

## POINTS DE VUE



## Et dans le monde post-Covid, n'aurait-on pas encore oublié la marche ?

5 juillet 2021

Entre confinements à domicile, distances de déplacement limitées et gestes barrières, la crise sanitaire a fait gamberger les corps et les esprits sur les diverses manières de se mouvoir. Figures de la proximité urbaine, le cycliste et le piéton ont joué, un temps, les rois de l'asphalte. Devenu années après années le symbole des aspirations écologiques en matière de mobilité, le vélo a vu la mobilisation politique s'amplifier à son profit, coronapistes aidant. La marche... non !

---

Entre confinements à domicile, distances de déplacement limitées et gestes barrières, la crise sanitaire a fait gamberger les corps et les esprits sur les diverses manières de se mouvoir. Figures de la proximité urbaine, le cycliste et le piéton ont joué, un temps, les rois de l'asphalte. Devenu années après années le symbole des aspirations écologiques en matière de mobilité, le vélo a vu la mobilisation politique s'amplifier à son profit, coronapistes aidant. La marche... non ! Quelques études <sup>1</sup> ont pu çà et là indiquer comment un urbanisme transitoire de circonstance saurait élargir des trottoirs, faciliter l'allongement des files d'attente, agencer des lieux de repos, accueillir la promenade, au prix de quelques coups de pinceau et de suppressions de places de stationnement. Mais pas de grands mouvements de foule pour réclamer des politiques piétonnes ambitieuses ; pas de statistiques à fournir, contrairement au vélo, pour souligner une augmentation de la population des marcheurs et une intensification de leurs pratiques.

Certes, des projets de plans piétons ressortent des tiroirs, à Bordeaux et ailleurs. Des plans piétons préexistants renforcent leurs objectifs, comme à Strasbourg. Les élus de l'association Villes de France réclament un grand plan national Mobilité piétonne. Les associations <sup>2</sup> regroupent leurs forces.

Mais n'est-ce pas un rendez-vous manqué de plus qui se prépare ? Après le premier choc pétrolier de 1974, une mobilisation inédite en faveur du piéton s'était développée, dont

attestent quelques colloques et publications <sup>3</sup> des années 1980 (avant les référencements Internet !). Il fallait combattre l'envahissement automobile, accompagner la relance du transport collectif, réduire les consommations énergétiques, défendre l'urbanité. Un quart de siècle plus tard, autour des années 2000, l'idée d'un renouveau de la marche s'exprimait <sup>4</sup> une fois encore, avec des arguments actualisés : la marche-plaisir, la santé, l'éloge de la lenteur.

Cet éternel retour de la marche traduit logiquement un échec de ces velléités d'un moment. Pour conjurer le sort, il faut regarder de près ce qui coince, comprendre sur quoi le projet politique achoppe. Des paroles sans actes ? Des actes sans pertinences ? Un manque d'ambition, de doctrine, de vision ? État des lieux.

## Marche à suivre

Exposées sur un mode humoristique <sup>5</sup> ou technique, les qualités de la marche en ville sont innombrables. À l'analyser comme un moyen de transport, c'est le plus simple d'entre tous, le plus disponible, le plus flexible, le plus fiable ; le plus économique aussi, en énergie, en argent, en espace viaire. Le plus indispensable enfin, car il lie entre eux tous les autres modes de locomotion. Il doit se penser comme la « cellule-souche de la mobilité <sup>6</sup> », pour reprendre l'heureuse expression de Georges Amar.

Mais la marche est bien plus qu'un transport à pied. Par son automatisme, elle autorise une perméabilité à l'environnement qui en fait le meilleur vecteur d'une approche sensorielle et sensible de l'espace, préalable à l'appropriation des lieux. Par sa capacité à conjuguer sédentarité et mouvement, elle active l'espace public dans la diversité de ses usages. Elle se fait ainsi le vecteur privilégié, sinon exclusif, de l'urbanité : capacité à créer du lien social, éphémère mais essentiel, à gérer la relation à l'autre, parce que la densité des interactions sociales en ville nécessite de la civilité pour rester positive, que ce soit à l'entrée d'une école primaire ou sur le trottoir d'un grand boulevard.

Les Pieds



« Les pieds », vidéo réalisée par Bruxelles Mobilité

On rappellera aussi l'argument consensuel des bienfaits de la marche pour la santé. Devenue activité physique à part entière, la marche « à pied » faite en ville se rapproche ainsi de la marche-promenade en plein air, multipliant d'autant la polyvalence piétonne. L'existence avérée de marcheurs au long cours <sup>7</sup>, passant plus d'une heure par jour à pied, constitue une illustration suggestive de cette évolution des pratiques.

Que de qualités, connues et reconnues ! Peut-être ces vertus trop honnêtes participent-elles de ce sentiment diffus que le piéton n'a besoin de personne pour exister. Et ce d'autant plus qu'il se passe fort bien des grands projets affectionnés par les édiles pour leur efficacité ostentatoire. Qui prendrait la peine de promouvoir un mode qui ne se voit pas ? Ainsi, dans la banalité de son quotidien comme dans la plénitude de sa dimension anthropologique, le piéton est laissé à son sort. Il doit en outre faire avec quelques faux-amis.

## **Pas perdus**

« Ce qui ne peut pas être mesuré ne peut pas être géré ». Ce mantra managérial s'applique plutôt bien aux affaires piétonnes. L'invisibilité statistique rend le sujet lui-même invisible et indicible. On dispose de beaucoup de chiffres pour parler de la voiture, des transports collectifs, des deux-roues ; de pas grand-chose pour chiffrer la présence du piéton, une fois dit que tout le monde (ou presque) l'est à un moment de sa journée. Le partage modal ne rend pas compte de la condition piétonne, ignorant les trajets dits de rabattement (vers la station de bus, vers la voiture stationnée) et une bonne part des petits déplacements. Les flux piétons, sauf préoccupations spécifiques (activités commerciales, questions de sécurité) et infrastructures adaptées (ponts), n'ont pas d'instruments de mesure <sup>8</sup> dédiés.

Les trop peu médiatisées associations de défense des piétons reconnaissent cette tragique discrétion, quand l'un de leurs responsables explique qu'« il manque une culture piétonne en France <sup>9</sup> » et qu'un autre délivre cette formule caustique : « Il n'y a pas de conscience de classe chez les piétons <sup>10</sup>. » La situation s'avère bien différente chez les cyclistes : militantisme intense, associations écoutées, argumentaires relayés. Sous le syncrétisme des qualifications de « modes doux » ou « actifs », l'arbre du vélo cache la forêt des piétons. C'est vrai dans les débats locaux, vrai également dans les politiques <sup>11</sup> nationales menées, vrai encore dans les partages de l'espace public <sup>12</sup>. C'est bien au détriment des piétons que cette trompeuse alliance entre le vélo et la marche se conclue. Pour l'heure en tout cas. Il sera intéressant à cet égard d'analyser comment des villes telles Amsterdam ou Strasbourg tentent de renégocier les priorités, dans les budgets, dans les partenariats et dans la rue.

C'est un autre faux-ami encore plus paradoxal, a priori, que le piéton doit supporter : la zone piétonne. Les mesures de piétonisation réservant à l'exercice de la marche certains espaces spécifiques considèrent en fait le piéton comme l'utilisateur d'un équipement. La zone piétonne est circonscrite : une rue marchande où l'on va faire du shopping, des quais pour se promener, des places et ruelles pour visiter un vieux quartier. L'espace piétonnier devient une destination en soi, à laquelle on accède en voiture ou en transport collectif. Aussi réussis soient-ils, les aménagements ne sont pas conçus pour faciliter le quotidien de la mobilité piétonne, mais pour proposer des espaces publics extra-ordinaires. La démarche ne serait pas critiquable si, faute d'autres actions, elle ne servait pas trop souvent de caution à la cause piétonne. Les politiques dites d'apaisement, qui connaissent un nouveau souffle depuis les dernières élections municipales de 2020, paraissent quant à elles pleines d'empathie à l'égard de la marche. Ne visent-elles pas à réduire les volumes et les vitesses des trafics automobiles pour rendre la vie du piéton plus agréable ? Mais le piéton a surtout besoin de bonnes raisons de marcher, ce qui suppose des lieux à fréquenter et une intensité urbaine à apprécier (activités riveraines, lieux d'échange). Et, pour son confort, il pourra préférer un trottoir large dans une rue passante et animée à une « zone de rencontre <sup>13</sup> » le faisant cohabiter avec des vélos et des voitures roulant à 20 km/h.

La zone piétonne enferme le marcheur dans sa réserve d'hypercentre. L'apaisement des quartiers risque de l'assigner aux déplacements de proximité, autour du logement, autour de l'école, ce qui reste un progrès mais ne rend pas justice à la polyvalence de la marche, à sa capacité d'articulation des échelles géographiques, aux mille et une façons de marcher.

## Sentiers à battre

Intéressons-nous donc au piéton métropolitain. Il ne craint pas les longues foulées, dès lors que des lieux de pause lui sont proposés. Il parcourt les « magistrales piétonnes <sup>14</sup> ». Il affectionne la multiplicité des itinéraires offerts à sa curiosité. Il se sent à l'aise dans un tram, accélérateur d'allure. Il aime se rassurer d'un GPS ou vagabonder au hasard des ambiances traversées. Il sait changer de registre, entre chaussures high-tech et banc public, marche rapide et baguenaudage. Ce piéton tout-terrain peut-il alors profiter de l'engouement pour d'autres figures de la marche ? Les propositions abondent. Marche romantique, qui fait dire au philosophe que « la marche est un authentique exercice spirituel <sup>15</sup> », qui magnifie la flânerie pour « reconquérir la ville pas à pas <sup>16</sup> », qui retrouve les accents baudelairiens de l'artiste voyeur ou les psychogéographies situationnistes de la dérive <sup>17</sup> urbaine. Marche-plaisir qui transforme l'habitant en touriste dans sa ville et le jogger en découvreur de paysages. Marche d'investigation, pour explorer les territoires périurbains <sup>18</sup> ou poser un diagnostic collectif <sup>19</sup> dans un quartier grâce à des balades urbaines.

Faut-il réenchanter l'exercice du pied devant l'autre ou le banaliser ? Marier marche-loisir <sup>20</sup> et marche-déplacement ? Opérer une convergence des luttes entre marcheurs du quotidien et sportifs des topoguides ? Et entre piétons « augmentés » et promeneurs hédoniques ?

Faut-il, pour prendre la marche en ville au sérieux, pactiser avec les opérateurs de la bordure de trottoir (curb management), façon Sidewalk Labs de Google, dès lors que le trottoir devient un « nouvel actif stratégique <sup>21</sup> » ? Technologiser le sujet, pour créer presque ex nihilo un secteur industriel économiquement intéressé à la promotion du piéton, constitué de développeurs d'applications géolocalisées et d'instruments de mesure automatiques, de vendeurs de mobiliers urbains, d'équipementiers pour voiries piétonnes mutables (pavés modulables par exemple) propices au chrono-aménagement ?

Mais c'est aussi là où il n'y a pas de trottoirs qu'il faut apprendre, réapprendre à marcher. Dans les campagnes urbaines, dont les routes départementales, les giratoires, les voiries des lotissements pavillonnaires et les grandes surfaces commerciales manquent d'indulgence à l'égard du marcheur, alors que les aspirations périurbaines valoriseraient plutôt l'activité physique et le contact avec l'environnement.

La piste d'une promotion low-tech de la mobilité piétonne garde tous ses avantages, entre démarches artistiques <sup>22</sup>, identités culturelles (Berlin-Est et son petit bonhomme à chapeau des feux tricolores, Bogota et ses passages piétons décorés par les écoliers), mais aussi prévenance à l'égard des enfants, des femmes et des personnes âgées dans l'espace public. À cet égard, le monde médical, les communautés enseignantes, les corporations commerçantes et artisanales, représentent des alliés potentiellement puissants.

La conception d'une ville marchable mobilise assurément quelques invariants, depuis l'ergonomie des surfaces jusqu'à la fraîcheur apportée par la végétalisation, en passant par l'accès à des points d'eau et à la possibilité de s'asseoir, gratuitement bien sûr (l'hospitalité de base). Mais ce peut être aussi une question de génie des lieux, des ambiances et des parcours. Les ressorts de l'envie de marcher et les bonnes conditions pour oser les premiers pas ne sont pas identiques dans le centre de Paris, dans les espaces plus ou moins verts d'une cité des années soixante, dans un quartier pavillonnaire de la banlieue bordelaise ou dans les territoires périurbains qui ont tant besoin de projets inventifs. Les chercheurs <sup>23</sup>, mais aussi les usagers, sauront, s'ils sont engagés pour ce faire, contextualiser et spécifier.

## **À hauteur d'homme**

Pour progresser vers cet idéal d'une ville qui marche, d'une amabilité piétonne de tous les instants, aucune trajectoire urbaine exclusive ne s'impose. C'est à l'action publique locale de construire ses propres marges de manœuvre sans quoi l'histoire se répètera. Toutes les

considère ses propres marges de manœuvre, sans que l'histoire se répète. Toutes les stratégies ici rapidement esquissées, destinées à donner leur place légitime aux préoccupations piétonnes dans les politiques de mobilité et les projets urbains, portent leur part d'efficacité et de pertinence ; à petits ou à grands pas. Mais rien ne se passera de probant ni de décisif si la marche ne se fait pas vecteur conceptuel et totem idéologique d'un changement de paradigme.

À l'heure où chaque cité, de Libourne à San Francisco, se veut à taille humaine, suggérons ici que cet étalonnage urbain n'est justement pas affaire de taille de ville mais plutôt de capacité à articuler les échelles <sup>24</sup> et les métriques. Dès lors, la ville à échelle humaine qu'il convient de promouvoir, c'est la ville à hauteur d'homme, celle qui considère ses habitants et ses passants comme des hommes debout, sur leurs deux pieds, irréductiblement. Celle qui s'interroge en toute intervention de planification, d'aménagement ou de gestion sur ce qu'il adviendra aux arpenteurs de ses territoires.

Si la condition piétonne peut espérer quelque chose des bouleversements liés à la crise sanitaire, c'est finalement moins dans la réinvention des espaces publics au profit des déplacements doux que dans ce statut cardinal de maître des échelles à conférer à l'homme qui marche.

---

## Notes

- ① Espaces publics et distanciation physique. Propositions pour le réaménagement des espaces publics en temps de confinement ... et bien après, a'urba (agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine), avril 2020. Déconfinement et mobilité : Le guide des aménagements provisoires pour les piétons, Cerema, mai 2020. L'autre Demain ? Mobilité. Déployer une culture piétonne, AUAT (agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine), septembre 2020.
- ② Le collectif Place aux piétons regroupe les associations 60 millions de piétons (l'historique association Les droits du piéton, rebaptisée en 2017) et Rue de l'avenir, ainsi que la Fédération française de randonnée. Il a pris l'initiative de lancer début 2021 un baromètre des villes et villages marchables.
- ③ La Cour des comptes avait ainsi cru bon critiquer dans les années 1970 un rapport de recherche sur « La marche à pied comme moyen de déplacement », considérant que l'argent du contribuable était mal employé à assener des évidences. Quelques références : Jean-Marc Offner, Les déplacements piétonniers, analyse bibliographique, Institut de recherche des transports, 1981, 112 p. « Le piéton enchaîné ? Plaidoyer pour le vagabondage », Recherche - Transports - Sécurité, juillet 1984, p. 23-25. « Les piétons, nouveaux enjeux, nouveaux savoir-faire », actes des journées d'étude AFME-Certu-Inrets, Métropolis n°75, 3e trimestre 1986.

- ④ Voir par exemple le dossier « Marcher », Urbanisme n°359, mars-avril 2008. Voir également Sabine Chardonnet-Darmaillacq (dir.), *Le génie de la marche*, éditions Hermann, 2016.
- ⑤ Voir la campagne publicitaire de Bruxelles Mobilité en 2021 : Avec "Les Pieds©", destinée à sensibiliser de manière décalée à la mobilité piétonne : <https://www.youtube.com/watch?v=EAKm773d7RQ> . Voir dans la même veine la présentation du MAP, le Mobile Autonome Personnalisé, un mode de déplacement high-tech, lors de la démarche Bordeaux 2050 en 2019.
- ⑥ Georges Amar, *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*, éditions de l'Aube, 2004.
- ⑦ Voir les travaux de Derek Christie à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne sur les grands marcheurs, qui voient dans la pratique régulière et intensive de la marche une source de bien-être.
- ⑧ Cette lacune méthodologique devient d'autant plus paradoxale que chacun peut désormais vérifier grâce à son téléphone portable le nombre de pas effectués quotidiennement. Devenu usager capteur consentant, le piéton constituerait une source d'informations précieuse. La métropole grenobloise a installé il y a déjà quelques années une douzaine de compteurs piétons fonctionnant par repérage infrarouge de la chaleur humaine.
- ⑨ Christian Machu, *La loi d'orientation sur les mobilités rate le coche de la mobilité piétonne*, LinkedIn, 20 janvier 2020. [https://www.linkedin.com/pulse/la-loi-d-orientation-sur-les-mobilités-rate-le-coche-de-machu?trk=public\\_profile\\_article\\_view](https://www.linkedin.com/pulse/la-loi-d-orientation-sur-les-mobilités-rate-le-coche-de-machu?trk=public_profile_article_view)
- ⑩ Jean-Paul Lechevalier, cité par Alexis Magnavel, « Le piéton perd-il la bataille de l'espace urbain ? », Slate.fr, 10 août 2017.
- ⑪ Instauré par la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019, le forfait mobilités durables pour le trajet domicile - travail n'a rien prévu pour la marche à pied. Même si l'on comprend bien que juridiquement une indemnisation de prise en charge de frais de déplacement n'est pas une incitation, le législateur aurait pu se montrer plus inventif...
- ⑫ Cette priorité donnée au cycliste par rapport au piéton est particulièrement étonnante dans une ville comme Paris, où la rareté des surfaces viaires devrait amener à privilégier le duo Transports en commun – Marche à pied, le moins consommateur d'espaces, sans le placer en concurrence avec le vélo.

- ⑬ On rappellera que les cours urbaines, conçues par les hollandais il y a près de cinquante ans sous le nom de woonerf, permettent une cohabitation de divers modes de transport en imposant aux voitures de rouler « au pas », à 5 km/h, dans des zones résidentielles. La critique de la séparation des flux, symbole d'un fonctionnalisme exacerbé, conduit aujourd'hui à créer a contrario des situations de cohabitations intenable, entre vélos et voitures, entre piétons et transports collectifs en « site propre », entre vélos et piétons...
- ⑭ Le réseau piétonnier magistral maille le territoire strasbourgeois de liaisons piétonnes continues de plus d'un kilomètre.
- ⑮ Frédéric Gros, *Le Monde*, 24 juin 2011.
- ⑯ « Reconquérir la ville pas à pas » est le sous-titre du livre de Lauren Elkin, *Flâneuse*, éditions Hoëbeke, 2019.
- ⑰ Francesco Careri, *Walkskapes, la marche comme pratique esthétique*, Actes sud, 2020.
- ⑱ Yvan Detraz, *Zone Sweet Zone, La marche comme projet urbain*, éditions Wildproject, 2020.
- ⑲ Des marches rassemblant habitants, élus locaux et techniciens permettent l'élaboration collective de diagnostics sur le fonctionnement d'un quartier ou d'un espace particulier. Cette méthode est utilisée pour la gestion urbaine de proximité dans les quartiers d'habitat social, mais aussi pour traiter les problèmes de sécurité spécifiques aux femmes. Voir [Diagnostic-territoire.org](http://Diagnostic-territoire.org)
- ⑳ Jérôme Monnet, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société* n°97, 2016, p. 75-89.
- ㉑ Isabelle Baraud-Serfaty, « Le trottoir, nouvel actif stratégique », *Futuribles* n° 436, mai-juin 2020, p. 87-104.
- ㉒ *Les figures de la marche*, Réunion des musées nationaux, 2000.
- ㉓ « Marche en ville : enjeux sociaux et politiques », *Espaces et Sociétés* n°179, décembre 2020.
- ㉔ Un développement conséquent serait nécessaire pour formaliser cette idée, qui m'oppose à la vision d'un Jan Gehl, auteur de l'ouvrage *Pour des villes à échelle humaine* (éditions Ecosociété, 2013), traduction de *Cities for People*. L'architecte danois considère que la taille de l'homme doit quasi géométriquement formater la hauteur des bâtiments, le design de la voirie, etc. Ma vision est autre, en acceptant la multiplicité des échelles de fonctionnement de l'urbain contemporain et en soulignant le nécessaire rôle de l'urbaniste



fonctionnement de l'urbain contemporain et en soulignant le nécessaire rôle de l'urbaniste dans l'articulation des échelles. Ce que l'on sait faire, et ce justement en mettant le piéton au cœur de cette ambition. Deux exemples. A Manhattan, le traitement des rez-de-chaussée des gratte-ciels permet de proposer au piéton des rues et des trottoirs confortables, à son échelle. Un lieu d'échange bien pensé fait du piéton un levier d'embrayage, opérant les changements d'échelle (du local au métropolitain) et de vitesse (de l'allure de la marche à celle du transport collectif rapide).

---

**Thématiques associées :**

MODES DE VIE

POLITIQUES

---