

## COLLOQUE MARCHE MARSEILLE

Le Club des villes et territoires cyclables est engagé sur la question de la marche depuis longtemps. Tout comme le vélo, la marche participe à l'apaisement de l'espace public et génère un grand nombre d'effets positifs : amélioration de la cohésion sociale, réduction des nuisances sonores et environnementales, développement d'un commerce de proximité, bénéfiques pour la santé, etc.

Aujourd'hui en France, la part modale de la marche est de **24 %**, une hausse de 2 % par rapport à 2008. Dans presque toutes les villes, elle est le moyen de transport numéro un : 68 % des personnes interrogées marchent toutes les semaines pour des trajets de plus de 15 minutes (Keoscopie 2019, l'Observatoire des mobilités).

Le décalage est donc grand entre l'omniprésence de cette pratique dans notre quotidien et sa prise en compte politique. Délaissée par la récente Loi d'orientation des mobilités et peu présente dans les plans de mobilité, **la marche peine à trouver sa place**. Dans son étude consacrée aux aménagements cyclables et piétons de transition, le Club des villes et territoires cyclables a fait état du fait que 45 % des collectivités interrogées n'avaient pas de projets piétons. L'explication tenait au fait que les projets piétons sont souvent plus complexes et/ou plus coûteux que les projets vélo puisqu'ils nécessitent souvent une refonte du plan de circulation, un élargissement des trottoirs, des mesures de piétonnisation à l'acceptabilité sociale parfois contestée.

Les **collectivités adhérentes du Club des villes et territoires cyclables** ont néanmoins pris la mesure de l'importance de développer la marche au sein de leurs territoires. Pour certaines, cette prise en compte de la marche est un engagement de longue date. Ainsi, **Chambéry** est une ville précurseur des démarches volontaristes en faveur des piétons au début des années 1980.

En 2012, **Strasbourg** est la première collectivité française à mettre en place un plan piéton. Depuis cette date, la ville compte des "magistrales piétonnes", axes réalisés par aménagements confortables et larges dans lesquels les flux piétons sont majoritaires. Strasbourg est la 2ème ville de France où l'on marche le plus, avec 40 % de déplacements effectués à pied. Ayant récemment voté un "Plan Piéton 2021-2030", elle compte accentuer ses efforts en redistribuant notamment l'espace urbain entre cyclistes et piétons.

L'année suivante, en 2013, c'est l'EPCI **Plaine Commune**, regroupant neuf communes de Seine-Saint-Denis qui se dote d'un Plan marche partant du constat que, si près de la moitié des déplacements des habitants sont effectués à pied, ces derniers ne sont pas toujours choisis ni agréables. Surtout, la sécurité de ces déplacements à pied n'est pas toujours garantie. Coupures urbaines, absence d'éclairage public, proximité d'un trafic routier important : souvent, les conditions ne sont pas réunies pour que le cheminement piéton soit optimal.

A **Aix-en-Provence**, c'est sous la forme d'un Parc naturel urbain de 4,7 kilomètres que les déplacements piétons et cyclistes vont être favorisés. A **Arras**, c'est par l'exclusion de la voiture que la place a été redonnée aux piétons avec notamment la piétonnisation de la place des Héros et d'une partie de la Grand Place. A **Saint-Brieuc**, une grande partie du centre-ville est classée en "zone de rencontre" depuis le mois de juin 2020. Dans l'ensemble des rues concernées, ce sont donc les piétons qui sont prioritaires partout où ils traversent.

Du fait de la crise sanitaire qui s'est notamment caractérisée par une défiance envers les transports en commun, les modes actifs ont connu un engouement sans précédent. Selon une enquête de l'Observatoire société et consommation réalisée à l'occasion de la crise sanitaire, l'usage de la marche a progressé de 22 % et celui de la marche de 6 %. Si ces modes actifs sont complémentaires, le risque est réel que les piétons voient leur situation dégradée par l'apparition de nouveaux cyclistes sur les routes françaises.

Ainsi, à **Strasbourg**, le récent Plan Piéton adopté prévoit un “Ring” cyclable, une voie rapide pour vélo qui contournera le centre de la ville pour délester ce secteur d’une partie de ses deux roues. Sur certains trottoirs jugés trop étroits, certaines pistes cyclables seront effacées. Dans le même temps, les artères piétonnes les plus fréquentées seront partiellement fermées aux cyclistes, afin de ne pas créer de conflits d’usage.

Des aménagements spécifiques peuvent parfaitement répondre aux besoins des usagers et des cyclistes. C’est ainsi le cas des vélorues, rue dans laquelle la vitesse modérée et le trafic réduit profitent à la fois aux piétons et aux cyclistes. **Rennes, Toulouse, Nantes et plus récemment Tarbes** ; les vélorues font désormais partie du paysage de nos villes.

Cette volonté de mieux intégrer les piétons à l’espace public n’est pas l’apanage des grandes villes. A **Fontenay-sous-Bois** (94), une signalétique piétonne a été mise en place : différents parcours ont été aménagés, garantissant des parcours sécurisés adaptés à tous les publics. Dans le même temps, un guide pour apprendre aux automobilistes, cyclistes et piétons à se partager la rue a été diffusé aux habitants afin de limiter les conflits.

La possibilité est donc historique de redonner aux piétons une place centrale dans nos villes. Les expérimentations d’urbanisme tactique mises en place lors du déconfinement de 2020 ont montré comment beaucoup d’aménagements, en éloignant les voitures des façades des immeubles ou par des plans de circulation écartant le trafic de transit, en requalifiant la voirie, permettent de se projeter vers des villes “à vivre” plus apaisées.