impression des représentants des collectivités que ces acteurs ne jouent pas toujours le jeu (manque d'entretien, refus de servitude de passage...). Etant donné son coût, la résorption de coupures, si elle

n'est pas opérée dans le cadre d'une opération d'urbanisme d'ampleur, entre logiquement dans un schéma directeur des mobilités actives. Le traitement d'une coupure est généralement une opération particulière, menée dans la durée et fréquemment pensée à la fois pour les piétons et les cyclistes, en connexion éventuelle avec le réseau des voies vertes.

Ces six cas illustrent la complexité des combinaisons et la diversité des déclinaisons locales. Ainsi, il paraît assez illusoire de penser une politique marche unifiée. A minima, la politique locale de la marche devra identifier l'ensemble des échelons d'interventions en jeu et tenter de les faire se coordonner. Cette coordination a besoin de légitimité, en plus de moyens humains. Sans nier l'utilité des chargés de mission marche, l'efficacité de leur action dépend de leur capacité à pouvoir intervenir en amont sur la globalité d'un projet. S'ils ne sont qu'en position de « monsieur ou madame plus pour les piétons », sous statut temporaire, pour ajouter une touche de marche dans les différents volets d'un projet, cette efficacité paraît très limitée. Ils devront accepter que la marche reste un sous-sujet subalterne devant s'effacer dans les arbitrages. La thématique marche, bien spécifiée à l'intérieur du cadre de la mobilité active ou douce, doit être portée politiquement, inscrite dans la proposition de l'équipe municipale à l'égard des citoyens et coordonnée avec l'intercommunalité.

Remerciements

Les auteurs de l'enquête et du rapport remercient :

- le Club des Villes et des Territoires Cyclables et Marchables et particulièrement sa présidente, Françoise Rossignol, sa directrice, Catherine Pilon, et son chargé de mission « marche », Romain Legros, pour leur engagement dans ce partenariat avec notre équipe de recherche ; merci aussi au Réseau Vélo & Marche et à Anne-Laure Tournier d'assurer la transition et la continuité ;
- les collectivités adhérentes du Club qui ont répondu au questionnaire exploité dans la première partie, avec une reconnaissance spéciale à celles qui nous ont généreusement et chaleureusement accordé du temps lors des entretiens sur place, présentés dans la seconde partie ;
- le Labex Futurs urbains pour son soutien politique, administratif et financier, spécifiquement pour cette enquête avec le recrutement d'une ingénieure de recherche, et plus largement pour toutes les recherches antérieures menées dans le cadre du groupe transversal « Mobilités urbaines pédestres » qui ont alimenté les hypothèses de départ de l'enquête ;
- les autres membres de ce groupe, et en particulier Cécile Collinet et Michèle Guilbot, qui nous ont conseillés dans la phase de conception du questionnaire présenté en 1ère partie ;
- les gestionnaires du Laboratoire Ville Mobilité Transport pour le travail toujours plus compliqué par la bureaucratie universitaire en ce qui concerne les déplacements.

Introduction : la marche, un objet politique émergent

« La marche en ville est à la fois la chose du monde la mieux partagée, car toute la population urbaine marche à un moment ou à un autre, et quelque chose de mal connu du fait même de cette banalité » (Dictionnaire pluriel de la marche en ville, 2021).

Favoriser la marche en ville par une politique publique demande à sortir de cette pseudo-évidence. En effet, les questions à résoudre par cette politique ne sont pas du tout triviales, c'est à dire sans intérêt, à l'heure de crises environnementales et sociales. Favoriser la marche est aussi une façon de lutter contre des problèmes majeurs de santé publique, de pollution, d'exclusion ou de consommation énergétique.

L'utilité et la valeur de la marche font l'objet d'un consensus social et politique. Mais ce consensus n'est plus évident dès qu'on entre dans les détails, et en particulier dès qu'il s'agit de la mobilisation de l'action publique pour faciliter les conditions de marche, avec des arbitrages qui défavorisent d'autres modes de déplacement, notamment en véhicule motorisé individuel, ou qui concurrencent d'autres secteurs d'intervention.

La marche, dont les êtres humains ont cru pouvoir s'émanciper avec les véhicules, revient en boomerang comme un objet politique encore difficile à identifier en France : est-ce une lubie de citoyens ? Une préoccupation uniquement pour les gestionnaires des métropoles ? Un sujet imposé par les technocraties de l'État (Offner 2024) ?

Objet protéiforme, la pratique de la marche ré-apparaît dans le sillage des transformations imposées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM, 2019) mais le lieu de cette pratique est aussi inventé, construit et formalisé de façon plus ou moins explicite dans les collectivités territoriales. Un paradoxe résume la marche comme objet politique : tout en étant présente dans de nombreuses actions, aucune ligne budgétaire directe n'est pourtant prévue pour elle.

Objectifs de l'enquête

C'est donc le but de l'enquête présentée ici : cerner la marche dans les collectivités, dans un contexte de réorganisation des compétences entre communes et EPCI causé par les récentes évolutions législatives (lois Maptam 2014, NOTRe 2015, LOM).

Les collectivités réalisent quotidiennement de nombreuses actions qui changent les conditions de marche et peuvent permettre de marcher plus et plus facilement dans le cadre des déplacements quotidiens. On ne peut pas considérer pour autant qu'elles ont toutes une stratégie politique pour la marche. Un tel projet ne se contenterait pas d'afficher des objectifs mais il appliquerait aussi une méthode qui impliquerait quatre moments :

1. l'observation des pratiques de marche dans des contextes différents : les piétons en tant qu'usagers de la ville et de ses aménités, des services de transport et de la voirie ;
2. l'organisation de l'écoute des intéressés pour leur donner les moyens de participer au diagnostic de leurs conditions de marche et d'exprimer collectivement leurs besoins et leurs priorités (Capelli et Chardonnet-Darmaillacq 2019) ;
3. l'annonce des actions sur le partage de la voirie et/ou des aménagements à planifier pour mieux insérer la marche dans la mobilité ;
4. la coordination des acteurs concernés (élus, services techniques de la voirie, de la mobilité, des espaces verts, associations, opérateurs de réseaux et industriels, etc.).

Une enquête sur les stratégies « marche » définies de cette façon n'aurait eu à étudier qu'une poignée de projets pionniers. Or, nous constatons des transformations partout, avec des ambitions limitées et des argumentations parcellaires. C'est pourquoi nous avons conçu notre enquête pour documenter aussi les actions plus ordinaires, moins explicitement liées à la marche par les collectivités.

Qu'il y ait ou non un projet politique déclaré pour encourager à la pratique de la marche, l'ensemble des actions réalisées qui influencent la vie des marcheurs peut ainsi être observé et analysé dans une enquête. Nous proposons d'appeler ce champ d'action « **politique effective de la marche** ». L'objectif de notre étude peut alors s'exprimer ainsi :

- a) analyser les politiques ayant un impact de fait sur la marche, appliquées ces dernières années par les membres du Club des Villes et des Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM) ;
- b) et en extraire le projet politique sous-jacent, implicite ou explicite par un document public, une somme de projets particuliers ou un projet plus global incluant toutes les formes de marche et toutes les populations de marcheurs.

Nous posons qu'une « **politique réfléchie de la marche** » nécessite une stratégie qui implique la collaboration de plusieurs acteurs, publics, privés, associatifs, et plusieurs services techniques ; un tel projet dépend forcément de l'organisation locale des compétences politiques et des services.

Comment une « **politique effective de la marche** » peut devenir une « **politique publique réfléchie et planifiée** » ?

Cette question sous-tend l'ensemble du rapport et se décline en trois sous-questions :

1. De quoi se composent les « politiques effectives de la marche », quels en sont les socles ? Comment se différencient les collectivités ?
2. Quels sont les acteurs mobilisés par ces actions et par quelles relations sont-ils liés ?
3. Comment les acteurs se coordonnent-ils et planifient-ils les actions influençant la marche ?

Pour répondre à ces questions, cette enquête a été conçue par le groupe transversal **Mobilités Urbaines Pédestres (MUP) du Labex Futurs Urbains** et, plus précisément, par **l'équipe rattachée à l'Université Gustave Eiffel et au Laboratoire Ville Mobilité Transport** : Jérôme Monnet, Jean-Paul Hubert et Emmanuelle Petit, avec la collaboration ponctuelle de Cécile Collinet et Michèle Guilbot. L'enquête a été réalisée dans le cadre d'un partenariat avec le Club des Villes et des Territoires Cyclables et Marchables, formalisé à la suite de l'élargissement à la marche des missions de cette association de collectivités et élus originellement pro-vélo² avec deux principaux interlocuteurs : la directrice Catherine Pilon et le chargé de mission marche Romain Legros. Depuis 2012, le groupe MUP a conduit une série de recherches expérimentales en partenariat avec différentes collectivités territoriales. C'est à partir de ses travaux antérieurs et des travaux publiés par d'autres équipes que le groupe a conçu les hypothèses et les questions qui ont structuré la présente enquête.

Questions et hypothèses ayant guidé les choix méthodologiques et l'analyse :

- ◆ L'échelle de la politique de la marche est-elle avant tout locale ? Comment s'appuie-t-elle sur l'organisation géographique de la commune et ses interdépendances avec les communes voisines ?
- ◆ La politique de la marche ne peut pas être seulement un sous-élément de la politique de mobilité (fût-elle active), en particulier pour une question d'échelle géographique. Quelles sont les synergies et les divergences de registres d'action entre la marche et le vélo ?
- ◆ La politique de la marche ne se réduit pas à la piétonnisation, la plus évidente des actions ; quelles autres, motivées par quelles politiques, ont un impact sur la marche mais sont moins visibles dans les bilans ?
- ◆ Dans quelle mesure l'amélioration des conditions de marche dépend-elle de l'implication d'un élu dans la cohérence des actions (entre services et entre communes et EPCI) et dans la prise en compte des administrés ?

² Le CVTCM, auquel nous nous référons dans le rapport comme « le Club », a fusionné à compter de janvier 2025 avec une autre association similaire, Vélo et territoires, pour former le « Réseau Vélo & Marche ».

Démarche et mise en œuvre de l'enquête

- ◆ **Un volet quantitatif**, basé sur une **enquête pilote par questionnaire** menée auprès des adhérents du CVTCM qui vise à donner un état des lieux de la diversité de ces « politiques effectives de la marche ». L'expression « enquête pilote » signifie que cette dernière n'a pas de prétention à la représentativité nationale, malgré un très bon taux de réponse parmi les adhérents du club. Les analyses statistiques constituent une démarche exploratoire.
- ◆ **Un volet qualitatif** basé sur des **visites de terrain** et des **entretiens semi-directifs** avec des élus ou des responsables des services techniques. Nous avons pu ainsi confronter l'image de la politique effective de la marche donnée par l'enquête quantitative à ses contextes politiques et géographiques, et analyser au regard du fonctionnement du système d'acteurs les conditions d'émergence d'une « politique réfléchie de la marche », c'est-à-dire d'une stratégie locale en faveur de la marche. Les observations de terrain et les entretiens ont permis de saisir l'actualité du *faire des collectivités visitées* pour la marche et les *conditions de ce faire*. Qui agit et avec qui les collectivités agissent-elles ? Comment et dans quel contexte (territorial et institutionnel) les collectivités œuvrent-elles ? Sur quoi agissent-elles de façon localisée ?

Le choix de l'anonymisation des collectivités (questionnaire et entretiens)

Nous ne souhaitons pas être lus dans une logique de classement ou d'évaluation, et nous n'avons jamais considéré les collectivités avec la question de savoir si elles faisaient bien ou mal. Ce qui nous intéresse, c'est ce qu'elles font, comment elles le font et, si possible, pourquoi.

Afin que les lecteurs et lectrices de ce rapport n'entrent pas dans une logique de jugement par rapport à telle ou telle collectivité, nous avons donc choisi d'anonymiser les exploitations de l'enquête quantitative et des entretiens qualitatifs pour préserver la portée générale des enseignements à tirer. Plus classiquement, l'anonymisation (des personnes mais aussi nécessairement des lieux) sert aussi à libérer de toute suite relativement à leur propos les informateurs qui nous ont parlé avec une grande liberté et franchise. Bien sûr, chacun pourra reconnaître sa propre parole, et son propre territoire. Mais nous espérons aussi que la comparaison de situations anonymisées leur apprendra quelque chose qu'ils ne connaissaient pas encore de leur fonction ou de leur collectivité, ou dont ils n'avaient pas une claire conscience.

Plan du rapport

Partie 1 : Approche quantitative des politiques effectives de la marche : essai d'analyse des politiques effectives de la marche menées par les collectivités. Comparaison à un type idéal.

Partie 2 : A la rencontre des acteurs en situation : les acteurs et leurs interactions dans quelques types d'action visant les conditions de marche

Conclusion : Comment ces actions et ces acteurs peuvent-ils être coordonnés dans une « stratégie marche » ?

I. APPROCHE QUANTITATIVE DES POLITIQUES EFFECTIVES DE LA MARCHÉ

Grâce à leurs actions qui influencent l'accessibilité à pied des services ou des lieux d'intérêt, les conditions de réalisation des déplacements pédestres, ainsi que la qualité de l'expérience des piétons ou marcheurs³, les collectivités produisent chacune ce que nous appelons une « politique effective ». Celle-ci n'est pas forcément pensée au sein d'une stratégie politique réfléchie et explicitée. Elle peut englober des actions dispersées qui ont un effet sur la marche sans que cela en soit nécessairement le motif premier. Nous verrons ainsi que la population des piétons ou marcheurs étant aussi hétérogène que la population générale, se pose aussi la question des effets d'actions ciblées sur une catégorie très précise d'usagers. Cette hétérogénéité concerne aussi les types d'espaces et leurs modalités de gestion.

La notion de « politique effective », sur laquelle nous reviendrons dans la section finale de cette partie, englobe virtuellement tout ce qui a un effet sur la marche et ne se restreint donc pas aux actions affichées dans des documents de planification en lien avec un objectif de développement de la marche. Ces documents peuvent par ailleurs prendre aussi des formes assez diverses d'une collectivité à une autre.

La première partie du rapport comporte cinq sections :

1. Les bases théoriques et méthodologiques sur lesquelles l'analyse de l'action des collectivités est construite ;
2. Le panorama comparatif du contexte de l'action des collectivités participantes ;
3. La variété des politiques effectives analysée selon quatre axes thématiques ;
4. Les perspectives sur l'organisation des systèmes d'acteurs autour de la marche ;
5. Comment généraliser à partir de notre échantillon ? Comment passer d'une politique effective à une politique réfléchie ?

1. Méthodologie du questionnaire

Le groupe Mobilités urbaines pédestres a mené une enquête par questionnaire auprès de collectivités adhérentes du CVTCM, entre le 5 juin et le 5 décembre 2023. Grâce au soutien du club et à un important travail de relance auprès de ses correspondants, 90 collectivités - 39 EPCI et 51 communes – ont répondu au questionnaire, ce qui représente près de 40 % des adhérentes à l'époque.

1.1. Cadre de l'enquête et du corpus de réponses

1.1.1. Conditions d'élaboration et d'exploitation de l'enquête

Cette enquête a eu pour objectif de réaliser un état des lieux des actions qui jouent un rôle pour la marche, menées dans les 240 collectivités adhérentes du Club. Le questionnaire a été divisé en quatre modules :

1. les infrastructures et équipement utilisés par les piétons ;
2. les conditions de marche (évaluation des obstacles à la pratique de la marche dans le territoire) ;
3. les actions pour la marche et les piétons entre 2020 et 2023 (54 actions regroupées en 4 thèmes : aménagement, partage de la voirie, observation, participation) ;

³ La question de la dénomination « piéton ou marcheur ? » est développée dans le *Dictionnaire pluriel de la marche en ville* (Demailly & alii, 2021). De nombreux concepts mobilisés dans le rapport font l'objet de notices dans ce dictionnaire.

4. la stratégie de la collectivité en faveur de la marche (existence de documents de référence, portage).

Le questionnaire a été adressé à partir de juin 2023 aux deux principaux types de collectivités adhérentes du Club, soit **150 communes et 76 EPCI**. En trop petit nombre, les quelques syndicats mixtes et départements ont été exclus. Les collectivités ont été jointes grâce aux correspondants du Club dans les services techniques, à qui il a été demandé de répondre directement ou de faire circuler le questionnaire auprès d'autres personnes susceptibles de répondre. L'élu référent du Club a été préalablement averti (31 mai 2023) par la présidente du Club de la démarche et des objectifs de l'enquête.

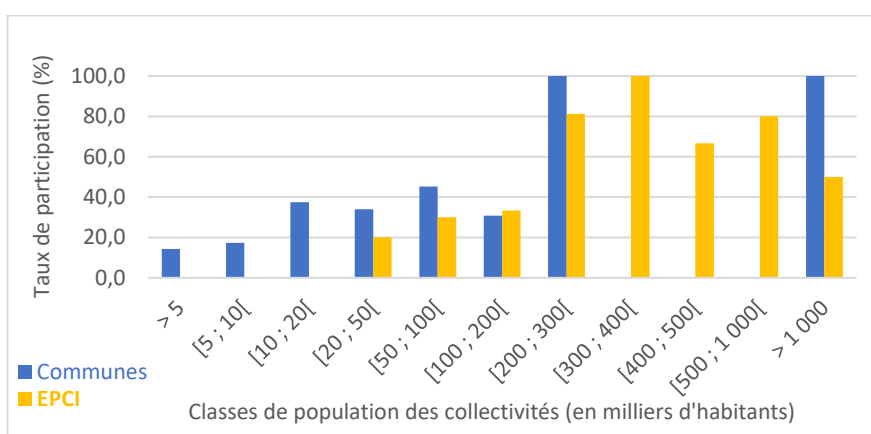
Le questionnaire en ligne a été installé sur le serveur Le Sphinx de l'infrastructure publique de recherche Huma-Num (<https://www.huma-num.fr/>) et accessible par un lien unique propre à chaque collectivité. Ce lien pouvait ainsi circuler au sein des services de chaque collectivité en fonction des compétences de chacun, c'est pourquoi un questionnaire peut avoir été rempli par plusieurs répondants.

Dès juillet, un long travail de relances a été mené avec l'aide précieuse de Romain Legros du CVTCM et s'est poursuivi jusque mi-novembre 2023. Le dernier questionnaire a été finalisé le 14 décembre 2023. Si ce travail de relance a permis de renforcer quelques contacts, il a aussi montré l'enjeu de mise à jour de la base de contacts du Club. Le défi a régulièrement consisté à trouver le bon interlocuteur parmi les techniciens des collectivités, où le *turn-over* est grand (mutations et contrats courts). Le travail de relance a montré que plus les liens interpersonnels tissés entre le Club et les collectivités sont forts, plus il a été facile de mobiliser les agents.

1.1.2. Collectivités mobilisées : urbaines, de toutes tailles et gouvernances

Un total de 90 questionnaires complets a été collecté, soit un peu moins de 40% des collectivités adhérentes du Club.

Graphique 1 : Une participation plus forte des collectivités de grande taille



Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023
NB : dans tous les graphiques, le code couleur reste identique : bleu pour les communes, jaune pour les EPCI

La participation a été plus élevée dans les EPCI qu'au sein des communes (plus de 50% contre 34%), les communes de petite taille (moins de 10 000 habitants) ayant été difficiles à mobiliser (Graphique 1). Suite au travail de terrain présenté dans la deuxième partie, cette difficulté de mobilisation des petites communes a pu être expliquée par le fait que les agents y sont à la fois moins stables, dispersés entre plus de tâches et donc moins disponibles que dans les communes de plus grande taille.

Un fort signe de l'engagement et de l'intérêt des répondants pour cette enquête est que **65 collectivités sur 90 ont accepté d'être recontactées** pour des entretiens, soit 2/3 des répondants des EPCI et 3/4 dans les communes.

Les 90 collectivités mobilisées sont réparties sur l'ensemble du territoire métropolitain et gèrent des espaces aux dimensions particulièrement variées (superficie, population, linéaire de voirie...). **37 communes (dont 16 en Ile-de-France) et 1 EPCI administrent un territoire de dimension modeste pouvant être parcouru à pied**, où le centre peut être accessible à pied en 30 minutes.

Plus de la moitié des collectivités mobilisées sont des EPCI (27) ou des communes intégrées à des EPCI (27) de 100 000 à 500 000 habitants. Et la moitié des communes sont « centres » de l'EPCI d'appartenance (Tableau 1).

Tableau 1 : Position des collectivités répondantes dans une intercommunalité selon la taille

Population EPCI nombre d'habitants	Commune		EPCI
	Centre*	Périphérique	
< 100 000	7	2	4
[100 000 ; 250 000[	10	4	15
[250 000 ; 500 000[	7	6	12
[500 000 ; 750 000[	1	8	4
> 750 000	1	5	4
* Siège de l'EPCI	26	25	39

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Hormis deux collectivités, toutes sont considérées par l'INSEE comme urbaines : 2/3 des communes se situent dans une unité urbaine supérieure à 100 000 habitants et 2/3 des EPCI dans une unité urbaine supérieure à 200 000 habitants.

A noter encore la diversité des types de coopération intercommunale parmi les collectivités répondantes, et l'importante participation des EPCI au statut de métropole ou des communes appartenant à une métropole (Tableau 2). Et, enfin, dernière caractéristique : l'ensemble de l'échiquier politique est représenté.

Tableau 2 : Collectivités membres du CVTCM et répondantes selon les types d'EPCI

Type de coopération intercommunale	Communes*		EPCI	
	CVTCM	Enquête	CVTCM	Enquête
Communauté d'agglomération	69	23	39	14
Communauté de communes	17	3	7	2
Communauté urbaine	12	1	9	7
Etablissement public territorial			3	2
Métropole**	53	24	18	14

** statut spécifique métropole Grand Lyon et Grand Paris inclus

* pour chaque commune, type EPCI d'appartenance

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

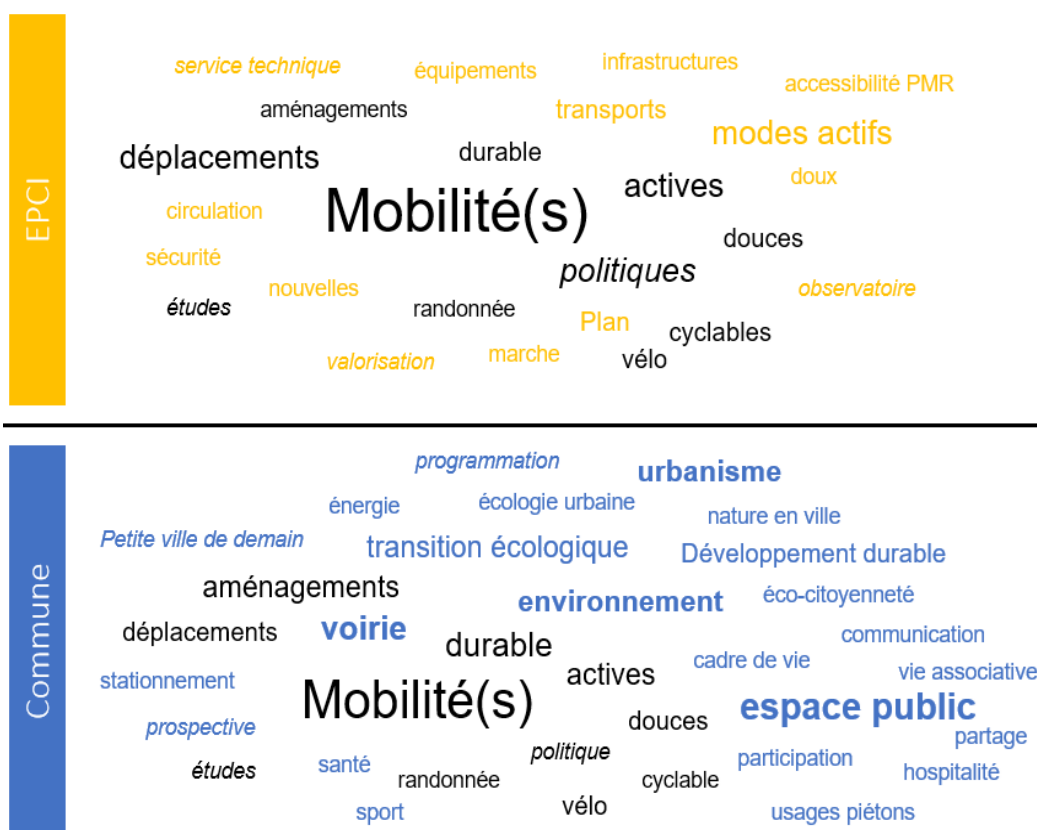
1.1.3. Des répondants très divers, avec une prédominance des services « mobilité »

Les agents territoriaux qui ont répondu aux questionnaires sont majoritairement des chargés de mission ou de projet et des chefs de service, même si tous les échelons du technicien au directeur sont présents. Soulignons que du côté des communes, plus de 1/6 des questionnaires a été renseigné par des élus, adjoints ou conseillers, et ce de façon un peu plus marquée dans les petites communes. Cette réalité introduit une forme d'hétérogénéité dans les réponses au questionnaire. Le regard porté par le politique sur l'action locale pour la marche n'est pas nécessairement le même que celui du technicien.

Plus des 2/3 des répondants pour les communes et un peu moins des 2/3 des EPCI ont œuvré de façon solitaire. Dans quelques rares collectivités, le questionnaire a été renseigné par cinq agents et plus. La circulation du questionnaire dans 1/3 des collectivités pourrait être un indice de l'existence de la coordination entre services, nécessaire à toute politique de la marche.

Une grande partie des répondants sont issus de services travaillant sur la question de la mobilité. Le fait est particulièrement marqué dans les EPCI, qui en ont très fréquemment la compétence depuis la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Dans les EPCI, 4/5 des services répondants contiennent dans leur intitulé le terme mobilité ou un mot y renvoyant : déplacement, transport, circulation. La diversité des services est plus grande dans les communes : à part quasi égale (de 15% à 12%), ce sont des services dédiés à l'espace public ou au cadre de vie ; à l'environnement, au développement durable ou à la transition écologique ; à la voirie, aux infrastructures ; à l'aménagement. La prédominance des services « mobilité(s) » est-elle un effet du contexte d'enquête (les référents vélo du CVTCM font partie des services de mobilité) ou donne-t-elle à voir la réalité de la place de la marche dans la structuration de l'action des collectivités (Graphique 2) ? C'est une question à laquelle on cherchera à répondre à travers le volet « Entretiens » (2^e partie).

Graphique 2 : Les intitulés des fonctions des répondants



Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

1.2. Principes et modalités méthodologiques

1.2.1. Organisation du questionnaire

Conçu pour cerner les formes de l'action publique locale ayant un impact sur la marche, le questionnaire contenait quatre modules avec (**Annexe 1**) :

1. des éléments sur le contexte local des actions ;
2. une auto-évaluation des conditions de marche dans la collectivité ;
3. une liste de 54 types d'actions dont il est demandé si des projets de ce type ont été réalisés ou non dans les 3 années précédentes par la collectivité, seule ou en collaboration avec d'autres collectivités ;
4. l'existence de documents réalisés pour décrire, planifier et rendre publique une politique de la marche, éventuellement intégrée à un projet concernant les modes actifs.

Le troisième module est le plus détaillé car il vise à décrire le contenu de la politique effective de la marche, sans que cette représentation puisse être exhaustive. Une grande variété de types d'actions y sont envisagées car la marche touche à de multiples dimensions de l'action publique. Ajoutons que tous les types d'actions n'ont pas le même poids en termes de projets réalisés, autant dans leurs dimensions que dans leur nombre. Mais par commodité, dans la suite du rapport, on écrira « actions » pour « types d'action » lorsqu'il est fait référence aux items du questionnaire, de façon à pouvoir comparer l'action des collectivités sur ce qu'elles font ou pas, non pas sur la quantité d'interventions.

La construction du questionnaire repose donc sur l'hypothèse qu'une politique effective de la marche est appréhendable par une liste volontairement large d'actions portées par différents services (**Annexe 2**) :

- 18 actions relèvent de l'aménagement et ont généralement à voir avec le/les service(s) en charge de la voirie ;
- 18 actions renvoient à la gestion du partage de l'espace et concernent plus spécifiquement le/les service(s) de mobilité ;
- 7 concernent les outils d'observation qui, dans les grandes métropoles, sont généralement traités par un service « prospective » ;
- 11 les dispositifs de participation qui relèvent bien souvent d'autres services encore autour du citoyen ou de l'habitant.

Ce parti-pris d'élargir la liste d'actions a posé un problème méthodologique puisqu'il risquait de mettre en défaut les connaissances des personnes chargées de répondre au questionnaire. Le protocole de l'enquête prévoyait donc que le questionnaire puisse être transféré à d'autres personnes (cf. ci-dessus). Or cette possibilité, saisie dans 1/3 des collectivités, a aussi pu fragiliser la qualité des réponses, en introduisant des points de vue différents.

1.2.2. Appréhension statistique des politiques effectives à partir de 54 actions ⁴

L'étude statistique vise à produire des synthétiques mais, au vu de la petite taille de l'échantillon, nous avons eu besoin de poser au préalable des hypothèses théoriques⁵ sur ce que devrait être une prise en compte politique de la marche, coordonnant les actions visant à faciliter la vie des gens qui marchent ou, au moins, ce que sont les éléments nécessaires à une telle coordination.

Deux hypothèses théoriques ont ainsi été testées :

- ◆ En premier lieu, les quatre thèmes servant à regrouper les actions (aménagement de l'espace public, gestion du partage de la voirie, outils d'observation des piétons, dispositifs de participation) peuvent représenter quatre moments d'un projet politique. Nous proposons

⁴ Cette exploitation a été réalisée grâce au concours de Cédric Garcia

⁵ Celles-ci reposent sur nos travaux antérieurs et sur la bibliographie

qu'une stratégie de la marche devrait entraîner la réalisation, passée ou projetée, d'une proportion suffisamment importante d'actions dans ces quatre groupes ; cette hypothèse sera examinée dans la section 3 (Tableau 3).

- ♦ En deuxième lieu, il apparaît aussi que ces regroupements d'action ne sont pas homogènes. Ils ont l'inconvénient de mettre au même plan des actions très fréquemment réalisées et d'autres plus rares. C'est pourquoi une seconde approche est utilisée pour compléter la première à partir d'un autre modèle davantage dérivé des données, avec les réserves dues à la faiblesse de l'échantillon. Nous considérons que les politiques effectives de la marche sont composées d'un noyau d'actions réalisées quasiment partout, au titre des politiques générales de la voirie et de la mobilité, impliquant la fonction technique des trottoirs (réseaux techniques, stationnement, arrêts de transports en commun...). A elles seules les actions du noyau ne différencient pas les politiques effectives de la marche. Il faut pour cela considérer un 2^{ème} cercle d'actions visant l'intérêt et le bien-être des piétons, en plus de leur droit à la sécurité dans l'espace public. Nous faisons l'hypothèse que les actions de ce 2^{ème} cercle sont l'expression d'une stratégie qui oriente le mode de réalisation des actions du premier cercle et qu'elles peuvent être identifiées par une analyse en correspondances multiples (ACM). Cette hypothèse sera testée en section 4.

1.2.3. Un modèle théorique simple comme espace d'équivalence entre les collectivités

Le principe d'une enquête quantitative est d'additionner ou de croiser les réponses de l'ensemble des répondants. Cela suppose une *équivalence* entre les répondants fondée sur un critère commun (Desrosières 2008).

Faute de pouvoir ajouter des choux, des carottes et des navets, on doit se contenter d'additionner des légumes, mais les goûts seront plus difficiles à distinguer. Cette métaphore illustre la façon courante de créer un espace d'équivalence simple à partir d'un regroupement en classes (ici par taille de population, statut de la collectivité...) en supposant qu'elles ont une influence sur les réponses. Il faut pour cela remplir une condition de représentativité statistique : que l'échantillon des répondants reproduise la distribution générale des classes. Mais cette condition n'est pas atteignable avec 90 questionnaires remplis dont 88 exploitables⁶. En revanche, avec cette quantité de questionnaires et la diversité des collectivités répondantes, nous pouvons faire **l'hypothèse que l'échantillon des répondants est représentatif de la diversité des politiques effectives de la marche**. Nous pourrions en tirer des enseignements pour ce qui concerne la diversité des politiques mais nous renonçons à les généraliser sur la totalité des collectivités, même en se restreignant aux adhérents du club.

Pour construire l'équivalence nécessaire pour donner du sens aux totalisations de réponses, nous allons créer une référence théorique à laquelle peuvent se comparer les politiques effectives : un modèle simple de « politique théorique » de la marche est une politique qui par ses actions intègre l'observation des pratiques, la participation des usagers au diagnostic des besoins des piétons, l'intervention sur la mobilité et le partage de l'espace public marchable, l'intervention concrète sur la voirie dans l'infrastructure pédestre (Monnet 2022). Nous examinerons donc combien d'actions de chaque classe sont réalisées par chacune des collectivités. En fonction de ces **scores**, nous pourrions considérer que la politique effective de la marche est encore éloignée d'une stratégie complète à destination des marcheurs, ou qu'elle la réalise vraisemblablement.

A partir de ce modèle théorique nous pouvons faire l'hypothèse qu'une politique effective de la marche est plus ou moins réfléchie et planifiée, mais aussi plus ou moins ambitieuse et engagée, ces dimensions n'étant pas forcément liées.

Les quatre principes d'une politique théorique de la marche concernent *a priori* autant les communes que les EPCI, mais qu'en est-il de leur application ? (Faure 2021). Nous faisons le postulat que l'analyse des besoins de la mobilité pédestre est locale. C'est pourquoi nous n'avons pas considéré que les réponses données par les communes et par les EPCI étaient strictement « équivalentes ». En outre, la

⁶ Avertissement : L'ensemble des traitements statistiques qui suivent ont été réalisés avec 88 collectivités. Deux ont été retirées car elles se distinguaient trop des autres par le grand nombre de réponses « ne sait pas ».

réponse « action réalisée » n’a pas le même niveau de précision dans les EPCI que dans les communes. Elle peut correspondre à l’action d’une seule commune sur l’ensemble des collectivités membres de l’EPCI. Nous avons donc analysé séparément les deux classes de collectivité.

2. Caractérisation des conditions de marche et de l’engagement des collectivités

2.1. Les conditions de marche différencient peu les territoires enquêtés

Les collectivités répondantes partagent un ensemble de caractéristiques communes du point de vue des **infrastructures et des équipements** potentiellement favorables à la pratique de la marche. Toutes disposent de **polarités commerciales**, avec des marchés de plein air, des rues commerçantes et/ou des centres commerciaux. Toutes ont des **équipements recevant du public**. Toutes offrent l’accès à des **squares, des parcs, des jardins, ou des esplanades** et organisent des animations dans l’espace public à l’occasion de **manifestations sportives ou culturelles, des brocantes ou vide-greniers**. Ces caractéristiques communes différencient donc peu les territoires enquêtés, pourtant contrastés.

Malgré ces traits partagés, entre ces collectivités presque toutes urbaines selon l’INSEE, quelques contrastes sont néanmoins à souligner, souvent liées à la taille des agglomérations.

D’une part, la **marche intermodale** est importante dans plus du tiers des communes et plus de la moitié des EPCI qui disposent d’un système de **transports en commun** avec un tram et/ou un métro. Quelques communes se distinguent aussi de l’ensemble, pour un quart d’entre elles par l’**absence de grands ensembles** et pour un quart encore par l’**absence de zone commerciale périphérique**. D’autre part, la saisonnalité des **flux piétonniers liée au tourisme** existe dans la moitié des communes et plus des trois-quarts des EPCI. Mais quels que soient ces flux touristiques, toutes les collectivités déclarent proposer des itinéraires balisés.

Au-delà de ces caractéristiques matérielles, le module 2 du questionnaire apporte une autre appréciation plus qualitative des **conditions de marche** dans les collectivités selon 18 situations potentiellement limitantes (**Annexe 3**). Il en ressort une vision positive de la proportion du **linéaire adapté au cheminement pédestre** de la part des répondants des communes que des EPCI. On peut supposer sans difficulté que les espaces les plus vastes (le cas de la plupart des EPCI) sont le plus souvent les plus hétérogènes du point de vue d’un traitement de la marche encore très focalisé sur les centres.

Dans les deux types de collectivités, trois **situations limitant « beaucoup » la marche** ressortent de l’enquête, en proportion un peu distincte :

- les conflits d’usages entre piétons et voitures ou deux-roues motorisés dans plus du tiers des communes et la moitié des EPCI ;
- l’encombrement de certains trottoirs, dans un quart des communes et plus du tiers des EPCI ;
- la présence de coupures urbaines difficilement franchissables dans un quart des communes et une petite moitié des EPCI.

La localisation des services et des emplois loin des habitations est aussi mentionnée comme un frein à la marche, mais uniquement par des EPCI (une petite moitié des EPCI répondants). Au total, ce module apporte des réponses assez attendues pointant des problématiques incontournables. Le questionnaire pilote montre que pour une enquête plus large, cette première partie pourrait être considérablement allégée.

2.2. L'engagement varie sensiblement entre communes et entre EPCI

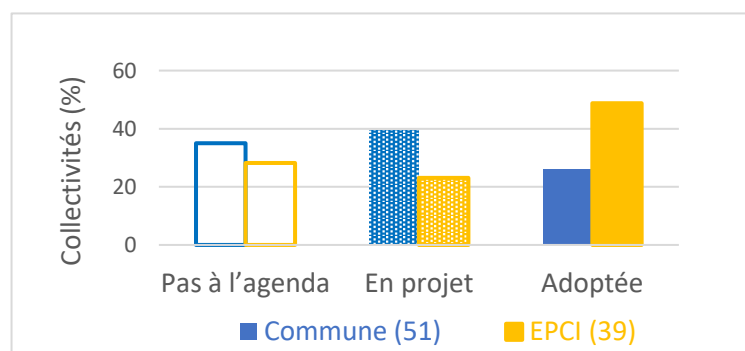
La partie du questionnaire sur la mise en place de **zones réglementées** et l'existence de **documents de planification** différencie davantage l'échantillon et contextualise d'une façon plus exploitable les différentes formes d'actions des collectivités pour la marche.

L'enquête rend compte de la diffusion d'une série de mesures réglementaires favorables à la marche : rues limitées à 30 km/h, aires piétonnes, zones de rencontre et voies vertes. S'il existe des rues limitées à 30 km/h dans toutes les communes et EPCI répondants, un quart des communes et un seul EPCI ont généralisé cette mesure sur l'ensemble de leur territoire ; un tiers des communes et plus du tiers des EPCI l'ont appliquée dans une « grande partie » du territoire. **L'abaissement de la vitesse de circulation peut être envisagé comme un socle de base très fréquent, favorable à toute autre forme d'action pour la marche.** Les autres types de mesures sont aussi fréquents, avec quelques nuances dans les communes : un petit tiers ne dispose pas d'aires piétonnes, de même pour un sixième, pas de zones de rencontre et un autre sixième encore, pas de voies vertes.

L'enquête permet enfin un premier aperçu du cadre légal dans lequel les collectivités répondantes œuvrent de façon directe ou indirecte pour la marche (**Annexe 4**) :

- le **Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, ordonné par la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, vise à rendre accessible l'intégralité de la chaîne du déplacement (bâti, voirie, aménagements des espaces publics, intermodalité des systèmes de transport) à tout type de public. En ce sens, il peut être considéré comme la première forme de planification favorable à la marche. En théorie obligatoire pour toute commune de plus de 1000 habitants (le cas de toutes les communes répondantes) depuis 2009, le PAVE n'est pourtant pas à l'agenda d'un tiers des communes répondantes et plus encore dans les EPCI où il est nécessaire d'obtenir la validation de l'ensemble des communes.
- Deux autres formes de planification spécifiquement dédiées à la marche existent dans les collectivités répondantes, en lien avec le **code des transports** (Lois Loti 1982, Laure 1995, SRU 2000, LOM 2021). Soit la marche est abordée dans un document directement intégré au PDU, PDM ou PDMS, ce qui est plus fréquent dans les EPCI que dans les communes. Soit elle est traitée de façon indépendante dans un document spécifique, aux appellations diverses (« plan piétons », « plan marche », « schéma stratégique piéton », ...) ou de façon concomitante avec le vélo (« schéma des mobilités actives »). Ces formes de planification de référence pour la marche sont nettement plus fréquentes dans les EPCI (une petite moitié) que dans les communes (seulement un quart) (Graphique 3). Et si l'importante part des communes avec un projet de planification suggère l'actualité du chantier de la marche à cet échelon, le rôle de l'EPCI semble central : deux tiers des communes indiquent l'EPCI comme porteur de la planification.

Graphique 3 : Etat de la planification de référence en faveur de la marche



Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

3. Scores de réalisation pour quatre groupes d'actions

3.1. Une moitié d'actions réalisées et une importante marge de progression

Entre 2020 et 2023, sur les 54 proposées, le nombre moyen d'actions réalisées est de 28,6 actions dans les communes et 29,7 dans les EPCI, soit à une ou deux actions près, la moitié proposée. Il n'y a pas de différence significative en nombre, ou score, d'actions réalisées et en discussion entre les deux types de collectivités : l'écart d'une action est comblé avec la part des actions en cours de discussion dans les communes avec un peu plus de 5 actions contre 4 dans les EPCI en discussion. Les communes et les EPCI agissent donc de la même façon (Annexe 5).

Tableau 3 : Les scores d'actions réalisées ou en discussion dans quatre groupes d'actions

Score = moyenne du nombre d'actions...	50 communes				38 EPCI			
	réalisées	en cours de discussion	ne sait pas	aucune	réalisées	en cours de discussion	ne sait pas	aucune
Toutes actions confondues (54 actions)	28,5	5,7	7,9	11,9	29,8	4,3	10,5	9,5
Aménagements (18 actions)	14	1,2	1,2	1,7	13,9	0,8	2,4	0,9
Gestion du partage de l'espace (18 actions)	9,1	1,7	2,4	4,8	9,9	1,3	3,3	3,5
Outils d'observation (7 actions)	2,4	0,8	1,3	2,5	2,9	0,9	1,4	1,8
Dispositifs de participation (11 actions)	3	2	3	3	3,1	1,3	3,4	3,2

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Lecture : les communes répondantes ont réalisé en moyenne 14 actions d'aménagement sur les 18 proposées ; un peu plus d'une action sur les 18 concernant la gestion du partage de l'espace est en discussion dans les EPCI répondants ; ou encore les répondants des communes ne savent pas répondre en moyenne à 3 des 11 dispositifs de participation.

La part non négligeable des réponses « ne sait pas » (8 actions sur les 54 dans les communes, 10 dans les EPCI) est une conséquence du risque de mise en défaut des répondants et limite la portée des exploitations statistiques. Dans bon nombre de collectivités, la description de la politique effective pourrait être plus complète. A cette difficulté s'ajoute aussi dans les EPCI celle du recensement des actions menées dans les différentes communes qu'elles regroupent. Pour porter une stratégie de la marche, il apparaît non seulement nécessaire d'organiser la communication au sein des services des collectivités mais aussi entre ces deux échelons de l'action publique, sur le thème spécifique de la marche.

3.2. L'aménagement et la gestion du partage de l'espace : actions les plus représentées

Les scores d'actions conduites dans les collectivités sont très différents d'un groupe à l'autre. Les questions sur les aménagements de l'espace public favorables à la marche reçoivent des réponses positives dans la très grande majorité des communes et des EPCI : en moyenne, plus des trois-quarts des actions de ce groupe ont été réalisées entre 2020 et 2023. Viennent ensuite les scores d'actions concernant la gestion du partage de l'espace, qui dépassent la moitié dans les communes et dans les EPCI.

Une réelle marge d'évolution semble disponible pour les deux autres groupes d'actions, notamment du côté des dispositifs de participation pour accompagner l'engagement des habitants. Actuellement en moyenne, seulement un peu plus du quart des 11 actions sont effectuées dans les communes et les EPCI. C'est dans les communes que la dynamique d'évolution paraît être la plus forte, avec en moyenne 2 actions sur 11 en discussion. Parmi les 7 outils d'observations, un bon tiers est mis en œuvre dans les collectivités. Le score est à peine plus élevé dans les EPCI que dans les communes, mais l'enquête ne tient pas compte de certaines formes de participation des habitants dans le cadre de réunion publiques ou de rencontres informelles, courantes au niveau communal. L'écart n'est pas suffisamment significatif et le détail des types d'actions réalisées (nous y reviendrons plus loin) pas assez différent pour entrevoir une différence d'engagement entre ces deux types de collectivités dans la façon de conduire une politique de la marche. Développer ces outils laisse pour autant espérer l'émergence de nouvelles formes d'actions en faveur de la marche.

3.3. Planification, outils d'observation et dispositifs de participation

Les collectivités disposant d'un document acté de type « plan marche » ou « schéma directeur des mobilités actives » montrent des scores d'actions légèrement plus importantes, avec un peu plus de 3 actions supplémentaires dans les communes et à peine 4 dans les EPCI (Tableau 4).

Tableau 4 : Nombre moyen d'actions (score) réalisées selon l'existence d'un document « marche »								
Score = moyenne du nombre d'actions réalisées...	50 communes				38 EPCI			
	au total (50)	avec un document acté (12)	avec un document en projet (19)	sans document (19)	au total (38)	avec un document acté (19)	avec un document en projet (9)	sans document (10)
Toutes actions confondues (54 actions)	28,5	31,9	26,5	28,6	29,8	33,5	27,0	24,8
Aménagements (18 actions)	14	14,9	13,1	14,2	13,9	14,9	13,1	12,4
Gestion du partage de l'espace (18 actions)	9,1	9,5	9,2	8,8	9,9	10,6	9,7	8,6
Outils d'observation (7 actions)	2,4	3,4	2,2	2	2,9	3,6	2,1	2,4
Dispositifs de participation (11 actions)	3	4	2	3,5	3,1	4,4	2	1,4

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Lecture : les communes ayant un document acté de type « plan marche » ou « plan mobilités actives » ont réalisé dans les 3 dernières années 14,9 des actions d'aménagement sur 18 et 9,5 sur 18 concernant la gestion du partage de l'espace...

Dans les communes, l'impact des différentes formes de planification est le plus marqué dans le groupe des « outils d'observation » qui gagne une action en moyenne, alors que dans les EPCI c'est le groupe des « dispositifs de participation » qui est étoffé d'1,3 action.

La planification, qui porte sur les deux groupes d'actions les moins fréquents, pourrait donc être un moyen d'élargir le champ des actions pour la marche. Ou plutôt toute planification nécessite la mise en œuvre d'outils d'observation et repose sur / développe toutes les formes de participation.

3.4. Rôle des élus ou de personnels en charge du sujet « marche »

La réalisation d'un document stratégique suppose qu'une personne, élu, chargé de mission ou les deux en binôme, conduise le projet. Aussi l'existence d'un plan marche acté ou en projet est-elle fortement corrélée à la présence dans l'organigramme de la collectivité d'un élu en charge du sujet de la marche ou d'un chargé de mission affecté (Annexe 4).

Les 9 communes sur 50 et les 9 EPCI sur 38 où la marche bénéficie d'un tandem élu-chargé de mission ont toutes engagé ou terminé la réalisation d'un document de référence orienté vers le développement de la marche. Mais dans les communes, l'élu seul (14 communes) ou le chargé de mission seul (plus rare : 3 communes) ne suffisent pas : les démarches de planification n'y sont pas plus fréquentes (une commune sur deux) que dans le cas où personne n'est explicitement en charge du sujet marche. Dans les EPCI, ces configurations semblent trop rares (élu seul dans 4 EPCI sur 38 et chargé de mission seul dans 2 EPCI) pour conclure qu'elles pourraient être associées à plus ou moins de planification lorsque personne n'est en charge du sujet marche.

Dans les communes répondantes, le rôle d'un élu en charge de la marche mais ne bénéficiant pas d'un chargé de mission n'est donc pas focalisé sur la rédaction d'un document de type plan marche. Du reste, sa présence ne semble même pas se répercuter sur la politique effective de la marche car les scores observés pour les quatre groupes d'actions sont du même ordre et même inférieurs à ceux des communes sans élu ni chargé de mission « marche », ce qui n'est pas le cas pour les EPCI, sur un échantillon très faible au demeurant (Tableau 5).

En revanche l'existence d'un tandem élu-chargé de mission semble transformer la politique effective de la marche, bien plus que le seul document de référence, avec un score d'action global supérieur d'environ 5 actions (communes et EPCI) réparties dans les quatre groupes *a priori*. Cette observation tendrait à montrer que le contenu stratégique d'un document de type plan marche dépend beaucoup de l'association entre élu et technicien.

Tableau 5 :
Nombre moyen d'actions (score) réalisées en cas d'élu ou chargé de mission « marche »

Score = moyenne du nombre d'actions réalisées...	50 communes				38 EPCI			
	au total (50)	élu et chargé de mission marche (9)	élu « marche » seulement (14)	pas d'élu chargé de la marche (27)	au total (38)	élu et chargé de mission marche (9)	élu « marche » seulement (4)	pas d'élu chargé de la marche (25)
Toutes actions confondues (54 actions)	28,5	33,0	25,6	28,9	29,8	35,4	33,5	27,2
Aménagements (18 actions)	14	14,6	13,0	14,3	13,9	15,0	14,5	13,4
Gestion du partage de l'espace (18 actions)	9,1	11,4	7,8	9,0	9,9	11,8	10,5	9,2
Outils d'observation (7 actions)	2,4	3,6	2,1	2,2	2,9	3,9	4,3	2,4
Dispositifs de participation (11 actions)	3,0	3,4	2,8	3,0	3,1	4,8	4,3	2,2

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Lecture : les communes où un élu et un chargé de mission sont explicitement chargés de la marche ont réalisé dans les 3 dernières années 14,6 des actions d'aménagement sur 18 et 11,4 sur 18 concernant la gestion du partage de l'espace...

3.5. La panoplie complète d'actions est rare

Quelle est la part des collectivités répondant aux critères d'une politique de la marche, définie à ce stade par des scores d'actions importants dans les quatre groupes « aménagement de l'espace public », « gestion du partage de la voirie », « outils d'observation », « dispositifs de participation » ? Il semble qu'elles soient encore peu nombreuses.

Pour étayer ce constat, reprenons les scores d'actions dans chacun des quatre groupes (Tableau 3). Faute de pouvoir fixer un seuil au-delà duquel le score signifierait une réelle prise en compte du groupe d'action, nous comparons les collectivités aux scores moyens de chacun des groupes (Tableau 6), qu'il s'agisse des actions réalisées (effectives) ou en discussion (prospectives). Nous en déduisons le nombre de collectivités qui dépassent la moyenne pour 1, 2, 3 ou 4 groupes (Tableau 7).

Parmi les 88 collectivités, seulement 8 communes sur 50 et 8 EPCI sur 38 égalent ou dépassent les scores moyens d'actions dans chacun des 4 groupes, c'est-à-dire 14 actions réalisées au minimum sur 18 dans le groupe « aménagement » ; 10 sur 18 pour celui de « partage de la voirie » ; 3 sur 7 pour les « outils d'observation » et, pour les « dispositifs participatifs », 3 sur 11 pour les communes, 4 pour les EPCI⁷. La panoplie complète d'actions est donc peu fréquente, encore moins dans les communes que dans les EPCI, à cette réserve déjà évoquée que les valeurs seuils pour les actions de participation ne semblent pas avoir la même signification pour les communes et les EPCI. Il est à noter que lorsque les scores sont supérieurs à la moyenne dans les trois groupes les moins fréquents, celui du quatrième (actions d'aménagement de l'espace public) est également au-dessus, à une exception seulement (un EPCI qui déclare néanmoins 13 actions d'aménagement sur 18).

Tableau 6 : Seuils moyens établis d'après les scores moyens d'action par groupe

Seuils moyens d'action... (nombre d'actions)	Communes (sur 50)		EPCI (sur 38)	
	effective	prospective	effective	prospective
Aménagement (18)	14	16	14	15
Partage de l'espace (18)	10	11	10	12
Outils d'observation (7)	3	4	3	4
Dispositifs de participation (11)	3	5	4	5

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Ces seuils correspondent à la valeur entière supérieure ou égale à la moyenne de chaque type de collectivité pour chaque groupe d'actions, dans deux situations : l'action « effective » des collectivités repose sur le décompte des actions déclarées avoir été réalisées entre 2020 et 2023 ; l'action « prospective » ajoute les actions en cours de discussion aux actions déjà réalisées pour identifier un potentiel d'évolution.

Lecture : L'action effective des communes relevant des « aménagements » compte en moyenne 14 actions réalisées sur 18. En ajoutant les actions en discussion, le score passe à 16.

⁷ La valeur pour les « dispositifs de participation » est fixée à 3 actions pour les communes et à 4 pour les EPCI. Ce choix est sévère pour les EPCI, dont le score moyen est à peine supérieur à 3, mais il nous semble nécessaire pour ne pas surestimer la participation citoyenne dans les EPCI due à l'addition de formes d'action qui n'impliquent ni la même proximité, ni le même engagement de la population qu'au niveau communal, comme les marches exploratoires pour le personnel (16/39 pour les EPCI contre 13/51 pour les communes) ou encore les rues aux écoles (12/39 contre 9/51).

Tableau 7 : Collectivités les plus actives d'après les seuils moyens d'action effective ou prospective

Collectivités les plus actives selon des seuils moyens d'action... (nombre de collectivités)	Communes (sur 50)		EPCI (sur 38)	
	effective	prospective	effective	prospective
> ou = aux 4 seuils moyens d'actions (tableau 3)	8	11	8	9
<i>Avec des seuils abaissés :</i>				
- 1 action dans 3 groupes (sauf participation)	11	17	11	11
- 1 action dans 4 groupes	15	21	16	13

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Lecture : 8 communes sur 50 ont réalisé au moins autant d'action dans les quatre groupes que les seuils moyens (respectivement 14, 10, 3 et 3 actions) ; 11 communes sur 50 atteignent ou dépassent les seuils moyens tous supérieurs (respectivement 16, 11, 4, 5) d'action prospective si l'on y ajoute les actions en discussion.

Le critère choisi a un intérêt exploratoire mais reste incertain, c'est pourquoi nous avons intérêt à le faire varier pour tester la cohérence de ces variations. En abaissant ces seuils à une action de moins dans les 4 groupes, nous pouvons tester si un critère plus lâche permet encore de supposer l'existence d'une prise en compte politique de la marche, or la proportion de collectivités engagées est doublée pour les communes et atteint le nombre de 15 pour les EPCI (Tableau 7). Le critère ainsi abaissé paraît trop faible pour signifier une réelle stratégie en faveur de la marche. En abaissant les seuils de 3 groupes seulement et en conservant inchangé celui de la participation, on ne gagne que 3 communes ou 3 EPCI. Ce critère intermédiaire pourrait être encore significatif. Il montre encore le rôle délicat du score de participation, lequel demanderait donc à être précisé et retravaillé dans une autre étude.

Mais la prise en compte de la marche est un processus en évolution et nous pouvons aussi modifier le critère en y intégrant les actions « en discussion », en plus de celles réalisées et en ajustant les seuils moyens de chaque groupe en conséquence. Si ce nouveau critère est atteint par plus de communes ou d'EPCI, on pourrait en inférer une tendance à la diffusion des projets politiques de la marche. Les nouveaux seuils, tous supérieurs d'une ou deux actions (pour les communes, respectivement 16, 11, 4, 5 ; pour les EPCI 15, 12, 4,5), semblent ainsi rendre compte d'une dynamique en faveur de la marche (Tableau 6).

Cette approche exploratoire montrerait donc qu'encore assez peu de collectivités traitent formellement les quatre volets d'une politique de la marche. Dans nombre de communes, la politique effective de la marche est centrée sur les aménagements et la règlementation d'usage de l'infrastructure plus que sur l'analyse des besoins des citoyens en tant que piétons ; mais ces besoins tendent à être mieux pris en compte, au moins pour les collectivités adhérentes du CVTCM. Ces résultats sont néanmoins incertains du fait des réserves qu'il faut rappeler : mise en défaut possible des personnes répondantes, le plus souvent en charge de la mobilité, hétérogénéité des actions entrant dans les thèmes des outils d'observation ou des dispositifs de participation. La deuxième phase de l'enquête de terrain montre d'ailleurs qu'une partie importante de ce travail d'observation et de participation est réalisé par les élus, et parfois de façon informelle.

Sans oublier ces réserves, cette approche exploratoire permet d'opérer un classement des collectivités des plus actives aux moins actives. Celui-ci est peu dépendant de la taille des collectivités. Les 8 communes les plus actives sont en effet de toutes tailles (superficie et population), de toutes positions (communes centres, communes périphériques), de tous types de structures démographiques (jusqu'au tiers de la population de moins de 25 ans, ou plus de la moitié de plus de 65 ans – recensement 2020). Avec des différences un peu moins fortes, on ne voit pas de dépendance notable non plus dans les EPCI, même si les 8 plus actives font partie des 25 EPCI de plus de 200 000 habitants, alors que 3 des 8 communes appartiennent à des EPCI de plus petite taille. L'hétérogénéité de ces collectivités qui se distinguent par leur engagement supérieur ou égal au score moyen des actions dans les 4 piliers ne nous permet pas d'étayer des hypothèses sur facteurs favorisant les politiques de la marche, qu'elles soient assorties ou non d'un document spécifique.

3.6. Quels porteurs pour les actions réalisées de 2020 à 2023 ?

L'analyse précédente montre que les communes et les EPCI réalisent en proportions comparables des actions dans les quatre groupes. Or, comme ces deux niveaux de gouvernance sont organiquement liés les collectivités agissent très souvent ensemble. Le questionnaire demandait pour chaque action des trois premiers groupes d'action quel était le mode de portage : par une des deux collectivités, les deux ensemble, ou avec une troisième collectivité (souvent le département, même si ce n'était pas précisé).

Tableau 8 : Répartition des portages pour 3 groupes d'actions

Actions réalisées par type de portage (en nombre d'action)	Communes (sur 50)					EPCI (sur 38)				
	Commune seule	EPCI seul	Commune et EPCI	Autre	Total actions réalisées	Commune seule	EPCI seul	Commune et EPCI	Autre	Total actions réalisées
Aménagement (18)	11,3	0,5	1,7	0,5	14	3,6	4,7	4	1,6	13,9
Partage de l'espace (18)	6,6	0,7	1,2	0,5	9,1	2,4	3,9	2,2	1,4	9,9
Outils d'observation (7)	0,9	0,8	0,3	0,4	2,4	0,2	2,1	0,1	0,5	2,9

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

A noter : La structure du questionnaire ne permet pas d'apporter une réponse solide pour le 4^{ème} groupe d'actions

Lecture : Au sein des communes 11,3 actions d'aménagements sur les 14 réalisées en moyenne sont portées par la commune seule, alors qu'au sein des EPCI, seulement 3,6 actions sur les 13,9 sont portées par la commune.

La totalisation des modes de portage par groupe d'actions⁸, montre que les communes s'attribuent le portage seul dans environ 4 actions sur 5 alors que les EPCI s'en attribuent environ 2 sur 5. Le tableau 8 apporte un résultat surprenant et en apparence incohérent. Dans les deux premiers groupes, les communes affirment que le portage des actions par elles seules est beaucoup plus fréquent que le portage par les EPCI seuls, ce que ne semblent pas dire ces dernières. Pour les EPCI, le portage des actions « d'aménagement » ou de « partage de l'espace » est plus souvent (mais dans une bien moindre proportion) réalisé par des EPCI seuls que par des communes seules. La situation inverse se produit pour le 3^{ème} groupe (« outils d'observation ») où les communes peuvent citer des actions portées par les EPCI seuls mais pas l'inverse, ou très rarement. On en déduit que les communes ou les EPCI ne se réfèrent pas aux mêmes ensembles de projets quand ils répondent sur la réalisation ou le portage d'un type d'action.

Cette discordance peut avoir plusieurs causes qui contribuent à rendre problématique l'émergence d'une stratégie concertée. Nous pouvons faire l'hypothèse qu'une part significative des réalisations des communes ne sont pas visibles par les EPCI, peut-être parce qu'il s'agit d'interventions d'entretien ou qu'elles n'ont qu'un coût politique et pas financier, comme la suppression de places de parking en voirie ; peut-être encore parce qu'elles ne remontent à l'EPCI que dans des bilans non détaillés où l'action pour la marche est invisible. Il est également possible que les services communaux ne tiennent pas compte de certaines interventions très en amont de l'intercommunalité, dans le montage financier ou dans la planification. Mais au-delà de la discordance apparente, ces résultats sont à l'image de l'imbrication (voire de la confusion) des rôles du « qui fait quoi » dans les collectivités.

La place prédominante de l'EPCI dans les outils d'observation systématique peut illustrer le rôle d'organisateur des politiques de mobilité, mais l'échelle de l'EPCI n'est pas forcément la mieux adaptée au traitement des questions relatives aux marcheurs. Les EPCI peuvent être porteurs d'idées et de préconisations, jouer un rôle de chef d'orchestre. Ils participent à la construction d'une stratégie pour la marche, mais auront fondamentalement besoin des communes pour la rendre effective.

⁸ Rappelons que l'on compte les types d'actions dans lesquels sont rangés un ensemble de projets concrets et non le nombre de projets, cf. 1.2.1.

Une bonne communication entre communes et intercommunalités identifiant ce qui est fait ou reste à faire pour les piétons paraît être une condition d'élaboration, d'application et de suivi d'une stratégie pour la marche.

4. Analyse plus poussée : combinaison et polarisation/dispersion des actions

4.1. Identification d'un noyau d'actions fréquemment associées

Pour simplifier et synthétiser l'information collectée, nous avons jusqu'à présent supposé une équivalence entre les actions à l'intérieur des quatre groupes *a priori*. Or dans chacun des groupes, certaines actions envisagées font l'unanimité ou presque parmi les répondants adhérents du CVTCM ; d'autres sont exceptionnelles et soulèvent au passage des questions sur la méthodologie. Elles sont suffisamment rares pour qu'on puisse faire l'hypothèse qu'elles n'ont guère eu d'impact sur l'analyse précédente en quatre groupes *a priori*. Entre ces deux extrêmes, la réalisation de certaines actions est suffisamment rare pour différencier les collectivités et suffisamment fréquente pour pouvoir signifier l'adhésion au projet de répondre aux besoins des piétons. Nous pouvons donc construire *a posteriori* trois classes d'actions. Elles sont transversales aux quatre classes *a priori* qui les contiennent dans des proportions variables :

- des actions du « noyau » qui ne révèlent pas à elles seules l'existence d'un projet spécifique pour le développement de la marche mais, simplement, des politiques plus classiques de sécurité routière, d'animation de centre-ville, d'amélioration du cadre de vie ou de développement du vélo⁹. Ces politiques peuvent d'ailleurs avoir des effets discordants sur les marcheurs selon les lieux ou selon leurs groupes d'appartenance (actifs, retraités, enfants, touristes...) si elles sont faites sans une pensée globale de la marche ;
- des actions différenciatrices qui, lorsqu'elles accompagnent les actions du « noyau » permettent de supposer qu'il existe un projet global de prise en compte de la marche et une coordination des actions « noyau » pour renforcer l'efficacité de ce projet ;
- des actions aux réponses incertaines, qu'on ne prendra pas en considération dans cette analyse.

Pour construire ces trois classes et approfondir l'analyse exploratoire, nous appliquons une méthode d'analyse factorielle qui traite l'ensemble des actions et les ordonne selon des axes d'analyse des politiques effectives. Pour tenir compte des enseignements de la section sur le portage des actions et bien que cela réduise les échantillons statistiques, nous réalisons deux analyses, une pour les communes et une pour les EPCI.

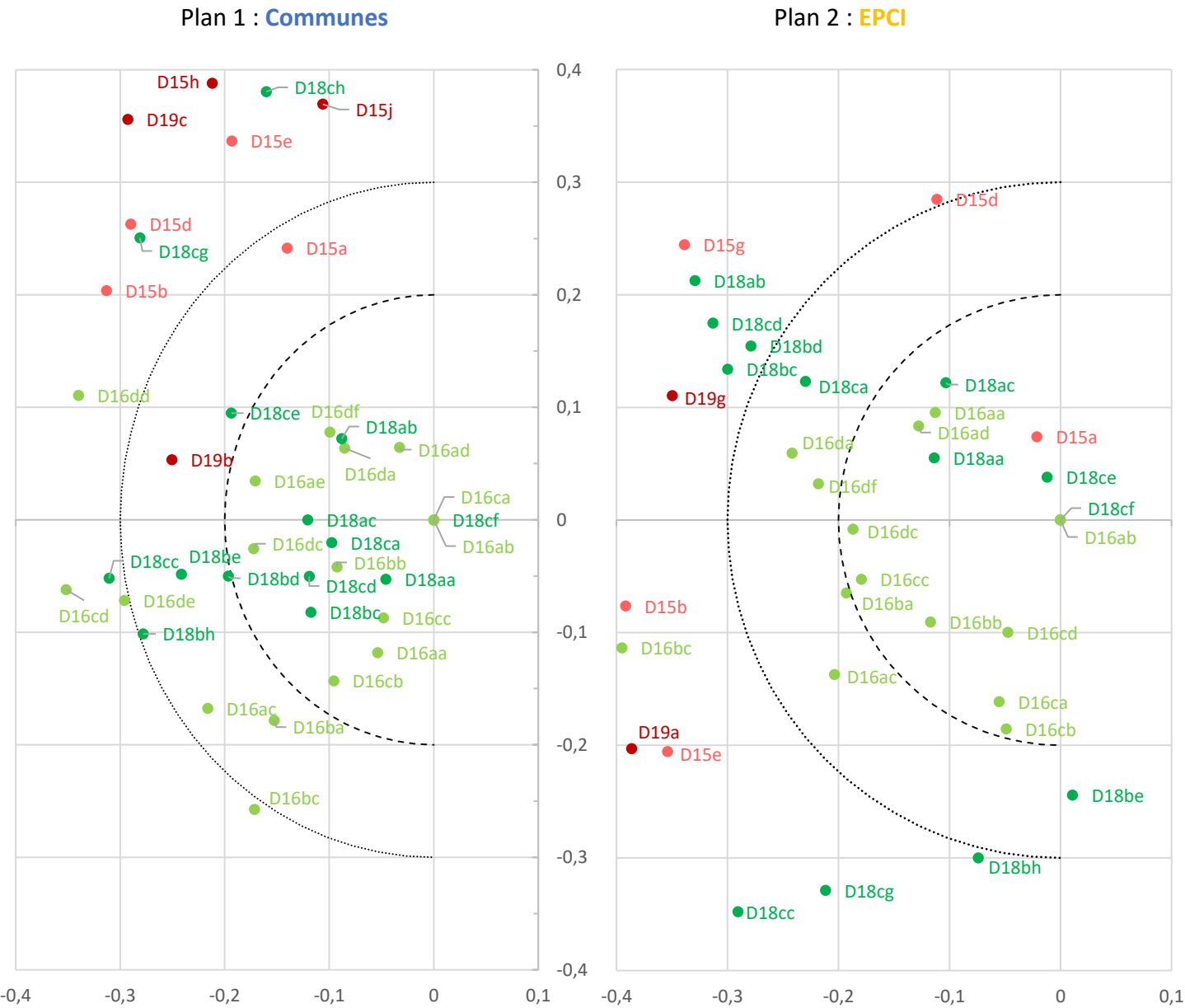
4.2. Petit noyau d'actions associées *versus* grand nombre d'actions isolées

L'analyse en correspondances multiples (ACM) permet de représenter les co-occurrences des actions dans les questionnaires. Cette méthode d'analyse extrait les actions courantes les plus compatibles entre elles. Elle permet de produire une carte, où chaque point est une action réalisée : les plus proches de l'origine sont les actions qui apparaissent le plus souvent et les proximités signifient qu'elles apparaissent souvent ensemble (Graphique 4). Les plans factoriels des deux analyses sont différents, mais cohérents au sens où ce sont généralement les mêmes actions qui apparaissent proches de l'origine dans les deux ACM.

⁹ Dans les communes comme dans les EPCI, on note que les deux actions les plus fréquentes et positionnées sur l'origine sont le développement des pistes cyclables et la réfection et l'embellissement des trottoirs. L'appartenance des répondants au CVTCM n'est sans doute pas étrangère à la première. Nous ne la prenons donc pas en compte dans la suite de l'analyse.

Les actions sont plus dispersées dans l’ACM des EPCI que dans celle des communes, probablement à cause de la différence de taille des échantillons. C’est pourquoi on ne peut pas faire l’hypothèse que la valeur de la distance à l’origine a la même signification en termes de fréquence pour les communes ou les EPCI.

Graphique 4 : Plans factoriels des analyses en correspondances multiples des actions réalisées dans les collectivités et bénéfiques à la marche



Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Légende du graphique 4 et des tableaux 9 et 10 : Codes des actions en fonction des 4 groupes *a priori* d’actions (comme dans l’ensemble des tableaux précédents et suivants) :

Aménagement (18)	Outils d'observation (7)
Partage de l'espace (18)	Dispositifs de participation (11)

Tableau 9 : Actions classées par la distance à l'origine du plan factoriel de l'ACM des communes

Code	Libellé des actions selon les codes couleurs des groupes <i>a priori</i> Aménagement / Partage de l'espace / Outils d'observation / Dispositifs de participation	Rang ACM Commune	Distance origine ACM Commune	Rang ACM EPCI
D18cf	Développement des pistes cyclables		0,00	
D16ca	Pose de potelets, barrières...	1	0,00	10
D16ab	Réfection - Embellissement des trottoirs	2	0,00	1
D18aa	Réduction de la vitesse de circulation	3	0,07	5
D16ad	Végétalisation des trottoirs	4	0,07	8
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie	5	0,10	19
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	6	0,10	11
D16bb	Applications réglementaires : PMR, LOM, etc.	7	0,10	7
D16da	Bancs, assises	8	0,11	18
D18ab	Présence de personnel assermenté	9	0,11	27
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics	10	0,12	9
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public	11	0,13	15
D18cd	Modification du plan de circulation	12	0,13	24
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs	13	0,13	6
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	14	0,14	23
D16cb	Modification des carrefours	15	0,17	13
D16dc	Corbeilles de rue	16	0,17	12
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres	17	0,17	35
D18bd	Création de nouvelles zones de voirie réservées aux piétons	18	0,20	22
D18ce	Développement des transports en commun	19	0,22	2
D16ba	Création traversées piétonnes protégées	20	0,23	14
D18be	Amélioration accessibilité à pied des zones commerciales périphériques	21	0,25	16
D19b	Rue aux écoles	22	0,26	34
D16ac	Intervention sur l'éclairage des trottoirs	23	0,27	17
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité	24	0,28	3
D18bh	Amélioration accessibilité à pied des sites touristiques / loisirs	25	0,30	21
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	26	0,30	32
D16bc	Installation d'éclairage sur les traversées piétonnes	27	0,31	30
D18cc	Réduction des places exigées par le PLU (habitations/zones activités)	28	0,31	36
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons	29	0,36	4
D16dd	Fontaines	30	0,36	46
D15b	Comptage de flux piétons	31	0,37	28
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	32	0,38	26
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	33	0,38	38
D15e	Cartographie des cheminements pédestres	34	0,39	29
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares	35	0,39	20
D18ch	Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)	36	0,41	49
D15h	Dispositif de consultation ou participation autour de la marche	37	0,44	41
D19c	Pédibus / Car à pattes	38	0,46	39
D16db	Toilettes publiques	39	0,50	43
D15i	Soutien à des associations dédiées à la marche	40	0,58	45

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Lecture : Les actions sont rangées dans l'ordre de leur distance à l'origine dans l'ACM **Communes** et écrites dans la couleur de leur groupe d'actions (Graphique 4). On propose quatre seuils de distance à l'origine pour identifier l'appartenance au noyau d'une politique effective de la marche, puis la proximité décroissante au noyau. On les représente par un dégradé du code couleur des **Communes**. La colonne la plus à droite indique le numéro d'ordre des actions par rapport au noyau de la politique effective des **EPCI** (Tableau 10).

Tableau 10 : Actions classées par la distance à l'origine du plan factoriel de l'ACM des EPCI

Code	Libellé des actions selon les codes couleurs des groupes <i>a priori</i> Aménagement / Partage de l'espace / Outils d'observation / Dispositifs de participation	Rang ACM EPCI	Distance origine ACM EPCI	Rang ACM Commune
D18cf	Développement des pistes cyclables		0,00	
D16ab	Réfection - Embellissement des trottoirs	1	0,00	2
D18ce	Développement des transports en commun	2	0,04	19
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité	3	0,08	24
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons	4	0,11	29
D18aa	Réduction de la vitesse de circulation	5	0,13	3
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs	6	0,15	13
D16bb	Applications réglementaires : PMR, LOM, etc.	7	0,15	7
D16ad	Végétalisation des trottoirs	8	0,15	4
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics	9	0,16	10
D16ca	Pose de potelets, barrières...	10	0,17	1
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	11	0,19	6
D16dc	Corbeilles de rue	12	0,19	16
D16cb	Modification des carrefours	13	0,19	15
D16ba	Création traversées piétonnes protégées	14	0,20	20
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public	15	0,22	11
D18be	Amélioration accessibilité à pied des zones commerciales périphériques	16	0,24	21
D16ac	Intervention sur l'éclairage des trottoirs	17	0,25	23
D16da	Bancs, assises	18	0,25	8
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie	19	0,26	5
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares	20	0,31	35
D18bh	Amélioration accessibilité à pied des sites touristiques / loisirs	21	0,31	25
D18bd	Création de nouvelles zones de voirie réservées aux piétons	22	0,32	18
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	23	0,33	14
D18cd	Modification du plan de circulation	24	0,36	12
D19g	Marches exploratoires pour les personnels de la collectivité	25	0,37	49
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	26	0,39	32
D18ab	Présence de personnel assermenté	27	0,39	9
D15b	Comptage de flux piétons	28	0,40	31
D15e	Cartographie des cheminements pédestres	29	0,41	34
D16bc	Installation d'éclairage sur les traversées piétonnes	30	0,41	27
D15g	Audit sur les accidents de circulation	31	0,42	47
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	32	0,43	26
D19a	Rue aux enfants / Rue pour tous	33	0,44	48
D19b	Rue aux écoles	34	0,44	22
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres	35	0,45	17
D18cc	Réduction des places exigées par le PLU (habitations/zones activités)	36	0,45	28
D18bf	Amélioration des circulations pédestres dans zones commerciales...	37	0,49	50
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	38	0,53	33
D19c	Pédibus / Car à pattes	39	0,54	38
D19d	Activités de découverte de la ville en marchant	40	0,56	46

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Lecture : Les actions sont rangées dans l'ordre de leur distance à l'origine dans l'ACM **EPCI** et écrites dans la couleur de leur groupe d'actions (Graphique 4). On propose quatre seuils de distance à l'origine pour identifier l'appartenance au noyau d'une politique effective de la marche, puis la proximité décroissante au noyau. On les représente par un dégradé du code couleur des **EPCI**. La colonne la plus à droite indique le numéro d'ordre des actions par rapport au noyau de la politique effective des **Communes** (Tableau 9)

Les tableaux 9 et 10 indiquent les actions en fonction de la proximité à l'origine de chaque plan factoriel, par groupe de 10. Nous supposons au vu des intitulés d'actions que la limite du groupe noyau se trouve de façon assez approximative autour du rang 15.

Les groupes noyaux des communes et des EPCI ont beaucoup d'actions en commun, mais certaines actions ont des positions contrastées.

Trois actions sont dans le noyau de l'ACM des communes mais pas dans celui des EPCI (bancs et assises, réduction du stationnement, présence de personnel assermenté) ; plus à la lisière du noyau des communes : modification des plans de circulation, limitation de l'empiètement des haies et des arbres. Il s'agit, pour certaines, d'actions liées au pouvoir de police du maire.

Dans les actions fréquentes mais hors noyau de l'ACM des communes, on constate qu'il s'agit souvent d'actions appartenant au noyau des EPCI (sauf la création de nouvelles zones de voirie ou les rues aux écoles). Les politiques effectives de la marche des communes se distingueraient ainsi des autres lorsque des communes réalisent des actions généralement réalisées au niveau de l'intercommunalité, comme le développement des transports en commun ou une signalétique prévenant de la présence de piétons. La situation est assez similaire pour les EPCI dont les politiques effectives se distinguent en réalisant davantage d'actions généralement du ressort des communes.

Restent les actions qui ne sont dans aucun des deux noyaux. On y trouve comme attendu les dispositifs d'observation hors enquête statistique du type EMC2 (Hubert 2022 ; comptages piétons, cartographie) et des dispositifs de participation (plan de communication, etc.). L'analyse par ACM confirme la partie précédente. L'apport de cette approche est aussi d'identifier les actions d'aménagement de l'espace public ou actions sur le partage de la voirie à caractère distinctif ; c'est-à-dire les actions qui font ressortir dans l'échantillon des répondants, des collectivités paraissant plus attentives à certains besoins des marcheurs : création de nouveaux espaces verts, intervention sur l'éclairage, fontaines (pour les aménagements), amélioration de l'accessibilité des zones commerciales périphériques ou des lieux touristiques, création de nouveaux espace piétonniers (pour le partage de la voirie) ; on mettra à part les opérations limitées à certaines grandes agglomérations comme les zones à faible émission (ZFE).

5. Enseignements de l'exploration statistique du questionnaire

5.1. Enquête pilote et enquête en vraie grandeur

Le questionnaire administré avec le concours du CVTCM a le caractère exploratoire de toute enquête pilote. Il a ratissé un large champ de thématiques, demandant un gros effort aux répondants. Plusieurs personnes ont pu être sollicitées pour répondre, qu'ils ou elles en soient remerciés.

Après toute enquête pilote, se pose la question de réaliser une enquête générale, représentative à l'échelle nationale, qui répondrait à deux critères :

1) **Thématique resserrée pour des questions d'intérêt général.** La marche émerge comme objet politique et les collectivités répondent à cette émergence de plusieurs façons, qu'il est intéressant de mieux connaître. Une enquête générale pourrait être recentrée sur deux problématiques utiles à clarifier : d'une part l'observation des comportements et l'écoute des piétons (dispositifs formels ou informels), d'autre part la coordination entre les services techniques au croisement des communes et des EPCI. Il est vraisemblable que le questionnaire ne pourrait pas être identique pour les deux niveaux de collectivité.

2) **Faisabilité.** L'expérience de l'enquête pilote soulève beaucoup de doutes. Nous avons largement bénéficié pour ce pilote du soutien actif du Club et d'un accès direct à ses correspondants. Malgré cela, nous avons rencontré de nombreuses difficultés pour entrer en contact avec ces derniers (blocages informatiques, adresses invalides, changements de postes fréquents) et pour récupérer des réponses auprès de personnes très sollicitées. Le nombre de questionnaires envoyé était somme toute relativement faible et gérable par une équipe réduite. Passer à une enquête nationale paraît beaucoup

plus difficile à réaliser et se heurterait probablement *in fine* au même problème de représentativité car les techniques de redressement ont aussi leurs limites.

En tout état de cause, enrichir fortement le volet qualitatif de l'étude, avec des entretiens, s'avère nécessaire en complément du questionnaire quantitatif, qu'il mène ou non à une enquête en vraie grandeur.

5.2. Politique effective *versus* politique réfléchie

De manière générale, les collectivités font beaucoup pour les piétons : en refaisant et en embellissant les trottoirs, en y installant du mobilier urbain, en améliorant la sécurité des traversées, que ce soit par des aménagements, par l'installation de barrières ou la présence de personnel assermenté. Des efforts particuliers sont faits à l'intention des enfants pour aller à l'école, des PMR pour l'accessibilité des lieux et transports publics, etc. Les efforts pour l'apaisement de la circulation par la réduction de la vitesse de circulation profitent aux piétons comme aux cyclistes. Ces réalisations sont le résultat du travail convergent de différents services techniques (voirie, mobilité, espaces verts, tourisme et activité économique...) et collectivités (municipalités, EPCI de statuts divers, départements...).

Or du fait de la décentralisation, les combinaisons d'acteurs peuvent prendre les formes les plus diverses. Si ces actions ne sont pas coordonnées et suivent des politiques séparées (sécurité routière, embellissement de quartiers anciens, mise en accessibilité des transports et bâtiments publics...), le profit pour les marcheurs peut être limité par de nombreux détours et contraintes dans leurs itinéraires.

C'est pourquoi nous proposons la notion de **politique effective de la marche** en la distinguant d'une **politique réfléchie de la marche** qui, elle, implique une volonté de cohérence dans un projet stratégique global. Celui-ci ne peut pas être appréhendé directement par un questionnaire fermé sur les conditions de marche mais le questionnaire a permis de s'en approcher. Dans un premier temps, nous pouvons considérer les questions sur l'existence d'un document public et acté, et par l'engagement d'un élu (21 communes sur les 50, 13 EPCI sur les 38) ou d'un responsable technique dédié (12 communes, 11 EPCI). Dans un deuxième temps, nous avons cherché les signes d'une stratégie politique locale à travers la cohérence et l'ampleur, en termes d'actions réalisées ou projetées, des politiques effectives de la marche.

L'enquête montre une relative rareté de dispositifs formels d'évaluation des besoins des piétons, que ce soit par l'observations méthodique des conditions de marche ou l'organisation d'une participation citoyenne. Or ces dispositifs sont utiles sinon indispensables pour coordonner et planifier de manière équitable les actions évoquées au paragraphe précédent. Et de fait, ces dispositifs apparaissent légèrement plus souvent lorsqu'une collectivité a acté un document de type plan marche ou plan de mobilité active.

L'enquête a aussi posé des questions sur la mise en œuvre des actions, donc la coordination des acteurs concernés. Celle-ci implique souvent plusieurs niveaux de gouvernance, plusieurs services fonctionnels et la participation d'associations (riverains, PMR, parents d'élèves, commerçants, etc.). Les réponses au questionnaire mettent en lumière la grande diversité des partages de compétence entre communes et EPCI tout en soulignant le rôle central des communes, probablement car l'amélioration des conditions de marche est affaire de détails ou de bon entretien davantage que de planification de réseau. Mais on ne peut exclure que ce rôle ait été rehaussé par le questionnaire, étant donné l'échelle des actions à considérer et des ambiguïtés possibles, par exemple sur le rôle de « porteur » d'une action : doit-on comprendre l'institution qui finance ou celle qui initie et met en œuvre ?

En tout état de cause, le contexte géographique et administratif paraît poser une question centrale. L'attelage EPCI-Commune(s) doit être efficient pour mener une stratégie en faveur de la marche dont l'application ne repose pas uniquement sur des investissements, mais aussi sur un grand soin apporté à l'entretien des infrastructures et à l'écoute des citoyens. Le volet qualitatif qui suit complétera ces considérations.

II. À LA RENCONTRE DES ACTEURS EN SITUATION

Du fait de la taille réduite de l'échantillon, l'exploitation d'une enquête pilote ne permet pas d'analyser les effets des contextes géographiques et institutionnels, même grossièrement stylisés. Le questionnaire utilisé n'a pas pu non plus saisir dans le détail l'activité des élus et des services techniques pour écouter la population sur les conditions de la marche et prendre connaissance des besoins sur le terrain. Enfin, il n'a pu qu'aborder succinctement les modes de collaboration entre collectivités – communes, EPCI de divers statuts, éventuellement départements et plus rarement encore syndicats intercommunaux – lesquels dépendent des partages de compétences qui sont laissés pour beaucoup à l'initiative des acteurs politiques locaux.

L'enquête par questionnaire a néanmoins montré que les collectivités menaient un grand nombre d'actions et d'aménagements qui changent les conditions de la marche au quotidien ou pour les loisirs. Mais elle permet moins de conclure autour de l'existence d'une stratégie réfléchie pour coordonner cet ensemble d'actions que nous avons appelé « politique effective de la marche ». Trois types d'information permettent cependant de supposer cette existence : l'engagement d'élus et, ou de techniciens pour les questions liées à la marche, la publication d'un document programmatique pour la marche, séparé ou intégré au PDU et enfin des actions menées pour l'observation des piétons ou pour leur participation au diagnostic des conditions de marche. Ces trois éléments demandent à être approfondis.

La seconde partie de l'étude, consacrée à l'enquête qualitative, vise donc à comprendre comment toutes ces actions qui influencent la vie des marcheurs sont menées dans un territoire concret, en application d'une orientation politique actée ou seulement implicite. Cette enquête qualitative a combiné des visites de terrain et des entretiens avec des élus ou responsables de services techniques. Pour ce second volet, nous posons deux hypothèses :

1. les acteurs impliqués n'ont pas un rôle prédéterminé mais toute une gamme qui leur permet de répondre aux situations ;
2. la prise en compte politique de la marche peut résulter d'un projet visant explicitement cette pratique mais aussi d'autres projets affichant d'autres visées (et *a contrario* un plan acté visant explicitement la marche peut n'agir en fait que sur certains aspects de la vie des marcheurs).

1. Approche qualitative des politiques locales

Les entretiens menés entre les mois de mars et d'octobre 2024 ont permis de remettre en question et de contextualiser des réponses du questionnaire sur la réalisation de certaines actions, grâce aux discours des porteurs ou co-porteurs des actions ; pas tous cependant faute de temps et de moyens. Ils ont aussi permis de faire un point sur la formalisation ou non dans un document de cette prise en compte politique de la marche, objet essentiel pour notre étude. Notre porte d'entrée dans le système des acteurs est donc partielle. Elle ne permet pas de monter en généralité autant qu'on pourrait le souhaiter sur le fonctionnement de ces systèmes d'acteurs, ni sur le mode de production et le contenu des documents de type « plan marche ». Mais l'information est déjà conséquente. Elle permet d'aborder cette problématique nouvelle à travers certaines situations liées à des interventions spécifiques sur la voirie et l'espace public, et d'analyser comparativement les modes de fonctionnement des « systèmes d'acteurs » dans plusieurs collectivités.

Cette étude comparative ciblée alimentera la discussion sur les modalités de collaboration entre acteurs, en particulier pour l'observation et la participation des usagers, et sur la façon de les inscrire dans un document programmatique visant à favoriser la marche au quotidien.

1.1 Enquête qualitative dans 10 terrains aux caractéristiques distinctes

La deuxième phase de l'enquête a été mise en œuvre dans 10 territoires, aux caractéristiques géographiques et socio-économiques distinctes (Tableaux 11 et 12 ; Graphiques 6 et 7), répartis dans toute la France métropolitaine avec l'objectif de mettre en perspective les données collectées par questionnaire, les discours produits par les acteurs rencontrés et des observations de terrain.

Tableau 11 : Présentation synthétique des 10 terrains selon l'INSEE, RP 2020

	Terrain 1	Terrain 2	Terrain 3	Terrain 4	Terrain 5
Type Collectivité (membre EPCI)	Commune (Métropole)	Métropole	Commune (Métropole)	Commune (Métropole)	Commune (Communauté de Communes)
Dimension du territoire (km²)	100-200	+500	-10	20-50	100-200
Population (hab.)	- 150 000	800 000	- 25 000	+ 70 000	+ 10 000
Tranche d'Unité d'Urbaine (hab.)	[200 000 ; 2 000 000[	[200 000 ; 2 000 000[	[200 000 ; 2 000 000[	[200 000 ; 2 000 000[	[5000 ; 10 000[
Equipe politique	Centre	Gauche	Gauche	Gauche	Gauche
Revenu médian (€)	[26000 ; 27500[	[24500 ; 26000[	[14000 ; 16500[	[24500 ; 26000[	[24500 ; 26000[
	<i>Commune centre d'un EPCI métropolitain</i>	<i>EPCI métropolitain</i>	<i>Commune de banlieue</i>	<i>Commune de banlieue</i>	<i>Commune périurbaine</i>
	Terrain 6	Terrain 7	Terrain 8	Terrain 9	Terrain 10
Type Collectivité (membre EPCI)	Commune (Etablissement public territorial)	Communauté d'Agglomération	Commune (Communauté de Communes)	Communauté d'Agglomération	Commune (Communauté d'Agglomération)
Dimension du territoire (km²)	-10	200-300	20-50	200-300	20-50
Population (hab.)	+ 20 000	-70 000	- 20 000	+ 100 000	30 000
Tranche d'Unité d'Urbaine (hab.)	> 2 000 000	[50 000 ; 100 000[	[20 000 ; 50 000[	[50 000 ; 100 000[	[100 000 ; 200 000[
Equipe politique	Droite	Centre	Divers droite	Droite	Centre
Revenu médian (€)	[26000 ; 27500[	[21000 ; 22500[	[24500 ; 26000[	[21000 ; 22500[	[14000 ; 16500[
	<i>Commune grande banlieue</i>	<i>EPCI avec un gros bourg centre et une périphérie rurale</i>	<i>Commune centre d'un EPCI rural</i>	<i>EPCI périurbain enserré entre deux métropoles</i>	<i>Commune centre d'un EPCI rural</i>

Données : INSEE, Données du recensement de la population, 2020

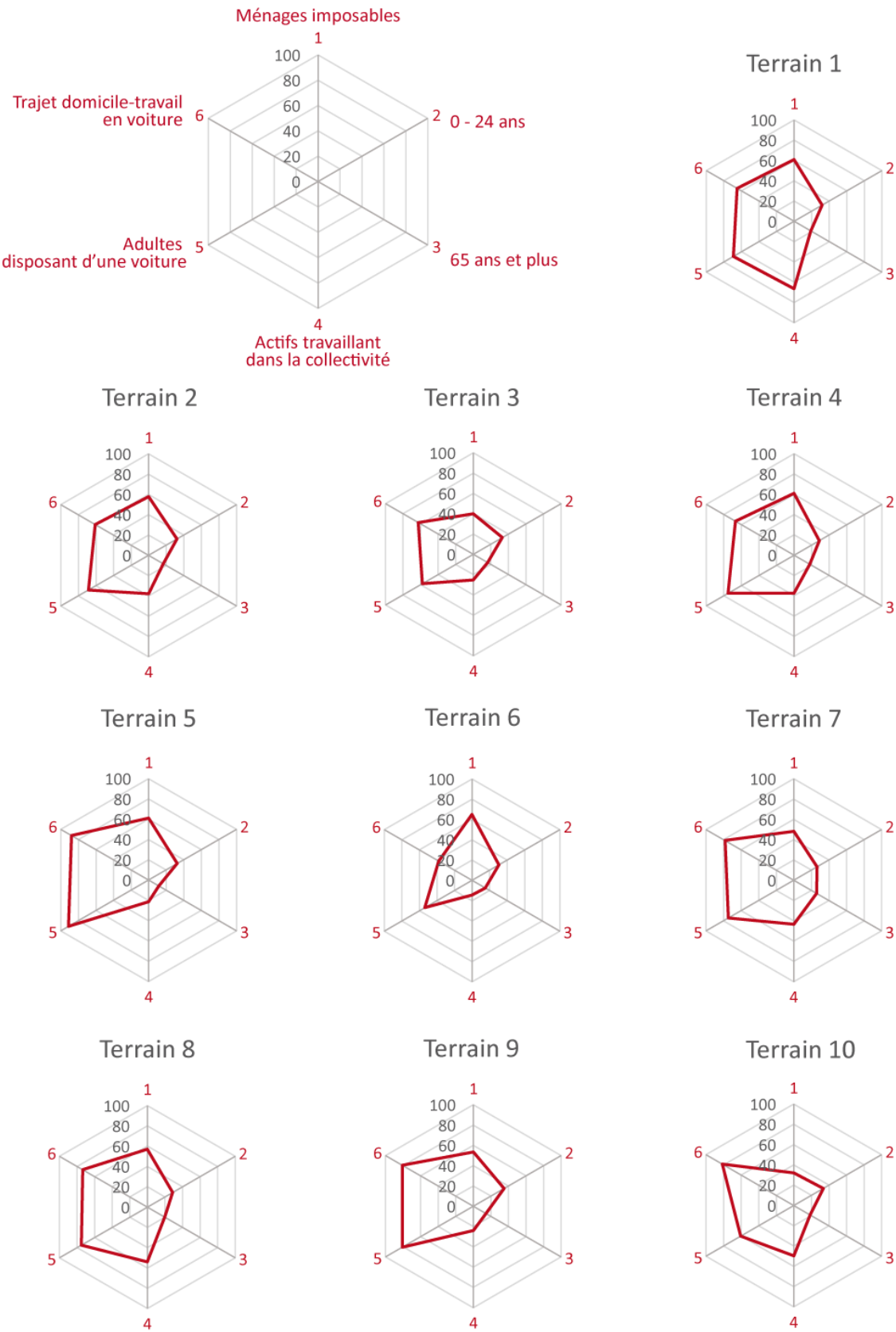
Tableau 12 : Description des terrains selon le questionnaire MUP-CVTCM 2023

	Terrain 1	Terrain 2	Terrain 3	Terrain 4	Terrain 5
Appréciation qualitative fréquentation touristique	Saisonnière	Toute l'année	Toute l'année	Saisonnière	Très occasionnelle
Appréciation qualitative adaptation cheminements pédestres	moyenne	moyenne	moyenne	très majoritaire	moyenne
Transport collectif : niveau de desserte	Bus + Train	Bus + Tram + Train + Navette fluviale	Bus + Tram + Navette fluviale	Bus + Tram + Train	Bus en projet (sept 2024)
Proposition de 54 actions « marche »	24 réalisées	34 réalisées 5 discussions	38 réalisées 4 discussions	48 réalisées 3 discussions	23 réalisées 1 discussion
Planification : PAVE Document de référence*	2011 -	2019 2021	2019 2021	2016 2021	2016 -
Elu marche	-	Depuis 2014	Depuis 2020	Depuis 2002	-
Chargé de mission marche	-	Depuis 2023	-	Depuis 2015	-
	Terrain 6	Terrain 7	Terrain 8	Terrain 9	Terrain 10
Appréciation qualitative fréquentation touristique	Très occasionnelle	Très occasionnelle	Très occasionnelle	Jamais	Jamais
Appréciation qualitative adaptation cheminements pédestres	moyenne	moyenne	majoritaire	moyenne	minoritaire
Transport collectif : niveau de desserte	Bus, Train	Bus, Train	Bus, Train	Bus, Train	Bus, Train
Proposition de 54 actions « marche »	19 réalisées 19 discussions	30 réalisées 5 discussions	20 réalisées 11 discussions	17 réalisées 0 discussion	16 réalisées 3 discussions
Planification : PAVE Document de référence*	-	2019 En cours	2012 2022	- 2022	- 2021
Elu marche	-	-	Depuis 2020	-	-
Chargé de mission marche	-	Depuis 2020	-	-	-

* Plan marche, Schéma Directeur (Modes Actifs, Modes Doux, Cyclable et Piétonnier), Plan de mobilité simplifié

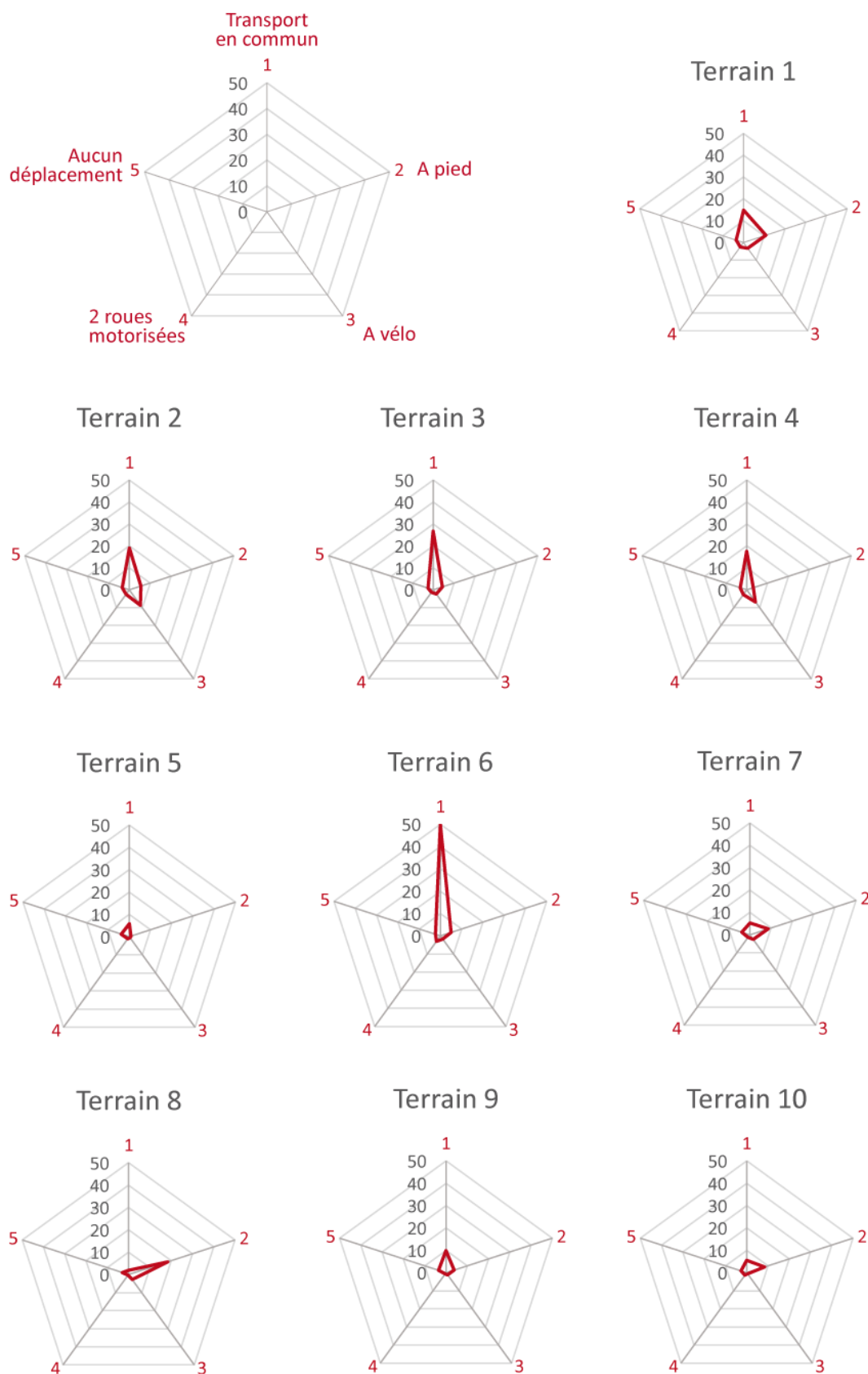
Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Graphique 5 : Caractéristiques de la population des 10 terrains selon l’INSEE



Données : INSEE, Recensement de la population, 2020 – Traitement MUP 2024

Graphique 6 : Déplacements domicile-travail : la part des autres modes en dehors de la voiture individuelle



Données : INSEE, Recensement de la population, 2020 – Traitement MUP 2024

Au total, 16 entretiens, d'une à quatre heures ont été menés avec la même méthode, mais dans des configurations variables (Tableaux 13 et 14). La conduite des premiers échanges a été systématiquement organisée autour de demandes d'éclairage concernant certaines réponses apportées au questionnaire, qui nous apparaissaient soit centrales dans l'action de la collectivité, soit spécifiques au contexte local (voire même les deux). L'entretien a continué en fonction de ces réponses. S'il n'existe donc pas une trame unique, notre conduite est restée la même tout au long de l'enquête. Il s'agissait de comprendre :

1. qui agit et avec qui les collectivités agissent-elles de façon directe ou indirecte sur la marche ;
2. comment et dans quel contexte (territorial et institutionnel) les collectivités œuvrent-elles ;
3. et sur quoi agissent-elles de façon localisée, afin de mieux cerner le rôle potentiel du contexte.

C'est avec ces objectifs que nous avons pris contact avec nos interlocuteurs relais, (parmi tous ceux qui ont accepté de laisser leurs coordonnées en fin de questionnaire pour poursuivre avec nous cette recherche). Ils avaient totale liberté sur la configuration de la rencontre. Une partie des entretiens a donc pu avoir lieu avec un unique interlocuteur et trois enquêteurs quand d'autres se sont déroulés en groupe. La forme prise par ces rencontres peut être considérée comme une indication sur la façon de travailler dans la collectivité, sur la nécessité d'associer plusieurs expertises tant le champ d'intervention sur la marche est diffus dans les services. Ces différentes configurations sont résumées dans le tableau 14 qui rend accessible au lecteur chaque contexte d'interactions.

Dans quelques cas, ces premiers entretiens ont amené à contacter d'autres acteurs permettant d'approfondir certaines dimensions grâce à d'autres entretiens, par effet boule de neige.

Ces conditions d'entretien différentes peuvent amener nos interlocuteurs à aborder les problématiques de la marche de façon plus ou moins directe : certains sont déjà bien engagés dans l'identification de la marche comme un objet à part entière de leur réflexion voire de leurs actions, tandis que pour d'autre elle reste un phénomène plus flou.

Tableau 13 : Du contact à l'entretien, présentation synthétique

	Statut Contact	Nombre entretiens réalisés	Nombre enquêteurs	Nombre enquêtés (dont <i>n</i> élus)
Terrain 1	Agent territorial, Chargé.e mission	1	2	7
Terrain 2	Agent territorial, Chargé.e mission	2	3	2
Terrain 3	Agent territorial, Chef.fe de service	1	3	1
Terrain 4	Agent territorial, Chef.fe de service	1	3	1
Terrain 5	Agent territorial, Responsable pôle	2	3	3 (2)
Terrain 6	Agent territorial, Chargé.e mission	3	3	3 (2)
Terrain 7	Agent territorial, Chargé.e mission	2	3 / 2	3 (1)
Terrain 8	Elu, 1 ^{er} adjoint.e	1	3	3
Terrain 9	Agent territorial, Chef.fe service	1	2	1
Terrain 10	Agent territorial, Chef.fe service	2	3	6 (1)

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

Tableau 14 : Configurations des 16 entretiens

Codes d'anonymisation dissociés à dessein des terrains pour garantir l'anonymisation de l'ensemble des enquêtés et des contextes territoriaux dans lesquels ils exercent.

Entretien	Statuts des répondant.es	Enquêteur.ices
E1	3 Agents territoriaux chargé(e)s de mission : « mobilité », « espace vert », « transition développement durable » 3 Agence d'urbanisme : Responsable « mobilité », Chargé.e de projet « Ville du ¼ d'heure », Stagiaire 1 Chargé.e de mission Association Environnement-Education	2
E2	Chef.fe de service « mobilité et écologie urbaine »	3
E3	Chargé.e mission « mobilités actives »	3
E4	Chargé.e mission « tourisme »	3
E5	Chef.fe de service « espace public et environnement »	3
E6	Responsable pôle « aménagement, cadre de vie »	3
E7	Maire, 1^{er} Adjoint.e « urbanisme » Responsable pôle « aménagement, cadre de vie »	3
E8	Chargé.e mission « environnement »	3
E9	1^{ère} adjoint.e « affaires générales, logement, seniors, associations »	3
E10	Élu.e « espace public »	3
E11	Chef.fe de service « mobilité » Chargé.e mission « mobilités actives »	3
E12	Vice-président.e « mobilité et transports en commun » Chargé.e mission « mobilités actives » 1^{er} adjoint.e « développement durable & mobilité »	2
E13	Directeur.ice services techniques Technicien.ne services techniques	3
E14	Chef.fe de service « mobilité » Adjoint.e « transition, environnement & voirie »	2
E15	Responsable « vie associative et éco-citoyenneté » Chargé.e de mission « action cœur de ville »	3
E16	Directeur.ice Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) Chargé.e de mission « mobilité » (AOM) Chargé.e d'études mobilités durables (Agence de développement)	3

Données : Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? MUP UGE - CVTCM 2023

1.2. Un système local d'acteurs aux rôles peu prédéfinis

Les questions posées par la marche, c'est-à-dire par le problème de la facilitation des conditions de marche, relèvent de différents champs : la mobilité, l'aménagement, l'urbanisme, les loisirs sportifs, le tourisme et l'animation urbaine, etc. Elles ne peuvent donc être résolues que par un ensemble d'acteurs, aux capacités et responsabilités très variables.

Ces acteurs s'organisent en un système efficace en incarnant une logique d'exécution (initiation, exécution, évaluation) et une logique de représentation (contexte, diagnostic et mode de résolution des problèmes). La plupart des acteurs sont spécialisés dans telle ou telle étape d'une des deux logiques, de par leurs compétences et leurs moyens techniques et ou financiers. Certains sont reconnus pour occuper avec légitimité une position décisionnelle. Mais, du fait de la multiplicité des acteurs techniques, économiques, académiques, sociaux ou politiques, de la contestation possible des expertises ou légitimités instituées, la composition des systèmes d'acteurs, et en particulier l'identité des porteurs, n'est pas prédéterminée, même pour des types de projets relativement cadrés. Les sous-systèmes chargés des logiques d'exécution et de représentation varient en intégrant plus ou moins d'acteurs locaux ou nationaux (plus des échelles intermédiaires éventuelles) d'acteurs plus ou moins connectés/exposés aux usagers ou contrôlés administrativement.

Le système local qui « porte » les actions et valide leur réalisation, porte aussi une représentation du territoire. Il varie donc en fonction du partage des compétences entre les collectivités responsables de l'espace public, plus d'éventuels propriétaires privés, et en fonction des domaines d'intervention de services ayant compétences sur l'ordre public, l'architecture ou la fiabilité des équipements techniques, la santé, la protection de la nature, etc. L'échelle de la marche focalise le système local sur un niveau infra-communal plus proche des usagers, mais les niveaux supérieurs ne peuvent être exclus.

[INT 1] « *Ce qui compte, c'est les liaisons intra-quartier à l'échelle de la marche dans un quartier pour se rendre à la pharmacie, pour se rendre au commerce du.... Et ça, la métropole ne peut pas... C'est pas dans leur... Ils ne sont pas à cette échelle-là d'analyse. Donc ça, ça ne peut être que porté par la commune.* » (E2, 286)

Les usagers peuvent interpeller personnellement les acteurs ou intégrer ce système local par le biais d'associations. Mais contrairement au vélo, la pratique de la marche ne constitue pas une marque identitaire forte, sauf dans le cas de la pratique de loisirs. Elle contribue à d'autres marqueurs d'identité comme la riveraineté, la patrimonialité touristique, l'école des enfants, l'activité physique et la santé, etc. Certaines de ces identités peuvent être représentées par des associations dont la marche n'est pas forcément la priorité.

Le système d'acteurs est chargé de représenter les problèmes à résoudre et d'en proposer les solutions. Certains problèmes font consensus, ainsi que leurs solutions, donc les actions à réaliser selon des normes ou bonnes pratiques. Les acteurs nationaux comme le Cerema et l'Ademe sont au cœur d'un large réseau incluant des chercheurs académiques, relayé par des services techniques déconcentrés, des associations d'élus ou d'usagers fournissant des retours d'expérience (Lundmark & Devun 2023). Mais ces problèmes généraux doivent être contextualisés et replacés dans une vision du territoire qui doit également faire consensus entre population et élus.

2. Études de cas : exemples de problèmes et de traitements

Les thématiques suivantes ont été abordées dans plusieurs entretiens. Ces thématiques sont mises en avant dans certains types de projets et d'actions publiques, soit parce qu'ils visent une façon d'informer sur les règles d'usage pédestre d'un espace, de permettre des usages originaux en milieu urbain comme la randonnée, de les faire cohabiter ou de les combiner avec d'autres modes de transport, ou encore d'élargir l'espace de l'infrastructure pédestre. Elles nous ont permis de mieux comprendre les systèmes d'acteurs mobilisés par ces thématiques et leurs multiples variations liées aux spécificités locales et aux problématiques relationnelles entre acteurs.

Les thématiques sont présentées selon un ordre de complexité qui n'est pas celui de la fréquence des interventions des collectivités, ni des occurrences dans les entretiens. Tout d'abord, interviennent les marquages au sol ou autres signalétiques, qui mobilisent assez peu d'acteurs mais dont l'efficacité repose sur la bonne communication entre pouvoirs publics et usagers, ce qui suppose à la fois la clarté du message et l'apprentissage des codes. Viennent ensuite les thématiques de la randonnée des itinéraires loisirs, de leur balisage et de leur éventuelle synergie avec la marche du quotidien ; puis la question des voies vertes, initialement marquées « loisirs » mais qui prennent d'autres utilités en entrant dans les agglomérations. Ces questions ajoutent des acteurs associatifs et des normes spécifiques. Nous abordons ensuite les rues aux écoles puis les problématiques de la marche comme mode de transport, en concurrence ou en complémentarité intermodale avec les transports en commun. Ces problématiques font intervenir de nouveaux acteurs institutionnels qui introduisent des contraintes réglementaires fortes et pèsent sur le calendrier d'exécution. La thématique des coupures est évoquée en dernier car elle paraît souvent liée à un système d'acteurs en conflit.

Nous avons choisi de répéter la même structure pour chacune des sous-sections qui suivent : d'abord illustrer le « problème » identifié explicitement par les acteurs interrogés ou ayant émergé de notre analyse des entretiens, avec des photos réalisées durant les visites de terrain. Ensuite, présenter des verbatims d'entretien pour montrer les résonances, les convergences ou la diversité des points de vue selon les conditions locales ou les positions spécifiques des informateurs.

2.1. Signalisation et signalétique

2.1.1. La diversité de la signalisation à destination des marcheurs

La signalisation à destination des piétons est très hétérogène. Elle est très sélective sans être systématique au contraire de celle qui est destinée aux conducteurs de véhicules. Il en résulte une importante confusion qui n'aide pas à promouvoir la marche comme une solution de déplacement garantissant à la fois la sécurité et une bonne orientation vers les destinations utiles.

Planche photo 1 : La diversité de la signalisation à destination des marcheurs (1/2)



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

Planche photo 1 : La diversité de la signalisation à destination des marcheurs (2/2)



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

2.1.2. Verbatims : hétérogénéité des pratiques et absence de vision stratégique

Le marquage, fil conducteur de la découverte du patrimonial local

[INT 1]¹⁰ *On a mis des guides pour se promener [...] On a fait un marquage au sol parce que... on a eu l'inspiration de Nantes qui avait fait quelque chose comme ça, un marquage au sol. Donc on en a fait une ligne [x]. Maintenant, notre boucle patrimoine pierre, elle s'appelle ligne [x]. [...] Donc on a marqué une ligne, qui s'efface. Il faut la repeindre tous les cinq ans à peu près. Mais il y a une ligne qui permet d'orienter les gens le long de cette boucle.* (E2, 109-111)

Le marquage faute de mieux : le parent pauvre de la « mobilité douce »

[INT 1e] *C'est vrai qu'on travaille plus, pour l'instant, sur le vélo entre guillemets que sur la mobilité douce. Parce que la mobilité douce, au gré de différentes réunions récentes, surtout avec le Conseil départemental pour le coup, on a appris qu'effectivement on commençait à englober la marche. [...] La marche, ce n'était pas forcément notre point premier, bien qu'il y ait quand même des axes piétons qui sont assez importants dans la commune. La caractéristique de [x], c'est l'étroitesse des voies de circulation et des petites rues. Autant c'est compliqué de faire du vélo, autant pour la marche, ça va être compliqué aussi parce qu'on a des trottoirs qui sont dans certaines rues très étroits. [...] Donc honnêtement, vraiment, je ne veux pas dire qu'on est au point zéro de la marche, mais pratiquement pour le coup, hein. [...] On a une espèce de plan A qui est totalement illusoire, qui nous ferait enlever x stationnements. Donc ça sera certainement... On va finir par du marquage au sol, quoi, tout simplement. Parce qu'entre les stationnements, les voitures, les bus, nos pauvres amis du vélo, ben voilà ! Je dis nos « pauvres » parce qu'on aimerait bien pouvoir vraiment faire une vraie piste cyclable digne de ce nom. Mais voilà.* (E10, 8-26)

Les zones de rencontre : des usagers dans le flou

... du côté des piétons

[INT 2e] [...] *C'est un sujet hyper important, ça transforme complètement la vie des usagers du coin, que ce soit les automobilistes, les piétons, etc. On n'a jamais communiqué sérieusement là-dessus, quoi. Le fait de dire : « c'est une zone de rencontre, donc effectivement, vous allez rencontrer un piéton qui va traverser la rue et c'est normal ». [INT 1 : Mais j'avais préparé un petit document pour le [x] mag]. Et ça a jamais été fait. [...]*

[INT 3] *On se rend bien compte que les gens ne sont pas sensibilisés. Je vois, il y a une petite mamie, vu qu'elle ne voit pas les passages piétons, elle marche sur les zébras. J'ai pas compris au début, mais je l'ai croisée plusieurs fois. En fait, pour elle, c'est les bandes blanches, elle ne voit pas les clous, donc c'est les zébras. [...] Sauf que les zébras, évidemment, c'est pas sécurisé pour elle. [...] Elle peut même se dire : « mais c'est n'importe quoi comme aménagement, parce que moi, je peux pas traverser en sécurité ». [...]*

[INT 1] *Après y en a beaucoup ils voient juste le 20, la limitation de vitesse 20, qu'ils ne comprennent pas et qu'ils se disent : « 20, bientôt, on va pousser notre voiture quoi », voilà. Et pour eux, c'est juste ça. [...]*

[INT 2e] *Quand on a ouvert ça, comme y avait eu aucune communication de la mairie, etc., j'ai improvisé une conférence de presse. Je me suis fait un peu engueuler par le cabinet, etc. Mais tant pis. J'ai invité la presse et je leur ai demandé de venir pour leur expliquer la zone de rencontre. Et je leur avais bien dit, surtout, ne titrez pas « zone 20 ». L'intérêt, ce n'est pas la zone 20, l'intérêt, c'est la priorité pour les piétons et les personnes vulnérables. Et ben y a eu trois articles de presse et les trois articles ont titré « Réduction de la vitesse pour les automobilistes ».* (E15, 371-377)

¹⁰ Les tours de parole sont systématiquement numérotés (ici 109-111) et codés pour contextualiser de façon minimaliste chaque extrait cité (ici E2) tout en respectant le RGPD. [INT 1] correspond au premier interlocuteur.ice, l'agent.e territorial.e qui a organisé la rencontre au sein de la collectivité. L'ajout d'un [e] à ce code [INT 1e] permet d'identifier les interlocuteurs élu.es et/ou d'un [a] les acteur.ices associatifs. [ENQ 1], [ENQ 2], [ENQ 3] distingue les trois enquêteur(e)s.

... comme des automobilistes !

[INT 1] *C'est une rue [...] qui a été aménagée de telle manière à ce qu'elle soit plutôt dédiée aux piétons, un espace apaisé dédié aux piétons. Les trottoirs ont été abaissés à zéro, donc on a toute la voirie au même niveau. Le problème, c'est que les trottoirs sont en béton désactivé, matériau qualitatif esthétique etc. Mais pour la voiture, on est resté sur de l'enrobé, noir, ce qui fait que vous avez, sauf à un endroit, vous verrez c'est au tout début de la rue [x] où là c'est du calcaire partout. Si on avait fait, 'fin si la commune avait fait cet aménagement, esthétiquement visuellement identique partout, on n'aurait pas le problème que l'on a aujourd'hui, d'avoir la voiture qui considère que le bitume est à elle et que les piétons n'ont rien à faire dessus alors qu'on est sur une zone 20. [...] On se rend compte que le choix d'aménagement dicte l'usage. Forcément vous allez me dire, si on fait des trottoirs et tout ça, on va spécialiser les zones. Mais là, l'idée c'était vraiment de faire en sorte que tout le monde se mélange, zone de rencontre. Le fait d'avoir sur l'axe automobile laissé du bitume, et bien par habitude les automobilistes roulent comme avant à plus de 20 km/h, ça c'est sûr. C'est leur territoire. [...] Pour moi, une zone de rencontre, il faut faire en sorte que l'espace, les usages soient brouillés. [...] Si vous marquez trop visuellement les espaces, vous prenez le risque de retomber dans les travers précédents. Alors, pour le coup, avant de faire l'aménagement on ne se doutait pas. [...] La ville a dit « on va pas mettre de plots sur les trottoirs pour protéger les trottoirs et faire en sorte que les voitures ne s'y garent pas parce que les gens comprendront qu'ils peuvent pas... Il y a des zones de stationnement qui sont délimitées, mais non ça suffit pas [...] Spontanément, ils ne respectent pas parce qu'ils considèrent que « c'est pas grave » [...].*

[...] La commune a dû effectivement expliquer à la fois le choix du marquage au sol qui a été fait qui est un peu particulier. La ville a choisi de faire des carrés de couleur un peu orange, rose, un peu positionnés de manière anarchique quoi et puis de mettre... ce qui marque l'entrée dans la zone de rencontre et la sortie, vous avez la même chose au sol. Je ne sais plus comment c'est inscrit. Alors y a un panneau [INT 2 : zone de rencontre, oui]. Il y a une signalisation verticale ça c'est sûr, mais au sol c'est marqué ou c'est barré je ne sais plus comment c'est fait. Donc ils ont expliqué aux gens à quoi ça correspondait et ce que supposait une zone de rencontre, mais ça ne suffit pas. (E11, 31-41)

Les marquages d'animation : éviter la généralisation hétéroclite !

[INT 1] *Je ne sais pas si je vous avais aiguillé vers quelqu'un au niveau de la direction de la signalisation. [ENQ 1 : Non, non]. Bon, après, ils sont beaucoup dans le réglementaire... C'est un peu compliqué de... Enfin bon, le sujet est très intéressant, mais quand on parle des marquages non réglementaires qui sont marquages d'animation ou pas, enfin qui participent au jalonnement, on a un gros travail qui est en cours et qui est loin d'être fini sur ces propositions-là. On se dit qu'on va travailler communément sur des identités graphiques, notamment quand on parle de rue aux écoles, tel que, par exemple, c'est fait au niveau de Grenoble. Je ne sais pas si vous connaissez cet exemple-là, mais l'idée, c'est d'avoir quelque chose, justement, qui soit un peu parlant et pas spécifique à chaque rue aux écoles. [...]*

[ENQ 2] *Mais c'est pas standardisé ?*

[INT 1] *Alors là, si vous parlez de la rue [x] [ENQ 2 : Oui] les marquages sont des marquages qui sont dans un catalogue de fournisseurs qui est disponible pour l'ensemble de l'agglomération. [...] Nous, l'idée ce serait de trouver quelque chose de pérenne aussi, qui puisse s'entretenir, qui soit pas... Voilà, quand on pense marquage d'animation, c'est beaucoup de couleurs, beaucoup de peintures, mais pas... C'est à la fois pas durable et pas soutenable. C'est beaucoup de polluants. On aimerait sortir un petit peu de cette logique-là. Et pas être forcément dans quelque chose qui est très beau graphiquement, mais qui n'est pas pérenne en définitive.*

[ENQ 1] *Et donc là, vous, vous travaillez avec une personne de la direction de la signalisation ?*

[INT 1] *Oui, voilà. Plusieurs intervenants de la direction de la signalisation. Ils ont leur propre bureau d'études. Ils ont des gens qui sont directement référentiels sur... Ils se sont découpé le territoire en trois ou en quatre, je ne sais plus. Donc c'est des gens qui sont très opérationnels aussi, qui sont confirmés. [...] Y a beaucoup de demandes à l'échelle des communes pour avoir des marquages, mais il y a des limites légales, entre guillemets, à ce type de marquage non réglementaire. C'est-à-dire qu'on ne peut pas les*

faire en dehors des zones de rencontre et des aires piétonnes. On peut les faire sur les trottoirs, mais en tout cas pas sur les chaussées, même en zone 30. [...] On essaie de définir ce cadre et de définir un petit peu le champ du possible graphiquement, d'essayer d'accompagner. Mais pour autant, le marquage, c'est pas forcément ce vers quoi on oriente systématiquement, parce que c'est pas forcément une réponse qui nous paraît la plus efficace ou la plus cohérente en fonction des problématiques auxquelles on a affaire. [...] C'est beaucoup de travail et c'est beaucoup de coûts de fonctionnement en fait. Clairement c'est aussi une des attentions qu'on essaye d'avoir quand on parle de marquage d'animation. On essaye de ne pas survendre on va dire ce dispositif-là, parce qu'on sait que c'est lourd derrière à mettre en œuvre et ça ne sera pas forcément très efficace non plus, du fait de son temps de vie assez restreint. [...] C'est beaucoup des micro-aménagements qu'on essaie plutôt de repenser. Mais enfin bon, on est loin d'être les seuls au niveau national ou même globalement au niveau mondial à essayer d'aller vers de l'urbanisme tactique, en tout cas des choses assez simples et assez rapides qui permettent d'apporter de premières réponses et de tester éventuellement des aménagements plus lourds par la suite. C'est un peu la logique qu'on essaie d'avoir au niveau de l'écomobilité scolaire notamment.

(E3, 49-66 ; 142)

Un indispensable travail de normalisation des codes de signalétique

[INT 3] Ça mériterait qu'il y ait des campagnes de communication vraiment fortes [...]. Mais derrière, il faut qu'il y ait une certaine cohérence entre tous les aménagements. Parce que si chacun fait son truc, c'est difficile de communiquer. Parce que si on communique à [x], sur la zone de rencontre de [x], mais que c'est pas la même qu'à [y], que je sais pas où, les gens sont perdus. Voilà.

[INT 1] C'est vrai que l'interlocuteur c'est souvent le CEREMA, mais le CEREMA [...] ils sont un peu dans le doute.

[ENQ 3] C'est pas très normatif ?

[INT 3] Cette répétition même [des codes de signalétique], pour avoir travaillé au département, c'est quelque chose qu'on essaie de mettre en place, même avec les communes, qui se plaignaient évidemment souvent de vitesses excessives dans les traversées d'agglomération. Et ce qu'on leur disait, c'est qu'il faudrait qu'on essaye de traiter un axe de A à Z. Moi je l'ai vu en Alsace, où en fait, vous rentrez dans un village, il y a toujours le même aménagement d'entrée, avec une chicane, avec des espaces pluriels, etc. Et ce qui fait que l'automobiliste, il se rend compte qu'il rentre dans un village. Et puis, 2 km plus loin, c'est le même aménagement, donc il sait qu'il rentre à nouveau dans un village. Alors que là, une fois on va avoir des panneaux, une fois on va avoir un aménagement, une fois on va avoir rien du tout. Et c'est vrai que c'est très très difficile à lire quoi. Mais, encore une fois, comme c'est une multitude d'acteurs et de pilotes, on peut avoir des projets avec des interprétations qui sont différentes.

(E13, 472-475)

2.1.3. Enseignements sur la problématique de la signalisation

Faire converger et articuler les différents régimes de signalisation ?

Composée d'un ensemble de signes hétérogènes, la signalétique pour les piétons peut être codifiée et normalisée au niveau national (panneaux du code de la route, balises des sentiers GR, GRP et PR...), mais être aussi spécifique et locale (marquages au sol d'une zone de rencontre ou des abords d'une école, balisage directionnel vers lieux remarquables...).

Les panneaux directionnels indiquant les durées de déplacement pour atteindre à pied différentes destinations remarquables (administration, équipements sportifs et culturels, élément du patrimoine...) ont été très peu discutés par nos interlocuteurs. Dans les centres villes patrimonialisés, ils semblent s'imposer comme une évidence :

[INT 2] Moi je les ai toujours connus. [INT 5] Depuis que je suis [ici], ils sont là ! [rire] Ça doit être en lien avec la piétonisation du centre-ville [2011-2014].

(E1, 239-271)

Si cette évidence apparaît aussi pour le balisage rouge et blanc normalisé des sentiers de grande randonnée (GR) par la Fédération française de randonnée pédestre (FédéRando), ce n'est pas le cas pour des marquages moins connus (GRP, PR, Chemin de Compostelle). Mais ces balisages qui peuvent répondre aux besoins de ceux qui en connaissent la signification ne sont pas intégrés dans les préoccupations des services de voirie ou de mobilité, à la différence des marquages aux abords des écoles ou des zones de rencontre.

Les marquages au sol ont été parfois évoqués comme un pis-aller quand un aménagement en dur paraît trop perturbant aux élus, ou comme une opportunité pour agrémenter un espace. Mais ils sont à manier avec précaution lorsque le message réglementaire est complexe à saisir, en particulier dans les zones de rencontre. Deux écueils ont été pointés : 1) malgré une mise à niveau dans une zone de rencontre, les matériaux de couleurs différentes reproduisent l'ancienne séparation de la voirie chaussée/trottoirs et incitent à ne pas changer de comportement ; 2) en l'absence de campagne de communication suffisamment insistante et ciblée sur les personnes ayant une connaissance ancienne du code de la route, l'absence de marquage pour des traversées protégées peut inhiber certains piétons. En ce sens, plusieurs interlocuteurs soulignent la nécessité d'uniformiser les marquages et de réaliser des campagnes d'information pour une mise à niveau de l'évolution des réglementations. Certains souhaitent une plus grande intervention de la part des acteurs chargés de fixer les normes ou diffuser les bonnes pratiques.

Profiter de la créativité permise par un encadrement moins restrictif ?

Marquages et balisages fournissent deux types de message, également nécessaires au développement de la pratique de la marche mais totalement différents : 1) règlements qui s'appliquent aux usages d'un espace public de voirie ; 2) guidage et repérage pour se rendre en sécurité et sans détour vers des lieux remarquables ou utiles. Ces messages passent par des codes plus ou moins intuitifs et normés et faisant appel à une connaissance plus ou moins grande du territoire.

La **signalétique au sol** explicite le fonctionnement d'une zone réglementaire où tous les usagers sont confrontés à des règles inhabituelles d'utilisation de la voirie en termes de circulation, priorité ou stationnement. L'utilisation du marquage au sol pour les cyclistes semble influencer celui que les acteurs locaux conçoivent pour la marche. Les graphismes sont plus ou moins normalisés mais une certaine latitude s'exprime dans des entretiens, notamment dans les zones de rencontre ou les espaces piétonnisés près des écoles. Certaines collectivités se permettent de jouer avec des innovations dans les rues aux enfants. Les marquages linéaires au sol guident mais ne contraignent pas physiquement, leur efficacité résidant dans leur visibilité, leur lisibilité et la bonne volonté des conducteurs à adapter leur comportement et à faire plus attention à ceux qui se déplacent à pied. Comme les marquages sont bon marché, ils sont parfois associés à de l'urbanisme tactique, voire à de la décoration, mais ils se dégradent vite et engendrent de la pollution si leur qualité n'a pas été programmée et leur entretien assumé dans l'organisation des services.

Les **balises de direction** n'ont généralement pas de caractère réglementaire et sont simplement informatives. Le balisage fait selon des règles strictes comme celles de la FédéRando est souvent présent en ville mais reste invisible ou illisible à qui n'est pas initié. Certains marquages au sol sont en fait des balisages comme la ligne de couleur qui relie les sites intéressants de la commune dans un itinéraire touristique. Le balisage des sites ou équipements remarquables semble laissé aux initiatives locales autant pour le design que pour le choix des indications et pour le périmètre balisé. Il pourrait, à un niveau plus fin, conseiller des itinéraires labellisés, par exemple aux normes d'accessibilité PMR ou tout autre critère, mais ce genre de guidage difficile et certainement coûteux à entretenir semble plutôt laissé à des applications sur téléphone.

Marquage et balisage sont identifiés comme participant à construire et à partager une représentation du territoire, en identifiant des espaces ou des lieux ou des itinéraires favorables et sûrs pour la marche. Ils portent donc deux types d'enjeu : a) normer et partager les règles communes de comportement adaptées aux lieux, ce qui est un défi lorsqu'il s'agit de faire évoluer les comportements ; b) orienter et guider, ce qui peut poser un problème quand les lieux remarquables et les itinéraires sont figés dans une vision conformiste et touristique.

Identifier ce sujet comme justifiant une prise de responsabilité ?

Les marquages sont des signes qui invitent à changer le regard porté sur l'espace alentour : nécessité d'adapter son comportement dans une zone réglementée ; susciter la visite d'un lieu spécifique selon un cheminement particulier... Qui porte ces choix ? Avec quels critères ? Les rôles se partagent entre la mise en place du signifiant et l'explication du signifié.

Côté signifiant, les décisions d'implanter un marquage ou une signalétique suite à la (re)qualification d'un lieu ou d'un itinéraire se partagent entre communes et intercommunalité, services de voirie, de mobilité, de tourisme et activité économique, voire de signalétique. Elles peuvent aussi impliquer les habitants dans des consultations sur la représentation du territoire à concrétiser dans un balisage. Côté signifié, les instances de normalisation sont variées : de l'Etat (sécurité routière, Cerema) à la fédération de randonnée. Le partage de bonnes pratiques et la communication se réalisent, pour les services techniques, grâce aux actions d'associations de collectivités ou d'utilisateurs éventuellement soutenus par l'Etat ou ses agences, de réseaux d'office de tourisme... La communication à destination des usagers par les services de communication des collectivités ou des forces de maintien de l'ordre, éventuellement des campagnes d'informations nationales, et le relais d'associations d'utilisateurs.

2.2. La synergie de toutes les formes de marche

2.2.1. Sortir de la dichotomie marche-loisir / marche utilitaire

L'opposition de catégorie « loisir » versus « utilitaire » ou « du quotidien » structure la représentation sociale, culturelle et politique de la marche et de ses pratiques (Monnet 2016). Cela conduit à spécialiser les segments de l'infrastructure pédestre selon leur morphologie, la signalétique ou les règles d'aménagement et de sécurité qui s'y appliquent. Mais cela n'empêche pas de les emprunter pour un autre motif que ceux considérés comme adaptés. Pour maintenir l'animation d'un itinéraire ou de lieux de rassemblements piétons, peu importe le motif des marcheurs : l'infrastructure est mise au défi de satisfaire ensemble les standards de la marche loisir et de celle du quotidien.

Planche photo 2 : Sortir de la dichotomie marche-loisir / marche utilitaire



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

2.2.2. Verbatims : la marche loisir en ville, une prise en charge pas si simple !

Des marches séparées ou rassemblées

[INT 1 a/e] *Nous, on essaye de marcher au maximum dans le moins urbain possible, hein parce que c'est sûr qu'on est un club de randonnée en pleine ville, donc...* (E9, 83-84)

[INT 1] [...] *Le maire a trois axes sur sa politique. C'est la nature, le sport et la culture. Donc ça c'est vraiment important pour lui. Et le vivre ensemble. Donc on a énormément de manifestations, constamment, tout le week-end. Et donc pour revenir à ce que vous disiez, on a la chance d'avoir un centre-ville nature. C'est-à-dire que là on est en plein centre-ville de [X], vous avez vu, enfin très peu de construction. L'intégralité des bâtiments qu'on a autour de nous sont des équipements publics. Et tout ça s'articule autour de la [rivière] qui est juste derrière, et du parc qui était l'ancien camping. Et M. le maire a fait le choix de fermer le camping et de l'ouvrir à la population. Et ce lieu-là devient notre lieu d'attractivité et fait un peu l'épicentre de toutes nos animations, qu'elles soient culturelles, sportives. Et on a beaucoup d'animations qui amènent du déplacement de population, parce que c'est une ville qui vit bien le vivre ensemble, on va dire.*

[ENQ 1] [...] *Votre camping là, à l'origine, cet espace était fermé ?*

[INT 1] [...] *On a gardé en fait une clôture qui délimite par rapport à la piste cyclable, qui donne un sentiment de sécurité quand même aux gens. Et après, tout le reste est ouvert. [...] On a le GR [x] qui passe ici. Et quand le GR [x] a été redessiné, la volonté de M. le maire, ça a été de faire passer ce GR par le centre-ville. Voilà. Pour imaginer à terme des interconnexions et que les gens rentrent un peu dans la ville et puissent ensuite passer justement par le parc [Y], le long de la rivière et repartir vers la [réserve naturelle], etc. [...] On a des espaces de marche ou de déambulation exceptionnels le long de la rivière. [...] Et c'est vrai que ça marche, ça marche dur. Au premier rayon de soleil, vous avez du monde partout, partout.* (E2, 44 ; 130-142)

La difficile construction d'un réseau

[INT 1] *Là, je viens de lancer le schéma directeur de la randonnée pédestre. Première chose, diagnostic : Qu'est-ce qui existe, en termes d'itinéraire ? Ensuite, diagnostic : Qu'est-ce qui existe comme signalétique ?* (E4, 198)

[INT 1] *À la base, je ne devais pas m'occuper de ça. Et puis au fur et à mesure, si on veut avancer, on prend les compétences. Et puis je m'appuie quand même sur le service des ouvrages d'art parce que moi, je n'ai pas les compétences techniques pour suivre tout ça. Donc, moi je lance les études environnementales, les études de faisabilité, les études d'avant-projet. Et puis ensuite, voilà, on va... Là, y a une passerelle qui sera posée fin mai, normalement, qui va pouvoir dévier le chemin de Saint-Jacques de Compostelle qui passait à un endroit qui n'était pas génial, et qui était même dangereux sans trottoir. [...] Là, moi, je travaille avec les amis de Saint-Jacques et le comité départemental de randonnée pédestre pour refaire le balisage.* (E4, 54)

L'attention portée à la sécurité, au confort et aux usagers

[INT 1] [...] *y a une voie [...] où j'aurais bien voulu un passage piéton. Mais en fin de compte, ce que me rétorquent les collègues, c'est que si tu mets un passage piéton, les piétons seront peut-être moins vigilants, auront l'impression d'être dans leur droit de traverser lentement ou j'en sais rien. Bon, je caricature. Alors que si on met « attention, danger » en amont, « attention, traversée dangereuse », et qu'on n'a pas mis de passage piéton, les gens vont peut-être être plus vigilants. [...] je vais demander à abaisser à 70 en amont de la traversée, pour déjà essayer d'avertir. Et est-ce que je peux faire une peinture au sol pour avertir un petit peu avant, traversée de piéton ? [...] Mais on a décidé dans un premier temps d'alerter le piéton plutôt que d'alerter la voiture. [ENQ 1 : D'accord.] Mais je pense qu'on alertera la voiture. De toute façon, on va abaisser à 70 et on peut justifier cet abaissement par une traversée de randonneurs.* (E4, 148 ; 160-162)

[INT 1] *Donc, voilà. Quels sont vos besoins ? Moi, je travaille sur le schéma directeur à la randonnée. Je veux développer ci, je veux développer ça. Je veux mettre des tables de pique-nique parce qu'il n'y en a pas. Je veux mettre des bancs. Donc, y a un échange qui est fait. Et puis, quelles sont vos associations sur lesquelles on pourrait s'appuyer ? Est-ce que vous avez des archivistes ou... sur qui, avec qui on pourrait travailler ? Quels sont les... les commerçants qui connaissent ? Voilà, c'est...* (E4, 265)

Relier et mettre en valeur des sites « à voir »

[INT 2] *[...] L'année prochaine on a [...] l'événement [nom du personnage commémoré] et dans ce cadre-là en fait, on réinterroge aussi toute l'accessibilité des sites [liés au personnage], notamment de [X], de [Y] et de [Z]. Donc dans ce cadre-là, on a déjà un projet de, comment dire, de régulation de l'accessibilité voitures, parce qu'aujourd'hui on n'a que le chemin de [Z] qui permet d'accéder au plateau et toutes les voitures s'engagent dans ce chemin. Donc l'idée ça serait de réguler cet accès uniquement pour les riverains et de renvoyer tous les touristes vers les parkings alentour. Et on a également le sujet de la réhabilitation de certains chemins de randonnées, dont des chemins ruraux en fait qui ont disparu parce que, soit pas entretenus, soit ils ont été tout simplement abandonnés. Et du coup c'est vrai qu'on a ce sujet-là, notamment avec un chemin qui s'appelle le chemin des [P], qui aujourd'hui est complètement... n'existe plus en fait physiquement quoi. Et du coup, l'enjeu c'est effectivement de, comment on va gérer ce foncier qui nous appartient, parce que c'est des chemins ruraux, du foncier privé de la ville et comment on va pouvoir le remettre, je sais pas, le remettre en service ou le remettre à disposition des randonneurs, des marcheurs.* (E1, 395)

[INT1] *L'histoire de [X], elle est liée à l'eau, parce que si vous voulez, à l'époque, les navigateurs venaient chercher de l'eau douce à [X], à l' [E]. C'est ça l'histoire de l' [E]. [...] Et donc [un parcours labellisé avec des énigmes pour les familles] [PL][...]. Et donc, depuis plusieurs années, on a ce parcours [...]. On a été le premier parcours dans la métropole à avoir un parcours [PL], et donc, qui permet aux gens qui arrivent à [X] par le bateau d'avoir à peu près 2-3 heures de parcours avec 7 ou 8 énigmes qui passent par les sites emblématiques de la ville et qui après repartent en bateau.* (E2, 103)

[INT 1] *Alors nous, [le GR] passe par la plupart de nos parcs majeurs. Ça, c'est la première chose. Alors, le tourisme, c'est une compétence effectivement métropolitaine. Néanmoins, nous, ça nous intéresse parce qu'on n'est pas une ville qui a... avons besoin de faire de la promotion touristique parce qu'on est une commune urbaine [...]. En revanche, ces actions-là elles sont intéressantes puisque c'est des nouveaux usages dans des espaces déjà existants et c'est une façon soit pour les habitants de se les réapproprier, de découvrir leur commune mais sous un autre mode, soit pour des gens qui sont là pour le coup, soit randonneurs ou en tout cas qui veulent se balader sur la métropole et sur d'autres communes, mais encore une fois, de découvrir la commune sous un nouvel angle et d'une nouvelle manière. Donc, nous [la commune], on a participé dès le début à cette démarche-là, en fait, et donc, on a distribué les dépliants, on a participé aux réunions techniques pour installer les poteaux avec les jalons du GR. Voilà, on a diffusé l'information en commune. Nos parcs et nos agents des parcs sont formés pour répondre aux questions et pour entretenir le matériel. [...] Ça nous a permis de décentrer le regard et de nous rendre compte qu'il pouvait y avoir d'autres façons en fait d'appréhender la ville. [...] C'est une politique qui est assez intéressante, notamment parce que nous, en plus, ça traverse nos parcs, mais aussi nos trames bleues et vertes. [...] C'est de la marche sportive, mais ça reste quand même de la marche. [...] On n'a pas ouvert de nouveaux parcs, on n'a pas aménagé de nouvelles choses, mais par contre, on a donné à découvrir des parcours, on les a organisés, on les a mis en œuvre et mis en valeur.*

(E5, 93-96)

Le rôle inclusif des animations et des événements

[INT 1] *J'ai organisé une trentaine de balades où, on voulait justement valoriser et faire la promotion de ce GR. Et bon, il ne vit pas de lui-même notre GR, parce que c'est un GR qui n'a pas la notoriété du GR10, la traversée des Pyrénées ou du GR20..., c'est la Corse hein ! Donc nous, il faut qu'on le fasse vivre. [...] Et donc, j'ai organisé ce qu'on a appelé les « balades radieuses » [nom modifié]. Ça s'est arrêté malheureusement, mais bon, c'est un choix politique. Euh... Où je partais avec maximum 80 randonneurs*

découvrir un tronçon du GR. Et durant ce... cette marche, j'organisais soit une dégustation de vin, une rencontre avec un agriculteur et souvent un concert. J'avais un budget pour ça et donc j'en ai organisé une trentaine. Les habitants, on arrivait à les toucher. Au début, on n'avait pas grand monde. Et à la fin, on était à 80. Et même, on a atteint une fois 106 ou 110, parce qu'y en a qui sont venus alors qu'ils n'étaient pas inscrits, parce qu'il fallait être inscrit. Et donc, on était encadré pour tout ce qui était traversée de route, voilà, par la Fédé de rando. Et donc, normalement, au-delà de 80, ils n'aimaient pas trop parce que la gestion des randonneurs, ça faisait quand même beaucoup. (E4, 39)

[INT 1] [...] On a des associations locales de marche, de sport-loisirs [...] et une autre association, il y a la section [X] qui a une section marche. [...] Au départ c'était du cyclotourisme, et la plupart c'est des dames d'ailleurs, les dames des maris qui font du vélo, mais elles ont développé une section marche. Je les vois régulièrement marcher le long du bois, et j'échange avec eux parfois sur les aménagements, et c'est toujours intéressant. C'est des gens qui peuvent marcher 2-3 heures dans la journée, entre [Y], [X].

(E2, 356)

[INT 1e/a] [...] On a aussi fait un circuit de randonnée sur la ville avec les classes. [...] Une classe de chaque école. On a six écoles, du moins six écoles primaires. Donc on a pris une, un CM [cours moyen] de chaque école. Chaque école avait... donc chaque CM avait une portion de la ville, en fait, à, à... travailler. Et donc, à partir de là, ils ont établi un circuit sur la ville et qu'on a balisé... On en a fait une rando-fiche sur [X], la découverte de chemins de [X] avec « un chemin, une école »[®]. C'est tout un circuit en ville. [...] Ce sont les enfants qui ont fait le chemin et qui l'ont balisé. Donc c'est eux qui ont dit où est-ce qu'on mettait les balises, quelles balises on met, comment on les met, etc. (E9, 43)

2.2.3. Enseignements : la marche loisir, un levier potentiel d'une stratégie globale pour la marche ?

Dans la prise en charge de la marche loisir, l'attention est d'abord portée sur l'itinéraire au sein d'un réseau qu'il faut baliser, (re)connecter et aménager. Mais ces itinéraires sont davantage empruntés s'ils mènent à des sites remarquables qui forment des destinations consensuelles, auxquelles une accessibilité améliorée peut donner plus de visibilité et d'attrait. Les itinéraires de marche loisir permettent ainsi de valoriser des espaces périphériques hors agglomération, où cependant les conditions de marche en voirie peuvent être dangereuses.

Marche loisir et marche du quotidien se pratiquent plutôt dans des temporalités et des espaces différents mais ceux-ci peuvent être intégrés dans une même infrastructure pédestre. L'intersection entre les deux pratiques paraît dépendre de l'échelle de l'agglomération. En centre historique, la dimension culturelle permet une marche loisir ou flânerie dans un espace de la marche utilitaire. En espace périurbain, la proximité de la nature permet d'ouvrir un réseau « vert » à la marche du quotidien. Inversement, on a pu voir un chemin de halage intégré dans le réseau EuroVelo mais pas aménagé pour la marche du quotidien en centre-ville. Pourtant, bien des marcheurs de loisir sont aussi marcheurs au quotidien et une partie des itinéraires empruntés sont communs. La question peut donc se poser d'une certaine synergie, certes non automatique mais à développer quand elle est possible.

L'utilité de considérer ensemble marche utilitaire et marche loisir est apparue dans quelques entretiens. D'abord dans un contexte géographique de limite d'agglomération ou périurbain, celui où ont parfois été tracés et balisés les sentiers métropolitains. Les marcheurs ont des distances plus longues à franchir, l'itinéraire bénéficie alors d'être agrémenté par un mobilier urbain adapté et la gestion des traversées de chaussée hors agglomération peut nécessiter la réduction de vitesse des véhicules. Des obstacles de type coupure peuvent requérir des passerelles mixtes piétons-cyclistes. Dans de tels cas, le portage d'un projet de passerelle, de mobilier urbain ou de requalification d'une traversée peut, exceptionnellement, revenir à un chargé de mission « tourisme ». L'espace périurbain est aussi un contexte géographique peuplé, équipé en services accessibles à pied, pouvant bénéficier du passage des randonneurs (quitte à détourner un GR, comme on l'a vu). Il contient souvent des lieux patrimoniaux à fort potentiel touristique qui sont d'agréables buts de promenade, seul ou en groupe (château, vignoble, site emblématique associé à des artistes...). Ces lieux emblématiques peuvent faire l'objet d'un projet global, comme une année de

commémoration justifiant par exemple de restaurer des chemins perdus, fermés par des propriétés privées ou d'installer des animations ludiques. Ce sont encore des lieux favorables à l'organisation de manifestations d'ampleur, éventuellement sportives, pouvant occasionner la mise en place d'aménagements pérennes pour l'élargissement de certains tronçons critiques, même si nous n'avons pas exactement rencontré un tel cas. La distance entre la lisière de l'agglomération et le centre, donc l'échelle géographique conditionne donc beaucoup cette articulation entre marche loisir et marche « utilitaire ».

Ces itinéraires peuvent faire réseau mais n'existent pas sans une signalétique qui doit être standardisée et faire l'objet d'apprentissage et de communication. La marche découverte peut ainsi être intégrée dans des projets pédagogiques, scolaires et déclinés pour toutes sortes d'itinéraires : historiques, culturels, naturels, paysagers ou pédibus, donc sécurisés, pour se rendre à l'école ou aux stations de transports en commun. Ce genre de projet vise aussi à sensibiliser les enfants à l'intérêt de se déplacer à pied. L'enjeu est alors d'intégrer ces balisages dans une organisation réticulaire de l'infrastructure pédestre polarisée par les écoles, les transports en commun, les parcs, structurée par les trames vertes et bleues...

Si les synergies potentielles entre marches loisirs et utilitaires sont identifiées comme intéressantes, elles n'ont rien d'automatique et posent des questions non-conventionnelles. Cela donne une grande latitude à la reconfiguration des systèmes d'acteurs. Du côté des collectivités, les services habituels de la voirie et de la mobilité doivent s'associer à ceux liés aux espaces verts, au tourisme ou l'animation culturelle, dans l'intercommunalité et dans plusieurs communes limitrophes. La diversité institutionnelle s'élargit avec les départements, les services du patrimoine, l'éducation nationale, ou encore quand le statut de « ville-porte » d'un Parc naturel donne accès à des financements européens. A cela s'ajoutent certains opérateurs privés, ludiques, touristiques ou fabricants d'équipements sportifs etc. De leur côté, les usagers concernés se retrouvent dans de multiples associations : randonnée sportive, culturelles, gastronomiques, de 3^{ème} âge, de commerçants... ayant une certaine sensibilité à la marchabilité de leur territoire au quotidien ou préférant marcher ailleurs. Pour articuler toutes ces initiatives, il apparaît nécessaire que des élu.es s'impliquent fortement.

2.3. La voie verte : séparée et partagée

2.3.1. Un statut commun à une variété d'aménagements et d'usages

La voie verte apporte aux piétons l'opportunité de marcher à l'écart de la circulation automobile (sauf dérogations limitées, permises par l'arrêté de 2022) dans des conditions confortables, même avec une poussette ou un caddie, mais en faisant attention aux autres usagers autorisés de cette infrastructure : cyclistes, rollers, cavaliers ou engins de déplacements personnels limités à 25 km/h. Type réglementaire de voirie initialement développé pour le tourisme doux, les voies vertes se rencontrent aussi dans les espaces urbains. Ces voies y deviennent des éléments structurants de l'infrastructure pédestre, en même temps que des tronçons significatifs du réseau cyclable. Le bon fonctionnement des voies vertes dépend de la cohabitation des piétons et des cyclistes, et de la surveillance des trafics selon leurs temporalités.

Planche photo 3 : Un statut commun à une variété d'aménagements et d'usages



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

2.3.2. Verbatims : l'usage piéton des voies vertes

Une infrastructure partagée avec le vélo pour accéder à des équipements publics

[INT 1] [...] On a eu un afflux de jeunes, donc on a dû créer 4 ou 5 écoles. Et en fait, ce **déploiement scolaire a... nous a amené à déployer de la mobilité**. D'où le travail sur, entre guillemets, plutôt un schéma directeur piste cyclable à la base, mais étroitement lié avec des mobilités partagées, puisqu'on a travaillé sur des voies vertes, sur quelquefois du réaménagement complet de voies. Donc ça, c'est pour la partie infra[structure]. (E6, 44)

[INT 1e] Ça fait 2 ans que on travaille sur un plan de circulation et de stationnement, c'est très technique par contre, le but c'est de dire : « dans quel environnement on veut vivre ? » « Est-ce que c'est avec moins de voitures en ville, ou c'est avec des voitures qui roulent moins vite ? » « Quelle place est-ce qu'on donne aux piétons ? » « Où est-ce qu'ils se déplacent ? » « Est-ce qu'un piéton c'est forcément sur un trottoir ? » Maintenant on a défini une trame verte et bleue dans laquelle il y aura un vrai, une vraie voie verte sur la plus grande partie du territoire, en disant, ben : « dans le cadre de vie, le piéton il préfère marcher au bord de l'eau et d'un parc plutôt que le long d'un trottoir ». Tout ça c'est intégré dans un projet global d'urbanisme et puis petit à petit on avance pour aménager ce cheminement-là qui serait une vraie colonne vertébrale... L'objectif c'est vraiment le cadre de vie. Donc « où est-ce qu'on veut vivre ? ». Après « comment on s'y déplace ? ». Oui, et quand on se déplace, « où est-ce qu'on veut se déplacer ? ». On sait que pour le piéton, le mieux c'est un environnement qui est quand même plutôt... plutôt agréable. [...]

On a un gros projet de construction de voies vertes sur d'anciennes voies ferrées. On a lancé cette année. Et là aussi, moi, j'aime bien le principe de la voie verte. On peut dire que des fois, les vélos vont trop vite, mais pour les piétons, c'est très agréable d'être dans un espace large, arboré, etc. Et c'est une volonté d'avoir une vraie dorsale. Alors là, on a deux projets, on va dire, de voies vertes en ville, donc ils nous font vraiment traverser la ville. Donc, quand on aura ce maillon-là, le **collège** de centre-ville, vu sa zone... « car scolaire », on va dire, presque tout le monde pourra y venir. Le **collège** [M], qui est à l'entrée de la ville, on a des voies cyclables qui arrivent devant le collège. Et pour le **collège** de [Y], ben ça tombe bien, on fait la rue en partie cette année, donc, il faut juste que je négocie la suppression de 10 places de stationnement. Il faut avoir... on va mettre le vélo de part et d'autre. [...] Tenez-là, notre voie verte, on s'était dit : on ne veut pas l'éclairer, on ne peut pas apporter les lampadaires. Puis après, on s'est dit : oui, mais dans trois ans, il y aura la **piscine** un peu plus loin. Si l'hiver, un gamin, il ne peut plus aller ou rentrer de la piscine. [...]. En fait, on a opté pour des mâts solaires avec extinction à 22h, 23h.

(E13, 66 ; 110)

Utiliser la voie verte comme axe structurant

[INT 1] [...] c'est un deuxième support, enfin, un deuxième axe **colonne vertébrale**, pour moi, pour les modes doux : C'est de voir une voie verte qui vienne où vous êtes passés, qui prenne le pont, les bords [de la rivière], qui passe ici. Donc ça, cette voie, elle doit être requalifiée l'année prochaine. Moi, ce que j'ai déjà imaginé, c'est de la fermer ici. Les gens qui habitent là, ils viennent, ils partent. Et puis la voie verte, elle est déjà presque faite, vu que c'est une route. Donc les trottoirs, on les enherbe, on les supprime, on les enherbe, et puis on a une voie verte où seuls les gendarmes peuvent accéder chez eux. On peut estimer que les gendarmes rouleront [INT 3 : ... respecterons les usagers modes doux.] à 20 à l'heure, voilà.

(E13, 208)

[INT 1] Alors celle [la voie verte] de la [rivière], effectivement, c'est nous qui l'avons aménagée dans le service. En fait, donc c'est une rivière qui traverse l' [agglomération] de part en part, donc sur 22 km. Et donc l'idée, à terme, c'est de pouvoir aménager 22 km de voies vertes, avec une double vocation : une vocation tourisme-loisirs, on va dire, et une vocation vélo du quotidien, parce que cette voie verte, elle passe quand même dans nos plus grosses communes. Et elle passe aussi au niveau de certaines zones d'activité. [...] On a vraiment deux **axes structurants**, donc un le long de la [rivière], et un autre axe structurant qui dessert toutes les gares du territoire. [...] Alors, c'est vrai que du coup, pour la voie verte de la [rivière], l'aspect espace vert, il est hyper important. « Espace vert » et même, enfin presque plus

« espace naturel », en fait, parce que, pour le coup, on est au bord d'une rivière dans un... dans un environnement naturel. Donc, quand on est sur les projets d'extension de voies vertes, on associe systématiquement le service espace vert, notamment parce qu'ils peuvent être amenés à faire de l'entretien. (E14, 187-189 ; 312)

Négocier les besoins de chacun, avec une pluralité d'acteurs

[INT 1] J'ai été par exemple sollicité par la **fédération de randonnée** parce qu'ils avaient comme projet de faire un... alors je ne sais pas avec quel financement, mais de faire le prolongement d'un sentier qui existait à [X], et de le faire le long de la [rivière] en rive droite, qui traversait comme ça. Aujourd'hui on a l'**EuroVélo N**, qui passe au sud de [X]. Il y a une liaison possible pour [X], mais après les gens repartent vers le sud pour la continuer. L'idée c'est de permettre aux gens qui sont à [X] de poursuivre. Avoir une EuroVélo N bis, euh, ça c'est un projet que l'on a : qui monte le long de la [rivière] et qui à un moment ou à un autre à [Y] ou à [Z] retraverse la [rivière] [...] Et ils m'avaient rencontré, pour me faire part de leur projet de faire ce prolongement-là, en rive droite, mais piéton. Et moi je leur ai dit : mais nous on a le même projet « vélo » et de toute façon notre projet [...] c'est aussi un projet où on est en voie verte hein. Il ne s'agit pas de piste cyclable. Et donc ça répond exactement à leur besoin et c'est là qu'ils m'ont dit : mais notre trajet piéton – alors que notre trajet vélo lui continuait toujours sur la [rivière] – [...] à un moment ou à un autre se détourn[e] de notre itinéraire pour rejoindre le centre d'un bourg, pour y trouver des services etc. Donc l'idée c'est effectivement [...] soit on reste sur notre itinéraire et puis on permet un itinéraire bis et un décroché qu'on récupère à un moment ou à un autre pour continuer, soit on détourn[e] carrément notre itinéraire. (E11, 286)

[INT 1e] Si je voulais avoir un aménagement cyclable, on l'aurait déjà fait. On reprend la voie telle qu'elle est, on trace, 1,1 kilomètre, tant d'euros du mètre carré, et puis il n'y a pas beaucoup de questions à se poser. Moi, j'ai voulu... J'ai poussé avec l'**adjoint à l'urbanisme** pour que ce soit, encore une fois, un vrai projet d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie. [...] On n'a pas voulu la [la voie verte] faire trop large, déjà, pour lutter contre l'imperméabilisation des sols, puis éviter que ce soit une autoroute à vélo, ou scooter ou autre. C'est toujours la problématique, des fois, des voies vertes. Et à côté, de temps en temps, on aura un petit accotement, on va dire, plutôt sportif : course à pied, vélo ou autre, qui, des fois, sera dissocié du chemin, en stabilisé. [...] Et on va aménager des espaces avec des aires de repos, de temps en temps. (E13, 146)

Une cohabitation généralement facile, mais à surveiller

[INT 1] Quand on a fait le premier schéma directeur vélo en 2011-2012, moi, j'étais plutôt à me dire : il faut mettre les vélos sur la chaussée ; il faut faire des bandes cyclables... Mais en fait, les usagers, c'est pas ce qu'ils demandent. [ENQ 2 : Quels usagers ?] Ben les usagers... les cyclistes ! En fait, ils étaient plus à nous demander des voies vertes. Et les élus aussi. Donc c'est vrai que finalement, ben on a fait un peu évoluer notre façon de faire pour être plutôt sur de la voie verte, avec les limites que ça peut avoir. Mais aujourd'hui... Alors je ne sais pas comment ça sera dans 30 ans, mais aujourd'hui, les flux, vélo et piétons font que la cohabitation est très bonne. [...]

[ENQ 1] Et toujours sur cette combinaison vélo-piéton, il y a quand même un troisième personnage qui s'invite chez vous qu'on a vu pas mal. [INT 1 : La trottinette ?] Oui. [ENQ 2 : plus que des vélos !] On en a vu aujourd'hui beaucoup plus. [...]

[INT 1] Alors, on n'a pas de remontée d'usagers, comme quoi la cohabitation entre tous ces modes pourrait être compliquée. Par contre, voilà on a eu, il y a quelques mois, un accident de trottinette. Parce qu'effectivement, la voie verte, elle a un revêtement où, par endroits, il peut y avoir des petits nids de poule. Les premiers tronçons datent de 2007, donc commencent à s'abîmer un petit peu. Donc oui, on a pu avoir un accident de trottinette. Donc, ça pourrait se reproduire. (E14, 203 ; 225-226)

[INT 1e] [...] Aujourd'hui, là, il y a un petit sentier, un petit raidillon. On a mis du gravier, gravier macadam, juste pour que ce soit... pour limiter l'érosion, simplement, mais voilà, il n'est pas du tout aménagé. Une mamie qui monte là, c'est un peu raide, etc. Typiquement, on sait que notre projet, là, de voie verte, ben en haut, il va être... il va combler cette discontinuité qu'on a ici, pour permettre aux gens d'aller facilement à la

plaine [x]. Donc là, à marche à pied, ils le faisaient déjà, mais surtout en vélo, ça va être extrêmement simple d'y venir, ou de venir à la future piscine. Donc même à pied, pour aller à la piscine, c'est vrai que ce sera beaucoup plus simple pour les gens du centre-ville de venir ici plutôt que d'aller à la piscine qui est là.

(E13, 438)

Le conflit d'usage, rançon du succès ?

[INT 3] J'ai travaillé sur [Z] il y a 15 ans, on était sur la voie verte, tour de lac. Le conflit d'usage, il est phénoménal, phénoménal. On a même eu un incident mortel entre un roller et un vélo, sur une voie verte. Mais vous aviez un trafic, alors j'ai plus les chiffres en tête, mais un paquet [...], il y a des milliers de personnes qui passent tous les jours. Donc c'est vrai qu'à un moment donné, on se disait qu'il faudrait presque avoir une voie de 2 fois 3 mètres de large, parce que là, ça ne passe pas. Mais...

[INT 1e] [...] oui là, c'est pas forcément la solution, des fois, parce que maintenant, il y a trop de monde, justement.

(E13, 489-491)

[INT 1e] Donc ici, la voie [piétonne], pour l'instant, on a un veto. Je suis plutôt favorable à un veto où ça reste piéton, parce qu'un mélange piéton-vélo, sss... Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de promener ? [...] Ça va enlever de l'espace vert et on ne peut pas le faire partout. Il y a des endroits où ça va cohabiter et, voilà ; [ici] ça ne va pas le faire. [...] Le problème, c'est que les gens, ils ne savent pas vivre ensemble. Ils ne savent pas vivre ensemble. Les vélos ne savent pas vivre avec des piétons, qui ne savent pas vivre avec les voitures ; et que, comme je vous l'ai dit, hein ! Une fois que vous avez votre poussette, vous êtes la reine, ou le roi [...]. Une fois que vous êtes sur le vélo, vous avez tous les droits. Une fois que vous êtes dans la voiture, vous avez tous les droits. Et c'est apprendre à vivre... Après, c'est sûr, en limitant déjà à 20, à 30 km heure... On pourrait imaginer déjà que les gens, ils ne roulent qu'à 30 km heure, ce serait bien.

(E10, 28 ; 114)

Le moment du bilan

[INT 2] Après d'un côté je trouve quand même que, 'fin toute cette politique autour du vélo, ça a été bénéfique aussi pour la marche dans le sens où... on a fait des aménagements financés par le plan vélo. [INT 6 : qui ont été au bénéfice des piétons aussi (tout bas)]. On a on a refait des voiries complètement [INT 1 : oui et ça a permis de requalifier, ouais] et en fait ça a permis... [INT 1 : oui]. [INT 3 : c'est au profit du piéton quoi] aussi, on n'intègre jamais uniquement que du vélo [INT 3 : c'est ça] quoi et donc quand on refait du vélo, on refait aussi le trottoir, en général donc on met aux normes l'accessibilité [INT 1 : les espaces verts aussi] [INT 3 : on y plante des arbres aussi], on remet de l'espace vert, donc on remet de la fraîcheur, on remet de la désimper[méabilisation] et au final, bon on a un peu tendance... [INT 6 : c'est bon pour tous les projets au final de mobilité douce]. C'est ça ! [...] Donc j'ai tendance à penser que même si effectivement on entend beaucoup le vélo le vélo le vélo, ça a quand même été bénéfique pour la marche quoi.

(E1, 570-72)

2.3.3. Enseignements : diversité et opportunités des voies vertes dans une politique de la marche

Les cas rencontrés de voies vertes montrent une grande diversité : dans les logiques de localisation des voies, dans leur profil qui doit composer avec les normes réglementaires, les usages, les revêtements, le mobilier urbain ou leur environnement paysager. Mais une opposition se dégage entre des voies vertes d'intérêt plutôt communal et d'autres, portées par le département, qui relient des agglomérations. Les premières mettent en valeur des éléments géographiques jouant un rôle de repère ou d'axe structurant dans l'agglomération, comme une rivière ou un pôle (collège, centre bourg, centre commercial). Les secondes ont plus une vocation de loisir, à l'origine, mais peuvent servir à des déplacements de plus longue portée. La connexion de voies des deux types dans un même réseau peut poser problème lorsqu'il faut concilier les intérêts divergents de cyclistes et des piétons, randonneurs ou usagers quotidiens. Mais **l'unité du réseau permet d'apporter le principe loisir-nature aux déplacements du quotidien, et celui de la sécurité aux déplacements de loisir.** Ainsi des tronçons de voies vertes dans des secteurs résidentiels denses permettent à la fois de renaturer ces secteurs et d'y faire une meilleure place aux modes actifs, sous la condition d'une bonne cohabitation.

Un partage réussi des voies vertes entre cyclistes et piétons semble à l'œuvre dans des agglomérations de petite taille, ou en bordure de plus grandes, là où les circulations des deux types d'utilisateurs sont relativement faibles et généralement pas aux mêmes heures ou mêmes jours. Ce n'est pas le cas de tous les contextes géographiques.

La voie verte apporte aux piétons l'opportunité de marcher à l'écart de la circulation automobile (sauf dérogations limitées, permises par l'arrêté de 2022) dans des conditions confortables, même avec une poussette ou un caddie, mais en faisant attention aux autres utilisateurs autorisés de cette infrastructure : cyclistes, rollers, cavaliers ou engins de déplacements personnels limités à 25 km/h. Les voies ferrées désaffectées et les chemins le long des cours d'eau sont assez classiquement mis en valeur par la création d'une voie verte. Celle-ci assure souvent une fonction structurante de voie radiale pénétrante ou diamétrale dans le réseau de la mobilité active d'une ville, et en particulier de son infrastructure piédestre. L'assouplissement des règles autorisant par dérogation la circulation à 30 km/h maximum de certains véhicules permettant d'accéder aux terrains riverains (décret n° 2022-635), facilite l'implantation de voies vertes en milieu urbain. Ce choix permet de faire d'une pierre deux coups : une façon de développer l'usage du vélo tout en faisant une place au piéton. Les voies vertes peuvent pallier l'absence de trottoir dès qu'on sort du bourg tout en connectant le centre bourg, éventuellement traversé par des routes départementales, et le long d'une rivière.

La question qui se pose aux collectivités est donc de faire réseau, de desservir par ce type d'infrastructure structurante les « pôles générateurs » de mobilité piétonne et pas seulement cyclable : écoles, équipements culturels, quartiers commerçants, sites naturels ou touristiques, dans la mesure du possible. La construction de passerelles peut renforcer ce réseau, tout comme des tronçons de « sente piétons-vélos » d'une largeur inférieure à 3m comme préconisé. La séparation de la voie verte avec la chaussée où circulent les automobiles peut devenir minimaliste. La connexion de ce réseau voies-vertes au reste de l'infrastructure piédestre et des trottoirs en particulier doit également faire l'objet d'attention et d'aménagements de voirie particuliers, tout comme sa connexion au réseau vélo à plus grande capacité.

Mais la limite de cette stratégie est la bonne cohabitation des cyclistes et des piétons. Elle peut être rendue difficile par le volume des flux, plutôt en zone dense, et par le différentiel de vitesse dans des voies vertes de niveau départemental où un usage cycliste sportif est possible. Ces flux et ces vitesses doivent donc être observés régulièrement, surtout en zone urbaine dense, pour voir si l'infrastructure continue à jouer son rôle dans les politiques « vélo » ou « marche » de la collectivité, car une politique « modes actifs » ou « modes doux » ne peut pas traiter les deux modes sans les différencier. La décision de séparer les flux peut intervenir, en déclassant la voie verte en piste cyclable intégrée à un Réseau Express Vélo, ou en une sente interdite à tous les véhicules, renvoyant les uns sur la chaussée ou les autres sur les trottoirs. Ce type de décisions peut être envisagé sereinement à condition d'un travail de communication et participation avec les associations représentatives d'utilisateurs.

Séparées de la voirie publique classique, les voies vertes occupent souvent des portions de domaine privé et en particulier des emprises de la SNCF ou de VNF. L'acteur propriétaire peut faire entendre sa voix et empêcher la continuité du réseau. Le coût de ces aménagements est important. Il peut conduire à solliciter plusieurs financeurs, et notamment l'UE pour leur construction. Leur entretien est également coûteux et peut mobiliser d'autres acteurs. Les acteurs associatifs pro-vélo travaillent à animer ce réseau (Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes, Associations européenne des voies vertes) et à l'équiper en dispositifs de comptage pour en montrer l'utilité publique (Plateforme nationale de fréquentation). Un autre rôle mis en évidence par cette thématique est celui de l'observation des usages et des flux, ainsi que l'écoute des utilisateurs et de leurs représentants, en faisant attention à ce qu'ils ne viennent pas tous des associations pro-vélo.

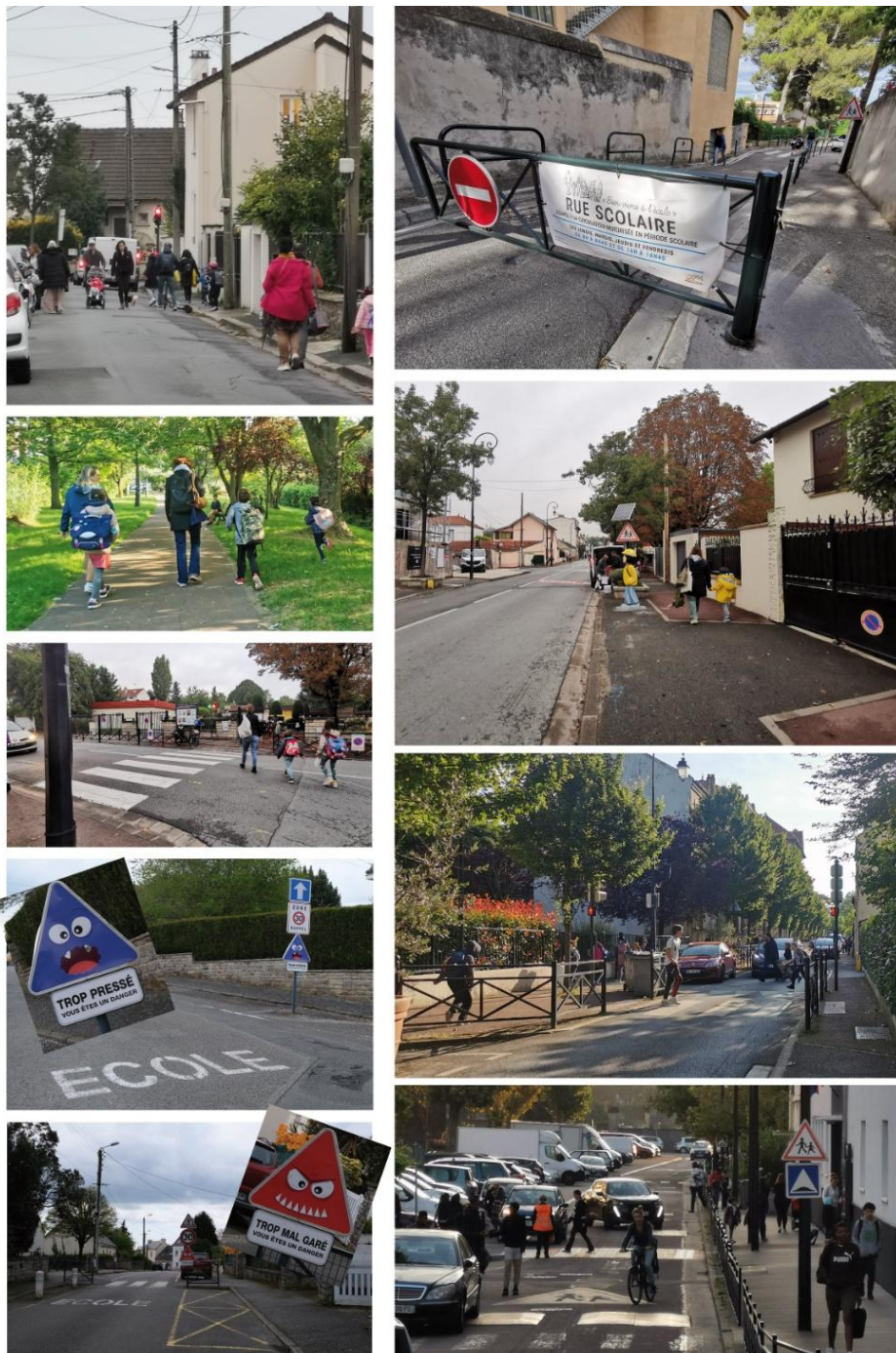
La problématique d'un réseau piédestre sur voie verte est nécessairement multi-échelle et ne paraît pas pouvoir faire l'impasse sur le niveau départemental. Elle suppose encore une étroite collaboration entre services en charge de la voirie, de la mobilité et des espaces verts, en cas de traitement paysager, pour une bonne connexion avec les trottoirs à l'échelle la plus fine.

2.4. Les abords des écoles

2.4.1. L'importance des temporalités et des dispositifs adaptés

Il n'y a pas de décision plus consensuelle ni d'obligation plus impérative que de sécuriser les déplacements des enfants vers et depuis l'école ; mais cette sécurisation ne doit pas aller à l'encontre de leur autonomie et de leur apprentissage de la ville. La solution d'une piétonnisation partielle des abords d'école offre en outre l'opportunité d'embellir et de requalifier les sites, mais doit prendre en compte les besoins des riverains, d'éventuels transports scolaires, sans oublier les parents d'élèves automobilistes.

Planche photo 4 : L'importance des temporalités et des dispositifs adaptés.



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

2.4.2. Verbatims : s'occuper des abords d'écoles

La focalisation sur la sécurité face à l'automobile

[INT 1e] [...] Alors, sur les écoles, on a des agents, on a mis des barrières, on a mis la sécurité. On a ce problème. Ce n'est pas un problème de marche, c'est un problème de sécurité. Moi, je le ressens comme un problème de sécurité. [...] Mais la plainte, c'est de dire : « on est obligé de traverser ». Ils sont obligés de revenir ici comme il y a des travaux. Ils traversent ici, ils reviennent ici. C'est tout un bin's pour arriver à traverser cette place [M]. Mais c'est juste un peu... C'est la sécurité. Et puis, et puis, quand il y a les poubelles sur le trottoir, vous ne passez pas avec la poussette [...]. Mais oui, c'est des plaintes à cette école-là [...] parce que c'est la seule école qui est sur une départementale. Sur une autre école qui a une seule voie, on a pu prendre l'initiative, parce que c'est des voies communales. (E10, 44)

[INT 1] [...] En fait, sur les abords des écoles, il y a plein de choses. On voulait aborder les abords des écoles sous le prisme de la qualité de l'air pour pouvoir traiter... Donc, il y a des zones sans tabac, maintenant, mais aussi le drive-école. Ça, c'est le mot de M. D. Je répète. Et donc, 'fin voilà pouvoir aménager les abords des écoles pour que ce soit praticable, notamment à pied, à vélo aussi, et arrêter d'avoir les parents qui viennent amener ou chercher leurs enfants voilà. Donc, sous le prisme de la qualité de l'air, on avait commencé un petit peu [...].

[INT 2e] Je pense que cette question, les écoles, c'est un des lieux les plus importants, les plus... même, symboliques, sur lesquels il faut travailler parce que c'est les enfants, c'est les parents. Et puis c'est la sécurité routière, c'est la santé. Enfin voilà, on traite tout autour. Et c'est l'horreur au niveau de toutes les écoles. C'est l'horreur, quoi. Au moment des heures de pointe, en tout cas.

[ENQ 2] Et cette action [...] Vous l'avez faite avec cette association ?

[INT 2e] Oui, sauf que lorsque j'ai interpellé [l'association] pour pouvoir mener cette action, la difficulté qu'on a rencontrée, c'est qu'[elle] ne travaille que dans le cadre d'une convention avec les intercommunalités. [...] Donc à partir du moment où j'ai interpellé l'agglomération pour mener cette action, ça a commencé à prendre des proportions... [...] On a été dessaisi de l'action en fait. L'agglomération l'a pris en charge, point. Et c'est devenu intéressant pour les enfants. Ils ont fait quelques petites animations pour les enfants, mais on n'était plus du tout dans l'objectif du départ qui était de mener une vraie étude à partir de l'équipe éducative, etc. Mais pour débaucher sur des réaménagements et des aménagements extérieurs aux écoles quoi et prenant en compte la question de la mobilité. (E15, 71-76)

[INT 1] Voilà on a des vraies difficultés sur les collèges, sur les écoles communales de... de, d'accès en voiture, avec une saturation de l'espace par les parents qui viennent chercher leurs enfants ou qui les déposent. Alors quand ils les déposent ça va, parce que y en a beaucoup qui s'en vont, mais quand ils viennent les chercher le soir, ils sont là 10 minutes avant et donc c'est là que la saturation apparaît. Et c'est un vrai problème, on a essayé de voir comment on pouvait traiter ce problème en faisant des plans de déplacement inter... enfin établissements scolaires. Et on s'aperçoit que, même si tout le monde s'accorde à dire que c'est invivable et que c'est dangereux etc., et ben en fait les gens ne se mobilisent pas pour essayer de trouver des solutions. Et on a eu de la concertation, à plein de moments différents, on a eu de la concertation à plein de moments différents. On souhaitait avoir des professeurs, on souhaitait avoir des élèves, on souhaitait avoir des parents d'élèves, présents, pour discuter des solutions [...] pour favoriser la marche et les déplacements vélo, et... ben on s'est retrouvé à avoir quasiment personne quoi. (E11, 108)

[INT 1] Alors, il y a un projet d'écomobilité scolaire, [...] c'est sur le secteur [C], l'école qu'il y a en bas [du secteur]. On a le projet d'en faire une rue aux enfants. Donc ça, c'était déjà un projet depuis 2-3 ans porté par la ville, les élus et les techniciens. Moi, j'avais déjà fait un diagnostic. Et en plus, en parallèle, [...] le directeur de l'école aussi est très investi. Il s'est inscrit au challenge de la mobilité de [l'EPCI] pour former les parents à être accompagnateurs en vélo. Donc là on est en train d'étudier pour lui mettre à disposition un conteneur maritime où il mettrait une trentaine de vélos. On va faire des abris vélo couverts au sein de l'école. Moi, j'ai fait rajouter des arceaux vélo pour les parents sur le domaine public. Et donc, notre

projet par rapport à cette école aussi, c'est de la fermer aux heures du matin, en faire une rue aux enfants, c'est-à-dire avec une barrière. Donc, c'est un projet qui est porté par la ville et avec [l'EPCI]. Et la fermer, et en faire une rue aux enfants le matin pendant au moins une demi-heure. Et en même temps, j'ai des collègues qui travaillent avec les parents d'élèves, et on travaille sur le [...] vélibus. L'ambition, c'est que les enfants, ils arrivent à l'école en vélo. Une grande partie des enfants puissent venir accompagnés, en particulier par les parents. Donc c'est pas facile. Les pédibus, on en a déjà eu, alors bon. Après, c'est pas facile. Il suffit que les parents changent et les enfants grandissent. Donc c'est plus les mêmes. Et c'est pas forcément porté l'année suivante. (E2, 322)

Mais un projet global peut émerger et dépasser la seule préoccupation sécuritaire

[INT 1] *Alors, nous, [pour les écoles] on a des actions spécifiques qui sont faites depuis très longtemps. Donc, on a un service de police municipale qui participe avec nous à des actions [...] pour apprendre aux enfants le code de la route et apprendre à faire du vélo en toute sécurité. Et quand ils y vont aussi, il y a tout un premier volet qui est spécifiquement sur le code de la route et comment se comporter dans l'espace public. Et donc, du coup, par définition, la marche. Deuxième chose, on a aussi un plan de, alors pas de piétonnisation, mais [...] essayer de piétonniser ponctuellement sur un créneau horaire l'accès à l'école. [...] On vient de travailler avec des étudiants de l'Université [Z] en géographie et en géomatique pour qu'ils nous fassent une analyse de l'ensemble de nos 33 écoles pour voir celles qui étaient piétonnisables à court, moyen et long terme ou pas piétonnisables. Donc, ça, c'est tout récent. [...]. C'était en 2023. Ce que j'ai fait en fait, avec le service de l'éducation, c'est qu'on a lancé, en fait, une enquête déplacement sur les écoles sur laquelle on a fait un formulaire tout simple qu'on a envoyé aux 6 000 parents [...] : Quel est votre mode de déplacement principal pour aller à l'école ? Quel est votre mode secondaire ? [...]. Ensuite, on avait l'âge de l'enfant, si c'était des fratries ou pas, et si les parents travaillaient ou pas et oui ou pas sur la commune. Et avec ça, on a fait des statistiques par école, des statistiques macro, des statistiques par niveau, donc : maternelle, élémentaire. Voilà, ça nous a aidé à objectiver pas mal de choses déjà. Pour euh... voilà, les gens disent toujours qu'il n'y a jamais de place devant les écoles. Ça, c'est partout en France. Finalement, on se rend compte qu'il y a des écoles où il y a 300 gamins. Il y en a à peine un tiers qui viennent en voiture et on a largement 100 places à 5 minutes à pied. Donc, voilà, on avait une offre qui correspondait à la demande. C'était une question d'usages. Ça nous aide aussi à prioriser nos investissements. C'est-à-dire que les écoles sur lesquelles on voit que la marche et le vélo sont le plus en retard, on se pose la question « pourquoi ? » Est-ce qu'elles sont périurbaines par rapport à celles qui sont centrales ? Est-ce qu'il y a un défaut d'aménagement ? Voilà, ça nous a aidé à objectiver pas mal de questions. Et ça, le but, c'est d'essayer de le faire tous les ans pour pouvoir avoir des marges de progression aussi, même si les élèves changent.* (E5, 45)

[INT 1] *L'un des gros sites-là qui est aujourd'hui déjà, non pas opérationnel, mais en tous cas qui est en cours d'étude, c'est le secteur [A], qui a en gros, sur un kilomètre carré, 5 groupes scolaires et un collège. On est dans l'extra-rocade, donc on est beaucoup dans la pratique, voilà de véhicules motorisés. [...] Il y a eu un zoom qui a été fait par l'agence d'urbanisme là-dessus, une étude marchabilité en gros, qui est une déclinaison des plans modes actifs qui avaient été portés par la commune, qui avaient beaucoup zoomé sur la question du vélo. Mais on se dit depuis le plan marche qu'il y a un gros potentiel sur la marche. Donc là on est rentré un petit peu dans le détail. [...] On se rend compte aussi bien dans la carte scolaire que dans les pratiques de centres de loisirs, qu'il y a quand même des mobilités qui amènent les élèves à traverser ces fameux raccourcis piétons, qui notamment se retrouvent ici dans l'espace résidentiel [d'un bailleur social].* (E3, 171)

[INT 1e] *[...] La marche, on l'intègre également... Enfin, quand on parle de projets d'urbanisme, on a également dans un projet de rénovation globale de la cour d'école, comme on commence à en voir un petit peu partout, hein : dégenrer, reverdir, etc. On a souhaité vraiment élargir le périmètre. On ne se focalise pas sur la cour telle qu'elle est, mais c'est l'intégration de l'école dans son quartier, en prenant en compte les espaces publics etc. La marche a son importance aussi avec le public scolaire surtout. Au quotidien le nombre de trajets, si on calcule sur chaque école, si on dit que la moitié des gens viennent à*

pied etc. c'est là qu'il y a un fort besoin de mobilité. Et c'est surtout là, je dirais, qu'on veut encourager la marche parce qu'on se plaint assez du nombre de véhicules qui stationnent très mal devant les écoles [...].

[...] si, par exemple, on ferme ce bout de rue-là - puisque l'entrée de l'école est là -, eh ben, où est-ce que vont les gens, quels peuvent être les reports ? Donc, on a fait des comptages de véhicules pour se dire : entre 8h et 9h, en effet, il n'y a pas grand monde déjà qui y passe ; donc, c'est pas si grave si les gens font un détour. [...] L'entrée se fait ici. Et dans le croquis que je vous ai montré, en gros, on va mettre une perméabilité ici pour que tous les gens du quartier puissent facilement venir à l'école maternelle ou primaire. Ici, il y aura un grand parvis qu'on va agrandir. Donc, ce qui nécessite de racheter du terrain ici... Dépose-minute. Donc, voilà. Du projet « cour d'école », on intègre en gros « comment on se rend à l'école ». [...] On a fait un [...] hackathon. [...] Donc, voilà, avec les parents d'élèves, le directeur d'école, etc. pour dire : « qu'est-ce qu'on veut dans la cour d'école ? ». Mais aussi « quels étaient les problèmes extérieurs ? ». Donc, bien sûr, « comment on vient en vélo à l'école, comment on vient à pied ? ». Donc, on a toutes ces remarques-là. C'est ce qui nous a donné l'idée. Enfin, l'idée... Dire, bah oui, on ne va pas traiter que la cour. On ira moins vite sur les autres écoles, mais quand on va à un endroit, on met le paquet, on le fait comme il faut. Donc, ce qui fait qu'on a des voies cyclables qu'on devra aménager quasiment en même temps.

(E13, 89,97)

[INT 2] [...] On travaille avec [une institution universitaire]. [INT 1] Tous les ans en fait on leur propose une liste d'écoles sur lesquelles on leur propose de travailler. Alors ils choisissent les groupes scolaires qui les intéressent et on leur demande de nous faire une proposition de réaménagement des abords de l'école... [INT 2] sur le parvis en fait, on leur demande de travailler sur le parvis, et après de... [INT 1] et les rues adjacentes quand même un peu. [INT 2] Voilà ils font une étude un peu plus globale sur... à l'échelle du quartier, mais ils nous proposent des aménagements spécifiques sur les parvis d'école en fait. [INT 1] Sachant qu'il n'y a pas de cahier des charges. On leur dit vous faites ce que vous voulez. De toute façon, ils ne peuvent pas tenir compte forcément des réseaux et tout ça, ils sont pas assez technique pour ça, mais c'est, c'est carte blanche, c'est... Justement proposez-nous des choses auxquelles nous techniciens on n'aurait pas pensé nous-mêmes et ça c'est un travail qu'on fait tous les ans avec eux. [...] [INT 2] Et c'est vrai qu'on est vraiment focus sur les écoles, c'est une volonté politique aussi. [INT 3] Oui c'est un projet de mandat.

(E1, 131-138)

2.4.3. Enseignements : les enfants, une opportunité stratégique

Les enfants : un sujet « sérieux », un des « publics cible » (enfants et parents) des acteurs locaux. Deux idées *a priori* consensuelles : la nécessité d'intervenir pour améliorer et sécuriser l'accessibilité à pied des écoles (légitimité des nombreuses expérimentations de rues aux écoles) et le besoin d'acculturer les enfants à la marche pour le développement futur de la marche en ville et la préservation d'une ville conviviale.

Deux points de vue s'expriment autour des enfants et des abords des écoles. L'un est centré sur la circulation et l'insécurité qu'elle génère, particulièrement scandaleuse lorsqu'elle menace les enfants. La sécurité devient le problème principal, suivi par la régulation du trafic dû aux parents accompagnants. La résistance des automobilistes peut être forte dans certains contextes (petites agglomérations ou périphéries denses, à proximité de radiales...) et s'imposer aux élus qui n'ont pas nécessairement la main sur la circulation, souvent une compétence déléguée à l'EPCI. L'autre point de vue est celui de la mobilité scolaire et de l'apprentissage de l'autonomie par les enfants, lors de déplacements à pied ou à vélo, qui peut être mené conjointement par la commune et l'EPCI.

Une approche plus globale concilie les deux, en mettant la mobilité au second plan et en envisageant le cadre de vie de la population, les aspects paysagers ou la qualité de l'air. Les abords d'école deviennent des lieux d'innovation en matière d'urbanisme, d'observation des besoins et de participation de la population. Mais cette approche doit être planifiée sur un plus long terme, étant donné les financements nécessaires, et se piloterait plutôt au niveau communal.

Les entretiens rappellent aussi le besoin de développer une signalétique *ad hoc* (cf. point précédent) tirant parti de ce consensus sur le besoin impératif de sécuriser les écoles. Soulignons cependant que l'hétérogénéité de la signalétique (au sol, panneau, bonhommes écoliers...) n'a pas fait l'objet de commentaire critique de la part des interlocuteurs rencontrés.

Les défis des aménagements et des dispositifs autour et à destination des écoles

Les rues aux écoles peuvent sembler répondre d'abord à un objectif de sécurité en éloignant les voitures des enfants et de leurs parents, qui s'accumulent aux portes des établissements aux heures d'ouverture et de sortie d'école. L'interdiction de circulation réduit également la pollution sonore et atmosphérique à proximité immédiate de l'école. Les accidents impliquant des enfants sont un sujet extrêmement sensible, dont la mémoire se garde longtemps et qui exigent une réponse de la collectivité. C'est donc aussi un sujet qui permet aux élus de se mettre en valeur. La fermeture de la circulation peut être temporaire ou pérenne, mais doit impliquer les riverains et leur laisser une liberté de passage. La fermeture de la rue permet de repenser complètement l'environnement de l'école et de l'améliorer par des îlots de fraîcheur, de la végétalisation, du mobilier urbain... La solution zone de rencontre est aussi envisageable à proximité immédiate de l'école. Des personnels assermentés peuvent être mobilisés pendant les heures d'affluence. C'est enfin un travail à mener dans la durée et devant viser tous les sites scolaires lorsqu'il a été commencé. Laisser une école en situation non sécurisée est difficilement acceptable par les citoyens.

L'aménagement peut toutefois poser des difficultés. Si la rue est en bordure de route à forte circulation de transit (par exemple départementale), la coupure peut être difficile à organiser et perturber le plan de circulation. En contexte périurbain, beaucoup d'enfants continuent à venir en automobile malgré la fermeture de la rue. Leur dépôt a été déporté mais continue à exiger de la place pour un stationnement éventuellement déporté ou une voie « dépôt-minute », et un itinéraire sécurisé jusqu'à l'école.

L'aménagement des abords d'école peut gêner les automobilistes, cela dépend de la position de l'école, de la localisation relative des élèves et de son accessibilité à pied ou en voiture. Il peut permettre à des enfants de venir plus facilement à pied ou en vélo, à condition que tout leur trajet soit sécurisé, praticable pour leurs accompagnants, éventuellement des frères et sœurs plus petits en poussette avec un parent. La rue aux écoles est potentiellement un pôle structurant de l'infrastructure pédestre. Mais pour profiter de l'effet positif sur la marche, il faut disposer d'une bonne information sur les trajets domicile-école des enfants et d'une infrastructure pédestre bien connectée. Une attention particulière doit être apportée aux coupures d'itinéraires vers l'école à cause de la fermeture de rues privées.

Le dispositif *pedibus* peut être envisagé, même s'il semble en perte de vitesse et de popularité dans plusieurs collectivités. Certaines ont abandonné l'accompagnement de ce type de dispositif trop dépendant de l'engagement sans cesse à renouveler des parents d'élèves. Elles préfèrent se concentrer sur des interventions sur la voirie qu'elles maîtrisent dans le temps long (marquage et gestion du personnel municipal compris). Le *pedibus* est alors laissé à l'initiative de structures associatives.

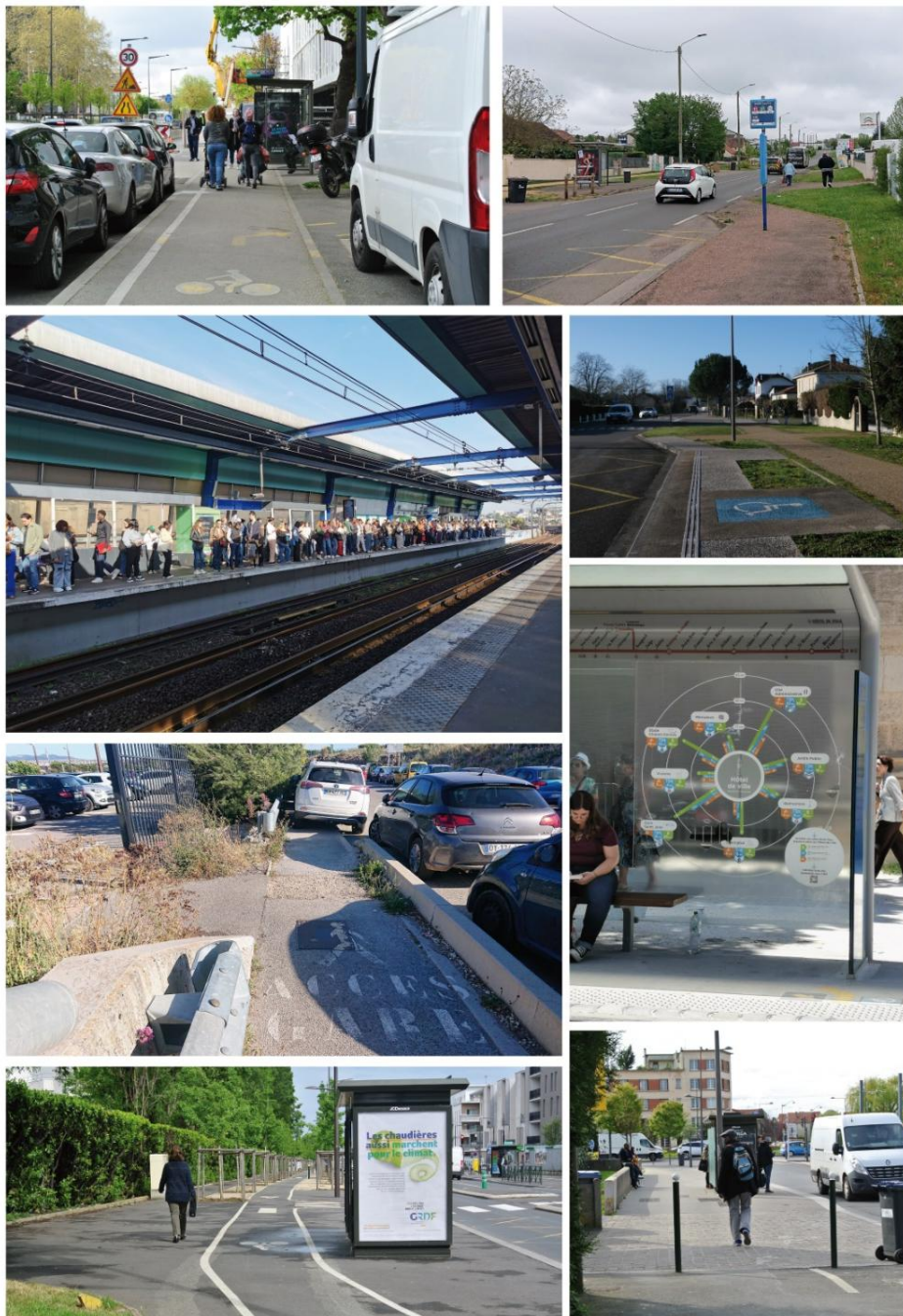
En raison de sa responsabilité à l'égard des écoles maternelles et élémentaires, la commune est l'acteur central d'un dispositif comme la rue aux écoles. Mais il peut aussi impliquer les collectivités plus grandes, EPCI ou département lorsqu'il nécessite une intervention sur les plans de circulation, le stationnement en bordure de la rue de l'école ou sur la régulation du trafic et des feux. L'aménagement de la voirie, sa végétalisation éventuelle – qui peut être étendue à la cour de l'école – la mobilisation de personnels assermentés aux heures de trafic, impliquent aussi les services de la voirie, des espaces verts et du maintien de l'ordre. La participation des personnels des écoles et des parents d'élèves est indispensable pour collecter des informations sur les itinéraires des enfants et de leurs accompagnateurs. Ces opérations de collecte d'information peuvent être articulées à des projets éducatifs, ainsi qu'à des projets de *pedibus* ou de *vélibus* qui ont besoin de parents très engagés. Les associations des parents d'élèves ou environnementales sont des acteurs décisifs.

2.5. La marche parmi les modes de transport

2.5.1. L'impossibilité de la mobilité mécanique sans la marche

Les modes de transport catégorisent l'offre produite par les opérateurs de transport ou les gestionnaires de voirie. Avec le changement de paradigme du transport à la mobilité, acté par la LOM, ils sont devenus des éléments à combiner pour répondre à la demande de déplacements émise par des individus. Cette demande inclut le besoin d'accéder aux véhicules. La marche y a pris un statut nouveau, incontournable, pour les transports en commun, ainsi que les automobilistes ou les cyclistes dès que leurs véhicules deviennent difficiles à garer.

Planche photo 5 : La mobilité impossible sans la marche



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

2.5.2. Verbatims : marche et transport, un couple pas évident

Comment se représenter la marche dans le champ de la mobilité ?

[INT 1/e] [...] La marche souffre de plusieurs maux, une relative illisibilité et une visibilité complètement nulle. C'est-à-dire que quand les gens marchent, c'est tout à fait naturel. Ils n'ont pas l'impression de..., comment dire, que ça fait partie des mobilités, quoi je pense. Et donc, ça passe totalement inaperçu. [...] Parce que on est souvent dans de la marche utilitariste et les gens ne se posent pas la question. Si, ils ne sont pas contents parce que le trottoir n'est pas de qualité [...], mais ils sont aussi avant tout des automobilistes, enfin, pour la plupart. (E12, 64)

[INT 2] [...] L'axe mobilité jusqu'à hier n'était regardé que sur cet aspect-là [du transport urbain]. Pour une simple et bonne raison : c'est que la loi LOM n'est pas si vieille que ça [...] Jusqu'à temps où le syndicat était une AOT [Autorité Organisatrice du Transport], la marche n'existait même pas comme mode de transport. [...] Donc aujourd'hui, oui, c'est une nouvelle façon de voir les déplacements et d'y inclure, alors selon des origines, en effet, des destinations, plutôt qu'un mode. Parce que la multimodalité, c'est bien se dire : je pars de chez moi, je vais faire mes courses, mais comment ? Comme on parlait du premier et du dernier kilomètre, c'est ça, c'est finalement : est-ce qu'on balaye le fait que, les 10 km pour aller faire ses courses, on s'en fiche un peu de comment ils ont été faits mais ils ont été bien faits ? Ou est-ce qu'on regarde vraiment ? [...] Tout ce qui est mobilité active, partagée, solidaire, c'est nouveau... (E16, 91)

La relation avec les transports collectifs

[INT 1/e] [...] On reste une ville à taille humaine. Quasiment, je pense, 80% des habitants sont à moins d'un quart d'heure ou 20 minutes du centre-ville, parce que là on est plutôt dense quand même, même s'il y a des zones pavillonnaires autour. [...] [ENQ 2 : 20 minutes, à pied ?] Oui, à pied... Ce qui pose la question aussi de l'utilité d'un transport urbain quand, à pied ou en vélo, on peut vite être au kiné, en course ou... La marche elle s'intègre dans le cadre de vie plutôt. [...] Ça fait 2 ans qu'on travaille sur un plan de circulation et de stationnement, c'est très technique par contre. Le but, c'est de dire : « dans quel environnement on veut vivre ? » « Est-ce que c'est avec moins de voitures en ville ou c'est avec des voitures qui roulent moins vite ? » « Quelle place est-ce qu'on donne aux piétons ? » « Où est-ce qu'ils se déplacent ? » « Est-ce qu'un piéton c'est forcément sur un trottoir ? » (E13, 66)

[INT 2] La voie d'accès principal, elle a été réhabilitée, notamment dans le cadre du BHNS, [Bus à Haut Niveau de Service] [INT 1 : de façade à façade, y a des trottoirs très larges]. En fait, le BHNS qui traverse la ville, c'est pas seulement un transport en commun. Voilà, sur cet axe, exactement, on a refait de façade à façade, avec intégration d'aménagements cyclables, intégration d'espaces verts, de plantations et réhabilitation de tous les trottoirs. [...] [INT 1] C'est des espaces très larges, très confortables [pour le piéton]. (E1, 358 ; 370)

La marche, un sujet pour les délégataires du service public

[INT 1] KEOLIS, la délégation de service public s'est refaite l'année passée. Ils ont une nouvelle mission, notamment dans la promotion des modes actifs qui sont intégrés. Si on reste sur le sujet marche, ils ont plusieurs actions sur lesquelles ils interviennent également. Notamment, la fourniture d'un certain nombre de plans de proximité sur les arrêts de tram ou les arrêts de bus, qui permettent de voir, du moins on l'espère, tout ce qui est raccourci piéton. Voilà, la manière dont on peut shunter entre guillemets, quelquefois, les transports publics, sortir des transports pour aller refaire des connexions. Ils travaillent aussi sur le MAAS, [...] l'application qui permet de gérer les différents modes de déplacement. Et y a un axe marche qu'on essaie de développer avec eux, un peu sur le modèle de ce qui s'est fait sur Rennes. Donc là, on est un peu au départ, mais l'idée, ça serait de quand même remettre le gradient marche un peu plus haut dans la liste et que ce ne soit pas le parent pauvre des modes de déplacement. Donc, quand tout simplement un usager fait appel à cette application, que on puisse très rapidement lui faire la suggestion que la marche a son intérêt, aussi bien dans le temps de déplacement que peut-être aussi dans le gain pour la santé. (E3, 43)

Penser la marche en lien avec les pôles multimodaux

[INT 3] *Souvent on se dit que rien qu'à travers les aménagements qu'on va faire pour le vélo, ce sera forcément bon aussi [...] pour le piéton, parce que souvent on réfléchit à des trottoirs plus larges, à plus d'espace pour les modes actifs, donc on se dit que ça va bien se combiner, comme probablement ce qui a été fait pour le PEM [Pôle d'échange multimodal]. Et en fait au final on se rend compte que... que non. Pour les vélos ça fonctionne, ça peut fonctionner, pour le bus ça fonctionne, et finalement le piéton se retrouve...*

[INT 1] *On voit dans le fonctionnement, c'est un peu anarchique quoi. [INT 3 : C'est ça.] On voit que, effectivement, il y a un cheminement [INT 3 : C'est ça.] oui, sécuritaire entre guillemets, mais les gens traversent allègrement un petit peu partout. [...] L'inauguration c'était septembre [...]. C'était déjà fait, on va le prendre comme ça. Il a une fonction, bon, il a des fonctions correctement remplies et puis il assure quand même un report modal des choses avec le grand parking silo. Ça prend tout son sens. Mais effectivement la place du piéton, on est d'accord, elle n'est pas...*

[INT 3] *Je crois qu'il y a aussi l'idée où, autant on se dit que pour le cyclable tout est à faire puisqu'il n'y a pas de piste cyclable, il n'y a pas de bande cyclable, donc c'est des aménagements complets, autant on peut se dire pour le piéton : « ben, il y a les trottoirs, il y a les passages piétons, ça existe déjà. Ben, il n'y a plus forcément grand-chose à faire, à part faire parfois plus large parce qu'il n'y a pas assez d'espace ». Voilà, tu vois, je pense qu'on réfléchit aussi comme ça, alors que... (E16, 59-61)*

Le trottoir comme solution pour relier des quartiers trop isolés ?

[ENQ 2] *Vous en tant que service mobilité, vous arrivez toujours après les choix d'implantation ou vous pouvez travailler avec le service d'urbanisme pour dire : « non, votre zone d'activité elle va être indesservable, il ne faut pas la mettre là » ?*

[INT 1] *Sur les territoires comme le nôtre, on arrive toujours après. La logique économique prévaut par rapport à la logique du transport, du service public. [...] J'ai l'exemple d'un lotissement, qui a été créé il y a une bonne dizaine d'années et il n'y a pas de ligne de transport qui y passe. Et on ne peut pas y aller, parce que on est dans une sorte de cul-de-sac. Si on engage un bus, il va faire 5 km sans aucune habitation, parce qu'il aura aucune zone de retournement. Et pour autant, il y a eu une logique d'aménagement qui a été suivie à un moment ou à un autre on a un espace qui existe, on peut faire des maisons, c'est super, c'est vue sur la Loire, etc. On va vite vendre des maisons. C'est même pas des habitats collectifs, hein. On va vendre des maisons individuelles et puis le promoteur derrière dit : « vous inquiétez pas, j'ai vu avec les collectivités, quand il y aura suffisamment de monde, y aura un bus qui passera ». Sauf que, il a vendu du rêve, mais quand il s'est agi effectivement de faire quelque chose, où les gens commençaient à gronder en disant « ben voilà, il nous faut une offre de transport, quand est-ce que le bus arrive ? ». Et là ils sont venus nous voir pour nous dire « qu'est-ce que vous pouvez faire ? ». Ben rien ! On peut rien faire, ça nous coûterait beaucoup trop cher. Ça n'est pas possible. **Donc le mieux, c'est encore de faire un trottoir, parce qu'il y a 300 mètres à faire à pied. Vous faites un trottoir qui permet aux gens de relier le premier arrêt qui se trouve dans la communauté.** (E11, 91-94)*

Des chantiers complexes liés à la dispersion des compétences

[INT 1] *Nous [Service transports et Mobilités d'une communauté d'agglomération] on a un rôle sur la partie transport. Nous on est responsable de l'accessibilité, de la chaîne de déplacement mais transport. Nos bus doivent être accessibles, avec une rampe, etc. Les quais doivent être accessibles. Là les quais, c'est nous qui gérons l'aménagement du quai, alors en partenariat avec la commune, parce que ça reste quand même du territoire de l'espace public communal. Mais c'est nous qui définissons la géométrie des quais. En revanche, en amont et en aval, c'est la commune. **Donc on pourrait très bien avoir un quai accessible, avec un bus accessible, et puis des traversées piétonnes qui ne sont pas avec des bateaux** quoi. Progressivement ça évolue et les élus comprennent la nécessité de rendre toute la chaîne de déplacement accessible, mais effectivement... nous, on n'est qu'un simple maillon dans la chaîne de déplacement et il faut que les communes... (E11, 357)*

Agir en pensant les chaînes de déplacement

[INT 1] *La chose sur laquelle on a pas mal travaillé, en lien avec les services de la métropole, c'est le plan de mise en accessibilité des transports publics. Il faut savoir qu'il y a à peine un tiers des arrêts de bus, sur la commune, en tout cas, qui sont accessibles pour les piétons, selon les normes d'accessibilité, et pour les personnes à mobilité réduite, avec un autre bon tiers qui sont ce qu'on appelle acceptables, donc qui sont pas accessibles réglementairement, qui sont quand même à la limite du confort, et un autre tiers, en gros, qui l'est pas. Donc ça, c'est pareil, c'est quelque chose sur lequel on a quand même essayé de mettre l'accent, sachant que, bon, avec un réseau de bus, ça évolue. Par contre, tous les sept ans, il y a une DSP [Délégation de service public] qui est relancée, que du coup, l'opérateur, il repropose un réseau sur la base du schéma des mobilités de la métropole, des fois, on travaille sur des endroits qui vont disparaître, avec des nouvelles lignes, ou des lignes à créer, donc des fois, tout est à recréer. Mais ça, c'est un marqueur important aussi dans la chaîne de déplacement, c'est-à-dire que la personne qui monte dans un transport à un endroit où c'est accessible et qui descend à l'endroit où ça l'est pas, c'est pas satisfaisant non plus. Donc en fait, on réfléchit vraiment en termes de chaîne de déplacement, donc en rayonnant ben autour des équipements publics principaux, et des lieux où il y a le plus d'intensité piétonne, et puis voilà, après, on essaie de s'écarter sur les zones où il y a le moins de densité, encore une fois, piétonne, ou d'équipements, ou de commerce. »* (E5, 41)

La voirie, cruciale pour assurer la place de la marche dans l'organisation des EPCI

[INT 1] *Dans le service mobilité, nous, on gère uniquement en termes d'aménagement de voirie la mise en accessibilité des arrêts de bus et les aménagements cyclables. [...] Donc, après, suivant les projets en termes d'aménagements cyclables, forcément, ça se fait en lien étroit avec la direction de la voirie. Mais voilà, les moyens humains et financiers sont chez nous [...] ça n'a pas toujours été comme ça. Pendant 7 ou 8 ans, la personne qui s'occupait du vélo, elle était rattachée à la direction de la voirie. C'est depuis 2020 que c'est dans le service. [...] Je trouve que ce qui est d'autant plus difficile sur la marche, c'est qu'autant le transport en commun ou le vélo, on sait où est notre compétence, où est-ce qu'elle commence, où est-ce qu'elle s'arrête. Mais la marche, en fait, finalement, c'est quand même beaucoup les communes qui font les aménagements. Enfin, les trottoirs, [...] c'est quelque chose qui est géré par les communes. Donc, ce n'est pas évident pour une interco d'aller porter cette politique-là, alors que derrière, ce n'est pas forcément elle qui va être la plus à la manœuvre dessus. Et après, moi, je vous dis ça parce qu'on a ce confort à [l'agglo] d'être compétent en matière de voirie. On a quand même un gros réseau de voirie communautaire qui nous permet d'être acteur sur la politique cyclable, alors qu'il y a beaucoup d'interco qui n'ont pas la compétence voirie et qui ont quand même un schéma directeur vélo. Mais avec les difficultés, derrière, qu'elles peuvent avoir pour que ce schéma soit mis en œuvre. Donc, je pense que c'est aussi ça qui freine sur la marche. C'est de dire : oui, si on décide d'y aller, c'est : comment on arrive à embarquer tout le monde là-dessus ?* (E14, 162 ; 397)

[INT 1] [...] *C'est dans la coopération qu'on peut faire des choses. [...] Et puis, cette compétence qui est un peu cloisonnée, comment nous, localement, on peut travailler ensemble, justement, pour faire en sorte qu'elle soit intelligente, entre guillemets ? [...] On crée des liaisons, on crée un projet, et puis chacun dans sa compétence participe à ça. C'est organiser, entre guillemets, ce qui ne l'est pas. C'est-à-dire, clairement [...], si on prend la compétence marche ou liaison piétonne, bon, aujourd'hui, je suis certain qu'on demande à la ville, à l'AOM, à l'EPCI, au gestionnaire de voirie... enfin bref, prenons tous les interlocuteurs. Tout le monde va se regarder en disant : Qui va le faire ? Qui va le payer ? Et puis après, non ! Vous voyez, ça c'est un frein vraiment très fort [...] Chacun dans son petit domaine : « c'est ma compétence, c'est pas la tienne », et ainsi de suite. Et si on ne fait pas justement des liaisons entre nous sur des projets communs, c'est très compliqué. [...] Mais c'est un frein quand même qui est vraiment bien identifié : c'est le contour de cette compétence mobilité qui n'est pas complètement naturelle pour tout le monde. [...] Quand on regarde bien nos compétences, purement, nous, on est responsable du poteau d'arrêt. L'abri de bus c'est la ville. Le quai bus, ah ben non c'est le gestionnaire de voirie [ici l'EPCI]. Le gestionnaire de voirie dit que c'est de bordure à bordure, donc les trottoirs, c'est la ville. On se dit que là il y a certainement une réflexion intelligente à faire pour que, effectivement, le parcours, entre guillemets, il soit plus simple et plus audible*

[...] pour savoir qui fait quoi, parce que je vous dis, c'est des freins à pas faire. Donc ça, c'est des éléments. Mais pour faire ça, c'est un peu compliqué parce que vous avez vu ce qu'il faut entreprendre. Comme pour d'autres transferts sur d'autres choses.

(E16, 111-112)

2.5.3. Enseignements : l'appréhension de la marche comme un mode de transport

Penser la marche dans le champ de la mobilité n'est pas une évidence pour nos interlocuteurs qui, pour bon nombre, œuvrent paradoxalement dans les services « mobilité ». Leurs discours expriment une difficulté plus grande à traiter le volet marche de la mobilité active que le volet vélo. Si certains racontent l'impact positif pour les piétons d'aménagements cyclables, tous rendent compte aussi d'une forme d'impasse qu'il y a à calquer la méthode de travail pour la marche sur celle du vélo. Les services de mobilité semblent embarrassés à problématiser la place de la marche, à trouver la bonne organisation des compétences pour sortir des solutions convenues, comme celle d'élargir les trottoirs.

Penser la marche dans le champ conventionnel des transports, c'est la placer dans une optique socio-économique où la mobilité est un moyen de satisfaire, grâce au transport, un besoin qui ne peut pas l'être au lieu où on se trouve : moyen indispensable donc, mais moyen coûteux et éventuellement contraignant en termes d'horaire ou de lieux accessibles. La problématique de la marche dans une politique des moyens de transport est donc de savoir comment agir sur les conditions de marche pour rendre les transports globalement moins coûteux, moins carbonés ou plus efficaces, selon les critères considérés aujourd'hui, notamment par la loi d'orientation sur les mobilités (LOM).

La vision de la socio-économie des transports caractérise la marche par sa lenteur, donc sa faible portée. Elle soulève la question de l'échelle de l'agglomération : peut-elle se parcourir à pied facilement d'un bout à l'autre ? En dehors d'un centre historique éventuellement piétonnisé, la marche doit-elle être pensée comme les premiers et derniers maillons d'un système de transport en commun pour accéder aux emplois ou aux localités périphériques, ou comme un mode de liaison entre sa voiture et les aménités urbaines ? D'autres questions géographiques se posent alors. Quelle est la densité du réseau de transport urbain ? Les couronnes suburbaines et périurbaines sont-elles desservies et avec quelle fréquence ? L'accessibilité au centre-ville par des modes mécanisés, notamment la voiture, est-elle facile ou difficile : fluidité ou non de la circulation, vitesse réduite ou non, stationnement gêné sur la chaussée, en ouvrage, ou contraint... ?

Ces questions ne sont pas exactement celles posées à propos du vélo. Ce mode de déplacement est moins lent et permet de franchir des distances plus importantes, mais il est plus dépendant de stationnements appropriés et moins combinable avec les transports en commun. Peut-on alors toujours considérer que lorsqu'une politique améliore les performances du vélo comme mode de transport, elle améliore aussi celle des piétons et qu'on peut traiter les mobilités actives au sens de la LOM comme un seul « paquet » ? On peut en douter. En outre, si le nombre de cyclistes augmente et qu'il faut plus d'espace pour leur circulation, les arbitrages tiendront-ils aussi compte des marcheurs (cf. voies vertes).

Contrairement au vélo, la marche fait intégralement partie du système des transports en commun : demander aux usagers de marcher un peu plus vers certains arrêts peut avoir des conséquences positives sur l'ensemble de l'exploitation, pour éviter des surfréquentations au centre ou des détours en périphérie. Il est essentiel que les arrêts, les gares ou les pôles intermodaux soient conçus pour que les piétons s'y déplacent aisément, pas seulement dans le sens de l'accessibilité universelle PMR, pour atteindre les quais ou les véhicules de TC, mais dans la connexion au reste de l'infrastructure pédestre, donc vers la ville. Les projets d'axes lourds en surface (tramway, BHNS, voire TCSP) sont souvent liés à de grosses opérations de construction d'habitat qui conduisent à des réfections complètes de la voirie, de mur à mur, et souvent à une réflexion globale sur des quartiers. Ils sont également propices à une réflexion et un meilleur aménagement pour les marcheurs.

Envisager la marche sous l'angle des transports doit convier les collectivités à penser toutes les formes d'intermodalité qu'elle assure : du domicile à la gare SNCF ou à l'arrêt de bus, du vélo au bureau, etc...- et les amener à travailler par chaîne de déplacement et plus seulement de façon ponctuelle, par la mise

aux normes d'un aménagement. Cette fonction de la marche commence à être traitée par les opérateurs de TC des grandes métropoles, mais aussi des EPCI plus petites et moins urbaines.

La bonne articulation des compétences voiries et mobilité entre communes, EPCI, et syndicats (AOM) donc les relations entre les services et les élus concernés paraît un point particulièrement sensible. Les acteurs de la conception, bureaux d'étude, agence d'urbanisme devraient également approfondir leur connaissance des besoins des marcheurs, la nourrir ou la diffuser auprès des services des collectivités et des associations d'usagers, piétons ou TC. Les opérateurs délégataires de la mission des transports publics ont également des rôles à jouer, de cartographie et de signalétique, éventuellement d'observation ou de consultation des usagers sur leurs conditions de marche.

2.6. Les marcheurs en quête de traits d'union : la problématique des coupures

2.6.1. A quel prix rétablir les droits des marcheurs face à différentes formes de coupure ?

Le droit de circuler à pied peut être refusé au nom du droit de la propriété privée ou de l'intérêt général du transport impliquant l'augmentation de capacité d'axes prioritaires et leur sécurité ; à cela s'ajoutent souvent des contraintes de relief ou de franchissement de cours d'eau. Résorber une coupure est souvent une opération complexe, au système d'acteur particulier sinon baroque. L'alliance piétons-cyclistes peut influencer certains arbitrages pour la réalisation d'infrastructures.

Planche photo 6 : A quel prix rétablir les droits des marcheurs face à différentes formes de coupure ?



Sources : Photos Terrains Enquête MUP-UGE CVTCM – 2024

2.6.2. Verbatims : le problème de la coupure

Les horaires d'ouverture des espaces clos et les coupures temporaires

[ENQ 1] *On peut imaginer par exemple une demande des habitants d'étendre l'ouverture du parc [x] parce que vous avez des habitants qui habitent sur la partie haute et qui veulent se rendre dans une association qui se trouve en bas de la mairie. Évidemment c'est fictif ce que je vous raconte. Comment vous vous positionnez vis-à-vis de cette demande d'augmentation d'amplitude d'ouverture ?*

[INT 1/e] *Oh on en discuterait. Le vrai problème c'est le gardiennage, c'est la sécurité, c'est l'éclairage. [...] puisque c'est quand même certains points où on peut aller facilement faire des choses illégales dans ce parc. Donc voilà, discussion se ferait. On peut peut-être élargir une demi-heure, mais bon, il faut qu'il y ait un gardien qui ferme et qui ouvre les portes. Donc il faut le personnel. Et puis surtout, je dirais, la nuit, comme il n'y a pas d'éclairage, on ne va pas prendre le risque, d'abord pour une demande de laisser ouvert, qu'il arrive quelque chose. Donc voilà, on essaiera. Il y aura toujours une discussion. Il y a aura une suite, il y a aura une suite et une explication sur notre refus ou sur la possibilité de ce qu'on peut faire.*

(E10, 129-130)

Le foncier (privé) : une coupure complexe à résorber

[INT 3] *Oui alors... pfff, oui en fait on traverse des copropriétés. On traverse des espaces privés et on négocie justement le foncier pour pouvoir déployer cet itinéraire et pouvoir justement désenclaver des choses qui sont aujourd'hui un peu, pas forcément très fluides quoi. Je pense notamment à la résidence [x], qui aujourd'hui marque un peu un point, pas d'arrêt, mais enfin... [INT 2 : Un point dur]. Un point dur on va dire. [...]*

[INT 2] *c'est ce que je voulais dire aussi, par rapport aux fermetures, on ressent vraiment ce problème quand on veut aller se balader plus dans les espaces naturels périphériques au centre-ville, où là en fait, **on va avoir des propriétaires qui ferment complètement les accès, les chemins de promenade ou de randonnée [...] parce que c'est des chemins privés de fait.** [...] Quand je vais me balader, c'est vrai que ça m'est arrivé souvent de me retrouver bloqué, de devoir faire demi-tour. [...] La grande majorité des chemins qui permettaient d'accéder à [x] en fait, ils sont fermés par les propriétaires privés.*

[INT 1] *C'est un sujet sur lequel on va bientôt plancher. Nous on essaie de prendre une alternante pour l'année prochaine qui travaillera sur le sujet des chemins ruraux [...] **Le problème qu'on a sur les chemins ruraux, c'est que ce sont des propriétés privées de la ville et pas de l'espace public et donc potentiellement on a des riverains qui ont pu s'accaparer de cette propriété de la ville et au bout de 30 ans bénéficier d'une prescription acquisitive, qui leur permet en fait de se prétendre propriétaires** [ENQ 2 : propriétaires du sol, mais le droit de passage existe toujours !]. Donc en fait, mais ça c'est des sujets dans lesquels je pense qu'on n'est pas encore tout à fait rentrés, mais on veut le faire sur les chemins ruraux. [...]*

[INT 4] *Dans les écoles, y a un quartier qui s'appelle [x], c'est rural et y a beaucoup de parents quand on a fait les enquêtes pour l'expérimentation d'une rue scolaire, enfin quelques parents, qui nous ont dit : « ben en fait on vient en voiture, parce que le chemin qu'on empruntait à pied avant n'existe plus ».*

[INT 1] *En fait on s'est rendu compte que c'était un chemin [...] qui est privé, qui je pense a toujours été privé en tout cas [INT 4 : ah oui], qui est partagé entre plusieurs propriétaires. Pendant des dizaines d'années, y a eu une tolérance pour que les piétons se rendent à l'école, sauf que, ensuite des motocross sont arrivés [INT 4 : ah d'accord] et donc ben les propriétaires ont fermé le chemin. Donc nous, ce qu'on est en train de regarder, c'est si on ne peut pas aborder ces propriétaires pour leur proposer de réouvrir l'accès piétons et voir si on met un dispositif, un sas ou quelque chose, mais y a 3 ou 4 propriétaires quoi concernés par ce chemin...*

(E1, 284 ; 391-398)

[ENQ 1] *Cet aménagement [une voie verte], il ne permet pas tout à fait de finir d'arriver à la gare. Il manque un petit morceau. [...] Est-ce qu'il y a un cheminement finalement qui permettrait de finir de relier à la gare ? Est-ce que c'est complexe ? Pourquoi est-ce qu'on n'arrive pas à aller tout à fait au bout ? [...]*

[INT 1/e] *Vous allez rire, selon la SNCF, la voie est encore ouverte. Donc en gros, il y a encore du jus dedans. Même si il y a 40 ans qu'il y a plus un train qui a passé là.*

[INT 3] *En gros, elle n'est pas considérée comme désaffectée.*

(E13, 171-176)

La passerelle : au-delà du coût, le problème des compétences

Du lent cheminement de l'idée...

[ENQ 3] *Et il n'y a pas de projet de passerelle au-dessus de la [rivière] ?*

[INT 2/e] *Je réclame depuis 4 ans. [rire] [...]. Donc l'idée maintenant est retenue, mais au début on me disait : « mais non, ça ne sert à rien, de toute façon, les gens peuvent faire le tour et reprendre le pont quoi. » Alors qu'en plus... Bon, il y a le, y a la gare, donc c'est là. Donc on voit bien que directement on arrive sur le chemin du halage, donc la véloroute. Y a un lycée au-dessus, y a tout le quartier populaire. Enfin, on voit bien que ça serait très, très utile quoi. [...] c'est, je pense, un beau projet à mener avec les lycées, les collèges qui sont le long de la [rivière], pour ça, et notamment avec [l'autorité organisatrice de la mobilité] là. Mais pour l'instant... pfff...*

(E15, 391-392)

... à la nécessaire coopération d'un grand nombre d'acteurs...

[INT 1] *C'est vrai que nous, on a ces infrastructures qui nous coupent [une 2*3 voies]. Et c'est pour ça qu'on a cette passerelle, qui est importante, qui existe, heureusement, à [x]. C'est pour ça que la passerelle [x], qui appartient toujours à la DIR[xx] [Direction Interdépartementale des Routes [xx]], là aussi, il y a un sujet. [...] Ils n'entretiennent pas. Donc la piste cyclable est déformée par les racines d'arbres. Ils n'interviennent pas quand il y a des problèmes de mobilier urbain. Et donc, ça fait quelques années que ça négocie entre la métropole et la DIR[xx] pour que ça devienne métropolitain. Au moins qu'il y ait une superposition de gestion et qu'ils aient en charge la piste cyclable et les cheminements qui vont autour parce qu'il nous manque à peu près 30 mètres de piste cyclable pour se connecter avec le quartier [x].*

(E2, 287)

... et au travail sur les représentations qu'elles véhiculent

[ENQ 1] *J'ai pas raconté ça, mais j'ai [emprunté] votre passerelle, l'unique passerelle piétonne au-dessus de [l'autoroute].*

[INT 1] *Ah elle est terrible celle-là. [...] alors elle est empruntée, mais elle a des usages un peu... [...]*

[INT 2] *Ouais, c'est vrai qu'il faut pas y aller le soir quoi.*

[INT 1] *C'est exact, je suis passée y a pas longtemps, j'y passerai pas la nuit quoi [...] Mais par contre, alors la passerelle du [x], qui est une autre passerelle, alors là [...] c'est toute autre ambiance, et là elle est super, elle est très récente cette passerelle et c'est Vélo Piéton Bus, superbe vue sur [x].*

(E1, 929-955)

Le rond-point ou la fluidité de la circulation automobile aux dépens du marcheur

[ENQ 1] *Quels endroits vous nous proposeriez d'aller voir pour voir des situations particulières sur la marche ?*

[INT 3] *Moi, je vous conseille ce rond-point-là, qui est une horreur à traverser quand on est piéton. [...] C'est que des feux. On arrive, on attend. On arrive, on attend. Il faut plus de 5 minutes pour traverser quasiment le rond-point. [rire] [...]*

[ENQ 1] *Oui, mais en fait, on voit bien que c'est des gros axes qui arrivent. Mais celui-là [un autre rond-point] doit être pas mal aussi ?*

[INT 3] *Celui-ci, il est impossible à pied ! [rire] [INT 2 : oui c'est pas possible] Il est impossible à pied. Et ce qui est assez marrant, justement, parce qu'ici, on a le trottoir, puis bon le trottoir se perd. (E15, 469-472)*

[INT 1/e] *Nous, l'axe prioritaire, on a mis du temps, mais on a lancé l'appel d'offres pour avoir une maîtrise d'œuvre, pour traiter ce bout-là, et traiter cette liaison-là, qui permet de revenir à la zone d'activité, de relier [x] à [y]. [...] Encore une fois, le marcheur, il est comme le cycliste : lui, il traverse le rond-point, même s'il y a une deux-voies qui sort. [...] Donc là, on a lancé ça au mois de mars, là. On a reçu les offres. Pour traiter ces trois kilomètres au milieu de la plaine, plus l'intersection ici. Problématique ici, notre intersection, c'est que... Je vais en venir là. Voilà, typiquement, ça fait dix ans qu'on se bat pour garder nos*

puits de captage qu'on a de part et d'autre sur la plaine. On a pu les conserver. Au niveau de l'Agence Régionale de Santé, la condition, c'est de ne plus toucher à la plaine. [...] On l'a dit tout à l'heure, on a encore une route nationale d'intérêt européen, notamment pour les transports exceptionnels. Donc, si on veut passer au-dessus de la route, donc faut monter à plus de 8 mètres, je crois, pour garantir le passage de transports exceptionnels. Donc, on a fait une première réunion en sous-préfecture l'année dernière pour étudier avec les différents services de l'État, que ce soit l'ARS, la DIR[x], etc. comment on pouvait envisager quelque chose ici. Dessous, au niveau de l'ARS, ce n'est pas possible près des puits de captage. Par-dessus, ça paraît, à la fois pour le traitement paysager et économique, impossible [...]. Donc, le focus est certainement d'arriver sur un aménagement, comme je dis souvent, au niveau du plancher des vaches. Mais, à voir, est-ce qu'il faut dissocier la RN pour qu'il y ait un plateau en tous cas, un petit plateau central, un petit refuge au milieu ? Ça, c'est possible. Par contre, la DIR[x] me dit oui, c'est éventuellement possible, mais il faut que vous donniez un environnement plus urbain au carrefour pour qu'on ait une vitesse qui soit limitée à 50, etc. [...] Donc là, c'est le gros point noir qu'on a, et encore une fois, on parle surtout du piéton, même si ça c'est pour la sécurité, même si la demande initiale était pour le cyclable. Encore une fois, moi je dissocie le moins possible les deux. (E13, 295-296)

2.6.3. Enseignements : résoudre les coupures multiplie les acteurs dans le jeu

Les coupures sont souvent associées à deux types d'infrastructures : des passerelles qui les réparent ou des ronds-points (avec ou sans pistes cyclables) qui en créent. Elles sont aussi souvent associées à des questions de domanialité et à la participation d'acteurs dont la mission ou l'intérêt n'est pas celui de la mobilité du quotidien. D'où l'impression des représentants des collectivités qu'ils ne jouent pas le jeu (manque d'entretien, refus de servitude de passage...).

Un grand nombre d'acteurs peuvent donc être impliqués, dont certains inattendus : port autonome, ARS pour un problème lié à un captage d'eau potable, agence de la biodiversité pour cause d'espèces végétales à protéger, bloquant en l'occurrence la réorganisation des circulations dans un cimetière

Résorber une coupure, c'est ouvrir un nouvel espace aux marcheurs, soit en raccordant deux réseaux grâce à la construction d'un nouveau cheminement, soit en intervenant sur la gestion des temporalités d'ouverture/fermeture de cheminements déjà existants. Les coupures ne se découvrent pas, elles sont là depuis longtemps mais la croissance urbaine les rend plus sensibles. La nécessité de les résorber peut pourtant prendre longtemps à être actée, alors que paradoxalement leur franchissement offre le plus souvent de grandes potentialités pour la marche (et aussi le vélo), comme dans le cadre de berges de rivière mal aménagées et peu accessibles aux marcheurs sans une passerelle permettant un nouveau franchissement.

Etant donné leur coût, la résorption des coupures, si elle n'est pas opérée dans le cadre d'une opération d'urbanisme d'ampleur, entre logiquement dans un schéma directeur des mobilités actives. Le traitement d'une coupure est généralement une opération particulière, menée dans la durée et fréquemment pensée à la fois pour les piétons et les cyclistes. Parmi les solutions techniques de traitement de coupures abordées en entretiens, notons la construction d'une passerelle pour franchir une rivière ou une voie rapide, ou encore l'aménagement de traversées piétonnes aux entrées sorties de rond-point ou au carrefour de routes au trafic dense ; opérations qui peuvent impliquer des acteurs publics ou privés de tous les niveaux. Elles nécessitent souvent l'engagement de financements exceptionnels auprès d'acteurs nationaux ou supra-nationaux, avec des relais régionaux ou locaux. Elles peuvent aussi nécessiter une présence humaine et, ou de la surveillance coûteuse.

La propriété foncière comme l'attribution des compétences de gestion et d'entretien des infrastructures relève aussi parfois d'acteurs peu préoccupés par la marche, suivant leurs propres règles et bloquant ainsi plusieurs possibilités techniques de résorption. C'est fréquemment le cas du traitement des discontinuités liées aux propriétés privées (de particuliers ou d'institutionnels) sans servitude de passage. C'est aussi le cas de parcelles fermées à certains horaires (cimetière, parcs et jardins publics etc.) dont la gestion engage des moyens spécifiques auprès des collectivités.

Etant donné le nombre et la diversité des acteurs concernés, le portage du projet est un rôle complet, qui coordonne les acteurs d'exécution (commune et intercommunalité), de financement et négocie avec les acteurs bloquants (ABF, gestionnaires d'infrastructures, propriétaires privés, ARS pour le contrôle de l'eau, Biodiversité...), en mobilisant éventuellement les usagers.

La résorption des coupures est un projet compliqué dont la plus-value peut être importante pour une politique de la marche. Il demande un porteur motivé et soutenu.

3. Enseignements de l'exploration qualitative sur le système des acteurs de la marche

Les thèmes et les projets abordés ont montré la géométrie variable des systèmes d'acteurs avec néanmoins des constantes. Nous en distinguons trois concernant indistinctement les sous-systèmes d'exécution, d'expertise et de représentation.

Pour le sous-système d'acteurs prenant en charge la logique d'exécution, les entretiens font ressortir le rôle nécessaire du niveau communal autant dans la préparation du projet que dans la gestion et l'entretien du dispositif (aménagement, partage de la voirie, animation) qui en résulte. Toutefois, et surtout en contexte de métropole ou de communauté d'agglomération, la conception du projet doit souvent être partagée avec le niveau intercommunal et validé par lui, à partir d'un certain budget. La commune se trouve donc face à un problème de financement, à moins qu'elle ne bénéficie de ressources importantes grâce à ses acteurs économiques. Par ailleurs, même lorsque la marche est inscrite dans les engagements prioritaires d'une l'intercommunalité, nous n'avons pas pu réaliser assez d'entretiens pour savoir comment cet engagement pouvait être évalué dans les budgets, s'il l'était, et comment on en suivait la progression. Une exception : les actions concernant les écoles, où les établissements sont traités à tour de rôle selon un ordre de priorité.

La relation du sous-système d'exécution avec le sous-système d'expertise semble dépendre de l'intégration des circulations pédestres dans la vision du territoire. Pour certains intervenants, ces circulations étaient d'abord concentrées dans la voirie et les trottoirs, avec quelques éléments remarquables : axes piétonniers ou promenades, places aménagées en zones de rencontre, rues aux écoles... dispositifs promus par les acteurs experts nationaux. Les acteurs locaux sont à l'écoute des experts, parfois dialoguent directement avec eux. Rappelons que les entretiens ont été menés en 2023, avant le lancement de la communauté mobilités piétonnes sur la plate-forme *Expertise-territoires*. Dans d'autres terrains, l'espace des circulations pédestres est structuré par un réseau de voies vertes et de sentes connectées aux trottoirs, aux pôles territoriaux et aux espaces verts, souvent après une démarche globale de « diagnostic marche », quitte à prendre quelques libertés avec le modèle originel des voies vertes.

De manière générale, les acteurs associatifs représentent les marcheurs de manière indirecte (parents d'élèves, associations de seniors, commerçants parlant au nom des clients...) ou restrictive (riverains, randonneurs, PMR...). Il n'est pas besoin de souligner le contraste avec les usagers du vélo qui se réunissent sur le thème de la mobilité active. Certaines associations cyclistes sont d'ailleurs capables de transférer et d'adapter ces problématiques de mobilité à la marche et de se poser en représentants des piétons.

Les entretiens ont aussi mis en avant plusieurs types d'argumentation qui sont plus ou moins utilisés dans la prise en compte politique de la marche. Il s'agit d'argumentaires que nous proposons de qualifier :

- ◆ *De protection.* Gérer les conséquences négatives de la circulation sur les piétons, en particulier la sécurité routière, la qualité de l'air, les nuisances sonores. Cette argumentation traite des problèmes directement perçus par les citoyens et il paraît intéressant qu'elle soit énoncée par les élus du niveau communal, le plus proche des usagers.
- ◆ *De planification écologique.* Avancer dans la décarbonation des transports, la « transition mobilitaire » par le transfert modal, pour réduire l'usage de la voiture, en particulier l'autosolisme, au profit du vélo, des transports en commun, de la marche dans quelques configurations comme l'accompagnement des enfants. Cette argumentation s'accommode d'une distance plus grande avec l'utilisateur, celle de l'intercommunalité vis-à-vis des administrés, qui donne en outre une meilleure visibilité aux projets, mais elle peut être prise en défaut par la concurrence entre le vélo et les transports en commun.

- ◆ *D'amélioration globale et planifiée du cadre de vie.* Mener ensemble l'apaisement de la circulation, l'amélioration de la qualité de l'air, le travail sur le paysage, les ambiances, la végétalisation et la réduction des îlots de chaleur, l'accès aux espaces verts, en travaillant quartier par quartier, avec focalisation éventuelle sur les abords d'école.
- ◆ *De vision du territoire.* Selon les opportunités liées aux dynamiques démographiques et économiques de certaines communes, un projet de (re)structuration des relations entre les pôles spatiaux (commerciaux, loisirs, culture, services) par l'aménagement de liaisons nouvelles fermées à la circulation automobile, à l'échelle d'un territoire communal de faible taille, ou d'une grande opération d'urbanisme.

Nous avons remarqué dans ce corpus d'entretiens, l'emploi encore fréquent de l'expression « modes doux » qui a paru plutôt associée à la 1ère argumentation (sécurité) et à la 3ème (cadre de vie), l'expression « modes actifs » semblant plus liée à la 2ème argumentation (transition mobilière). L'expression paraissait en voie de disparition dans le discours des chercheurs, des experts et des services de l'Etat. Elle s'avère encore très usitée dans les collectivités.

Maîtriser une des deux premières argumentations, ou seulement un de leurs éléments comme la sécurité routière ou les infrastructures cyclables, peut conduire à une spécialisation chez les techniciens et chez certains élus. Les deux dernières argumentations sont plus générales et elles supposent donc une position de contrôle des actions ou des services plus rares et *a priori* réalisables sur des territoires d'échelle restreinte. Les bonnes relations et communications entre les acteurs d'exécution des niveaux communaux et intercommunaux paraissent tout à fait cruciaux pour une bonne prise en compte politique de la marche.

CONCLUSION

Du questionnaire aux entretiens, quels enseignements émergent ?

La première partie consacrée à l'exploitation de l'enquête pilote auprès des adhérents du CVTCM a confirmé l'émergence probable d'une prise en compte politique de la marche, c'est-à-dire : une accumulation croissante d'actions influençant positivement les conditions de marche et la vie des piétons. Néanmoins, les réponses sont très diverses, tout comme l'est probablement l'engagement des différentes collectivités et nous avons souligné les différences entre les réponses des communes et celle des EPCI. Les actions pouvaient se ranger en quatre blocs, deux largement répandus (actions d'aménagement de l'espace public et de gestion du partage de la voirie) deux autres plus rares mais qui semblaient avoir un rôle de levier (dispositifs de participation et d'observation).

Cependant, par sa construction, l'enquête par questionnaire avait du mal à identifier ces dernières actions qui devraient avoir un effet régulateur sur la prise en compte de la marche. La mise en œuvre, dans les politiques publiques, de dispositifs d'observation des comportements et des conditions de marche, ainsi que des dispositifs facilitant la participation des marcheurs à l'amélioration de l'infrastructure pédestre, semblent incontournables. Mais comment la réaliser et trouver la bonne distance pour s'adresser aux citoyens, les observer et les écouter, depuis le niveau communal ou celui de l'intercommunalité, quand on est un élu ou un agent des services techniques ? L'enquête par questionnaire permettait de distinguer les répondants mais leur posait les mêmes questions. Malgré un faible échantillon, elle a au moins permis de montrer que les communes et les EPCI ne répondaient pas de la même façon, et que la rédaction d'un plan ou stratégie marche portée par un élu augmentait le nombre d'actions réalisées en faveur des marcheurs, en les consultant davantage. On ne peut guère lui en demander plus pour analyser le lien entre la qualité des répondants et les réponses apportées.

La seconde partie a consisté à exploiter les entretiens semi-directifs menés auprès d'élus et d'agents des services techniques de collectivités de tailles et de statuts divers. Les entretiens ont également permis d'analyser les systèmes d'acteurs chargés de répondre aux questions posées par une politique de développement de la marche. Ils ont aussi mis en lumière les registres d'argumentation utilisés par les acteurs chargés de la logique d'exécution des projets. Nous avons approfondi la variabilité des systèmes d'acteurs confrontés à six thématiques liées aux projets : l'utilisation des marquages au sol et de la signalétique, la gestion de la marche de loisir en ville ou en lisière urbaine, la promotion et le développement d'un réseau de voies vertes pour les marcheurs, l'aménagement des abords d'école, l'intégration de la marche dans l'ensemble des modes de transport et la résorption des coupures qui cloisonnent le territoire des marcheurs. La liste pourrait bien sûr être allongée, précisée afin de mener de nouvelles études.

L'absence d'une septième thématique des projets de développement de la marche, celle de la réfection des trottoirs, peut surprendre, tant elle paraît évidente et incontournable dès qu'on aborde la question de la marche en ville. Mais dans la perspective des systèmes d'acteurs, cette thématique est apparue insaisissable. L'enquête par questionnaire a montré que les interventions sur le trottoir étaient faites dans toutes les collectivités, avec toutes les configurations de portage. On n'arrive pas à faire l'hypothèse qu'il existe des traits caractéristiques aux systèmes d'acteurs impliqués dans la réfection des trottoirs parce que chaque trottoir peut être pris dans de multiples projets et objectifs. Le trottoir est un point de passage inévitable pour le piéton, mais celui-ci est loin d'en être le seul utilisateur.

Pistes de réflexion pour des propositions

Les entretiens ont permis aussi d'avancer dans la compréhension des rapports entre communes et intercommunalités même si ceux-ci dépendent de plusieurs dimensions plus ou moins liées : taille de l'intercommunalité, correspondance ou non avec une agglomération de taille plus moins grande, partage des compétences entre communes et intercommunalité. A part dans le cas d'une commune périurbaine très autonome, l'amélioration des conditions de marche a toujours résulté de communications et de négociations entre les deux niveaux d'exécution.

Pour ce qui concerne les dispositifs d'observation des comportements et de participation des marcheurs, les différences d'approche, souvent plus directes au niveau des communes, plus formalisées et instrumentalisées (donc indirectes et d'une exploitation plus complexe) au niveau des intercommunalités, ont paru limiter la bonne communication des informations entre les deux niveaux. L'objectif « marche » ne semble pas facile à partager, car il n'est pas identifié de la même façon, ni dans les données, ni dans les demandes, ni surtout dans les bilans financiers des opérations d'urbanisme ou des dépenses d'entretien.

Développer une perspective stratégique pour la marche n'est donc pas simple et ne peut pas être seulement pensé comme un des volets d'une stratégie pour les mobilités actives ou « douces ». Pour s'engager dans le chantier d'une « stratégie marche », il semble qu'une première étape pour les collectivités est d'identifier des contacts à chacun des niveaux à impliquer : service aménagement-urbanisme-espace public, service mobilité, mais aussi le tourisme...

La marche, plurielle, trouve sa place dans différents services, dont la complexité des combinaisons et la diversité des déclinaisons locales, font qu'il paraît assez illusoire de penser une politique marche unifiée. La marche, selon la forme qu'elle prend, trouve sa place à différents échelons des collectivités : communes, EPCI, Département. Il faudrait ne pas être arrêté par la complexité de toute forme d'action publique liée à l'imbrication commune/EPCI et parfois même syndicat mixte mobilité. Au contraire, on peut envisager d'en faire une force : la prise en compte de la marche peut mettre différents échelons et différents services, ainsi que des acteurs sociaux, autour d'une table.

A minima, la politique marche sur un territoire devra prendre en compte ces différents niveaux et services pour identifier les échelons d'interventions et tenter de les faire se coordonner, notamment dans les opérations complexes, pour résorber ponctuellement des coupures ou des interconnexions problématiques pour les piétons.

Cette coordination a besoin de légitimité, en plus de moyens humains. Sans nier l'utilité des chargés de mission marche, l'efficacité de leur action dépend de leur capacité à pouvoir intervenir en amont sur la globalité d'un projet. S'ils ne sont qu'en position de « monsieur ou madame plus », sous statut temporaire, pour ajouter une touche de marche dans les différents volets d'un projet, cette efficacité paraît bien illusoire. Ils devront accepter que la marche reste un sous-sujet subalterne devant s'effacer dans les arbitrages. La thématique marche, bien spécifiée à l'intérieur du cadre de la mobilité active ou douce, doit être portée politiquement et inscrite dans la proposition de l'équipe municipale à l'égard des citoyens.

Le contexte est néanmoins porteur et les initiatives foisonnent en faveur du développement de la marche. Les acteurs nationaux comme la DGITM, le Cerema, l'Ademe, le réseau Vélo et marche, y jouent un rôle de levier, caisse de résonance et diffusion des bonnes pratiques, notamment à travers la plateforme « Expertise-territoire/mobilités piétonnes » ou le baromètre des villes marchables porté par le collectif Place aux piétons. Mais ce foisonnement et la quantité d'information qu'il déverse risque aussi de nuire à la communication en direction des agents techniques des collectivités. Il faudra à terme synthétiser ces initiatives dans des guides adaptés à la variété des situations locales, mais suffisamment normatifs pour orienter les politiques locales, la rédaction des appels d'offre et des cahiers des charges, et pour servir de socle à l'offre des bureaux d'étude en matière de planification, maîtrise d'œuvre ou formation dans le secteur de la marche. Une telle synthèse doit évidemment rencontrer la mission du Cerema.

La marche est déjà partout, avec une grande richesse de formes différentes, dans la vie des habitants comme dans l'action des collectivités territoriales. Cette richesse constitue un atout, car il ne s'agit pas de partir de zéro, mais aussi un grand défi, pour réunir les parties prenantes qui sont la garantie de succès pour une stratégie en faveur de la marche.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES & OUVRAGES

- Baraud-Serfaty Isabelle**, 2023, *Trottoirs ! Une approche économique, historique et flâneuse*, Rennes, Editions Apogée, 315p.
- Capelli Charles et Chardonnet-Darmaillacq Sabine**, 2019, « Entretien avec Jan Gehl : There is much more to walking than walking », *Espaces et sociétés*, 179, pp.17-40. doi.org/10.3917/esp.179.0017
- Demailly Kaduna-Eve, Monnet Jérôme, Scapino Julie, Deraeve Sophie**, 2021, *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*, Paris, L'œil d'or
- Desrosières Alain**, 2008, *L'argument statistique I. Pour une sociologie historique de la quantification*, Paris, Presses des Mines. doi.org/10.4000/books.pressesmines.901
- Faure Alain**, 2021, Impossible pouvoir métropolitain ? (sous la direction de JM Offner et G Pinson). *Les énigmes de l'action publique locale / carnet de recherche*. doi.org/10.58079/oegp
- Fériel Cédric, Passalacqua Arnaud, Ripoll Samuel**, 2024, « La marche en ville : vers l'invention d'une politique publique ? », *Pour Mémoire, Comité d'Histoire*, Revue du Ministère de la Transition et de la cohésion des territoires, hors-série n°37, 100p.
- Héran Frédéric**, 2019, « Du renouveau de la marche en milieu urbain », *Espaces et Sociétés*, vol. 4, n° 179, pp. 41-57, doi.org/10.3917/esp.179.0041
- Hubert Jean-Paul**, 2022, « Les représentations quantitatives de la marche », *Transports urbains*, n° 143 (3), 12-15. <https://doi.org/10.3917/turb.143.0012>
- Huguenin-Richard Florence et Cloutier Marie-Soleil**, 2021, « Mesure du potentiel de marche et de l'accessibilité dans les espaces urbains pour les piétons âgés », *Flux*, n° 123, pp. 30-53. <https://shs.cairn.info/publications-de-florence-huguenin-richard--721841?lang=fr>
- Jaillet Marie-Christine**, 2016, « Réaménager la ville pour y faire place à la marche "ordinaire" », *Sciences de la Société*, n° 97, p. 90-105. doi.org/10.4000/sds.4133
- Lord Sébastien, Loïselle Mathilde**, 2022, « Aménager l'espace pour la marche comme premier mode de déplacement, in Drevon G., Kaufmann V. (coord.), *Echelles spatiales et temporelles de la mobilité*, ISTE Editions, pp.91-113
- Lundmark Elin et Devun Léa**, 2022, « La marche et les acteurs de la mobilité en France », *Transports urbains*, n° 143 (3), pp. 16-20. <https://doi.org/10.3917/turb.143.0016>
- Monnet Jérôme**, 2016, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la Société*, n° 97, p. 74-89. doi.org/10.4000/sds.4075
- Monnet Jérôme**, 2019, « #12 / Marcher en ville : technique, technologie et infrastructure (s)low tech ? », *Urbanités*, n°12 / La ville (s)low tech, <https://www.revue-urbanites.fr/12-monnet/>
- Monnet Jérôme**, 2022, « La place de la marche en ville : l'infrastructure pédestre », *Transports urbains*, n° 143 (3), pp. 4-11. <https://doi.org/10.3917/turb.143.0004>
- Offner Jean-Marc**, 2024, « Les savoirs de la marche et l'action publique urbaine : un rendez-vous qui se fait attendre », in Fériel et al., *Pour mémoire*, hors-série n°37 : La marche en ville : vers l'invention d'une politique publique, pp. 45-49. https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/hs_n_37_version_web_cle06cba7.pdf

RAPPORTS & DOSSIERS

Académie Des experts en Mobilités Actives, 2022, *Planifier en faveur de la marche*, 24 p.

Académie Des experts en Mobilités Actives, 2022, *Quelle démarche pour construire une politique marchable*, 32 p.

Alapetite Mathieu, 2023, *Comprendre le piéton et son avenir dans l'espace public*, Macif et Fondation Jean Jaurès Editions, 40 p.

Club des villes et territoires cyclables et marchables, Vélo & Territoires, 2023, *Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région*, 190 p.

Club des villes et territoires cyclables et marchable, 2022, « [Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires](#) », *Les dossiers du club*, 12 p.

Club des villes et territoires cyclables et marchable, 2024, « [La sécurité des piétons et des cyclistes, un enjeu prioritaire pour les collectivités](#) », *Les dossiers du club*, 12 p.

De Crignis Jérôme, Evanno Thibault, Le Martelot Corentin, 2022, « Refaire place au piéton : ça marche ! La piétonnisation dans les centralités de l'ouest breton », *Observatoire Mobilité Ouest breton*, ADEUPa Brest Bretagne, Note d'analyse, 28 p.

Martin-Jouannaud Perrine, 2023, *Etre piéton dans le périurbain. Une étude de cas lyonnaise*, CEREMA

Monono (dir.), 2022, *À pied d'œuvre. Retours d'expériences et paroles d'acteurs*, ADEME, 96 p.

Réseau vélo et marche, 2025, « [Révéler la marche. Un incontournable des politiques de mobilité et d'espace public](#) », *Les dossiers du réseau*, 12 p.

MEMOIRES UNIVERSITAIRES RECENTS

Chibane Sami Ramzi, 2022, *La marche en milieu métropolitain : entre marchabilité potentielle et pratiques individuelles effectives. Une première approche à l'échelle de Grenoble, Saint-Etienne, Lyon et Paris*, Doctorat Géographie mention Urbanisme et Aménagement de l'espace, Université Grenoble Alpes, 899 p.

Defalque Alvaro, 2023, *Le bon ménage piéton au bon endroit. Un guide pour favoriser et encourager la marche*, Faculté d'architecture, ingénierie architecturale, urbanisme, Université catholique de Louvain, <http://hdl.handle.net/2078.1/thesis:43620>

Satti Antonin, 2023, *Dessiner des marchabilités. Une étude sensible des pratiques de marche à pied des habitant.e.s de Limoges et de ses périphéries*, Master 1 Aménagement et Urbanisme, Université Paris 2 Panthéon Sorbonne, 209 p.

GUIDES PRATIQUES

Guide des piétons engagés, 2025, Programme ID-Marche, 19 p.

Association des Maires de France, 2011 « Comment mettre en place une signalisation piétonne pour favoriser la marche ? », *Kit d'accompagnement des collectivités locales*,

Imhof Isabelle et Mansour Eloy, 2024, « Comment mettre en œuvre et dépasser les rues scolaires ? », *Les rues scolaires et leurs alternatives, Guide de recommandations urbaines*, Respire Association nationale pour l'amélioration de la qualité de l'air, 37 p.

Monono (dir.), 2022, *À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics*, ADEME, 88 p.

Pays d'Aix, 2025, « Comment mettre en place une rue scolaire ? » ; *Déclic Ecomobil'*®, avec Ville d'Aix en Provence et Métropole Aix Marseille Provence, 6p.

Poggi Dominique, 2025 « Les marches exploratoires pour la liberté et la tranquillité des femmes dans la ville », *Guide méthodologique*, Association A places Egales, Ville de Paris, 23 p.

ANNEXES

Annexe 1 : Le questionnaire MUP UGE – CVTCM, Juin à décembre 2023.....	86
Annexe 2 : 54 actions en 4 thèmes.....	95
Annexe 3 : 18 situations limitant potentiellement la marche.....	97
Annexe 4 : Stratégie des collectivités en faveur de la marche.....	98
Annexe 5 : Tris à plat par types d’actions et de collectivités.....	99
Annexe 6 : Liste des acronymes.....	105

Annexe 1 : Le questionnaire MUP UGE – CVTCM, Juin à décembre 2023

Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ?

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE RÉPONDANTE : Quel est le statut de votre collectivité ?

☐ Commune ☐ EPCI

Nom :

Code insee : | | | | | | | | | |

I. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS UTILISÉS PAR LES PIÉTONS :

Dans votre collectivité, le public a-t-il accès à des... ?

- gares ferroviaires : ☐ Oui, une seule ☐ Oui, plusieurs ☐ Non, aucune
- gares routières : ☐ Oui, une seule ☐ Oui, plusieurs ☐ Non, aucune
- arrêts de bus : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien ?
- arrêts de car scolaire : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien ?
- stations de tramway : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien ?
- stations de métro : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien ?
- navettes fluviale ou maritime : ☐ oui ☐ non
- stations de vélo en location : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien ?
- vélos ou trottinettes en free floating : ☐ oui ☐ non
- stations d'auto-partage : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien ?

Dans votre collectivité, y a-t-il des rues limitées à 30km/h ?

- ☐ C'est la règle générale sur le territoire ☐ Les zones 30 sont restreintes à des secteurs spécifiques
- ☐ Les zones 30 couvrent une grande partie du territoire ☐ Pas de limitation à 30 km/h

Dans votre collectivité, y a-t-il des zones réglementées en faveur des piétons ?

- Aires piétonnes : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien de zones ?
- Zones de rencontre : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien de zones ?
- Voies vertes : ☐ oui ☐ non
(si oui) combien de zones ?
- Autres types de zones réglementées ☐ oui ☐ non
(si oui) De quel type sont ces autres zones ?

I. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS UTILISÉS PAR LES PIÉTONS (suite)

Dans votre collectivité, y a-t-il un ou plusieurs pôles de fréquentation commerciale ?

- Rues commerçantes : ☐ oui ☐ non
- Marchés de plein air : ☐ oui ☐ non
- Halles couvertes : ☐ oui ☐ non
- Zones commerciales en périphérie : ☐ oui ☐ non
- Centres commerciaux : ☐ oui ☐ non
- Autres types de pôles : ☐ oui ☐ non

(si oui) Quels sont ces autres types de pôles :

.....

Dans votre collectivité, existe-t-il les espaces accessibles aux piétons suivants ?

- Parcs et squares : ☐ oui ☐ non
(si oui) en avez-vous la compétence de gestion ? ☐ oui, en totalité ☐ en partie ☐ non ☐ nsp
- Esplanades, parvis, grandes places : ☐ oui ☐ non
(si oui) en avez-vous la compétence de gestion ? ☐ oui, en totalité ☐ en partie ☐ non ☐ nsp
- Voies non carrossables : ruelles, escaliers dans quartiers historiques... ☐ oui ☐ non
(si oui) en avez-vous la compétence de gestion ? ☐ oui, en totalité ☐ en partie ☐ non ☐ nsp
- Sentes ou venelles : ☐ oui ☐ non
(si oui) en avez-vous la compétence de gestion ? ☐ oui, en totalité ☐ en partie ☐ non ☐ nsp
- Berges : ☐ oui ☐ non
(si oui) en avez-vous la compétence de gestion ? ☐ oui, en totalité ☐ en partie ☐ non ☐ nsp
- Bois et forêts : ☐ oui ☐ non
(si oui) en avez-vous la compétence de gestion ? ☐ oui, en totalité ☐ en partie ☐ non ☐ nsp
- Autres espaces particuliers empruntés par des piétons ? ☐ oui ☐ non

(si oui) quels sont ces autres espaces ?

.....

.....

Dans votre collectivité, existe-t-il des... ?

- parcours sportifs ou santé : ☐ oui ☐ non
- itinéraires balisés
(sentier de randonnée, découverte du patrimoine, etc...) : ☐ oui ☐ non

Y a-t-il des lieux ou des sites dédiés aux pratiques de loisirs ou au tourisme tels que des... ?

- équipements recevant du public (équipement sportif, salle de spectacle...) ☐ oui ☐ non
- éléments remarquables intégrés au bâti (bâtiment historique, musée...) ☐ oui ☐ non
- espaces fermés en extérieur (parc de château, parc à thème, base de loisirs...) . ☐ oui ☐ non
- espaces naturels aménagés (plage, grotte, falaise...)..... ☐ oui ☐ non

I. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS UTILISÉS PAR LES PIÉTONS (suite)

Votre collectivité est-elle amenée à gérer une importante fréquentation touristique ?

- ☐ toute l'année ☐ de façon saisonnière ☐ très occasionnellement ☐ Jamais

Y a-t-il des événements récurrents augmentant significativement la fréquentation piétonne dans votre collectivité ?

- Marché aux puces, vide-greniers, braderie... : ☐ oui ☐
non

- Manifestation culturelle : ☐ oui ☐
non

- Manifestation sportive : ☐ oui ☐
non

- Autres événements : ☐ oui ☐
non

(si oui) quels sont ces autres événements ?
.....

**Votre collectivité comprend-elle un ou des « grands ensembles » (plusieurs centaines de logements) composés de barres et de tours d'architecture moderne ? ☐ oui ☐
non**

(si oui) **Dans ces grands ensembles, y a-t-il des cheminements piétons indépendants de la voirie qui sont gérés par votre collectivité ? ☐ oui ☐
non**

Au cours des cinq dernières années, des opérations d'urbanisme ont-elles été menées dans votre collectivité avec les dispositifs suivants ?

- Projet ANRU : ☐ oui ☐ non
- Opération d'intérêt national : ☐ oui ☐ non
- Zone d'aménagement concerté : ☐ oui ☐ non
- Autres dispositifs : ☐ oui ☐ non

(si oui) quels sont ces autres dispositifs ?
.....

Quelles sont les dimensions de la voirie de votre collectivité, hors autoroute :

- Kilométrage total de voirie de votre collectivité ? km
- Kilométrage de voirie départementale ? km
- Kilométrage de voirie nationale ? km
- Kilométrage de voirie hors agglomération, au sens du code de la route (art. R110-2) ? km

II. LES CONDITIONS DE LA MARCHÉ :

Dans votre collectivité, diriez-vous que la proportion du linéaire de voirie adaptée au cheminement pédestre est :

- très minoritaire ☐
- minoritaire ☐
- moyenne ☐
- majoritaire ☐
- très majoritaire ☐

Dans votre collectivité, quelles situations vous paraissent limiter la pratique de la marche ?

Situations limitant la pratique de la marche...	beau- coup	un peu	pas du tout	ne sait pas
La localisation des services et des emplois loin des habi- tations				
La présence de coupures urbaines difficilement franchis- sables : voie ferrée, autoroute, cours d’eau, escarpement...				
Des rues sans trottoir				
L’état dégradé de certains trottoirs				
L’encombrement de certains trottoirs : mobilier urbain, poubelles, terrasses...				
Le manque d’assises				
Le manque de sanitaires				
Le manque d’éclairage				
Les conflits d’usage entre piétons et voitures ou deux-roues motorisés : stationnement empiétant sur les trottoirs...				
Les conflits d’usage entre piétons et les autres formes de mobilités actives ou micro-mobilités (vélo, trottinette, etc.)				
La surfréquentation de piétons dans certaines zones toute l’année				
La surfréquentation saisonnière liée au tourisme				
Le risque d’agression ou de harcèlement				
Le risque d’accident de la circulation				
La pollution de l’air				
Le bruit				
La topographie accidentée				
Des cheminements trop exposés aux conditions météo- rologiques				
Autres situations				

(si beaucoup ou un peu) Quelles sont ces autres situations limitant la pratique de la marche ?

.....

.....

.....

.....

III. LES ACTIONS POUR LA MARCHÉ ET LES PIÉTONS :

Au cours des trois dernières années, des outils d'observation et des dispositifs de participation ont-ils été mis en place ou prévus dans votre collectivité ?

Action réalisée ou prévue...	par la commune	par l'EPCI	par autre collectivité	en cours de discussion	aucune action	ne sait pas
Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité						
Comptage de flux piétons						
Calcul de marchabilité ou walkscore						
Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares						
Cartographie des cheminements pédestres						
Audit sur la sûreté des personnes						
Audit sur les accidents de circulation						
Dispositif de consultation ou participation autour de la marche						
Soutien à des associations dédiées à la marche						
Plan de communication pour sensibiliser à la marche						
Autres outils ou dispositifs						

(si autres) : **Quels sont ces autres outils ou dispositifs ?**

.....

Au cours des trois dernières années, des aménagements ont-ils été réalisés ou prévus dans votre collectivité pour améliorer la gestion des espaces piétonniers, leur confort et leur sécurité ?

Action réalisée ou prévue ...	par la commune	par l'EPCI	par autre collectivité	en cours de discussion	aucune action	ne sait pas
en faveur des piétons sur les trottoirs						
Elargissement et désencombrement						
Réfection - Embellissement						
Intervention sur l'éclairage						
Végétalisation						
Limitation de l'empiétement des haies et arbres						
en faveur des traversées piétonnes protégées						
Création						
Applications réglementaires : PMR, LOM, etc.						
Installation d'éclairages						
en faveur de la sécurisation de la voirie						
Pose de potelets, barrières...						
Modification des carrefours						
Sécurisation des alentours d'école						
Signalétique prévenant de la présence de piétons						
en faveur des équipements de service aux piétons						
Bancs, assises						
Toilettes publiques						
Corbeilles de rue						
Fontaines						
Signalétique directionnelle pour piétons						
Equipements sportifs dans l'espace public						

III. LES ACTIONS POUR LA MARCHÉ ET LES PIÉTONS (suite)

Au cours des trois dernières années, d'autres aménagements ont-ils été réalisés ou prévus pour améliorer la gestion des espaces piétonniers, leur confort et leur sécurité ?

- ☐ par la commune
- ☐ par l'EPCI
- ☐ par autre collectivité
- ☐ en cours de discussion
- ☐ aucune action
- ☐ ne sait pas

(si oui) Lesquels ?
.....

Dans votre collectivité, y a-t-il un plan d'entretien des marquages au sol pour les piétons ?.....
..... ☐ oui ☐ non ☐ ne sait pas

(si oui) Qui est chargé de sa mise en œuvre ? ☐ Commune ☐ EPCI ☐ Commune et EPCI

Au cours des trois dernières années, des interventions sur la gestion des circulations piétonnes et le partage de la voirie ont-elles été réalisées ou prévues dans votre collectivité ?

Action réalisée ou prévue ...	par la com- mune	par l'EPCI	par autre collectivité	en cours de discussion	aucune ac- tion	ne sait pas
en faveur de la sûreté et sécurité des personnes						
Réduction de la vitesse de circulation						
Présence de personnel assermenté						
Vidéosurveillance des espaces publics						
en faveur de la gestion des espaces et de leur accessibilité						
Augmentation de l'amplitude horaire d'ouverture des parcs et jardins publics						
Suppression de clôtures des espaces verts						
Création de nouveaux espaces verts						
Création de nouvelles zones de voirie réservées aux piétons						
Amélioration de l'accessibilité à pied, en vélo ou trans-port en commun des zones commerciales périphériques						
Amélioration des circulations pédestres dans les zones com-merciales périphériques						
Amélioration de l'accessibilité à pied, en vélo ou transport en commun des sites touristiques / loisirs						
en faveur de la diminution de la présence automobile						
Réduction des places de stationnement sur la voirie						
Réduction des places de stationnement en parc public (hors parc-relais)						
Réduction des places de stationnement exigées par le PLU dans les constructions à usage d'habitation ou d'activités						
Modification du plan de circulation						
Développement des transports en commun						
Développement des pistes cyclables						
Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)						
Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)						

Au cours des trois dernières années, d'autres interventions sur la gestion des circulations piétonnes et le partage de la voirie ont-elles été réalisées ou prévues ? :

- ☐ par la commune
- ☐ par l'EPCI
- ☐ par autre collectivité
- ☐ en cours de discussion
- ☐ aucune action
- ☐ ne sait pas

(si oui) Lesquels ?
.....

III. LES ACTIONS POUR LA MARCHÉ ET LES PIÉTONS (suite)

Parmi les dispositifs suivants, lesquels sont organisés ou l'ont été par votre collectivité ?

Organisation...	passée	actuelle	en pro- jet	jamais	ne sait pas
Rue aux enfants / Rue pour tous					
Rue aux écoles					
Pédibus / Car à pattes					
Activités de découverte de la ville en marchant					
Activités de marche-santé					
Atelier marche avec les seniors					
Marches exploratoires, parcours commentés, diagnostics en marchant... pour les personnels de la collectivité					
Marches exploratoires et parcours commentés pour un public ciblé (femmes, PMR, enfants...)					
Autres dispositifs					

(si autres dispositifs) Quels sont ces autres dispositifs ?

.....

.....

.....

.....

Avez-vous connaissance d'autres initiatives autour de la marche mises en place par d'autres acteurs de votre territoire ?..... ☐ oui ☐ non ☐ ne sait pas

(si oui) Lesquelles ? Merci de préciser la nature des initiatives et les principaux acteurs concernés :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. LA STRATEGIE DE LA COLLECTIVITÉ EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

Votre collectivité dispose-t-elle d'un PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) ?

- ☐ Oui, il a été adopté
☐ Il est en cours d'élaboration
☐ Non, pas encore à l'agenda

(si oui) **En quelle année ?**

Votre collectivité dispose-t-elle d'un document de référence explicitement orienté vers le développement de la marche ?

- ☐ Oui, intégré au PDU ou au PDM, PDMs
☐ Oui, un document spécifique
☐ Non

➤ (si oui – 2 modalités)

En quelle année ce document de référence a-t-il été voté ?

Quels sont les services ayant rédigé ce document ?

- Service coordonnateur :
- Autres services impliqués :

➤ (si oui – modalité 2 : un document spécifique »)

Comment se nomme ce document spécifique ?

➤ (si non)

Est-ce en projet ? ☐ oui ☐ non

(si oui, en projet)

Quels sont les services engagés ?

- Service coordonnateur :
- Autres services impliqués :

(si non - aucun projet en cours)

Pour quelles raisons votre collectivité ne s'en dote-t-elle pas ?

.....

.....

.....

.....

.....

Votre collectivité est membre du Club des villes et des territoires cyclables et marchables, cette expérience pour développer le vélo est-elle un atout pour le développement de la marche ? ☐ oui ☐ non

..... ☐ nsp

Pouvez-vous expliquer pourquoi ?

.....

.....

IV. LA STRATEGIE DE LA COLLECTIVITÉ EN FAVEUR DE LA MARCHÉ (suite)

Les résultats du premier Baromètre des villes marchables ont-ils servi à l'élaboration de la stratégie marche ?

..... ☐ oui ☐ non ☐ ne sait pas

(si oui ou non) **Pouvez-vous expliquer pourquoi ?**

Y a-t-il un.e ou des élu.es explicitement en charge du sujet de la marche ? ☐ oui ☐ non

(si oui) **Depuis quelle année ?** _____

Y a-t-il un.e ou des chargé.es de mission explicitement en charge du sujet de la marche : ☐ oui ☐ non

(si oui) **Depuis quelle année ?** _____

Nous vous remercions d'avoir pris de votre temps pour répondre à ce questionnaire.

Pour terminer, nous aimerions connaître votre service et votre fonction afin d'identifier les interlocuteurs préférentiels sur la marche dans les collectivités :

Votre fonction au sein de la collectivité :

Votre service de rattachement :

Avez-vous fait appel à d'autres personnes pour compléter ce questionnaire ? ☐ oui ☐ non

(si oui) **Service de rattachement de la première personne :**

Fonction :

deuxième personne ? ☐ oui ☐ non

(si oui) **Service de rattachement :**

Fonction :

troisième personne ? ☐ oui ☐ non

(si oui) **Service de rattachement :**

Fonction :

d'autres encore ? ☐ oui ☐ non

Dans les prochains mois, en fonction des résultats de cette première phase d'enquête, l'équipe de recherche va réaliser des entretiens pour mieux comprendre les différents profils des collectivités.

A cette fin, accepteriez-vous d'être contacté(e) ou de nous mettre en relation avec une personne de votre collectivité ? ☐ oui

..... ☐ non

(si oui), nous vous remercions d'indiquer une adresse électronique ou un numéro de téléphone pour vous joindre :

Les chercheurs de l'Université Gustave Eiffel et du Labex Futurs Urbains & le CVTCM vous remercient de votre participation.

Annexe 2 : 54 actions en 4 thèmes

Outils d'observation (7 actions)	
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité
D15b	Comptage de flux piétons
D15c	Calcul de marchabilité ou walkscore
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares
D15e	Cartographie des cheminements pédestres
D15f	Audit sur la sûreté des personnes
D15g	Audit sur les accidents de circulation
Aménagements (18 actions)	
Aménagements pour les piétons sur les trottoirs	
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs
D16ab	Réfection et embellissement des trottoirs
D16ac	Intervention sur l'éclairage
D16ad	Végétalisation des trottoirs
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres
Aménagements pour les traversées piétonnes protégées	
D16ba	Création de traversées piétonnes protégées
D16bb	Applications réglementaires : PMR, LOM, etc.
D16bc	Installation d'éclairages sur les traversées
Aménagements pour la sécurisation de la voirie	
D16ca	Pose de potelets, barrières...
D16cb	Modification des carrefours
D16cc	Sécurisation des alentours d'école
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons
Aménagements pour les équipements de service	
D16da	Bancs, assises
D16db	Toilettes publiques
D16dc	Corbeilles de rue
D16dd	Fontaines
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public
Gestion du partage de l'espace (18 actions)	
Interventions pour la sûreté/sécurité	
D18aa	Réduction de la vitesse de circulation
D18ab	Présence de personnel assermenté
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics
Interventions pour la gestion des espaces & accessibilité	
D18ba	Augmentation des horaires d'ouverture des parcs et jardins publics
D18bb	Suppression de clôtures des espaces verts
D18bc	Création de nouveaux espaces verts
D18bd	Création de nouvelles zones de voirie réservées aux piétons
D18be	Amélioration de l'accessibilité à pied des zones commerciales périphériques
D18bf	Amélioration des circulations pédestres dans les zones commerciales...
D18bh	Amélioration de l'accessibilité à pied des sites touristiques ou de loisirs
Interventions pour diminuer la présence automobile	
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie
D18cb	Réduction des places de stationnement en parc public
D18cc	Réduction des places exigées par le PLU (habitations/zones activités)
D18cd	Modification du plan de circulation
D18ce	Développement des transports en commun
D18cf	Développement des pistes cyclables
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)
D18ch	Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)

Dispositifs de participation (11 actions)	
D19a	Rue aux enfants / Rue pour tous
D19b	Rue aux écoles
D19c	Pédibus / Car à pattes
D19d	Activités de découverte de la ville en marchant
D19e	Activités de marche-santé
D19f	Atelier marche avec les seniors
D19g	Marches exploratoires... pour les personnels de la collectivité
D19h	Marches exploratoires... pour un public ciblé (femmes, PMR, enfants...)
D15h	Dispositif de consultation ou participation autour de la marche
D15i	Soutien à des associations dédiées à la marche
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche

Annexe 3 : 18 situations limitant potentiellement la marche

51 COMMUNES

Situations limitant la marche

		Beaucoup	Un peu	Pas du tout	Ne sait pas
C14i	Conflits d'usage piétons et voitures ou deux-roues motorisés	19	24	8	
C14e	Encombrement de certains trottoirs	13	26	10	2
C14b	Présence de coupures urbaines difficilement franchissables	12	26	13	
C14g	Manque de sanitaires	10	18	16	7
C14q	Topographie accidentée	9	23	18	1
C14a	Localisation des services et des emplois loin des habitations	9	27	15	
C14j	Conflits d'usage piétons et autres formes de mobilités actives ou micro-mobilités	8	33	10	
C14f	Manque d'assises	7	25	15	4
C14d	Etat dégradé de certains trottoirs	6	35	10	
C14o	Pollution de l'air	4	15	25	7
C14p	Bruit	3	19	22	7
C14n	Risque d'accident de la circulation	3	33	13	2
C14c	Rues sans trottoir	3	31	17	
C14k	Surfréquentation de piétons dans certaines zones toute l'année	2	11	37	1
C14r	Cheminements trop exposés aux conditions météorologiques	1	18	25	7
C14m	Risque d'agression ou de harcèlement		16	31	4
C14l	Surfréquentation saisonnière liée au tourisme		10	40	1
C14h	Manque d'éclairage		14	35	2

39 EPCI

Situations limitant la marche

		Beaucoup	Un peu	Pas du tout	Ne sait pas
C14i	Conflits d'usage piétons et voitures ou deux-roues motorisés	23	13	2	1
C14b	Présence de coupures urbaines difficilement franchissables	18	20	1	
C14a	Localisation des services et des emplois loin des habitations	16	16	6	1
C14e	Encombrement de certains trottoirs	15	20	4	
C14d	Etat dégradé de certains trottoirs	11	23	5	
C14g	Manque de sanitaires	9	17	7	6
C14c	Rues sans trottoir	8	25	6	
C14f	Manque d'assises	8	19	7	5
C14p	Bruit	8	17	9	8
C14j	Conflits d'usage piétons et autres formes de mobilités actives ou micro-mobilités	7	30	2	
C14q	Topographie accidentée	6	16	13	4
C14l	Surfréquentation saisonnière liée au tourisme	4	9	22	4
C14n	Risque d'accident de la circulation	4	24	3	8
C14r	Cheminements trop exposés aux conditions météorologiques	3	18	14	4
C14h	Manque d'éclairage	2	17	15	5
C14m	Risque d'agression ou de harcèlement	2	22	8	7
C14o	Pollution de l'air	2	16	12	9
C14k	Surfréquentation de piétons dans certaines zones toute l'année	1	14	19	5

Annexe 4 : Stratégie des collectivités en faveur de la marche

La réalisation du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

90 répondants <i>effectifs</i>	Pas à l'agenda	En cours d'élaboration	Adopté
Commune (51)	16	6	29
EPCI (39)	17	7	15

23 communes sur 29 et 10 EPCI sur 15 disposants d'un PAVE ont indiqué la date d'adoption. En 2010, le PAVE est opérationnel dans seulement un dixième des collectivités répondantes. Un pic de mise en conformité avec la loi a lieu dans les deux années qui suivent pour les collectivités ayant engagé la démarche. En 2012, le PAVE est adopté dans une bonne moitié des 23 communes et une moitié des 10 EPCI.

L'existence d'un document de référence « explicitement orienté vers le développement de la marche »

90 répondants <i>effectifs</i>	Pas à l'agenda	En projet	Intégré au PDU, PDM, PDMs	Un document spécifique
Commune (51)	19	20	6	6
EPCI (39)	11	9	13	6

Hormis deux communes précurseurs (2004 et 2010), c'est à partir de 2016 que les collectivités formalisent un document explicitement orienté vers le développement de la marche, avec une accélération depuis 2020 dans la production d'un document « spécifique ».

La prise en charge politique et technique de la marche

90 répondants <i>effectifs</i>	Elu.e uniquement	Chargé.e de mission uniquement	Chargée de mission & élu.e	Aucune prise en charge
Commune (51)	14	3	9	25
EPCI (39)	4	2	9	24

La prise en charge politique de la marche débute au niveau communal en 2000 et s'accélère très clairement depuis le Covid : 3/4 des élu.es en charge de la marche dans les communes le sont depuis 2020 ; une part un peu moindre dans les EPCI (2/3).

La prise en charge technique est en revanche plus récente : 2014 pour la première commune avec un.e chargé.e de mission. Elle se développe, elle aussi, depuis 2020 dans les deux types de collectivités.

Annexe 5 : Tris à plat par types d'actions et de collectivités

Outils d'observation (7 actions)

51 COMMUNES

51 COMMUNES		Action...						
Outils d'observation :		effectifs	effectuée		en discussion	non effectuée	ne sait pas	
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité	31	10		6	4		
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares	25	5		12	9		
D15b	Comptage de flux piétons	22	9		14	6		
D15e	Cartographie des cheminements pédestres	22	12		14	3		
D15g	Audit sur les accidents de circulation	16	2		20	13		
D15c	Calcul de marchabilité ou walkscore	5	3		35	8		
D15f	Audit sur la sûreté des personnes	3	1		24	23		
		Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.	EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
		portée par :						
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité	9	15	1	3	2	1	
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares	2	18	5				
D15b	Comptage de flux piétons	12	4	4	1	1		
D15e	Cartographie des cheminements pédestres	12		7	3			
D15g	Audit sur les accidents de circulation	6	3	1	5	1		
D15c	Calcul de marchabilité ou walkscore	2	1	1	1			
D15f	Audit sur la sûreté des personnes	2		1				
		discutée par* :						

39 EPCI

39 EPCI

Outils d'observation :		effectifs	Action...				
			effectuée	en discussion	non effectuée	ne sait pas	
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité	28		7	4		
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares	26		3	3	7	
D15b	Comptage de flux piétons	20		4	11	4	
D15e	Cartographie des cheminements pédestres	16		9	10	4	
D15g	Audit sur les accidents de circulation	18		3	7	11	
D15c	Calcul de marchabilité ou walkscore	4		6	19	10	
D15f	Audit sur la sûreté des personnes	6		2	17	17	
			Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.
						EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
		portée par :					
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité	1	22		1	1	3
D15d	Audit sur l'accessibilité des arrêts de bus ou des gares		22		3		
D15b	Comptage de flux piétons	3	13	1	3		3
D15e	Cartographie des cheminements pédestres	3	9	2	2		
D15g	Audit sur les accidents de circulation	1	14		2		1
D15c	Calcul de marchabilité ou walkscore	1	2		1		
D15f	Audit sur la sûreté des personnes	4		2			
		discutée par* :					
		* les plus discutées dans l'EPCI					
D15e	Cartographie des cheminements pédestres		9				
D15a	Enquête statistique sur les déplacements ou la mobilité		6				1
D15c	Calcul de marchabilité ou walkscore		6				

Aménagements (18 actions)

51 COMMUNES

51 COMMUNES		Action...						
Aménagements : effectifs		effectuée	en discussion	non effectuée	ne sait pas			
D16ab	Réfection – Embellissement des trottoirs	49	1		1			
D16ca	Pose de potelets, barrières...	50	1					
D16ad	Végétalisation des trottoirs	47	1	1	2			
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs	45	3	2	1			
D16bb	Applications réglementaires traversées : PMR, LOM, etc.	43	3	2	3			
D16cb	Modification des carrefours	42	6	2	1			
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	42	8	1				
D16dc	Corbeilles de rue	41	1	4	5			
D16da	Bancs, assises	44	2	1	4			
D16ac	Intervention sur l'éclairage	41	1	4	5			
D16ba	Création traversées piétonnes protégées	39	5	4	3			
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons	36	1	9	5			
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public	40	5	4	2			
D16bc	Installation d'éclairages sur les traversées piétonnes	33	4	5	9			
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres	35		6	10			
D16db	Toilettes publiques	25	3	16	7			
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	25	13	12	1			
D16dd	Fontaines	27	2	13	9			
D16x	Autres aménagements amélioration espaces piétonniers		1	28	22			
		Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.	EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
		portée par :						
D16ab	Réfection – Embellissement des trottoirs	36	1	10		1		1
D16ca	Pose de potelets, barrières...	40	3	6	1			
D16ad	Végétalisation des trottoirs	37	1	8		1		
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs	32	2	8		2	1	
D16bb	Applications réglementaires traversées : PMR, LOM, etc.	31	3	6		2	1	
D16cb	Modification des carrefours	31	4	5	1	1		
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	37	1	4				
D16dc	Corbeilles de rue	32	1	7		1		
D16da	Bancs, assises	38		5		1		
D16ac	Intervention sur l'éclairage	34	2	4	1			
D16ba	Création traversées piétonnes protégées	27	3	5		3		1
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons	31	2	3				
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public	37		3				
D16bc	Installation d'éclairages sur les traversées piétonnes	27	2	3	1			
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres	30		3		2		
D16db	Toilettes publiques	23		1		1		
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	20	2	2			1	
D16dd	Fontaines	25	1	1				
D16x	Autres aménagements amélioration espaces piétonniers							
		discutée par* : *les plus discutées dans la commune						
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	13						
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	6		2				
D16cb	Modification des carrefours	5	1					

39 EPCI

Aménagements :		Action...					
	effectifs	effectuée	en discussion	non effectuée	ne sait pas		
D16ab	Réfection – Embellissement des trottoirs	39					
D16ca	Pose de potelets, barrières...	35	1		3		
D16ad	Végétalisation des trottoirs	36		1	2		
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs	35	1	1	2		
D16bb	Applications réglementaires traversées : PMR, LOM, etc.	35	2	1	1		
D16cb	Modification des carrefours	33	2		4		
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	32	3	1	3		
D16dc	Corbeilles de rue	33		2	4		
D16da	Bancs, assises	29	3	2	5		
D16ac	Intervention sur l'éclairage	32	2	1	4		
D16ba	Création traversées piétonnes protégées	32	2	2	3		
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons	33	1		5		
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public	29	1	1	8		
D16bc	Installation d'éclairages sur les traversées piétonnes	24	2	1	12		
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres	20		6	13		
D16db	Toilettes publiques	21	3	4	11		
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	20	6	7	6		
D16dd	Fontaines	17	1	6	15		
D16x	Autres aménagements amélioration espaces piétonniers	3		16	20		
		Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.	EPCI - Autre coll.
		portée par :					
D16ab	Réfection – Embellissement des trottoirs	8	12	14		1	3
D16ca	Pose de potelets, barrières...	5	12	13	1	1	2
D16ad	Végétalisation des trottoirs	8	7	17	1	1	2
D16aa	Elargissement et désencombrement des trottoirs	7	13	11	1	1	1
D16bb	Applications réglementaires traversées : PMR, LOM, etc.	2	20	9		1	3
D16cb	Modification des carrefours	1	18	8	1	3	1
D16cc	Sécurisation des alentours d'école	11	12	8			1
D16dc	Corbeilles de rue	14	11	5		1	2
D16da	Bancs, assises	14	5	6	1		2
D16ac	Intervention sur l'éclairage	9	13	7	1	1	1
D16ba	Création traversées piétonnes protégées	4	17	7		1	2
D16cd	Signalétique prévenant de la présence de piétons	5	9	12		2	3
D16df	Equipements sportifs dans l'espace public	15	5	6	1	1	1
D16bc	Installation d'éclairages sur les traversées piétonnes	7	10	5		1	1
D16ae	Limitation de l'empiétement des haies et arbres	5	3	8	1	1	1
D16db	Toilettes publiques	11	3	5	1		1
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	8	6	4			1
D16dd	Fontaines	8	5	3	1		
D16x	Autres aménagements amélioration espaces piétonniers	3					
		discutée par* :			*les plus discutées dans la commune		
D16de	Signalétique directionnelle pour piétons	5	1				

Gestion du partage de l'espace (18 actions)

51 COMMUNES

Gestion du partage de l'espace :		Action...				
		effectifs	effectuée	en discussion	non effectuée	ne sait pas
D18aa	Réduction de la vitesse de circulation	45	4	1	1	
D18cf	Développement des pistes cyclables	46	4	1		
D18ab	Présence de personnel assermenté	41	1	3	6	
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics	37	3	8	3	
D18ce	Développement des transports en commun	36	6	7	2	
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	36	7	4	4	
D18bh	Amélioration accessibilité des sites touristiques / loisirs	30	7	9	5	
D18bd	Création de zones de voirie réservées aux piétons	33	7	8	3	
D18cd	Modification du plan de circulation	34	7	9	1	
D18be	Amélioration accessibilité des zones commerciales périph.	26	3	11	11	
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie	28	9	12	2	
D18cc	Réduction des places de stationnement selon le PLU	13	3	13	22	
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	13	11	23	4	
D18ba	Augmentation amplitude horaire des parcs et jardins publics	17		19	15	
D18cb	Réduction des places de stationnement en parc public	6	3	33	9	
D18bf	Amélioration circulations pédestres zones commerciales périph.	5	6	23	17	
D18bb	Suppression de clôtures des espaces verts	9		25	17	
D18ch	Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)	5	4	38	4	
D18x	Autres interventions circulations et partage voirie	1	1	25	24	
		Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.
					EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
		portée par :				
D18aa	Réduction de la vitesse de circulation	39	6			
D18cf	Développement des pistes cyclables	20	3	17	1	4
D18ab	Présence de personnel assermenté	41				1
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics	35	1	1		
D18ce	Développement des transports en commun	7	15	4	8	1
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	29	1	5		1
D18bh	Amélioration accessibilité des sites touristiques / loisirs	17	3	9		1
D18bd	Création de zones de voirie réservées aux piétons	30		2		1
D18cd	Modification du plan de circulation	29		5		
D18be	Amélioration accessibilité des zones commerciales périph.	14	2	6	2	1
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie	23	1	2	1	1
D18cc	Réduction des places de stationnement selon le PLU	9	3	1		
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	5	3	1	3	1
D18ba	Augmentation amplitude horaire des parcs et jardins publics	16				1
D18cb	Réduction des places de stationnement en parc public	6				
D18bf	Amélioration circulations pédestres zones commerciales périph.	2	1	2		
D18bb	Suppression de clôtures des espaces verts	8		1		
D18ch	Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)	2		1		1
D18x	Autres interventions circulations et partage voirie	1				
		discutée par* :				
		*les plus discutées dans la commune				
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	9	1	1		
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	6		1		
D18bh	Amélioration accessibilité des sites touristiques / loisirs	4		2		
D18bd	Création de zones de voirie réservées aux piétons	6		2		
D18cd	Modification du plan de circulation	6				1

39 EPCI

Action...

Gestion du partage de l'espace :

effectifs

effectuée

en discussion

non effectuée

ne sait pas

D18aa	Réduction de la vitesse de circulation	36	1	1	1
D18cf	Développement des pistes cyclables	35	3		1
D18ab	Présence de personnel assermenté	28		4	7
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics	32		3	4
D18ce	Développement des transports en commun	31	5	2	1
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	29		2	8
D18bh	Amélioration accessibilité des sites touristiques / loisirs	31		1	7
D18bd	Création de zones de voirie réservées aux piétons	28	2	3	6
D18cd	Modification du plan de circulation	21	8	5	5
D18be	Amélioration accessibilité des zones commerciales périph.	28	2	6	3
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie	23	6	6	4
D18cc	Réduction des places de stationnement selon le PLU	18	2	7	12
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	12	12	12	3
D18ba	Augmentation amplitude horaire des parcs et jardins publics	4	1	9	25
D18cb	Réduction des places de stationnement en parc public	9	1	24	5
D18bf	Amélioration circulations pédestres zones commerciales périph.	8	1	13	17
D18bb	Suppression de clôtures des espaces verts	3		11	25
D18ch	Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)	4	4	25	6
D18x	Autres interventions circulations et partage voirie			13	26

Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.	EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
---------	------	-----------------	--------------------	-----------------------	--------------------	---------------------------

portée par :

D18aa	Réduction de la vitesse de circulation	12	5	12	1	2	2	2
D18cf	Développement des pistes cyclables		24	6			2	3
D18ab	Présence de personnel assermenté	21	1	4	1	1		
D18ac	Vidéosurveillance des espaces publics	21	4	5	2			
D18ce	Développement des transports en commun		24	1			2	2
D18bc	Création de nouveaux espaces verts	8	5	13	1	1	1	
D18bh	Amélioration accessibilité des sites touristiques / loisirs		16	7			3	4
D18bd	Création de zones de voirie réservées aux piétons	4	13	6	1	2	2	
D18cd	Modification du plan de circulation	8	3	8	1	1		
D18be	Amélioration accessibilité des zones commerciales périph.	1	21	2			1	3
D18ca	Réduction des places de stationnement sur la voirie	4	4	11		1	3	
D18cc	Réduction des places de stationnement selon le PLU	2	10	5		1		
D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)		8	2	2			
D18ba	Augmentation amplitude horaire des parcs et jardins publics	3					1	
D18cb	Réduction des places de stationnement en parc public		6	2		1		
D18bf	Amélioration circulations pédestres zones commerciales périph.	1	5	1				1
D18bb	Suppression de clôtures des espaces verts	2				1		
D18ch	Création d'une ZTL (Zone à trafic limité)	2	1	1				
D18x	Autres interventions circulations et partage voirie							

discutée par* :

*les plus discutées dans l'EPCI

D18cg	Mise en place d'une ZFE (Zone à faible émission)	12						
D18cd	Modification du plan de circulation	6	1				1	

Dispositifs de participation (11 actions)

51 COMMUNES

Participation :		effectifs		Action...				
		A été effectuée	Effectuée actuellement	en discussion	non effectuée	ne sait pas		
D15h	Consultation/participation autour de la marche	-	23	10	11	7		
D15i	Soutien à des associations dédiées à la marche	-	21	2	16	12		
D19d	Activités de découverte de la ville en marchant	8	17	6	5	15		
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	-	21	11	15	4		
D19g	Marches exploratoires personnels de la collectivité	9	13	6	6	17		
D19e	Activités de marche-santé	4	14	6	5	22		
D19h	Marches exploratoires public ciblé	10	12	5	6	18		
D19b	Rue aux écoles	7	9	21	7	7		
D19f	Atelier marche avec les seniors	3	11	6	7	24		
D19c	Pédibus / Car à pattes	12	9	16	6	8		
D19a	Rue aux enfants / Rue pour tous	5	6	11	13	16		
		Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.	EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
		portée par :						
D15h	Consultation/participation autour de la marche	18	1	2	1	1		
D15i	Soutien à des associations dédiées à la marche	18	2	1				
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	17	1	2	1	1		
		les plus discutées :						
D19b	Rue aux écoles	21						
D19c	Pédibus / Car à pattes	16						
D19a	Rue aux enfants / Rue pour tous	11						
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	11						

39 EPCI

Participation :		effectifs		Action...				
		A été effectuée	Effectuée actuellement	en discussion	non effectuée	ne sait pas		
D15h	Consultation/participation autour de la marche	-	13	7	15	4		
D15i	Soutien à des associations dédiées à la marche	-	13	2	15	9		
D19d	Activités de découverte de la ville en marchant	2	14		6	17		
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	-	10	10	14	5		
D19g	Marches exploratoires personnels de la collectivité	4	16	3	5	11		
D19e	Activités de marche-santé	1	8	2	5	23		
D19h	Marches exploratoires public ciblé	3	10	6	4	16		
D19b	Rue aux écoles	3	12	9	11	4		
D19f	Atelier marche avec les seniors		8	2	5	24		
D19c	Pédibus / Car à pattes	15	7	4	8	5		
D19a	Rue aux enfants / Rue pour tous	3	7	5	12	12		
		Commune	EPCI	Commune et EPCI	Autre collectivité	Commune - Autre coll.	EPCI - Autre coll.	Autre coll. - Com. - EPCI
		portée par :						
D15h	Consultation/participation autour de la marche	3	8	1		1		
D15i	Soutien à des associations dédiées à la marche	4	5	2				
D15j	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	4	4	1	1			
		les plus discutées :						
D19b	Plan de communication pour sensibiliser à la marche	10						
D19c	Rue aux écoles	9						

Annexe 6 : Liste des acronymes

ACM :	Analyse des Correspondances Multiples
ADMA :	Académie Des Mobilités Actives
AOM/AOT :	Autorité Organisatrice de la Mobilité / Autorité Organisatrice de Transports
BHNS :	Bus à Haut Niveau de Service
CVTCM :	Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables
DSP :	Délégation de Service Public
EMC2 :	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GR :	Grande Randonnée (sentier)
LAURE :	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996)
LOM :	Loi d'Orientation des Mobilités (Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019)
LOTI :	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982)
MAAS :	Mobilité Améliorée par Association de Services ou Mobility as a Service
MAPTAM :	Loi de Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des Métropoles (Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014)
MUP :	Mobilités Urbaines Pédestres
NOTRe :	Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (Loi n° 2015-991 du 7 août 2015)
PAVE :	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
PDM/PDMS :	Plan De Mobilité / Plan De Mobilité Simplifié
PEM :	Pôle d'Echange Multimodal
PMR :	Personne à Mobilité Réduite
RP :	Recensement de la population
SRU :	Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000)
TC/TCSP :	Transport en Commun / Transport en Commun en Site Propre
UGE :	Université Gustave Eiffel
ZFE :	Zone à Faible Emission

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Graphiques

Graphique 1 : Une participation plus forte des collectivités de grande taille	15
Graphique 2 : Les intitulés des fonctions des répondants	17
Graphique 3 : Etat de la planification de référence en faveur de la marche	21
Graphique 4 : Plans factoriels des analyses en correspondances multiples des actions réalisées dans les collectivités et bénéfiques à la marche	29
Graphique 5 : Caractéristiques de la population des 10 terrains selon l'INSEE	37
Graphique 6 : Déplacements domicile-travail : la part des autres modes en dehors de la voiture individuelle	38

Tableaux

Tableau 1 : Position des collectivités répondantes dans une intercommunalité selon la taille.....	16
Tableau 2 : Collectivités membres du CVTCM et répondantes selon les types d'EPCI	16
Tableau 3 : Les scores d'actions réalisées ou en discussion dans quatre groupes d'actions	22
Tableau 4 : Nombre moyen d'actions (score) réalisées selon l'existence d'un document « marche »	23
Tableau 5 : Nombre moyen d'actions (score) réalisées en cas d'élus ou chargé de mission « marche »	24
Tableau 6 : Seuils moyens établis d'après les scores moyens d'action par groupe	25
Tableau 7 : Collectivités les plus actives d'après les seuils moyens d'action effective ou prospective	26
Tableau 8 : Répartition des portages pour 3 groupes d'actions.....	27
Tableau 9 : Actions classées par la distance à l'origine du plan factoriel de l'ACM des communes.....	30
Tableau 10 : Actions classées par la distance à l'origine du plan factoriel de l'ACM des EPCI.....	31
Tableau 11 : Présentation synthétique des 10 terrains selon l'INSEE, RP 2020	35
Tableau 12 : Description des terrains selon le questionnaire MUP-CVTCM 2023	36
Tableau 13 : Du contact à l'entretien, présentation synthétique	39
Tableau 14 : Configurations des 16 entretiens.....	40

Photographies

Planche photo 1 : La diversité de signalisation à destination des marcheurs.....	42-44
Planche photo 2 : Sortir de la dichotomie marche-loisir / marche utilitaire.....	49
Planche photo 3 : Un statut commun à une variété d'aménagements et d'usages	54
Planche photo 4 : L'importance des temporalités et des dispositifs adaptés.....	59
Planche photo 5 : La mobilité impossible sans la marche	64
Planche photo 6 : A quel prix rétablir les droits des marcheurs face à différentes formes de coupure ? ..	70

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	3
RÉSUMÉ	4
REMERCIEMENTS	9
INTRODUCTION : la marche, un objet politique émergent	10
I. APPROCHE QUANTITATIVE DES POLITIQUES EFFECTIVES DE LA MARCHÉ	14
1. Méthodologie du questionnaire	14
1.1. Cadre de l'enquête et du corpus de réponses	14
1.1.1. Conditions d'élaboration et d'exploitation de l'enquête	14
1.1.2. Collectivités mobilisées : urbaines, de toutes tailles et gouvernances	15
1.1.3. Des répondants très divers, avec une prédominance des services « mobilité »	16
1.2. Principes et modalités méthodologiques	18
1.2.1. Organisation du questionnaire	18
1.2.2. Appréhension statistique des politiques effectives à partir de 54 actions	18
1.2.3. Un modèle théorique simple comme espace d'équivalence entre les collectivités	19
2. Caractérisation des conditions de marche et de l'engagement des collectivités	20
2.1. Les conditions de marche différencient peu les territoires enquêtés	20
2.2. L'engagement varie sensiblement entre communes et entre EPCI	21
3. Scores de réalisation pour quatre groupes d'actions	22
3.1. Une moitié d'actions réalisées et une importante marge de progression	22
3.2. L'aménagement et la gestion du partage de l'espace : actions les plus représentées	22
3.3. Planification, outils d'observation et dispositifs de participation	23
3.4. Rôle des élus ou de personnels en charge du sujet « marche »	24
3.5. La panoplie complète d'actions est rare	25
3.6. Quels porteurs pour les actions réalisées de 2020 à 2023 ?	27
4. Analyse plus poussée : combinaison et polarisation/dispersion des actions	28
4.1. Identification d'un noyau d'actions fréquemment associées	28
4.2. Petit noyau d'actions associées <i>versus</i> grand nombre d'actions isolées	28
5. Enseignements de l'exploration statistique du questionnaire	32
5.1. Enquête pilote et enquête en vraie grandeur	32
5.2. Politique effective <i>versus</i> politique réfléchie	33
II. À LA RENCONTRE DES ACTEURS EN SITUATION	34
1. Approche qualitative des politiques locales	34
1.1. Enquête qualitative dans 10 terrains aux caractéristiques distinctes	35
1.2. Un système local d'acteurs aux rôles peu prédéfinis	40
2. Études de cas : exemples de problèmes et de traitements	41
2.1. Signalisation et signalétique	42
2.1.1. La diversité de la signalisation à destination des marcheurs	42
2.1.2. Verbatims : hétérogénéité des pratiques et absence de vision stratégique	44
Le marquage, fil conducteur de la découverte du patrimonial local	44
Le marquage faute de mieux : le parent pauvre de la « mobilité douce »	44
Les zones de rencontre : des usagers dans le flou	44
Les marquages d'animation : éviter la généralisation hétéroclite !	45
Un indispensable travail de normalisation des codes de signalétique	46

2.1.3. Enseignements sur la problématique de la signalisation	46
Faire converger et articuler les différents régimes de signalisation ?	46
Profiter de la créativité permise par un encadrement moins restrictif ?	47
Identifier ce sujet comme justifiant une prise de responsabilité ?	48
2.2. La synergie de toutes les formes de marche	49
2.2.1. Sortir de la dichotomie marche-loisir / marche utilitaire	49
2.2.2. Verbatims : la marche loisir en ville, une prise en charge pas si simple !	50
Des marches séparées ou rassemblées	50
La difficile construction d'un réseau	50
L'attention portée à la sécurité, au confort et aux usagers	50
Relier et mettre en valeur des sites « à voir »	51
Le rôle inclusif des animations et des événements	51
2.2.3. Enseignements : la marche loisir, un levier potentiel d'une stratégie globale pour la marche ?	52
2.3. La voie verte : séparée et partagée	54
2.3.1. Un statut commun à une variété d'aménagements et d'usages	54
2.3.2. Verbatims : l'usage piéton des voies vertes	55
Une infrastructure partagée avec le vélo pour accéder à des équipements publics	55
Utiliser la voie verte comme axe structurant	55
Négocier les besoins de chacun, avec une pluralité d'acteurs	56
Une cohabitation généralement facile, mais à surveiller	56
Le conflit d'usage, rançon du succès ?	57
Le moment du bilan	57
2.3.3. Enseignements : diversité et opportunités des voies vertes dans une politique de la marche	57
2.4. Les abords des écoles	59
2.4.1. L'importance des temporalités et des dispositifs adaptés	59
2.4.2. Verbatims : s'occuper des abords d'écoles	60
La focalisation sur la sécurité face à l'automobile	60
Mais un projet global peut émerger et dépasser la seule préoccupation sécuritaire	61
2.4.3. Enseignements : les enfants, une opportunité stratégique	62
Les défis des aménagements et des dispositifs autour et à destination des écoles	63
2.5. La marche parmi les modes de transport	64
2.5.1. L'impossibilité de la mobilité mécanique sans la marche	64
2.5.2. Verbatims : marche et transport, un couple pas évident	65
Comment se représenter la marche dans le champ de la mobilité ?	65
La relation avec les transports collectifs	65
La marche, un sujet pour les délégataires du service public	65
Penser la marche en lien avec les pôles multimodaux	66
Le trottoir comme solution pour relier des quartiers trop isolés ?	66
Des chantiers complexes liés à la dispersion des compétences	66
Agir en pensant les chaînes de déplacement	67
La voirie, cruciale pour assurer la place de la marche dans l'organisation des EPCI	67
2.5.3. Enseignements : l'appréhension de la marche comme un mode de transport	68
2.6. Les marcheurs en quête de traits d'union : la problématique des coupures	70
2.6.1. A quel prix rétablir les droits des marcheurs face à différentes formes de coupure ? ...	70
2.6.2. Verbatims : le problème de la coupure	71
Les horaires d'ouverture des espaces clos et les coupures temporaires	71
Le foncier (privé) : une coupure complexe à résorber	71
La passerelle : au-delà du coût, le problème des compétences	72
Le rond-point ou la fluidité de la circulation automobile aux dépens du marcheur	72
2.6.3. Enseignements : résoudre les coupures multiplie les acteurs dans le jeu	73
3. Enseignements de l'exploration qualitative sur le système des acteurs de la marche	75

CONCLUSION	78
Du questionnaire aux entretiens, quels enseignements émergent ?.....	78
Pistes de réflexion pour des propositions	79
BIBLIOGRAPHIE.....	82
ARTICLES & OUVRAGES.....	82
RAPPORTS & DOSSIERS	83
MEMOIRES UNIVERSITAIRES RECENTS	83
GUIDES PRATIQUES.....	83
ANNEXES.....	84
Annexe 1 : Le questionnaire MUP UGE – CVTCM, Juin à décembre 2023.....	85
Annexe 2 : 54 actions en 4 thèmes	94
Annexe 3 : 18 situations limitant potentiellement la marche	96
Annexe 4 : Stratégie des collectivités en faveur de la marche	97
Annexe 5 : Tris à plat par types d’actions et de collectivités.....	98
Annexe 6 : Liste des acronymes.....	104
TABLE DES ILLUSTRATIONS	105
Graphiques.....	105
Tableaux.....	105
Photographies.....	105
TABLE DES MATIERES	106