
RECHERCHES

Faire de la marche un pilier de la transition vers des modes de vie plus écologiques et plus désirables

Recherches en cours

Début: Janvier 2023

Fin: Avril 2023

Alors qu'elle représente près du quart des déplacements de moins de 80 km, la marche est invisibilisée dans les statistiques et souvent oubliée des politiques de mobilité durable, qui la traitent essentiellement comme une pratique récréative à favoriser ponctuellement, dans des zones piétonnes et pour un piéton-type. À rebours de ces approches, l'enjeu de l'atelier est de réfléchir au développement de réseaux permettant de faire de la marche un véritable mode de déplacement dans tous les types de territoires et pour toutes les catégories de la population, quels que soient leur âge, leurs contraintes, leurs capacités physiques. Elle deviendrait alors l'un des éléments constitutifs d'un système alternatif à la voiture.

Acteurs de la recherche

MASTER 2 ET MAGISTÈRE D'URBANISME ET AMÉNAGEMENT UNIVERSITÉ PARIS 1 (2022-2023)

JEAN DEBRIE

La recherche est menée par un groupe d'étudiants en Master 2 et Magistère d'Aménagement du Territoire et Urbanisme à l'Université Paris 1, sous la direction de Jean Debrie.

Le contexte

La voiture domine notre système de mobilité. Elle a imposé ses infrastructures, ses normes et sa vitesse dans les villes et les territoires qui ont été façonnés pour elle. L'essentiel de l'espace public (routes, places de stationnement, parkings...) lui a été dévolu et les autres modes (marche, vélo...) et usages (jeux, flânerie...) ont été relégués sur une portion congrue de la chaussée. Dans de nombreux espaces, il est devenu difficile, inconfortable voire dangereux de se déplacer à pied, notamment pour les personnes les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes handicapées, etc.). Pourtant, la marche est au cœur de nos pratiques de mobilité quotidiennes. Elle est le mode de déplacement urbain le plus répandu dans le monde et représente le principal mode utilisé pour près d'un quart des déplacements de moins de 80 km.

Les confinements de 2020/2021 liés à la crise du Covid ont été l'occasion de redécouvrir les modes actifs et notamment la marche-promenade à proximité de chez soi. Lors du confinement du printemps 2020, la marche est même devenue l'unique mode de transport pour les nombreuses personnes contraintes à des déplacements limités à un rayon d'un kilomètre. Pourtant, c'est principalement au profit du vélo, avec le développement des coronapistes notamment, que se sont mobilisés les différents acteurs politiques pendant et à la suite de la crise. Un mode dont le développement se fait d'ailleurs parfois dans les espaces autrefois attribués à la marche et qui entre ainsi en concurrence avec cette dernière.

La marche est très souvent oubliée des acteurs institutionnels, politiques ou encore des mobilisations citoyennes. Bien qu'elle soit utilisée au quotidien, elle n'est souvent pas comptabilisée dans les statistiques des grandes enquêtes de mobilité et fait rarement l'objet de politiques visant à la développer de manière systémique, au-delà des centres-villes et des politiques de piétonnisation souvent ambiguës. Elle a pourtant de multiples bienfaits, tant en termes de santé publique (lutte contre la sédentarité) que d'écologie, de praticité ou encore d'agrément. Elle permet une approche sensible et sensorielle de l'espace et une expérience au contact direct avec son environnement, en contraste avec la voiture qui isole l'automobiliste dans une bulle. Elle peut également favoriser la convivialité. La marche est aussi porteuse d'un ralentissement des rythmes, qui répond aux aspirations de plus de 80% des Français, et peut également être un outil au service de déplacements décarbonés s'appuyant sur l'intermodalité marche/transports en commun. Sans oublier le fait qu'elle est gratuite pour les usagers et nécessite peu d'investissements

de la part des pouvoirs publics pour la faciliter. Elle peut donc jouer un rôle central dans la transition vers des modes de vie plus désirés et durables.

De même, s'il existe des recherches portant sur la marche, elles sont majoritairement issues d'approches d'ingénierie et s'attachent à mesurer la « marchabilité » des lieux, c'est-à-dire leur potentiel en termes de pratiques de la marche, en fonction de critères relevant notamment de l'aménagement du territoire, de la connectivité et de la liaison avec d'autres modes de transport, etc. Cependant, il existe peu d'analyses dans le domaine des sciences sociales sur la perception individuelle de la marchabilité d'un lieu en fonction des personnes. Les travaux existants tendent à appréhender le piéton de manière normée, comme un individu seul, en bonne santé, sans responsabilité comme l'accompagnement d'autres personnes, et pratiquant une marche récréative.

Les objectifs de la recherche

L'atelier vise donc à sortir des approches normatives qui considèrent une seule catégorie de piétons, pour explorer la manière de développer la marche hors des centres villes, dans tous les types d'espaces, métropolitains (en articulant espaces centraux et péricentraux), périurbains, ruraux, et d'en faire un des piliers du changement de paradigme vers des modes de vie plus écologiques et plus désirables pour toutes les catégories de la population – hommes, femmes, enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap, femmes enceintes, personnes seules, personnes accompagnantes ou accompagnées, etc. La marche devrait être appréhendée comme un véritable mode de déplacement et non comme une simple pratique récréative. Cela implique de réfléchir à des réseaux de marche – par opposition avec des aménagements ponctuels comme une zone piétonne – et à leur dimensionnement, en tenant compte des spécificités du territoire mais aussi des contraintes des différentes catégories de la population. Ces réseaux de marche s'insèreraient dans un système alternatif à la voiture comprenant la marche, le vélo, les transports en commun, etc. qui permettrait de relier l'ensemble des espaces pratiqués quotidiennement.

La recherche se déroulera en quatre temps :

Premièrement, les étudiants feront un état des lieux de la prise en compte de la marche dans les politiques publiques. L'objectif est notamment d'identifier comme les différents publics cités plus haut sont pris en compte dans ces politiques et comment la question de la marche est traitée en-dehors des centres-villes. On fait l'hypothèse que la marche est plutôt pensée comme une pratique récréative, dans les centres villes, avec une vision normée du piéton, sans qu'il n'y ait de véritable politique visant à la favoriser comme mode de déplacement à part entière, au-delà des centres villes, pour toutes les catégories de population et en remettant

des centres villes, pour toutes les catégories de population et en remettant profondément en question la place de la voiture.

Ensuite, les étudiants dresseront un tableau chiffré des pratiques de la marche en France et de leurs évolutions liées à la crise sanitaire. Pour cela, ils s'appuieront notamment sur les enquêtes existantes.

Troisièmement, il s'agira d'appréhender de manière plus sensible la diversité des pratiques et des expériences des piétons, afin d'identifier les freins et les motivations à la pratique de la marche en fonction des personnes, de leurs capacités, de leurs contraintes, des territoires dans lesquelles elles vivent. Pour cela, les étudiants mèneront une enquête qualitative auprès de personnes aux profils variés et vivant dans des territoires divers, hors centres villes.

Enfin, les étudiants élaboreront des recommandations pour favoriser la mise en place de réseaux de marche, dimensionnés en fonction des besoins et des territoires, qui participent au développement d'un système alternatif à la voiture incluant marche, transports collectifs, vélo, véhicules légers, etc.

Les résultats sont attendus en avril 2023.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES
