
LES VALEURS DE LA MARCHE

Le pétrole nous a désappris que le monde était immense et que la patience du marcheur pouvait en venir à bout aussi bien que la vitesse de l'auto.

Le moteur à explosion a réduit en éclats le rapport naturel que notre bipédie devrait nous faire entretenir avec le temps et l'espace. Les fièvres modernes, les angoisses intérieures, ne viendraient-elles pas de ce que nous ne prenons plus la peine de marcher une journée entière ? Laisserons-nous le temps envahir à nouveau nos êtres ? Rééquilibrerons-nous la course de nos vies en renouant avec la lenteur ? Accepterons-nous d'user six heures d'efforts pour trente kilomètres ?

Enveloppé des haillons de mes rêves pèlerins, j'imagine que la première des révolutions post-pétrolières sera de rejeter des piétons sur les routes. Une fois la dernière larme de brut coulée, on sciera les feux rouges comme on jetait à bas, à l'automne 1991, les statues de Lénine dans les capitales socialistes. On détruira les ronds-points, ces verrues de l'aménagement. Les parkings seront reboisés et le silence rendu aux routes forestières. Les routes se couvriront à nouveau d'un flot de promeneurs, de chevaux, de charrois. Les hommes déboucleront la ceinture ombilicale de leurs bagnoles-utérus et redécouvriront que des pensées insoupçonnées montent à la surface de l'esprit quand le corps est en marche.

Sylvain Tesson

INTRODUCTION

Il apparaît important de resituer la marche dans le contexte sociétal actuel, d'établir ce qu'elle a pu être et ce qu'elle peut représenter maintenant dans un ensemble urbain qui sort de la mono-modalité du tout-voiture.

La marche incarne de nouvelles valeurs qui émergent dans la ville d'aujourd'hui, où les notions de vitesse et de distance sont remplacées progressivement par les notions de proximité et de contact.

Au-delà de la remise à jour d'une pratique vieille comme l'humanité, il s'agit d'une activité au caractère totalement innovant, qui épouse les valeurs de son temps et qui a même le potentiel d'infléchir le développement de la ville du futur. Les qualités structurantes de la marche vont ainsi pouvoir imprimer les métriques et les repères de l'urbain qui se forge actuellement.

Après avoir évoqué les signes annonciateurs du retour actuel de la marche, nous nous pencherons sur le jeu des acteurs inhérent à ce phénomène, puis sur les leviers de cette nouvelle pratique de la marche et de sa promotion.

LE RETOUR DE LA MARCHÉ : NOSTALGIE PASSEISTE OU PREFIGURATION D'UN VÉRITABLE CHANGEMENT DE PARADIGME ?

En étudiant, dans le cadre d'un travail scientifique, la place de la marche dans les espaces urbains contemporains, on est inévitablement amené à mettre en lumière les contradictions des politiques publiques existantes. Le clivage entre le modèle de la ville compacte et une réalité qui favorise l'étalement et les modes motorisés est renforcé par la persistance, notamment dans les couches populaires, d'une dévalorisation de la marche, une posture « mémorielle » qui rappelle le temps où la vitesse nominale constituait un puissant signe extérieur de richesse et où les *pedones*, ceux qui n'ont que leurs pieds, se trouvaient sans conteste tout en bas de l'échelle sociale. L'enjeu politique de la caractérisation de la marche comme archaïque ou comme « moderne » est donc loin d'être négligeable pour les villes aujourd'hui.

Jacques Lévy

INTRODUCTION

Le retour de la marche est un phénomène qui peut sembler étonnant dans l'urbanité contemporaine, si on ne l'aborde que comme une réapparition d'un mode de déplacement du passé ; en revanche, une clarification de cette remise au goût du jour est obtenue beaucoup plus facilement si l'on se replace dans un paradigme urbain renouvelé. Pour être vivable, la ville doit désormais comporter de nouveaux critères, parmi lesquels la marchabilité occupe une place de choix. Cette évolution de la place de la marche dans l'écosystème des mobilités urbaines n'est plus circonscrite aux centres des villes et aux quartiers « bobos », mais gagne désormais tout l'espace urbain et notamment la périphérie. Cette caractéristique mérite manifestement d'être mise en exergue.

Bien que la marche ait été longtemps un sujet négligé par les politiques du transport et de la santé, autant que par les professionnels de l'aménagement urbain, un retournement de situation considérable a eu lieu cette dernière décennie, et l'essor de la marche prend aujourd'hui une ampleur encore inattendue dans les années 1990 (Demers, 2006 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). Parée de toutes les vertus et amie de toutes les politiques, de la durabilité à la santé en passant par la cohésion sociale, la marche connaît aujourd'hui un regain de faveur. Nombreuses sont les initiatives qui tentent actuellement d'une manière ou d'une autre de la favoriser au sein de nos villes. Les raisons en sont multiples, ainsi que le note Jacques

Lévy : « Les métriques pédestres¹⁰ apparaissent comme les plus respectueuses de nos deux natures – l’environnement et notre corps : en marchant, on combat en même temps l’obésité et l’effet de serre. Au titre de leur contribution à la diversité dense, ce sont aussi les plus propices à la cohésion sociale et à la bonne gouvernance. Et, tout simplement, ce sont celles qui vont vite » (Lévy 2008).

Véronique Michaud et Blanche Segrestin relèvent quant à elles le développement des NTIC, le désir d’autonomie de notre société, l’injonction au bien-être et l’attention qui se porte de plus en plus au traitement sensible des espaces comme les facteurs qui incitent à présenter le marcheur comme l’une des figures modernes de la mobilité (Michaud et Segrestin, 2008, p. 12). La marche est désormais considérée comme un champ d’innovation, et non pas seulement un transport résiduel, qui viendrait du fond des âges (Amar et Michaud, 2009, p. 14). Le défi, pour Véronique Michaud et Blanche Segrestin, est de trouver une méthode pour penser la marche et pour dépasser les handicaps en lien avec la représentation commune de ce mode : lenteur, inefficacité, vulnérabilité... (Michaud et Segrestin, 2008, p. 10).

Si l’argumentaire semble aujourd’hui acquis, cela n’a pas toujours été ainsi. Le fait qu’il ne s’agisse pas d’une constante de notre *condition urbaine* (Mongin, 2007 (1^{ère} éd. 2005)) alors même que la bipédie reste une constante de notre *condition humaine* (Coppens, 2010 (1^{ère} éd. 2008) ; Eaton S. B., 2003) doit nous mener à nous interroger sur les raisons qui ont motivé ce changement. Pourquoi et comment le piéton, relégué au dernier rang des préoccupations des politiques publiques dans les années 1970-1980, bénéficie-t-il désormais de toutes les attentions de la part des décideurs qui font la ville et d’une image aussi positive qu’elle était négative hier ?

Le présent chapitre analyse les conditions de ce retour de la marche sur les devants de la scène (Renesson, 2004) ainsi que les implications de cette prise en compte de la marchabilité sur nos conceptions renouvelées de la ville et de ses espaces publics.

Nous commencerons par un **bref historique des évolutions** qu’a connues la marche au cours du siècle dernier, depuis son évincement par l’hégémonie de l’automobile jusqu’à son retour en grâce, que nous pensons concomitant d’une remise en question de la gestion de la distance dans nos sociétés, qui passe par un rééquilibrage entre coprésence, mobilité et télécommunications. Paradoxalement, nos sociétés mobiles et informationnelles revalorisent la coprésence comme gage d’échanges et d’urbanité. Pour

¹⁰ Jacques Lévy appelle *métriques pédestres* (*pedestrian metrics*) les modalités de mesure et de gestion de la distance centrées sur les piétons. Ces métriques se déclinent en trois catégories différentes : les **métriques piétonnes** (*walking metrics*), qui correspondent à la marche à pied proprement dite comme mode de déplacement principal ou exclusif ; les **métriques publiques** (*public metrics*), celles des transports publics et tous les « lieux-mouvements » dans lesquels « le piéton reste un piéton », avec sa capacité d’interaction multisensorielle, son exposition à l’altérité, sa pratique des civilités et l’engagement multisensoriel de son corps dans le cadre d’un espace public ; et finalement les **métriques à composante piétonne** (*walking-component metrics*), segments fondamentaux des séquences de déplacements tant au début et à la fin des parcours que dans les commutations entre modes. Le transport automobile implique de multiples séquences de métriques piétonnes non ou mal insérées dans l’espace public. Les métriques pédestres incluent donc l’ensemble de l’espace des transports publics : véhicules, arrêts, accès. Avec les espaces publics, semi-publics (contrainte d’accès) et semi-privés (restriction d’accès) parcourus par les piétons, on a ainsi un continuum qu’on peut appeler l’univers des *métriques publiques* et qui associe intrinsèquement espace public et mobilité. La marche à pied apparaît ainsi au minimum comme le ciment de tous déplacements, y compris dans le cas des métriques automobiles dominantes, où la marche est exclue par principe et où elle est considérée ou vécue comme l’antithèse du choix volontaire de l’usage d’un véhicule privé. (Lévy et Lussault, 2003 ; Lévy in Allemand et al., 2004 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

mieux comprendre ce changement de paradigme « vitesse vs. urbanité », nous passerons en revue un certain nombre de **signes annonciateurs** de la nouvelle place conquise par la marche comme reflet de ce changement de valeurs sociétales. Puis nous consacrerons la section suivante à l'analyse de l'émergence d'un **style de vie qui favorise la multimodalité** tout en demandant aux individus des compétences élargies pour réussir à maîtriser un capital spatial et mobilitaire démultiplié par l'accès facilité aux ressources que la ville a à offrir.

L'AUTOMOBILE, FAIT SOCIAL MAJEUR DU XXIÈME SIÈCLE

L'automobile est d'abord un fait social majeur du XXI^e siècle, nous dit François Ascher. Il invoque des chiffres français saisissants : plus de 80% des ménages en possèdent au moins une et lui consacrent en moyenne un peu plus de 10% de leur budget. Plus des trois quarts des déplacements urbains et 80% des kilomètres parcourus quotidiennement se font en automobile (Ascher, 2008, p. 32). Notons cependant le récent changement de comportements, avec une baisse de la mobilité totale et, pour la première fois depuis 30 ans, une baisse de la mobilité automobile (Michaud et Segrestin, 2008, p. 12). Cela représente à nos yeux une fenêtre d'opportunité pour la marche, qui reste le socle premier de la mobilité et surtout le ciment de l'intermodalité.

L'automobile joue aussi un rôle fort en tant que « territoire du moi » tel qu'il a été défini par Erving Goffman (1973b, (éd. orig. angl. 1971)). Cette dimension de lieu de vie, où peuvent éclore des relations sociales, en particulier familiales, échappe à une vision purement fonctionnaliste de la voiture en tant que mode de transport. Longtemps, la voiture était le seul endroit où l'individu pouvait écouter de la musique, sans le besoin de négocier avec d'autres personnes (Amar et Michaud, 2009, p. 18). Le lancement de l'iPod¹¹ en 2001, puis de l'iPhone en 2007, sont venus changer la donne et rebasculer le « territoire du moi » musical du côté des marcheurs, qui en s'autonomisant et en s'accessoirisant (Lavadinho et Winkin, 2004, 2005, 2008 ; Winkin et Lavadinho, 2008 ; Lavadinho, 2010k, 2006b) renforcent leur fonction d' « unités véhiculaires » (Goffman, 1973a). La notion d'unité véhiculaire permet de rendre compte de la manière dont les piétons s'approprient un territoire en mouvement. Notre corps, cette coque à géométrie variable d'à peine 1 m², nous offre sécurité et assurance lors de nos immersions en ville. Elle nous permet d'emprunter, le temps de les traverser, des espaces publics qui ne nous appartiennent pas mais que nous délimitons un bref instant comme étant les nôtres. Signalons au passage que la voiture et plus largement « les lieux-mouvements » du transport ne sont que des cas particuliers de lieux appropriés en tant que « territoires du moi ». Pour Stéphane Beaud et Florence Weber, ce territoire personnel est à la fois subjectif (c'est la personne qui, par ses gestes, par son corps, par ses accessoires qu'elle laisse en lieu et place de son corps, s'approprie cette place), matériel (c'est d'espace physique et d'objets qu'il s'agit) et intersubjectif (les autres m'assignent à cette place, reconnaissent une correspondance entre moi, ces choses, cet espace). L'estime de soi passe aussi par ces « extensions du moi » : c'est ce que montre l'observation des jardins, des maisons, des voitures, des bureaux, de tous ces espaces appropriés qui valent pour leur occupant (Beaud et Weber, 2010 (1^{ère} éd. 1997), p. 309).

Nous pensons que pour un report modal effectif, il faudrait tenir compte de cette territorialisation des

¹¹ Même si le walkman de Sony remonte déjà aux années 1980 et que d'autres modèles de mp3 avaient déjà été lancés sur le marché au moins une décennie avant l'iPod, c'est ce dernier qui a véritablement fait basculer l'usage du baladeur numérique dans les mœurs d'une majorité de la population, au-delà des traditionnels publics d'adolescents conquis de longue date par ce marché. En août 2010, les ventes d'iPod atteignent les 275 000 000 d'exemplaires tous modèles confondus, ce qui en fait le baladeur numérique le plus vendu au monde. Ce succès s'est même accompagné de la formation d'un « écosystème de l'iPod », où des compagnies tierces vendent toute une série d'accessoires destinés aux baladeurs de la marque à la pomme. Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/IPod>.

modes de transport. Faire le choix de délaissier la voiture implique pour l'individu d'y trouver son compte, en termes de nouveaux « territoires du moi », au sein des nouveaux modes de transport adoptés, y compris la marche. Cela ne peut se faire qu'en renforçant simultanément les aménagements matériels et symboliques qui favorisent son essor tant dans les esprits que dans les pratiques des citoyens marcheurs (Lavadinho et Winkin, 2005b).

L'essor de l'automobile relègue la marche dans l'oubli

Si lors de son apparition, l'automobile ne ralliat pas toutes les voix en sa faveur, et si les deux guerres mondiales ont retardé sa diffusion, celle-ci s'est faite à large échelle dès les années 1950, entraînant de profondes mutations territoriales dans son sillage (Dupuy, 1995, 1999). Le déclin de la marche, inversement proportionnel à l'essor de l'automobile, a été constaté dès cette époque. Bien que toujours présente sur le terrain (certes à un moindre degré), la marche a dès lors progressivement disparu des statistiques, des discours, des réflexions et des préoccupations des politiques publiques. Elle est devenue invisible... ou en tout cas n'a plus été perçue que sous un seul angle, celui de la sécurité. L'image du piéton des villes s'est ainsi peu à peu imposée à tous : une personne vulnérable, victime potentielle de la circulation, plutôt pauvre, usager captif des transports publics et marcheur contraint. Bref, une image dévalorisante. L'affaissement statistique de sa pratique quotidienne trouvait alors son pendant dans le désintérêt croissant des politiques publiques d'aménagement urbain pour cette question.

Cependant, très tôt, des voix se sont élevées contre les effets négatifs de l'adaptation des villes à l'automobile. Dès la fin des années 1950-1960, en réaction à la forte motorisation de la société américaine de l'après-guerre, un contrecourant, incarné par Jane Jacobs (1993 (éd. orig. angl. 1961)) comme figure de proue, avait émergé aux Etats-Unis en faveur d'un retour à la rue et à des échelles de proximité. Ce mouvement de contestation avait trouvé des échos en Europe dans les années 70, notamment avec les travaux précurseurs de Jan Gehl (1971), architecte danois qui reste aujourd'hui encore l'une des références majeures au niveau mondial en termes d'aménagement des espaces publics (Gehl, 1996 ; Gehl et Gemzøe, 2000 ; Gehl, Gemzøe et al. 2006 ; Gehl, 2010).

Ce contre-courant est resté actif à travers les décennies, mais uniquement en filigrane : il ne faisait pas le poids face aux rêves de liberté de mouvement et de suburbanité qui ont caractérisé les Trente glorieuses. La voiture s'est imposée comme premier mode de déplacement non seulement au sein des tissus diffus des périphéries alors en pleine extension, mais aussi au sein de la ville compacte, y compris pour de courtes distances¹², du fait de la co-dépendance territoriale des dynamiques de mobilité provoquée par

¹² Pour rappel, au niveau européen, en milieu urbain, la voiture est essentiellement utilisée pour des courts trajets. En effet les nombreux déplacements de proximité sont des déplacements de petite envergure : 40 % d'entre eux font moins de deux kilomètres. **1 trajet en voiture sur 2 se fait sur moins de 3 km, 1 sur 4 moins de 1 km et 1 sur 8 moins de 500 m.** Pourtant 53 % des urbains avouent utiliser la voiture tous les jours ou presque. Néanmoins il faut remarquer que cette tendance est désormais à la baisse, notamment de par les effets conjugués de la hausse des prix du carburant, de l'atmosphère de récession économique et de la prise de conscience environnementale. Ainsi en 2006 les européens déclarent marcher plus et avoir moins recours à la voiture que trois ans auparavant. Des cinq pays européens interrogés, cette baisse est la plus marquée chez les Allemands (55% des Allemands utilisaient

l'imbrication des activités à diverses échelles.

Ainsi jusqu'aux années 1980, grosso modo, le futur de l'automobile semblait acquis. Pendant cette période, les villes n'ont pas ménagé leurs efforts pour lui assurer toujours plus de place, à grands renforts d'investissements infrastructurels. Les successifs chocs pétroliers et autres crises économiques des dernières décennies ont parfois remis en cause, retardé ou provoqué l'abandon de certains de ces grands projets d'infrastructure, mais les villes dans leur grande majorité ont néanmoins été profondément remaniées dans leur morphologie¹³ pour accommoder les modes motorisés. Nous avons du attendre les années 1990 pour connaître une inversion de ce mouvement du « tout à l'automobile ».

Le tournant du siècle signe la fin de l'hégémonie automobile et le retour de la marche

L'intérêt pour la marche en tant que mode de transport urbain à part entière renaît à partir de la fin des années 1990. L'année 2000 est d'ailleurs une année décisive, avec la création de la première conférence internationale sur la marche, Walk21. La question sécuritaire est alors transcendée pour adopter une approche plus transversale de la marche. Et cela change complètement la donne. Le renouveau de la marche, cette fois, a émergé autour de l'idée du choix modal, dans le sillage d'une recherche de rééquilibrage d'une part modale trop importante de la voiture au détriment des autres composantes de la ville multimodale, y compris pour des trajets de courtes distances.

Le potentiel que représentent ces courts trajets motorisés pour la marche est immense (WALCYNG, 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Sauter et al. ; 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; ACTIVE ACCESS (à paraître)), sans mentionner le rôle essentiel que la marche joue pour l'essor de la multimodalité, en tant que complément naturel des transports publics et des modes partagés (Clochard et al., 2008). Il ne s'agit plus alors d'envisager uniquement la marche comme une contrainte, pratiquée dans l'insécurité, mais comme un véritable choix, qui implique une part de plaisir. Car la

quotidiennement leur voiture contre 47% après, soit - 8 points). Pour la France, la baisse est de - 4 points (de 57% à 53%). En France 53% des personnes interrogées déclarent utiliser davantage la marche à pied, plutôt que le vélo ou les deux roues motorisés. En Allemagne 68% utilisent davantage le vélo pour leurs déplacements, et ont plus souvent recours au covoiturage. En Italie, le report modal s'est fait surtout en faveur des transports publics.

Source : Étude TNS Sofres « Les Européens, la mobilité et le prix des carburants », juin 2006 / MEDD septembre 2005.

Le réflexe « courtes distances » reste donc encore dans bien des cas un réflexe voiture. A cet égard il convient de rappeler les faits suivants : En 10 minutes les marcheurs peuvent parcourir jusqu'à 1 km, les cyclistes 2,4 km. En milieu urbain, la vitesse moyenne de la voiture est de 15 à 20 km/h seulement, et cette moyenne tend toujours plus à la baisse de par l'effet conjugué de la congestion croissante des réseaux et de l'abaissement généralisé des limites de vitesse dans les localités. Ainsi en milieu urbain, le piéton est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 500 m (et de surcroît, il ne rencontre aucun problème de stationnement). Le cycliste est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 4 km.

Source : Ministère de l'Intérieur, Grand-Duché du Luxembourg (2004). Pour une mobilité alternative. Analyse et réflexions.

La voiture pèse sur le budget des ménages autant que l'alimentation. Selon une estimation d'Ivan Ilitch, si l'on additionne aux temps de trajet le temps passé à travailler pour acheter la voiture et pour l'entretenir, chaque Français consacre en moyenne 4 heures par jour à sa voiture. Si l'on divise le nombre total de kilomètres parcourus en voiture par le temps consacré à sa voiture, on obtient une vitesse moyenne de l'ordre de 7 km/h. A peine plus que la marche, qui varie en milieu urbain entre 4,5 et 5,5 km/h, selon la topographie et la condition physique des marcheurs.

Source : <http://www.arehn.asso.fr/dossiers/mobilite/mobilite.html>.

¹³ Nous reviendrons sur les nombreux effets de coupure introduits par des infrastructures de transport et leurs conséquences négatives pour la marchabilité dans le chapitre consacré au cabotage urbain au sein du mouvement II, dans lequel nous illustrons la notion d'agrafe urbaine (Pech, 2009), à l'aide des cas de Plan-les-Ouates à Genève, Frederiksberg à Copenhague et les espaces publics créés lors de la couverture partielle du RER A à Vincennes.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

marche, ou plutôt les conditions dans lesquelles elle se déroule et l'agrément que les usagers en retirent – ou pas – conditionnent dans une large mesure le choix modal.

La préférence pour un mode de transport individuel motorisé est souvent le résultat d'une volonté d'éviter les désagréments liés au premier ou au dernier kilomètre, réalisés le plus souvent à pied. Que la marche soit pratiquée pour elle-même ou qu'elle agisse comme un liant entre deux autres modes de transport, elle reste un ingrédient essentiel au bon déroulement de notre mobilité quotidienne. Or, un constat d'insuffisance s'impose rapidement à l'observateur qui cherche à évaluer le degré de marchabilité de tel ou tel cheminement, espace public ou interface multimodale. Accessibilité, visibilité, lisibilité, connectivité restent le plus souvent en-deçà des standards auxquels les marcheurs pourraient légitimement s'attendre. D'une opportunité d'agrément, la marche en devient teintée d'inconfort. Résoudre ces problématiques pour redonner envie de marcher au quotidien devient désormais une priorité pour des villes qui cherchent à se hisser dans les rangs des villes créatives (Vivant, 2009) « où il fait bon vivre ». Ces villes déploient alors des stratégies de régénération urbaine pour, entre autres, augmenter leur degré de marchabilité et ainsi rehausser leur attractivité. Ainsi ce sont des préoccupations liées à la volonté d'améliorer la qualité de vie qui ont poussé les autorités de Genève et de Bilbao à entamer des démarches pour devenir des « villes marchables », comme nous le verrons dans le mouvement IV.

Cette remise en question de l'ordre des priorités entre la marche et l'automobile dans le cadre de l'essor des villes créatives ne va pas sans poser des questions d'un point de vue social, notamment en termes d'enjeux d'équité quant à l'accessibilité des ressources du monde urbain. François Ascher souligne le paradoxe qui fait que, bien que chère et nécessitant une compétence spécifique (le permis de conduire), l'automobile reste considérée comme indispensable par une grande partie de la population, notamment parmi les classes populaires : 80% des ouvriers possèdent une voiture (Ascher, 2008, p. 33).

Notons cependant que si la question de l'équité sociale face à l'accessibilité du territoire peut sembler encore vive, la tendance observable depuis un certain nombre d'années indique plutôt une diminution du taux de possession d'une voiture chez les élites dites créatives, qui peuvent s'en passer du fait qu'elles délaissent l'habitat pavillonnaire en périphérie pour réinvestir le centre, en allant habiter soit dans des quartiers anciens régénérés ou des nouveaux éco-quartiers (Da Cunha, 2007, 2008) qui ont en commun une haute accessibilité multimodale et un faible usage de la voiture¹⁴. Pour François Ascher, les raisons de ce tropisme résidentiel sont diverses, à l'image de la diversité des populations qu'il concerne : « proximité physique de nombreux services et équipements collectifs, proximité de certains emplois, existence d'un parc immobilier réhabilitable peu cher et avec de grandes surfaces, attractivité de la valeur

¹⁴ Ainsi les quartiers dits HQE (haute qualité environnementale) ont en commun d'être « particulièrement économes en énergie pour leur fonctionnement (voire d'être à énergie positive), de recycler presque tout et de limiter, autant qu'il est possible, non seulement l'usage mais la possession d'une automobile particulière. Ils trouvent leur clientèle principalement parmi des couches sociales à haute qualification travaillant dans le centre des villes » (Ascher, 2008, p. 84). Voir aussi les dossiers consacrés à ces évolutions dans la revue *Urbanisme* : « Eco-quartier », in *Urbanisme* n°348, mai-juin 2006 ; « la ville durable en question(s) », in *Urbanisme* n°363, novembre-décembre 2008.

patrimoniale du quartier et de son ambiance urbaine, faible dépendance vis-à-vis de l'automobile », sont les raisons le plus souvent avancées par les différents groupes concernés (Ascher, 2008, p. 80).

Le processus de gentrification suit ainsi un *pattern* relativement établi, qui voit se succéder diverses typologies d'habitants : étudiants, artistes et jeunes créatifs sont souvent les pionniers de la gentrification d'un quartier ancien ; ils seront ensuite suivis par des couches moyennes hautement qualifiées, plutôt jeunes, puis par des ménages âgés, voire retraités, qui quittent leur maison individuelle en périphérie pour revenir habiter « en ville » (Bidou-Zachariassen et Hiernaux-Nicolas, 2003). L'essor grandissant de ce processus de gentrification possède, selon Ascher, des causes multiples : la croissance des couches sociales moyennes et supérieures qu'elle concerne, les difficultés objectives liées à la vie suburbaine du point de vue de son accessibilité, et des évolutions des modèles de référence de la qualité de la vie urbaine (Ascher, 2008, p. 81).

La question est dès lors de savoir si ce comportement multimodal pourra se diffuser au sein des classes populaires, comme il arrive généralement après un certain temps pour la plupart des questions relatives à l'accès aux ressources urbaines, ou bien si les secteurs à haute marchabilité resteront des poches urbaines d'exception réservées aux élites. La question devient dès lors urbanistique autant que politique : quelle ville voulons-nous, et pour qui ? Pour François Ascher, il y a de bonnes raisons pour inverser la tendance qui veut que les formes urbaines qui se sont imposées dans nos sociétés au cours du XXe siècle soient liées à l'usage de l'automobile. Ascher (2008, p. 34) voit dans l'urbanisme l'une des pistes pour, en changeant la forme urbaine, sortir de cette « dépendance à l'automobile » développée par Gabriel Dupuy dans son ouvrage homonyme (1999) et reprise par Marc Wiel dans son ouvrage *Ville et automobile* (Wiel, 2002, p. 106).

Dans la section qui va suivre, nous allons énumérer les signes annonciateurs de ce passage de la ville motorisée à la ville pédestre, pour prendre le contrepied de ce qui nous annonçait Marc Wiel dans son ouvrage *La transition urbaine : le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* (Wiel, 1999).

UNE REVALORISATION DE LA VILLE COMME FIGURE MAJEURE DE LA COPRESENCE

Les villes sont autant de transformateurs électriques : elles augmentent les tensions, elles précipitent les échanges, elles brassent sans fin la vie des hommes.

Fernand Braudel

La gestion par les sociétés des problèmes de distance se décline pour Jacques Lévy (1999, 2003, 2004) en trois familles de techniques : la coprésence, la mobilité et la télécommunication. Lorsqu'une innovation intervient dans les moyens de transport ou de télécommunication, elle induit généralement une recomposition et non une remise en cause des autres formes de gestion (Allemand et al., 2004, p. 18).

Michel Lussault reprend à son compte ces technologies spatiales utilisées pour conjurer la distance, mais il inclut la télécommunication comme une sous-technologie de la mobilité, à côté de son pendant, le déplacement. Ces deux versants de la mobilité sont en articulation permanente au sein de nos sociétés actuelles. La dimension idéologique de la mobilité, capitale pour notre propos ici, est également soulignée par Lussault : « La mobilité ne se limite pas au déplacement physique effectif et à ses techniques, mais embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 729). Pour François Ascher, ces technologies sont loin d'avoir épuisé leurs potentialités. Elles occupent progressivement, comme l'électricité précédemment, une position générique, dans la mesure où elles pénètrent à la fois « tous les secteurs économiques et toutes les sphères de la vie sociale » (Ascher, 2009, p. 37).

Quant à la coprésence, elle implique aussi des organisations et des technologies spatiales sophistiquées, dont l'architecture et l'urbanisme, vus par Lussault comme des outils permettant de « rassembler en un même espace, en contiguïté physique, des entités et objets spatialisés, afin de rendre possibles leur relations » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 728). Pour Lussault, l'organisation spatiale de la coprésence est en rapport direct avec la question de l'urbanisation. En effet, « les logiques inhérentes à la coprésence produisent *de facto* une accentuation de la densité et, en général, une augmentation de la diversité des objets coprésents. Or le couplage de la densité et de la diversité est au fondement des dynamiques des villes et de l'urbain » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 728).

La ville, réponse historique à la question de la gestion de la distance

Ainsi, dans son principe même, la ville répond au choix de la coprésence comme modalité privilégiée : « La ville est de fait une configuration spatiale fondée sur le choix initial de privilégier absolument la coprésence. Il s'agit d'arranger les êtres, les choses, les matières de façon à ce que la proximité de contact physique l'emporte et permette aisément aux acteurs d'accéder aux services et aux possibilités offertes et de disposer du maximum de réalités sociales en un minimum de temps et de coût (social, économique,

symbolique) » (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 729). Pour François Ascher, la dynamique même de l'urbanisation est liée au potentiel d'interactions qu'offrent les villes, à leur « urbanité », c'est-à-dire, pour cet auteur, à la puissance multiforme qu'engendre le regroupement de grandes quantités de populations dans un même lieu (Ascher, 2009, p. 31). Il nous faut cependant souligner que le développement urbain corrélatif de la coprésence est un phénomène historiquement situé, antérieur à des évolutions aussi fondamentales pour l'urbain contemporain que l'électricité, le moteur à explosion ou le téléphone. Il n'est pas dit que le modèle de la coprésence soit le modèle choisi par les villes des pays émergents dont la croissance urbaine se réalise actuellement à l'ère d'Internet, des téléphones mobiles, des motocycles et des automobiles, ce qui est loin d'avoir été le cas de la majeure partie de la « vieille Europe ».

Ainsi l'Angleterre et l'Allemagne étaient déjà urbanisées à près de quatre-vingt-dix pour cent au début du XXe siècle, alors même que l'automobile, le motocycle et le téléphone n'en étaient qu'à leur tout début. L'urbanisation plus tardive de la France montre au contraire une densité bien plus faible car elle est contemporaine de l'essor de l'automobile (ce facteur est toutefois conjugué avec une plus faible densité de peuplement que celle des deux pays pionniers de l'industrialisation). Ainsi la France a pu produire des villes sensiblement moins denses et moins compactes que celles que l'on trouve en Angleterre et en Allemagne (Allemand et al., 2004, p. 32).

A mesure que croît l'intensité de la coprésence et donc que la taille d'une ville augmente, se posent les problèmes de sa structuration dans l'espace, que l'on a pu résoudre dès la fin du XIXe et tout au cours du XXe siècle en jouant sur son expansion, tant horizontale que verticale (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 729). Cette expansion est permise par trois facteurs : sous le versant de la mobilité, nous pouvons citer le développement des tramways puis des automobiles ; sous le versant des télécommunications, celui du télégraphe puis du téléphone ; sous le versant des techniques de la construction, celui des ascenseurs, du béton armé et de la construction métallique, qui ont permis notamment l'invention des gratte-ciel. Ensemble, ces trois versants ont participé au remodelage territorial des villes et inscrit dans leur espace, selon Lussault, des différenciations fonctionnelles et sociales de plus en plus marquées (Allemand et al., 2004, p. 27).

Les exigences de croissance et de fonctionnement des villes ont ainsi engendré une forte mobilisation scientifique et technique pour accroître les performances de la circulation des personnes, des biens et des informations. Des progrès considérables ont ainsi été réalisés tant dans le domaine du transport que celui du stockage. A l'instar de Michel Lussault, François Ascher identifie l'électricité en particulier comme un facteur décisif dans la libération des potentialités d'extension des villes, verticalement avec les ascenseurs, horizontalement avec le tramway, le télégraphe et le téléphone (Ascher, 2009, p. 37).

Pour Marc Wiel, le phénomène historique de l'accroissement de la densité urbaine au fur et à mesure de la progression démographique était la conséquence du coût élevé de la mobilité qui se mesurait alors en

temps et en effort physique¹⁵. Pour cette raison, au-delà d'une certaine population, les villes croissaient plus par densification que par extension. Elles perdaient ainsi beaucoup moins de leur unité initiale de fonctionnement que si elles avaient crû seulement par extension. La densité permet d'accroître avec économie, si l'on peut dire, le potentiel d'interactions par habitant. Par conséquent, Wiel fait remarquer qu'historiquement, la densité « est moins une donnée résultant d'une préférence culturelle qu'une nécessité liée à la pénurie de temps mobilisable pour effectuer les interactions sociales caractéristiques de la vie urbaine, dès que le nombre d'habitants devient important » (Wiel, 2002, p. 23). La ville constitue ainsi, pour Michel Lussault, une des réponses organisationnelles possibles apportées par les groupes humains à la question de la séparation et de la distance (Lussault in Stébé et Marchal 2009, p. 727).

La mobilité prend le pas sur la coprésence pour gérer la distance

Nous pouvons faire le constat que pendant des siècles, cette réponse a plutôt bien fonctionné : la coprésence a maintenu sa suprématie sur les deux autres modes en termes de gestion de la distance. En revanche, l'époque qui vient de s'achever avec le tournant du siècle dernier a vu s'imposer, avec la révolution industrielle et l'essor des modes de transport motorisés, la mobilité au sein de ce trio. C'est l'arrivée des modes motorisés qui change la donne, avec la mise à disposition d'une vitesse « bon marché » (Wiel, 2002, p. 23). Mais le temps ainsi économisé pour franchir de larges distances est rarement réinvesti dans une minimisation des déplacements. Ce gain de temps est plutôt mis à profit pour élargir nos univers de choix en parcourant de plus longues distances (Joly, 2005). Wiel en donne un exemple prégnant en ce qui concerne l'habitat : « si donc nous n'optimisons pas le temps, nous optimiserons autre chose (l'argent, l'effort physique, l'investissement foncier (taille et prix), l'agrément du site ou son prestige, le maintien d'attaches familiales, etc.), en fait tout ce qui joue dans la compétition pour l'espace au sein du marché de l'habitat » (Wiel, 2002, p. 40). Les exemples pourraient être multipliés pour les autres domaines de la vie urbaine qui font l'objet de choix quant à l'allocation de nos divers ressources.

Pour Marc Wiel, la ville se présente alors comme l'univers élargi de ces choix puisque elle constitue l'agencement par excellence des lieux de la coprésence. Densité résidentielle et vitesse forment un couple étroitement dépendant où l'un croît quand l'autre décroît et réciproquement. Cette interdépendance est caractéristique de l'écosystème urbain. Pour cette raison, vouloir gagner encore un peu de temps dans les déplacements en territoire urbain en accroissant la vitesse est un objectif illusoire, car la recomposition de la ville vient progressivement grignoter le temps gagné (Wiel, 2002, p. 29).

Avec les degrés de liberté supplémentaires introduits par ces gains de vitesse, la mobilité devient alors le moyen privilégié d'assurer quotidiennement la coprésence nécessaire aux interactions sociales, en passant

¹⁵ La liaison Paris-Marseille demandait 12 jours en 1765, 8 jours en 1780 (...), 80 heures en 1834 et 13 heures en 1887 (Arbellot, 1973 ; Stunder, 1995). François Ascher relève qu'il nous est difficile aujourd'hui d'imaginer ce que pouvaient être, pratiquement jusqu'au milieu du XIXe siècle, des économies et des sociétés profondément enfouies et engluées dans l'espace, en raison de l'énorme viscosité des transports terrestres. (Allemand et al., 2004, p. 52).

d'un lieu de la coprésence à un autre. Ces lieux de la coprésence ne sont rien d'autre que les divers composants urbains : le domicile, le lieu de travail, l'équipement collectif et l'espace public. La ville est l'agencement spatial de ces quatre types de composants (Wiel, 2002, p. 24). Wiel décrit ainsi la ville comme un « système d'interactions sociales » que les ménages et les entreprises cherchent à optimiser en ayant recours soit à la mobilité soit à l'agencement urbain. La diversité des attentes et l'inégalité des ressources des acteurs expliquent pour Wiel l'existence des différents marchés (foncier, immobilier, emploi, services) et leur dépendance des conditions de la mobilité. Ce processus de maximisation des interactions sociales (et non de minimisation des déplacements) détermine, à travers des facteurs comme la vitesse et la densité, l'ampleur spatiale de la ville et des unités de voisinage, mais produit aussi une déstabilisation (décomposition-recomposition) de la cité existante, dont la production n'a pas été optimisée dans l'histoire selon les mêmes critères. Wiel estime que du point de la régulation de la mobilité individuelle, le choix de la vitesse est stratégique. En effet, elle est la variable clé de « l'écosystème urbain ». Quant à l'agencement urbain, si l'auteur déplore le peu de marge de manœuvre tenu par les collectivités locales en matière de régulation de l'intensité de la périurbanisation, il souligne en revanche leur capacité à contrer le degré d'éparpillement par une offre foncière suffisamment abondante en première couronne (Wiel, 2002, pp. 8-10).

L'ubiquité des télécommunications revalorise la coprésence

La première décennie du XXI^e siècle connaît quant à elle une nouvelle reconfiguration du trio *coprésence – mobilité – télécommunications*, avec cette fois-ci une montée sans précédent des télécommunications, et en particulier des télécommunications mobiles, comme vecteur privilégié d'accès. Le local n'est ainsi plus, pour François Ascher, le lieu obligé de la plupart des pratiques sociales dans les divers champs du travail, de la famille, des loisirs. Les nouveaux instruments de transport et de communication se combinent pour ouvrir l'éventail des choix en matière de localisation des résidences et des activités, et changent la nature du « local » : celui-ci n'est plus hérité ou contraint, mais il rentre dans les logiques réflexives des individus, « dans des arbitrages d'autant plus complexes que les individus ont les moyens de se déplacer et de télécommuniquer » (Ascher, 2009, p. 45).

Ce déplacement du curseur vers la mobilité, puis la télécommunication, et désormais les deux combinées, a eu de profondes conséquences sur la manière dont la valeur d'accès a investi de nouveaux outils « nomades », à l'instar du téléphone portable, qui en plus d'assumer une fonction d'outils de communication deviennent des outils d'organisation de nos mobilités désormais multimodales. Ces outils portables font donc désormais partie de la vie en mouvement, une tendance qui ne semble pas prête à s'inverser (Brown et al., 2002, cité par Urry in Allemand et al., 2004, p. 48). Cette évolution se fait au détriment de certains outils de mobilité monomodale consacrés, comme a pu l'être la voiture pendant tout le siècle dernier. Cela ne veut pas forcément dire que les valeurs fondamentales liées à la mobilité soient en recul, mais qu'en tout cas certaines de ses expressions phénotypiques, telles l'automobilité, le sont.

En effet, l'intérêt de l'automobilité a longtemps été mesuré à l'aune des distances à franchir. Néanmoins,

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

nous constatons aujourd'hui que la question de la distance peut désormais être surmontée d'autres manières, y compris par la convergence entre mobilité et télécommunication dans cette entité hybride qu'est la communication nomade, attachée directement au corps qui marche. A la lenteur supposée du déplacement pédestre s'ajoute désormais, avec l'accessoirisation du marcheur (Lavadinho et Winkin, 2004, 2008 ; Lavadinho 2006b ; 2008f ; 2010k) et notamment l'usage répandu du *smartphone*, une extension ubiquitaire de sa personne dans l'espace et dans le temps. En effet la mobilité connaît un processus d'incorporation physique (au sens littéral du terme) au fait urbain, processus transcrit par la notion de l'internet physique (*physical internet*) ou internet des objets, et se retrouve sublimée dans les technologies sans fil et plus globalement dans un processus de nomadisation générale des objets et des environnements que l'on emporte désormais avec soi où que l'on aille. Les espaces publics eux-mêmes communiquent désormais, nous l'avons vu, avec les marcheurs. Ce recours aux réseaux sociaux configure des formes de dialogue inédites et encore impensables au début des années 2000 (pour rappel, Facebook a été créé en 2004, Twitter en 2006).

François Ascher relève aussi que les nouvelles technologies de communication et d'information font paradoxalement monter la valeur de la coprésence. En banalisant tout ce qui se médiatise, se transporte et se stocke, ces technologies donnent une valeur nouvelle à ce qui ne se médiatise pas, à ce qui se touche, se goûte, se sent, à ce qui se passe en direct, avec les autres, au milieu des autres. Le boom des activités sportives et de la restauration de loisirs (Bell and Valentine, 1997 ; cité par Ascher, 2009, p. 230), la croissance des mobilités liées aux rencontres familiales et amicales, l'importance que prennent les grands événements, sont autant d'indices de l'importance renouvelée du face à face et de l'expérience directe dans la vie urbaine (Ascher, 2009, p. 230).

Ainsi, contrairement aux pronostics pessimistes de certains auteurs qui prévoyaient que l'individualisation et les technologies de l'information allaient provoquer une implosion des villes où les citoyens délaisseraient les espaces publics pour l'intimité de leurs maisons et leurs écrans, Ascher souligne que l'on assiste au contraire à une dynamique qui redonne de l'importance à l'espace public en général et à la rue en particulier (Brody, 2005 ; Chaudoir, 2009). Un bel exemple de cela est le succès que rencontrent aujourd'hui les terrasses de café dans les villes du monde entier. Ces terrasses qui permettent d'être seul ou à plusieurs, au milieu des autres, sont aussi des lieux propices pour des rencontres imprévues, pour faire éclore la sérendipité (Ascher, 2009, pp. 93-94).

LES SIGNES ANNONCIATEURS

Signe I – La marche devient un objet culturel

A l'instar des villes néerlandaises et danoises qui fonctionnent sur la base d'une culture du vélo reconnue et partagée même par ceux qui ne sont pas cyclistes, nombre de villes européennes sont en train de faire émerger une culture de la marche dont les signes annonciateurs peuvent être repérés chez des acteurs appartenant à divers univers culturels : élus et techniciens, artistes et designers urbains, cinéastes et écrivains, journalistes et chercheurs s'emparent tour à tour de la marche et en font collectivement, par la sédimentation de leurs actions successives, un objet de culture partagée. Les magazines consacrent une part toujours plus importante de leur offre rédactionnelle à des pratiques liées à la marche, qu'il s'agisse de tourisme culturel (Origet du Cluzeau, 2000 (1ère éd. 1998)) ou de bien-être corporel (wellness/fitness). La mode et le design ne sont évidemment pas en reste : objets, vêtements et accessoires répondent de mieux en mieux aux nouvelles exigences de mobilité, même si les progrès sont plus notoires dans le domaine de la marche « loisirs » que celui de la marche « citadine ». Analysons donc de plus près l'émergence de ces diverses mouvances qui reintègrent la marche à la constellation actuelle des pratiques culturelles urbaines.

Alain Bourdin souligne que même si les modalités de la mobilité sont appelées à changer radicalement, celle-ci restera dans la durée une composante majeure du fonctionnement social et de la culture (Bourdin, 2007, p. 16). Nous pouvons ainsi voir dans ce nouvel investissement de la valeur « marche » l'indice non pas seulement d'une mode, mais d'un phénomène culturel de grande ampleur, qui réinstallerait la marche au cœur de l'expérience urbaine quotidienne. En tant que culture non monétarisée, la culture de la marche n'a pas de réelle valeur. Elle ne peut s'échanger directement. Il s'agit alors d'attribuer à la marche urbaine une valeur de bien symbolique. Octroyer une valeur matérielle à la marche, c'est lui donner les moyens de s'insérer dans l'économie des biens symboliques. Le rapport à la rareté est important dans ce processus. La marche est un bien commun, propre à toute l'humanité. Comment augmenter son aura de rareté et d'unicité pour qu'il puisse acquérir une disposition à la transsubstantiation symbolique ?

Bernard Lamizet (2000) indique que la médiation culturelle ne s'inscrit pas seulement dans des pratiques et dans des œuvres : elle s'inscrit aussi dans des logiques politiques et dans des logiques institutionnelles. Selon cet auteur, la médiation culturelle fonde « les langages par lesquels les hommes peuvent penser leur vie sociale, peuvent imaginer leur devenir, peuvent donner à leurs rêves, à leurs désirs et à leurs idées, les formes et les logiques de la création ». La ville événementielle – l'un des avatars que peut prendre cette médiation – a partie liée avec la marche. En effet, les autorités publiques sont de plus en plus nombreuses à produire de l'événementiel festif à caractère ambulatoire : il s'agit de marcher d'un site à l'autre, parfois sur des itinéraires qui font plusieurs kilomètres, le plus souvent au sein d'une foule euphorique. La popularité de ces « événements péripatéticiens » ne date pas d'aujourd'hui, mais la vigueur renouvelée de ces rassemblements en plein air doit nous interroger, à une époque où la dimension loisirs du chez-soi a pris une prépondérance sans commune mesure avec son rôle relativement mineur par le passé. En tête de

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

ces événements caracolent bien sûr les traditionnels carnivals. Mais nous pouvons aussi énumérer des jouissances plus modernes, comme la Gay Pride à Berlin ou à Zurich, la Fête des Lumières et les Nuits Sonores à Lyon, le Festival Arbres & Lumières à Genève, les Nuits Blanches à Paris, la Museum Mile à New York, la Fête de la Musique ou encore la Nuit des Musées qui se déploient dorénavant simultanément dans plusieurs villes d'Europe. Tous ces événements drainent des centaines de milliers, voire des millions de spectateurs en quelques jours, preuve éclatante du fait que la marche, dans sa dimension collective et ludique, est devenue un aspect central de la vie culturelle de nos villes. La concurrence accrue entre les villes exacerbe la tendance qu'oppose chaque ville, pour se démarquer, de recourir à une communication réflexive sur son identité et son image de marque. La ville qui communique sur la ville, la ville qui s'expose et qui se donne à voir, n'est plus l'apanage des touristes mais aussi de autochtones, avec une communication ciblée produite spécialement pour les habitants de la cité, qui passe désormais de façon quasi obligée par ces grands rassemblements déambulatoires (Lavadinho, 2011e).

Certes, la communion collective qui se noue autour de la marche joyeuse n'est pas un phénomène nouveau. De tout temps, les villes ont produit des fêtes, des cérémonies et des cortèges, qu'il s'agisse de défilés militaires, d'entrées royales ou de processions religieuses. Parmi les plus connus et les plus anciens de ces événements, les carnivals ont longtemps assumé des fonctions de catharsis sociale: aujourd'hui les carnivals deviennent des méga événements organisés de manière très rationnelle par les municipalités dans le cadre de leur politique globale de communication. Des villes comme Rio ou Salvador de Bahia, Nice, Venise, Bâle ou Cologne se sont placées sur la carte mondiale des villes festives grâce à la médiatisation de leur Carnaval, renforçant ainsi leur image et leurs spécificités. Dans un double mouvement de sécularisation et de professionnalisation, de nouveaux registres festifs se sont mis en place ces dernières années, en empruntant leurs techniques de mise en scène au cinéma ou à la danse. A leur imagerie éminemment spectaculaire font écho leurs circulations de plus en plus chorégraphiques. La dimension performancielle augmente et investit les espaces publics comme autant de scènes, circonscrites au sein d'un circuit balisé.

Le commun dénominateur de toutes ces fêtes, anciennes et nouvelles, c'est qu'elles rassemblent des masses importantes de spectateurs qui déambulent à travers la ville. Les fonctions sociales du rassemblement festif décrites par Durkheim (2007 (1^{ère} éd. 1893)) sont réactivées par cette mise en scène de la société qui se donne à voir et ce faisant prend conscience d'elle-même. La déambulation permet aussi une réappropriation dynamique de la ville, qui se livre sous des éclairages inédits, y compris au sens littéral du terme : il suffit de regarder le soin toujours plus extrême accordé à la mise en lumière de ces déambulations festives et plus généralement de la ville la nuit (Cauquelin, 1977 ; Cartier, 1998 ; Deleuil, 1994 ; Deleuil et Cauquil, 2009 ; Espinasse, Heurgon et Gwiazdzinski, 2005 ; Gwiazdzinski, 2005, 2007 ; Narboni, 1995 ; Espinasse et Buhagiar, 2004 ; Masboungi (éd), 2003). La nuit est en effet le moment dédié par excellence à la fête déambulatoire. Cette dimension événementielle et festive des villes d'aujourd'hui nous semble offrir aux marcheurs une opportunité, qui pour être ludique n'en est pas moins

politique, d'asseoir leur *empowerment collectif* (voir plus loin le chapitre dédié à cette notion). Il ne faut pas oublier qu'à cet égard ce sont les marcheurs eux-mêmes qui d'une certaine façon font événement. C'est bien parce que les gens y marchent qu'un lieu devient un site festif. D'autres marcheurs se joignent à aux premiers, et là où ils se trouvent devient « là où ça se passe ».

Cet effet d'entraînement de la foule, décrit déjà par Georg Simmel dans son ouvrage *On individuality and social forms*, édité par Donald Levine (1971 (éd. orig. angl. 1907-1918), ainsi que par Gabriel Tarde dans son ouvrage *On communication and social influence*, une sélection de papiers choisis et édités par Terry Clark (1969), est le plus clairement visible aujourd'hui dans les micro-phénomènes que constituent les *flash mobs*, les *critical mass* et autres rassemblements sur la voie publique, dont le caractère d'improvisation augmente avec la portée de plus en plus immédiate des moyens de communication convoqués pour leur donner corps. De plus en plus, la messagerie instantanée via sms ou les réseaux sociaux prend le pas sur les relais classiques. L'intérêt du phénomène réside surtout dans le fait que ces communications se font en temps réel, par et pour « l'homme de la rue » qui se trouve *déjà* en mouvement.

Qu'ils soient autochtones ou touristes, les participants à ces événements où toujours règne une dimension ludique, qu'ils soient de nature contestataire ou festive, y gagnent donc, par le simple fait de marcher ensemble *pour marcher ensemble*, une nouvelle audace. Ils arpentent la ville, en (re)découvrent les lieux signifiants et surtout découvrent d'autres manières d'y accéder. Une fois les lampions ou les mobiles éteints, les cheminements créés à l'occasion de ces fêtes et de ces rassemblements peuvent, par leur trace mémorielle, s'inscrire dans les rythmes de la quotidienneté. Pour mieux comprendre comment la marche festive, bien qu'occasionnelle, peut déteindre sur les comportements quotidiens le reste de l'année, nous renvoyons le lecteur au mouvement II où nous analyserons de manière plus approfondie les dynamiques qui sous-tendent trois de ces événements festifs, la Fête des Lumières à Lyon, Paris-Plages et le Festival Arbres et Lumières à Genève.

Signe II – Le touriste arpenteur de l'urbain familier

L'essor exponentiel du tourisme urbain (Cazès et Potier, 1998 ; Crouch, 1999) au cours des deux dernières décennies – corrélatif en Europe au développement de l'offre aérienne low-cost¹⁶ accompagné d'une transformation de l'offre hôtelière et de restauration au sein des villes elles-mêmes – a joué un rôle non négligeable dans une évolution qui consacre aujourd'hui la marche en ville comme l'une des principales activités touristiques au niveau européen et mondial. Cette évolution s'est traduite par un glissement de la valeur hédonique de la marche-loisir, traditionnellement pratiquée sous forme de randonnée ou de promenade au sein de grands espaces ouverts (à la montagne, au bord de la mer ou à la montagne), vers la marche pratiquée en ville lors de séjours plus courts, généralement de l'ordre du week-end prolongé. Le « touriste marcheur » est ainsi devenue une figure incontournable pour les politiques

¹⁶ Pour rappel, le lancement d'Easyjet a eu lieu en 1995.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

touristiques de la plupart des villes.

Ce phénomène est d'autant plus marqué au sein des villes européennes, dont le marketing est très axé sur leur qualités d'agrément liées à de bonnes conditions de marchabilité et de séjour urbain. Certaines villes, à l'instar de Venise, Amsterdam ou Bruges, étaient depuis longtemps reconnues pour leurs qualités marchables. Le succès touristique de ces villes à canaux où les rues sont pour la plupart libres de circulation automobile est depuis toujours lié à ce haut degré de marchabilité. Depuis les années 1980, bien d'autres villes, dont les conditions de marchabilité n'étaient pourtant pas *a priori* aussi propices, leur ont emboîté le pas avec des politiques fortes de création et de rénovation d'espaces publics marchables. Parmi les villes pionnières nous pouvons compter Copenhague, Barcelone ou Bilbao, qui ont toutes les trois choisi déjà depuis quelques décennies déjà de se « vendre » comme des villes touristiques où il fait bon marcher et à qui cette stratégie a parfaitement réussi. Depuis, d'autres villes à fort potentiel attractif ont suivi –à commencer par Londres qui a fait le pari de d'être « la capitale la plus marchable » d'ici à 2015 (voir le chapitre dédié au projet *Legible London* dans le mouvement II).

Cette tendance a été favorisée par le développement de l'avion et du TGV, moyens qui ont largement remplacé l'usage de la voiture pour la visite des villes européennes. Ces modes de la grande vitesse se couplent étrangement bien à la marche : ils projettent rapidement les touristes sur place pour leur laisser ensuite toute liberté de visiter à pied des quartiers hors des sentiers battus. Là réside justement le deuxième glissement observé depuis une décennie. A la tendance qui consistait à visiter les principaux monuments, les *Must See Sights* vantés par les brochures touristiques, se substitue désormais une tendance qui privilégie la visite vagabonde, au gré des hasards et des envies d'exploration du moment, des lieux ordinaires qui composent le quotidien des autochtones. Ainsi la visite de la ville quitte l'hypercentre pour investir des quartiers résidentiels, la flânerie quitte les rues piétonnes marchandes pour se glisser le long de rues parfaitement anodines. Cette nouvelle attitude adoptée par les visiteurs consiste finalement à investir le quotidien urbain d'une ville, à s'imprégner « en habitué » d'une atmosphère dont le devoir de représentation s'affiche désormais comme celui de devenir d'emblée familière.

Nombre de guides urbains surfent sur cette vague de familiarité, à commencer par les Cartoville des Editions Gallimard, un modèle du genre. Conçus dans un esprit contemporain, ces guides sont rédigés avec l'aide d'auteurs locaux qui livrent les clefs de leur ville, pour en restituer l'âme et en rendre le côté vivant. Ils s'adressent, selon les éditions Gallimard¹⁷, au voyageur « qui souhaite découvrir en profondeur les différents quartiers d'une ville, à pied ou par les transports en commun, pour, l'espace d'un court séjour, pouvoir vivre la ville au rythme de ses habitants ». Le principe est donc d'organiser une ville par quartiers, plans à l'appui, selon le principe « Un quartier, une carte, des bonnes adresses ». Ces guides « tout-en-un » permettent dès lors « de vivre une ville comme ses habitants la vivent et de s'intégrer, en toute liberté, au cœur de la cité ».

¹⁷ Source : http://www.gallimard.fr/GuidesGallimardLoisirs/Control.go?action=gnav&page=/Collections/coll_carto_cartoville

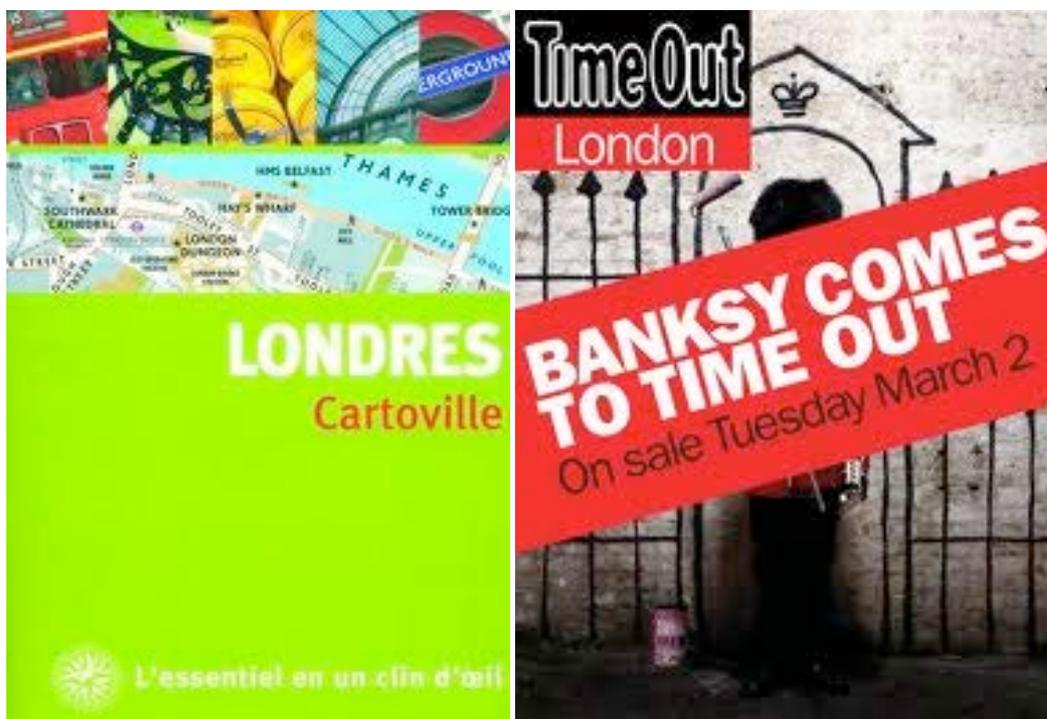


Figure 2 - Les guides Cartoville de Gallimard et Time Out sont représentatifs d'une nouvelle génération de guides touristiques qui s'adressent à l'autochtone qui sommeille en chaque touriste urbain.
Source : Google images @ Gallimard, Time Out

D'autres guides, comme *Time Out*, familiarisent le touriste au même titre que l'autochtone avec les opportunités à saisir en temps réel au moment de la visite. Cette approche informationnelle, éphémère et constamment renouvelée, diffère substantiellement de l'approche statique et immuable des guides d'antan. L'essor actuel de la géocontextualisation de l'information reçue sur smartphone accentue encore cette tendance. C'est ainsi que bien des monuments et hauts lieux au sein des grandes métropoles s'équipent désormais de comptes Twitter et Facebook pour être présents sur les réseaux sociaux et informer en temps réels leurs potentiels visiteurs des derniers événements.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques



Figure 3 - La Highline à New York est l'un des hauts lieux par excellence fréquentés par les touristes marcheurs. Elle s'est dotée d'un compte twitter pour annoncer en temps réel à leurs potentiels visiteurs se qu'y s'y passe et les raisons d'y venir. Il est intéressant de noter que le public abonné est en continuelle croissance. Cette image, téléchargée en 2010, montrait à l'époque 5'381 abonnés. Ce nombre a plus que doublé en à peine une année pour atteindre désormais 13'226 abonnés (chiffres actualisés au 16 août 2011).

Signe III – Les classes créatives übermobiles préfèrent marcher

L'autre élément moteur essentiel de cette évolution favorable à la marche reste, aujourd'hui comme hier, lors du précédent grand essor de la marche urbaine au cours du XVIIIe et XIXe siècles, le comportement des élites (Lavadinho, 2010h). De fait, depuis l'avènement de nos sociétés urbaines, la mobilité est un facteur discriminant et un vecteur de différenciation sociale. L'ascension sociale rime le plus souvent avec un accès illimité à un plus grand nombre de réalités sociales et spatiales, alors que l'exclusion sociale implique quant à elle le plus souvent un accès restreint aux activités et aux lieux que le monde peut offrir (Lévy et Lussault, 2003 ; Davis, 2000, 2006 (éd. orig. angl. 2006)). Cet accès, nous l'avons vu, peut s'effectuer de trois manières : par la coprésence, la mobilité et la télécommunication.

L'analyse fine des signes subtils de différenciation sociale qui se lisent dans les processus d'accessoirisation piétonne (Lavadinho et Winkin, 2004, 2008 ; Lavadinho 2006b ; 2008f ; 2010k) et le décryptage des valeurs que notre société attache plus que jamais à l'accessibilité¹⁸ tel qu'a pu le faire Jeremy Rifkin dans son ouvrage *L'Age de l'accès* (2000), peut dès lors éclairer les raisons qui font du

¹⁸ Tout en n'associant plus forcément cette accessibilité au couple vitesse-distance, si bien incarné par la polarité de la mobilité, mais plutôt au couple « proximité & connectivité », mieux incarné par les deux autres polarités : télécommunication et coprésence.

capital mobilitaire¹⁹, envisagé au sens large comme cette capacité d'usufruit de tout ce que la ville peut offrir, l'un des enjeux majeurs pour les élites actuelles (Lavadinho, 2010h).

La reconstruction de la ville sur elle-même offre des opportunités pour voire revenir de plus en plus de citoyens à fort pouvoir d'achat dans des habitats à caractère central (Bidou-Zachariansen et Hiernaux-Nicolas, 2003). Deux aspirations de résidentialité ont actuellement le vent en poupe auprès de ces élites : les quartiers anciens du centre des grandes villes (et depuis peu également des villes moyennes) ; les nouveaux quartiers situés en couronne et bâtis le plus souvent sur des friches industrielles juxtaposées à des interfaces de transport en respectant des critères de densité, mixité et compacité semblables à ceux des centres (Da Cunha, 2007, 2008).

Ces citoyens aisés et très qualifiés peuvent être jeunes et moins jeunes, vivent généralement seuls ou en couple sans enfants (Beck-Gernsheim, 2000), et sont caractérisés par un statut socio-professionnel et un mode de vie qui en font le plus souvent des *übermobiles*. Cette catégorisation a été élaborée par les tenors (Bauman, 2007 ; Beck, 2002 ; Bridge 2007 ; Lamont et Aksartova, 2002 ; Nava, 2002 ; Pollock, 2007) du courant du Cosmopolitisme (*Cosmopolitanism*) pour décrire ces individus à haut capital mobilitaire²⁰ : leurs activités autant que leurs réseaux sociaux se déploient dans ce que Pierre Veltz nomme l'économie d'archipel (1996), faisant référence à l'Archipel Mégapolitain Mondial conceptualisé par Olivier Dollfus dans son ouvrage *La Mondialisation* (2007 (éd. orig. 1996)). Grands consommateurs de l'avion (Cwerner et al., 2009) et du TGV, mais aussi du taxi une fois arrivés à leur destination, ils choisissent le plus souvent de se passer de voiture, dont la fonction pourvoyeuse de distinction, au sens qui lui octroyait Pierre Bourdieu (1979), s'est peu à peu estompée suite à sa diffusion toujours plus élargie vers les classes populaires. Ils lui préfèrent désormais le vélo ou la marche pour leurs déplacements de proximité. C'est ainsi que peu à peu ces modes actifs, hier encore perçus comme « ringards », se transforment en modes « branchés » (Lavadinho, 2010h). Ne représentent-ils pas le luxe ultime, celui de la liberté de mouvement et du temps pour soi, dans une société de la vitesse où celui-ci est compté ? Etrange renversement de situation, qui ne va pas sans quelques parallèles à tirer avec cet autre moment de l'histoire où les élites sont descendues de leur carrosse pour inventer ce temps de la promenade sur les grands boulevards (Lavadinho, 2010h).

La marche au cœur de la différenciation sociale des élites, hier comme aujourd'hui

Pour déceler les points communs entre le renouveau de la marche urbaine aujourd'hui et son premier essor au cours de la période faste de la Renaissance, il nous faut revenir ici en arrière, lors des tous premiers balbutiements de notre civilisation dite des loisirs. C'est au cours du XVIII^e siècle que le monde urbain a réinventé le trottoir, l'un des premiers aménagements de l'époque entièrement dédiés à la marche

¹⁹ Nous reviendrons plus longuement sur la notion de capital spatial et de capital mobilitaire dans la prochaine section.

²⁰ *Idem.*

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

(voir encadré ci-après). La marche oisive vers la découverte de nouvelles contrées autant que la promenade ostentatoire en milieu urbain ont à cette époque toutes les deux le vent en poupe, ayant rapidement été confortées au rang de ces activités qui étaient l'apanage des élites, contrairement à la marche utilitaire et forcée qui restait le lot du *péon*, qui ne marchait quant à lui pas par choix, mais par nécessité.

Au cours du XXe siècle, en revanche, l'essor de l'industrie automobile, puis aérienne, ont condamné la marche à un lent déclin tant pour les voyages au long cours que pour un usage quotidien en milieu urbain. « Toujours plus vite, toujours plus loin » : tel était le mot d'ordre.

L'arrêt de l'exploitation commerciale du Concorde en 2003, survenant dans le sillage du crash de Gonesse en 2000 et des attentats du 11 septembre 2001 à New York (soit à peine 27 ans après la réalisation de ce rêve supersonique) signe-t-il la fin du mythe de la vitesse pour les élites ? Les fortes restructurations qu'ont connues les industries aérienne et automobile cette dernière décennie témoignent en tout cas, au-delà des crises énergétique et financière, d'une crise des valeurs (Lavadinho, 2010h).

Il n'est pas anodin de constater que le nouveau souffle que la marche semble connaître auprès des élites du XXIe siècle, tant pour de grands périple qui traversent les frontières²¹ que pour les déplacements de tous les jours, s'accompagne d'une démocratisation à outrance et d'une conséquente dévalorisation de l'automobile ainsi que de l'avion. La valeur fonctionnelle de ces deux avatars de la vitesse est banalisée, au détriment de leur valeur iconique et statutaire. Si les pratiques de gestion de la distance continuent de faire appel à ces deux modes et semblent même augmenter en se diffusant auprès des couches plus populaires de la société, leur déclin dans les imaginaires semble quant à lui bel et bien amorcé. En Europe, les grands gagnants de ce déclin en termes de parts modales sont le TGV pour ce qui est des déplacements intervilles et les modes partagés (Clochard et al., 2008) et les modes actifs pour ce qui est des déplacements au sein des villes. Perçus comme plus durables, plus sains et plus agréables, la marche et le vélo gagnent la faveur de ces bourgeois bohèmes décrits par David Brooks (2000) et de ces classes créatives décrites par Richard Florida (2002) et Elsa Vivant (2009).

²¹ Aux yeux de Pascal Amphoux le Radweg dans la Ruhr, chemin dont le nom trompeur pourrait faire croire qu'il est l'apanage du vélo mais qui connaît dans les faits de très fortes proportions d'usages pédestres, est l'un des projets européens les plus emblématiques de cette tendance à opérationnaliser la marche sur de grands territoires, puisqu'il met en réseau une population de cinq à six millions d'habitants dans un territoire de 200 km sur 80 km (Amphoux, 2004).

Nous avons pour notre part mis en exergue dans ce travail la création en Suisse du dispositif d'information SuisseMobile, qui valorise le réseau de cheminements pédestres à l'échelle nationale à vocation première de loisirs, avec un fort accent mis sur les complémentarités avec les autres modes actifs et les transports publics. Ce dispositif accorde une attention particulière aux sorties de loisirs de relativement courte durée dans un cadre urbain, en mettant en valeur les tronçons qui traversent les agglomérations ou qui relient les divers bassins fonctionnels du plateau suisse. C'est cette facette du projet qui nous importe le plus ici pour notre propos sur la marche urbaine. Du fait de la prépondérance croissante de la mobilité de loisirs et de ses effets de plus en plus structurants sur l'ensemble de la mobilité, nous pensons que ces évolutions des perceptions et des pratiques de la marche dans le cadre des loisirs continueront d'avoir des répercussions positives tant au niveau des représentations qu'au niveau des pratiques de la marche urbaine.

L'invention du trottoir à la faveur de la promenade urbaine ²²

« J'ai tant couru pour faire le tableau de Paris que je puis dire l'avoir fait avec mes jambes... »

Louis-Sébastien Mercier

Prenons l'avènement du trottoir comme fil directeur de l'importance nouvelle de la marche d'agrément. Connu dans l'antiquité, le trottoir a disparu au cours du Moyen Age, au profit de la rigole qui récoltait l'eau pluviale et les détritiques au milieu de la chaussée. Il réapparaît à Londres au XVIII^e siècle. Lors de sa reconstruction après le Grand Incendie de 1666, la ville avait profondément remanié son espace urbain, dessinant quelques axes majeurs dédiés à la circulation et créant les premiers squares.

Paris connaît un exemple précoce de trottoirs avec la construction du Pont Neuf, mais il ne sera pas repris. Ce n'est qu'en 1781 que le premier trottoir pavé entièrement dédié aux piétons verra le jour à Paris, rue de l'Odéon, mais malgré les appels répétés de Louis-Sébastien Mercier, dans son ouvrage monumental *Tableau de Paris* (2006, éd. orig. 1781-1790), à répandre l'usage des trottoirs à Paris comme l'on pouvait le voir déjà à Londres à cette époque (Londres verra toutes ses rues dotées d'un trottoir dès 1823), le trottoir de la rue de l'Odéon n'a pas non plus suscité de vrai enthousiasme quant à sa généralisation, qui ne surviendra qu'à la faveur d'une nouvelle technique utilisant le bitume, appliquée pour la première fois en 1835 sur le Pont Royal. Sa rapidité et son moindre coût ont alors permis de multiplier exponentiellement les kilomètres de trottoirs, passés de 16 en 1833 à 275 en 1848. Quelques années plus tard, le trottoir semble enfin fermement établi dans la Capitale, avec l'édiction en 1856 de règles de construction standardisées en fonction de la largeur des rues.

Au début du XX^e siècle, avec l'apparition de l'automobile, les piétons sont canalisés sur les trottoirs de manière beaucoup plus massive qu'auparavant. Ceci pose de problèmes d'encombrement, que certains urbanistes espèrent résoudre simplement en « rajoutant plus de la même chose »²³. Ainsi par exemple Emile Massard conclut après calcul que l'encombrement des trottoirs s'avère un faux problème : « On admet généralement qu'un mètre carré est couvert par quatre personnes, debout, les uns à côté des autres, sur deux rangs. Un passant occuperait donc une surface de 25 décimètres carrés. Mais en réalité, lorsqu'il y a foule, et foule compacte, l'espace occupé par un piéton est beaucoup plus petit. Un mètre carré peut recevoir jusqu'à neuf ou dix personnes de corpulence moyenne... L'encombrement total, c'est-à-dire l'espace qu'il serait nécessaire pour contenir l'ensemble des habitants concentrés au même endroit, est de 68 hectares... Or la surface des trottoirs des voies publiques de Paris, non compris les jardins et les squares, est de 672 hectares. Il n'y a donc aucune inquiétude à avoir pour la circulation des piétons. Elle est largement assurée pour un long avenir. » (Massard, 1910). L'histoire a pourtant rapidement mis à mal cette prédiction.

Après des décennies de négligence, voire de suppression pure et simple pour faire de la place aux modes motorisés (Flonneau, 2003, 2005), l'urbanisme contemporain à nouveau une large place aux trottoirs et en conçoit même de nouvelles sortes, à l'instar des trottoirs traversants. Cela indique le récent changement de statut de cet espace, à nouveau valorisé, reflétant le fait que dans la ville telle qu'on la conçoit aujourd'hui les piétons ont à nouveau priorité. Ainsi à Paris, pour prendre un exemple emblématique, l'on a supprimé les contre-allées des Champs-Élysées, pour laisser plus de place à la promenade.

Dans le sillage de la reconstruction du réseau de tramways dans un grand nombre de villes, l'élargissement des trottoirs fait d'ores et déjà partie des options habituellement prises lors de chaque remaniement des voies publiques. Une fois devenus la norme, les trottoirs élargis pourront se multiplier y compris au sein des villes qui ne bénéficieront pas de tramway, car ils feront partie du minimum attendu partout en milieu urbain.

²² Nous tenons à remercier ici le Professeur Christophe Loir, historien à l'Université Libre de Bruxelles, dont les travaux sur le contexte de la renaissance du trottoir, en lien avec l'essor de la Promenade à l'époque des Lumières, ont constitué la source d'inspiration principale pour la rédaction de cet encadré. D'autres sources ont également été consultées sur Internet, dont : Wikipédia (<http://fr.wikipedia.org/wiki/Trottoir>, consulté le 6 mai 2011) Evéne.fr (article de Julie de la Patellière de mars 2010 : <http://www.evene.fr/lieux/actualite/definition-trottoir-pietons-public-2599.php> et <http://www.evene.fr/citations/mot.php?mot=trottoir>, consultés le 6 mai 2011).

²³ Ce que les psychologues de l'École de Palo Alto appellent un changement de type I (une modification du système à l'intérieur du système lui-même), par opposition à un changement de type II (un changement de système). (Watzlawick, 1975, 1986)

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Le niveau socio-culturel élevé de ces catégories émergentes au sein de la population les rend particulièrement sensibles aux questions environnementales et soucieuses de leur santé et de leur qualité de vie (Lavadinho, 2010h). De surcroît, leurs choix résidentiels, facilités par un pouvoir d'achat conséquent, favorisent généralement un retour aux centres (Bidou-Zachariansen et Hiernaux-Nicolas, 2003) et renforcent ainsi le choix de recourir aux modes actifs pour leurs déplacements de proximité. Jacques Lévy estime que la localisation résidentielle de ces catégories de population engagées dans les pratiques sociales les plus innovantes (artistes, chercheurs, acteurs des secteurs de haute technologie, étudiants, touristes) est un indicateur qui montre sans équivoque que le modèle de la « ville rassemblée » est l'un des fédérateurs de ces groupes (Lévy *in* Stébé et Marchal 2009, p. 715).

C'est parce qu'elle est pourvoyeuse de sérendipité²⁴ que la marche devient le mode de déplacements préférentiel au sein de la ville créative. En effet, la ville créative exige plus que de l'interaction programmable, indique François Ascher. « Elle nécessite aussi la confrontation avec de la différence, de l'inattendu, du hasard, de l'étranger et de l'étrange. Elle a besoin de sérendipité ». La ville, de par sa densité et sa diversité (Jaillet, 2008), offre un contexte favorable à la sérendipité, à condition qu'elle soit capable de créer des lieux et des moments d'interaction non programmée propices à celle-ci (Ascher, 2009, pp. 242-243). Mais la sérendipité exige aussi des compétences renouvelées de la part des individus : « trouver ce qu'on ne cherche pas nécessite à la fois une capacité à chercher et une aptitude à tirer parti de l'imprévu. C'est de ce fait une notion qui caractérise une capacité à agir dans le monde contemporain (...) dans lequel l'action des hommes est toujours plus « réfléchie » et moins « traditionnelle » (Ascher, 2009, pp. 87-88).

Jacques Lévy invoque à son tour la notion de sérendipité pour expliquer que la marche fait mieux que simplement supporter la comparaison avec les autres modes de transport et que « dans la *co-opétition* avec les deux autres grands modes de traitement de la distance, la coprésence et la télécommunication, la marche à pied apporte à la mobilité un double atout : celui de posséder un trait commun avec la coprésence, l'engagement multisensoriel du corps dans l'espace public ; et celui d'offrir ainsi une remarquable exposition cognitive à l'altérité²⁵ et aux hasards heureux – la sérendipité – qui reste supérieure à celle de l'Internet » (Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010). Pour Lévy, ces deux caractéristiques s'avèrent décisives dans une société dont le développement est de plus en plus fondé sur

²⁴ Le poète anglais Horace Walpole, inventeur de l'écriture automatique, a créé en 1754 le néologisme *serendipity*, à partir d'un très ancien conte persan (Le Voyage et les Aventures des trois princes de Serendip). Après avoir été employée par Voltaire dans *Zadig*, cette notion sera reprise dans le vocabulaire des sciences cognitives dans l'après-guerre, puis dans celui de la sociologie des sciences américaine, par Robert K. Merton dans son ouvrage *Social theory and social structure* (1949, p. 104). Merton a également écrit, en collaboration avec Elinor Barber, un ouvrage spécifiquement dédié à l'origine historique du mot sérendipité, intitulé *The Travels and Adventures of Serendipity : a Study in Sociological semantics and the Sociology of science* (2003), qui n'a été publié qu'après la mort de Robert Merton en 2003, 44 ans après avoir été écrit. Pour Merton il s'agit de l'observation d'une anomalie stratégique qui n'a pas été anticipée, et qui peut être « à l'origine d'une nouvelle théorie ». Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Sérendipité>. Pour Georges Amar, la notion de sérendipité permet de souligner le caractère non programmable des découvertes heureuses, tout en insistant sur les « bonnes dispositions » qui les rendent possibles (Amar, 2010, p.91).

²⁵ Cette exposition à l'altérité contribue de manière décisive aujourd'hui à la définition de nos grammaires identitaires, selon Baumann et Gingrich (2004).

des innovations non programmables. Lévy note que le déclin de l'idéal d'affirmation du moi face à l'espace « réduit à sa dimension d'étendue » concourt à l'effritement du système de valeurs dans lequel l'automobile a longtemps prospéré, tandis que l'émergence de préoccupations qui, au contraire, redonnent de l'épaisseur à l'espace « habité » concourent à la montée en puissance de la marche comme mode incorporé : « Notre petit corps, fragile mais agile, qui sait se rendre rapide en restant disponible, trouve ainsi une modernité imprévue et prometteuse. » (Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010).

Signe IV – La marche devient un mode durable

La montée au front depuis les années 1980 des problématiques environnementales, y compris dans le champ politique, où la percée des partis dits Verts en Europe est considérable, pèse également dans la balance des choix mobilitaires des collectivités autant que de tout un chacun.

Cette volonté de durabilité s'inscrit sur une toile de fond de doublement de la population urbaine en un siècle. Alain Cluzet avance le pronostic que dès 2025, la population urbaine aura doublé et atteindra 5 milliards d'hommes et de femmes. Et il pointe du doigt la non-durabilité de nos sociétés face à ce rythme d'urbanisation très rapide : « Les ressources de la planète sont consciencieusement pillées depuis deux siècles à la suite d'une triple explosion : industrielle, démographique et urbaine. » (Cluzet, 2007, p. 11). Si l'avenir du monde est urbain, il se doit donc d'être urbain autrement.

La ville compacte est prônée par beaucoup (Beaucire in Allemand et al., 2004 ; Da Cunha, 2005, 2007) comme un levier de réorganisation des centralités urbaines (Da Cunha, 2010) qui tente de contrer l'étalement urbain²⁶ en infléchissant le développement de la ville vers l'intérieur. En diminuant les besoins en déplacements motorisés, on tente ainsi de limiter l'empreinte écologique de la ville. « L'aménagement urbain durable cherche alors à organiser conjointement les centralités et leurs maillages, à intensifier de manière différenciée leurs fonctionnalités et leurs symboliques, pour améliorer la valeur d'usage de l'espace urbain et conduire des politiques qualifiantes et plus sobres du point de vue écologique » (Da Cunha, 2010, p. 7).

Parmi ces politiques, celle de la promotion de la marche urbaine se révèle une politique payante, puisqu'en cas de succès elle permet des gains notables en termes de mobilité durable à un coût nettement moindre pour la collectivité que celui actuellement supporté pour développer des infrastructures en faveur des modes motorisés. Il ne s'agit évidemment pas de dire ici qu'il faudrait stopper net tout effort d'investissement pour simplifier l'accessibilité de nos territoires urbains, mais de poser la question du meilleur équilibre pour la répartition de ces investissements en termes de coûts-bénéfices pour la mobilité globale, étant entendu que celle-ci vise non pas parcourir des kilomètres mais relier des réalités sociales pertinentes (Lévy, 2008). L'efficacité relative des déplacements dépend dès lors moins du nombre de kilomètres parcourus que de ce à quoi le déplacement permet d'accéder. Selon Jacques Lévy, il nous faut alors sortir d'une mesure réticulaire qui resterait indifférente au contenu des réalités rendues interaccessibles par la mobilité. Un nouvel indicateur possible, pour Lévy, est le nombre de personnes, « et bien sûr le nombre de personnes effectivement localisé là où on est et là où l'on va, non les seuls résidents comptabilisés par les instituts statistiques et qui ont pris la mauvaise habitude de ne pas rester chez eux » (Lévy, 2008). C'est ce que Lévy nomme la vitesse *contextuelle*, sur laquelle nous reviendrons plus longuement au mouvement II.

²⁶ « L'idée d'empêcher l'étalement de la ville est très ancienne. Elle a répondu à des préoccupations diverses : militaires, fiscales, rentabilisation d'équipements, obsession du seuil démographique » (Allain, 2004). Ces préoccupations n'ont que peu en commun avec la durabilité, l'actuel moteur sous-tendant les efforts vers la compacité (Allain in Da Cunha, 2010, p. 50).

Le développement durable, pour être un oxymore, n'en reste pas moins l'horizon à atteindre. Pour Alain Cluzet, cela n'est pas dissociable d'une politique de développement spatial, puisque pour cet auteur l'espace est directement ou indirectement au cœur de toutes les problématiques de développement durable (Cluzet, 2007, p. 16). Le développement durable est ainsi devenu le cadre de référence et d'action de la plupart des politiques publiques locales, mais aussi du simple citoyen, ne serait-ce que sous la pression de ses propres enfants. Les efforts conjugués de sensibilisation à la fois médiatique et éducative, notamment avec le lancement en 2005 de la décennie de l'éducation en vue du développement durable, ont induit la mobilisation de dizaines de milliers d'écoles partout en Europe pour lancer des programmes de sensibilisation à cette thématique.

La notion d'imbrication des aspects environnementaux, économiques et sociaux a pu pénétrer jusqu'au sein des foyers et changer considérablement les regards, sinon les pratiques, des familles. A une époque où conscience environnementale rime avec conscience de soi, il est devenu aujourd'hui valorisant d'essayer de minimiser ses dépenses d'énergie en choisissant mieux ses modes de déplacement et en optant notamment pour les modes actifs et les transports publics, considérés comme plus durables que les modes individuels motorisés. Plus le niveau socio-culturel est élevé, plus cet argument porte auprès des populations enquêtées sur les perceptions des modes de transport qui guident le choix modal (Kaufmann, Tabaka et al., 2010 ; Diana et Mokhtarian, 2009).

Signe V – La marche devient un mode actif

L'argument de la santé (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011) semble à première vue pouvoir porter plus encore que celui de l'environnement, car les conséquences d'un comportement sédentaire intéressent en premier lieu ceux qui les subissent, à savoir les sédentaires eux-mêmes. Pourtant, les changements de comportement se font attendre, et si certaines catégories de personnes directement touchées par le spectre de la maladie sont motivées, sous le conseil de leur médecin, pour incorporer les modes actifs à leur profil de déplacements, la grande majorité d'entre nous conforte la procrastination en évoquant toute une panoplie d'arguments, au premier chef desquels le manque de temps.

C'est ainsi que sur 16h de temps éveillé quotidien (si l'on alloue 8 heures au sommeil), entre 60% et 75% de la population européenne n'est pas prête à consacrer les fameuses 30 minutes par jour recommandées par l'OMS à de l'activité physique, ne réussissant donc pas à franchir le seuil de la sédentarité (Barton et Tsourou, 2004). Ce fait alarmant a pu faire dire à l'un des intervenants du second Congrès International sur l'Activité Physique et la Santé Publique (ICPAH), auquel nous avons assisté à Amsterdam en 2008, que l'« ennemi numéro un » de nos sociétés occidentales était désormais... la chaise.



Figure 4 - Les installations sportives elles-mêmes pâtissent parfois d'un aménagement qui n'incite pas à la pratique de l'activité physique. Ici, un fitness à San Diego aux Etats-Unis. Son accès qui privilégie les escalators plutôt que les escaliers est en patente contradiction avec la vocation première du lieu.
Source : <http://ninfield.files.wordpress.com/2010/05/san-diego-gym.jpg>

La croissance exponentielle de la sédentarité en milieu urbain est due pour l'essentiel au fait que dans la dite « civilisation de l'écran », nos activités deviennent de plus en plus passives, tandis que l'automobilité rend nos mouvements de plus en plus portés, désengageant le corps de tout effort. Les études repertoriant les agendas de nos activités démontrent qu'il s'agit avant tout d'un problème d'allocation de ressources temporelles. Nous passons de plus en plus de temps assis devant nos écrans, que ce soit durant le travail ou pendant nos loisirs. La télévision bien sûr, mais aussi les ordinateurs, les tablettes de lecture, les consoles de jeu se taillent la part du lion dans ce temps dédié à l'écran. Ce dernier est omniprésent, non seulement dans nos demeures, mais aussi dans l'espace public et jusqu'aux lieux-mouvements qui nous transportent, du bus à l'avion, en passant par le métro et le train.

L'automobile vient en deuxième place dans le palmarès des raisons qui nous font rester assis. Allouer un temps spécifique à la pratique régulière d'un sport se heurte à des contraintes fortes d'emploi du temps. C'est pourquoi l'idée d'intégrer cette activité physique indispensable dans nos déplacements quotidiens (WALCYNG 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Sauter et al., 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011) est séduisante pour les « grands paresseux » que nous sommes, et ce de manière structurelle. En effet, les êtres humains, à l'instar de la plupart des autres mammifères, tentent aujourd'hui comme par le passé de stocker leur énergie pour des moments où elle leur serait vraiment utile, en cas de fuite devant des prédateurs par exemple, et sont averses à tout mouvement qui ne leur serait pas indispensable, comme celui de marcher en quête de leur nourriture.

Le problème réside dans le fait que ces prédispositions biologiques – héritées d'une lente évolution de 3 millions d'années de chasse et cueillette depuis que les premiers protohumains ont acquis la bipédie (Coppens 2010, éd. orig. 2008, Eaton, S. B., 2003) – ne correspondent plus à l'environnement urbain actuel, où les prédateurs ont disparu de longue date et la quête de nourriture se résume à faire un tour – qui n'a même plus besoin d'être quotidien – au supermarché. Nos vies d'urbains, si elles ne sont plus actives, n'ont pourtant jamais autant été remplies de mouvement... motorisé. En effet, les modes individuels motorisés, voiture et scooter en tête, s'arrogent la part du lion dans la distribution modale de la plupart de nos villes, à l'exception des grandes métropoles. Ces dernières, bien desservies par des infrastructures de transport structurantes (réseaux de tramway, métro, RER) voient au contraire la part modale de la marche grimper de façon concomitante et complémentaire aux usages accrus des transports publics (WALCYNG 1999 ; ADONIS, 1999 ; PNR 41 (1999a et 1999b) ; Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999, 2004, 2005 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003, Sauter et al., 2001 ; Frick et al., 2003 ; PROMPT, 2005 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

Puisqu'il devient de plus en plus difficile de dégager du temps supplémentaire pour faire du sport dans un agenda déjà extrêmement chargé, les organismes de promotion de la santé et de l'activité physique se sont ainsi peu à peu dirigés vers une approche plus globale qui intègre l'activité physique au sein des activités

quotidiennes (Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). C'est ainsi que ménage et jardinage ont retrouvé la faveur des médecins, qui les recommandent comme autant de contributions simples à retrouver la forme (Demers, 2006). Le succès grandissant du jardinage urbain montre par ailleurs que cette activité répond aussi à d'autres aspirations sociétales.

Mais ce sont surtout les modes actifs, la marche et le vélo, qui ont été ciblés par les acteurs de la lutte contre la sédentarité comme la nouvelle panacée qui permettrait aux urbains que nous sommes de retrouver notre pratique du mouvement à l'aune de notre corps physique (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999, 2004, 2005 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008). Le plus important étant, au-delà de leur intensité, de maintenir une régularité dans les pratiques. La marche et le vélo, modes de transport pouvant être facilement incorporés dans les déplacements quotidiens, du moins pour des relativement courtes distances, constituent une façon élégante de résoudre le dilemme de ce minimum de 30 minutes d'activité physique par jour tout en maintenant par ailleurs nos habitudes sédentaires.

Signe VI – La marche devient le signe de la qualité de vie urbaine

Le tournant du XXI^e siècle, avec sa cohorte de nouvelles valeurs que nous venons de décrire, a entraîné dans son sillage des changements importants quant aux regards sur la ville, ses raisons d'être et ses agencements. La métaphore fonctionnaliste, qui dominait depuis les années 30 avec les CIAM²⁷ (Mumford, 1992, 2002) et dont les principes organisationnels ont largement influencé l'urbanisme depuis la publication de la Charte d'Athènes par Le Corbusier en 1943, a cédé le pas à la fin du XX^e siècle à une vision de la ville plus organique, plus dense, plus compacte, qui se veut plus économe en énergie et plus sobre en consommation (Da Cunha, 2005 ; 2007).

Ce changement de vision est induit par la reconnaissance des impacts écologiques et énergétiques de la ville éclatée, aux fonctions séparées et éloignées les unes des autres, induisant un fort taux de déplacements motorisés, y compris pour de courtes distances (Wiel, 1999, 2002 ; Da Cunha, 2005, 2007). A ces impacts indésirables sur l'environnement s'ajoutent ceux qui affectent directement notre santé (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011) et notre qualité de vie.

Face à un taux d'urbanisation galopant et à une globalisation dont les effets se font sentir chaque jour plus fortement, qui n'ont rendu que plus aigus les symptômes de la crise de ce modèle urbanistique, il s'agissait de réagir, et de retrouver un équilibre qui permette aux villes de rester vivables ; c'est tout l'enjeu, et non des moindres, des multiples classements *liveable Cities*²⁸ (villes vivables). De par leur fort

²⁷ Pour une description de l'historique et des activités des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM), voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Congrès_international_d'architecture_moderne.

²⁸ Parmi les innombrables classements existants, certains jouissent d'une notoriété mondiale et sont suivis avec attention par les villes elles-mêmes, non pas uniquement pour des raisons liées à leur image, mais pour les conséquences très réelles que cela peut avoir sur leur attractivité et leur dynamisme économique. Le Quality of Living Survey de la compagnie de ressources humaines

retentissement médiatique et parce qu'ils se comptent désormais parmi les facteurs qui influencent les décisions de relocalisation des multinationales, ces classements incitent plus d'une ville à prendre des mesures pour augmenter la qualité de vie de ses habitants et se hisser dans les appréciations globales des villes les plus agréables à vivre (Damon, 2008 ; Damon et Cusin, 2010). Pour Jean Haëntjens, la vivabilité deviendra dans un futur proche un argument majeur dans la compétition entre les villes (Collomb et Haëntjens, 2009). Certaines, comme Vancouver, ont déjà fait du *living first* l'axe central de leur stratégie. Pour Haëntjens, ce retour de « la ville à vivre » est appelé par l'allongement de la vie, l'accroissement relatif du temps libre, le développement des aspirations environnementales. Il interpelle ainsi les notions de mobilité, de « ville complète » et d'économie résidentielle (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 87).

Ce que Lefebvre (1968) appelle le « droit à la ville » vise précisément à reconquérir une qualité de vie fondée sur les potentialités de la ville historique : richesse patrimoniale, identité des formes du cadre bâti, importance de la centralité (Da Cunha, 2010), de la rue (Brody, 2005 ; Chaudoir, 2009) et de l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007). Ces idées ont été récemment reprises par Brenner, Marcuse et Mayer dans leur ouvrage *Cities for People, not for profit : critical urban theory and the right to the city* (2009, 2011). Nous ne prônons bien entendu pas ici le retour à la ville historique en tant que telle, mais bien à ses potentialités. Il s'agit, comme le signalent Marchal et Stébé, de redonner à la ville sa capacité à prendre en compte les multiples usages de ceux qui y habitent (Marchal et Stébé in Stébé et Marchal, 2009, p. 630).

Les maîtres mots pour y parvenir désormais sont mixité fonctionnelle, cohésion sociale, solidarité intergénérationnelle, tous proches de la constellation des valeurs véhiculée par la marche. Des classements comme ceux des *liveable cities* mettent en effet en avant des facteurs qui contribuent directement à un plus fort degré de marchabilité – la sécurité personnelle, les opportunités culturelles et de loisirs, le niveau de service des transports publics ou la qualité des espaces publics.

Pour faire face aux défis de la durabilité²⁹, et à ceux plus prosaïquement introduits par les crises économiques successives, dont certaines mènent à des fortes pertes d'emplois, voire des pertes démographiques – le phénomène désormais bien connu du rétrécissement des villes, étudié en profondeur de 2002 à 2008 par le programme international de recherche *shrinking cities* (<http://www.shrinkingcities.com>) et décrit par plusieurs ouvrages (Oswalt, 2005, 2006) – de plus en plus de villes cherchent ainsi à se réinventer : pour réussir leur transmutation, elles font place à une régénération à large échelle de leurs territoires, en particulier de leurs friches industrielles et portuaires,

Mercer est de ceux-là. Il compare annuellement 229 villes sur la base de 39 critères. New York se voit attribuer l'indice 100 comme base de comparaison. Les villes européennes sortent régulièrement en tête de ces classements, ce qui tend à étoffer la thèse que ce serait la ville compacte qui possède la meilleure qualité de vie.

²⁹ Le *Reference Framework for Sustainable Cities* (<http://www.rfsustainablecities.eu>), adopté en 2010 par les pays de l'Union Européenne, ne s'intéresse pas seulement aux trois piliers originels du développement durable (l'économie, le social et l'environnement) mais aussi à l'éducation, à la culture, à la gouvernance politique, à la démographie, c'est-à-dire, en fait, à toutes les fonctions qui selon Julien Damon et François Cusin (2010) rentrent aujourd'hui en jeu dans la compétition entre les villes. (Haëntjens in Da Cunha, 2010, p. 77-78).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

ainsi que celles liées à des infrastructures de transport devenues obsolètes (lignes de chemin de fer, autoroutes, etc.), et s'ouvrent à l'expérimentation de nouvelles formules urbaines³⁰ pour décliner d'autres manières de vivre ensemble (Oswalt, 2005). Car c'est bien de vivre ensemble qu'il s'agit. Dans sa dimension éminemment sociale, la marche transcende ainsi la question du simple déplacement pour devenir une question de mieux-être urbain.

³⁰ C'est notamment le cas de la reconversion de Detroit, « la ville de l'automobile », confrontée à une perte de la moitié de sa population depuis la débâcle de General Motors et le départ de la plupart des industries liées à l'automobile, qui faisaient sa force vitale. Avec moins de 800'000 habitants aujourd'hui, cette ville qui comptait encore au tournant du siècle 2,4 millions d'habitants cherche à se réinventer en faisant la promotion notamment de l'agriculture urbaine. Source : Sophie Chapelle (2011) « DETROIT : Motor City, ville fantôme ou ville agricole de demain ? », Revue Urbanisme, n°376, janvier-février 2011.

DE L'AUTOMOBILISTE EXCLUSIF A L'HOMO MOBILIS MULTIMODAL : LA MARCHÉ, UN STYLE DE VIE

Depuis plusieurs décennies, de nombreux auteurs se sont interrogés sur le fait de savoir qui, de la ville et de la mobilité, devait s'adapter à l'autre. [Cette question] supposait, dans sa formulation même, que ville et mobilité ne faisaient pas « système ». Cumulée au fil du temps, l'incidence des « arbitrages de la mobilité » sur l'agencement urbain avait été sous-estimée. Nous avons l'expérience des cités anciennes devenues de modestes quartiers historiques dans les villes entretemps développées tout au long des XIXe et XXe siècles. Certaines villes construites avant 1970 nous paraissent trop importantes pour être « enkystées » de la même façon, mais n'est-ce pas ce qui se passe ?

Marc Wiel

Comme nous venons de le constater en énumérant ces quelques signes annonciateurs, la marche est de retour. Certes, mais ce retour ne fait pas que pasticher le statut que la marche a pu occuper au cours des siècles précédents, lorsqu'elle représentait la composante quasi exclusive de la mobilité urbaine. L'expansion des bassins fonctionnels (Bleton-Rugé et al., 2006) empêche toute velléité de considérer la marche uniquement pour elle-même au sein de territoires aussi vastes que ceux que chaque habitant d'une agglomération fait aujourd'hui siens au quotidien. Il s'agit au contraire de comprendre comment la marche se présente sous son nouveau jour en articulation avec les autres systèmes de mobilité. Elle est concomitante d'autres valeurs qu'il nous faut ici expliciter pour mieux comprendre comment elle est désormais adoptée comme faisant partie intégrante d'un style de vie qui se répand au sein de la ville multimodale (Diana et Mokhtarian, 2009).

Le nouvel homme multimodal – plus souvent issu des rangs des élites créatives et hypermobiles que son alter ego monomodal –, a au premier rang de ses priorités trois valeurs épousées par la marche urbaine qui confortent son style de vie :

- **La proximité.** Non pas celle subie de ceux dont le rayon d'action est restreint, pour des raisons physiques ou socio-économiques, mais celle choisie, qui se révèle plus sélective et capable de faire appel à divers secteurs de la ville que l'on considère proches.
- **Le voisinage.** Là encore, il s'agit d'un voisinage choisi. L'on fréquente volontiers ses voisins, lorsque ceux-ci font partie d'un univers référentiel qui renvoie à un entre-soi rassurant qui émerge en partie du partage d'un même tropisme. L'ouverture vers l'extérieur, pour être une caractéristique valorisée, n'en est pas moins contrée par des retours sur soi, sur son chez-soi et sur son propre réseau d'amitiés, qui supplante le réseau de voisinage pour la grande majorité des activités menées par l'individu pour l'occupation de son temps libre. François Ascher explicite bien cette transformation de la nature du local, qu'il n'envisage plus comme le lieu obligé de la plupart des pratiques sociales dans les divers champs du travail, de la famille, des loisirs. Pour

Ascher, au contraire, les nouveaux instruments de transport et de communication ouvrent les possibilités de choix en matière de localisation des résidences et des activités, et changent la nature du « local » : celui-ci n'est plus hérité ou contraint, mais il rentre dans les logiques réflexives, dans des arbitrages d'autant plus complexes que les individus ou les organisations ont les moyens de se déplacer et de télécommuniquer (Ascher, 2009, p. 45). Le local devient alors aussi fonction du nouveau rééquilibrage, au sein de nos sociétés actuelles, entre la coprésence et ses deux pendants, la mobilité et la télécommunication, équilibre délicat et mutuellement homéostatique, comme nous le rappelle Jacques Lévy (Lévy in Allemand et al., 2004).

- **La liberté individuelle.** Celle-ci se reflète en un volume de temps libre plus élevé, ou du moins en une plus grande liberté d'organisation de son emploi du temps. Bénéficiant d'horaires libres, l'homme multimodal les met à profit pour déployer des stratégies de mobilité en décalage temporel, lui permettant d'échapper aux heures de pointe, qu'il évite pour mieux savourer des moments au calme au sein des divers modes de transport qu'il emprunte avec aisance, bénéficiant de ressources multiples pour y accéder. La marche fait partie intégrante d'une stratégie qui maximise la liberté individuelle. Qu'il s'agisse du choix de l'itinéraire, du rythme, des combinaisons impromptues avec d'autres modes, la marche laisse en effet à ses adeptes une très grande liberté.

De la motilité à la mobilité

Alain Bourdin et François Ascher s'accordent pour dire que le droit à la mobilité est devenu une sorte de droit « générique » qui conditionne l'effectivité de la plupart des autres droits (Bourdin, 2007, p. 8 ; Ascher, 2008, p. 75). Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu aujourd'hui indispensable, estime Alain Bourdin, car les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la famille, à la santé passent par ce droit générique qui conditionne tous les autres. La liberté de se mouvoir est de surcroît perçue comme un droit intrinsèquement individuel (Bourdin in Allemand et al., 2004), ce qui ne facilite pas la tâche aux politiques de report modal qui tentent de limiter l'usage des modes individuels motorisés.

Kaufmann propose trois dimensions d'analyse pour conceptualiser la mobilité : le champ des possibles, les aptitudes à se mouvoir et les déplacements. Le champ des possibles est composé des réseaux disponibles, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès ainsi que l'ensemble des configurations territoriales et d'autres propriétés immatérielles telles que les offres de formation et d'emploi. D'autre part, les acteurs ont des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. C'est ce que Kaufmann nomme la *motilité* (Kaufmann, 2002, 2004a et 2004b ; Canzler, Kaufmann et Kesselring, 2008 ; Kesselring in Canzler et al., 2008 ; Urry, 2007). La motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à se déplacer ou à être mobile, soit « les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, et les connaissances acquises (permis de

conduire, langues étrangères etc. ». La motilité englobe donc des facteurs relatifs aux **accessibilités** (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux **compétences** (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'**appropriation** (l'utilisation de l'offre pour réaliser ses projets). Quant aux déplacements, ils renvoient au divers *patterns* de franchissement de l'espace, soit l'aréole, le réseau et le rhizome (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 655-656). Nous reviendrons sur ces notions dans le mouvement III.

Le capital spatial

Notre existence, à chaque instant et de bout de bout, est entièrement spatiale.

Michel Lussault

Construite par analogie avec le concept économique de capital, la notion de capital spatial se situe pour Jacques Lévy dans la suite de travaux de sociologues qui ont visé à élargir et à généraliser l'idée d'une *dotation* inégale des différents membres d'une société en ressources utilisables pour produire de nouveaux biens. Ce courant sociologique s'appuie sur la pensée utilitariste³¹ introduite par Jeremy Bentham³² au XIXe siècle, selon laquelle l'individu utilise les moyens dont il dispose pour obtenir le maximum de résultats conformes à ses désirs. Il fait également référence à la pensée économique néo-classique développée par Léon Walras³³ et Wilfredo Pareto³⁴, pour qui les agents économiques se comportent sur les marchés en sorte de maximiser les ressources monétaires dont ils disposent (Lévy et Lussault, 2003, p. 124). La notion d'optimisation de l'utilité continue aujourd'hui de constituer le socle de la modélisation en transports. Elle a été cependant enrichie de bien d'autres facteurs qui tiennent compte d'un nombre grandissant de facteurs dits « irrationnels » qui influencent les choix des individus.

Pierre Bourdieu a proposé une inflexion théorique significative à la notion de capital, en ajoutant à ce qu'il appelle « capital économique », le « capital culturel » et le « capital relationnel » (Lévy et Lussault,

³¹ Pour plus de précisions sur la notion d'utilité voir <http://fr.wikipedia.org/wiki/Utilité>. Sur la notion d'utilitarisme, voir <http://fr.wikipedia.org/wiki/Utilitarisme>.

³² Jeremy Bentham avait mis au point une méthode, le « calcul du bonheur et des peines », qui vise à déterminer scientifiquement la quantité de plaisir et de peine générée par nos diverses actions. Il part du principe que les individus cherchent à « maximiser » leur bonheur (notion désormais connue sous le nom d'*utility* ou utilité), exprimé par le surplus de plaisir sur la peine. Bentham a établi sept critères pour son calcul de la maximisation de l'utilité : **Durée** : Un plaisir long et durable est plus utile qu'un plaisir passager ; **Intensité** : Un plaisir intense est plus utile qu'un plaisir de faible intensité ; **Certitude** : Un plaisir est plus utile si on est sûr qu'il se réalisera ; **Proximité** : Un plaisir immédiat est plus utile qu'un plaisir qui se réalisera à long terme ; **Étendue** : Un plaisir vécu à plusieurs est plus utile qu'un plaisir vécu seul ; **Fécondité** : Un plaisir qui entraîne d'autres est plus utile qu'un plaisir simple ; **Pureté** : Un plaisir qui n'entraîne pas de souffrance ultérieure est plus utile qu'un plaisir qui risque d'en amener. Pour plus de précisions sur la vie et l'œuvre de Jeremy Bentham, voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Jeremy_Bentham.

³³ Nous devons à Léon Walras le concept d'utilité marginale, qui représente l'utilité qu'un agent économique tire de la consommation d'une quantité supplémentaire de ce bien ou ce service : voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Utilité_marginale. Pour plus de précisions sur la vie et l'œuvre de Léon Walras, voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Léon_Walras.

³⁴ Pareto réfute la notion d'utilité, et développe plutôt la notion d'Optimum, qui exprime le fait qu'un individu maximise toujours son bien-être aux dépens du bien-être d'autrui : voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Optimum_de_Pareto. Pour plus de précisions sur la vie et l'œuvre de Wilfredo Pareto, voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Wilfredo_Pareto.

2003, p. 124). Comme tout capital, le capital spatial est pour Jacques Lévy un bien social cumulable et utilisable pour produire d'autres biens sociaux. L'espace devient alors une ressource dont on s'approprié. Il entre ainsi dans le jeu des échanges avec d'autres capitaux. Pour Lévy, le capital spatial comprend à la fois un *patrimoine* et des *compétences*. Un patrimoine de lieux, de territoires, de réseaux « appropriés » d'une manière ou d'une autre et une compétence pour les gérer ou pour en « acquérir » d'autres (Lévy et Lussault, 2003, p. 125).

La multimodalité exige des compétences mobilitaires complexes

Les compétences spatiales se nourrissent, pour Jacques Lévy, des expériences accumulées dans les espaces pratiqués. Elles ouvrent aussi la possibilité d'économiser du temps, de l'énergie et bien des épreuves dans de nouveaux espaces. L'acquisition de nouvelles compétences incite par un effet de retour à concevoir de nouvelles manières de pratiquer les anciens espaces. Ainsi, pratiquer d'autres villes que la nôtre contribue à la connaissance générique de la ville, facilite l'exploration de nouvelles villes et peut rejaillir sur les pratiques mêmes de notre ville de résidence. Le capital spatial est constitué des avantages qu'apporte la maîtrise d'un ensemble d'agencements géographiques. Il prend appui sur l'échelle et la métrique. L'échelle a longtemps été déterminante. L'accès aux grandes vitesses grâce à la possession de l'animal (cheval), puis de véhicules mécaniques, permettait de parcourir, d'exploiter ou de contrôler de vastes espaces. La démocratisation des vitesses les plus élevées, l'importance des migrations socio-économiques à longue distance et l'irruption du tourisme de masse (Boyer, 1999) ont changé la donne. Ce n'est plus tant l'échelon maximal d'accessibilité que l'articulation des différentes métriques, la faculté à les utiliser de manière complémentaire au mieux de leur efficacité qui sert désormais de référence au capital spatial. D'où l'expression de *métrise* qu'emploie Jacques Lévy pour décrire « la capacité à tirer parti des métriques pédestres des espaces locaux ou infra-locaux et des lieux singuliers de toute échelle – toutes choses ressortissant au monde de la *lenteur* ». Cette métrise devient ainsi un élément essentiel pouvant augmenter la valeur du capital spatial d'un acteur contemporain (Lévy et Lussault, 2003, p. 126). Ainsi pour Jacques Lévy, « celui qui maîtrise sa spatialité n'est plus celui qui accumule chaque jour des kilomètres dans un *no man's land* périurbain, mais celui qui peut gérer efficacement un portefeuille de métriques adaptées à chaque situation ». Dans le capital spatial des individus, la métrise – maîtrise des métriques – occupe donc une place clé. La question des métriques devient également centrale pour l'urbanisme dès lors que l'on a intégré le fait que la vitesse ne se mesure pas uniquement en kilomètres/heure mais plutôt en temps d'accès « à des réalités pertinentes ». A ce moment-là, nous dit Jacques Lévy, les choix de mobilité ne peuvent plus être dissociés des choix urbains d'ensemble (Lévy in Stébé et Marchal 2009, p. 710).

L'accessibilité articule l'offre de mobilité aux compétences des individus

Jacques Lévy définit l'accessibilité comme ce qui, dans l'offre de mobilité, ne dépend pas des décisions de celui qui est mobile mais d'autres composantes du système de déplacements qu'il utilise. L'accessibilité comprend dès lors l'ensemble des déplacements possibles, qui ne sont jamais à considérer

dans l'absolu, mais toujours dans une situation donnée. Une telle perspective située oblige à se départir d'une vision de l'offre théorique qui serait uniquement basée sur l'infrastructure de transports existante, et à se focaliser plutôt sur les possibilités effectives qu'ont les individus d'utiliser concrètement cette offre. Et Jacques Lévy de citer comme autant de barrières à l'accessibilité l'encombrement des voiries, de trop faibles fréquences en transports publics ou encore un coût trop élevé (Lévy et Lussault, 2003, p. 35).

En sus de ces barrières externes, l'individu lui-même peut, par ses compétences (ou bien plutôt leur absence), contraindre par des barrières internes l'accessibilité dont il dispose. Selon Jacques Lévy, ces compétences mobilitaires sont de trois ordres : la disponibilité en temps pour effectuer le déplacement, la connaissance des services de déplacement offerts ou encore la capacité à tirer avantage du déplacement. Ces compétences s'articulent à des processus de décision et d'arbitrage dont le résultat sera ou non un choix de déplacement (Lévy et Lussault, 2003, p. 35).

Lorsque nous décrivons le phénomène de la *mobilité constellationnelle* (Lavadinho 2009f, 2010e ; Lavadinho et Lévy, 2010 ; Lavadinho 2011a) au chapitre III, nous verrons que ces arbitrages résultent également de négociations et de compromis que l'individu passe avec ses proches (De Singly, 2000) dans le cadre de l'organisation de ses activités et déplacements quotidiens.

UN DEFICIT DE VISIBILITE COMBLE PAR DES CHIFFRES INEDITS

La marche à pied est d'abord un moyen de transport, longtemps méprisé par les marcheurs eux-mêmes et par les statisticiens, qui ne comptabilisent encore souvent que les déplacements « mécanisés ». N'oublions pas que nous nous trouvons à la fin d'une période où la possession d'un véhicule rapide – d'abord hippomobile puis automobile – fut un discriminant social majeur. Les *peones*, piétons et pions, ont longtemps rêvé d'échapper à l'humiliation qui résultait de la malédiction de devoir user (de) son propre corps pour se mouvoir dans l'espace. Il en reste quelque chose dans nos manières de voir et même de mesurer.

Jacques Lévy

INTRODUCTION

Avec le reflux de la pratique piétonne, entre 1950 et 1990, nous avons assisté à une mise à l'écart simultanée de cette même pratique des études statistiques sur les déplacements ; ou la marche n'est pas du tout prise en compte par les méthodes de mesure, ou elle est effacée quand elle s'articule en combinaison avec d'autres modes.

Le citoyen marcheur n'était pas jusqu'à il y a peu reconnu facilement comme une catégorie d'utilisateur à part entière. Dans ce chapitre nous analyserons les raisons de cette négligence et les facteurs qui mènent désormais à une revalorisation du statut de la marche urbaine et des piétons en tant qu'utilisateurs.

Notre analyse sera basée sur les données recueillies par les enquêtes sur les transports effectuées au niveau national en France et en Suisse. Elle portera sur tous les secteurs de la ville, que ce soit le centre ou la périphérie, et sur tous les motifs de déplacement, qu'il s'agisse de ceux relevant de la mobilité dite contrainte, à l'instar du classique domicile-travail, ou des motifs relevant de la mobilité dite libre, à l'instar des achats, déjà bien ancrés dans les pratiques urbaines ou encore des loisirs, qui incluent le sport et les visites aux proches, notamment.

Nous verrons qu'aux cours de la dernière décennie la marche a repris des pourcentages significatifs en matière de part modale et qu'elle est particulièrement corrélée aux déplacements qui relèvent de la mobilité dite libre. Nous y reviendrons plus en détail dans le mouvement III.

DES PRATIQUES QUI NE SE REFLETTENT PAS DANS LES DISCOURS

Le débat sur la place respective des différents modes de transport a été récemment enrichi d'une donnée qui n'avait rien de secret mais qui est longtemps restée peu ou pas utilisée : la majorité des déplacements en zone dense se fait à pied. Dans Paris³⁵ *intra muros*, c'est même une majorité absolue de 54%. Dans la majorité des grandes villes françaises et européennes la marche tend généralement vers cette proportion. Même les périphéries ne sont pas pour la marche l'équivalent du fameux « désert français » : les déplacements à pied atteignent les 30% tant en Île-de-France que dans la plupart des grandes agglomérations françaises. Et ces chiffres ne comprennent que les déplacements où la marche est le mode unique. Une mesure plus fine de la part totale de la marche dans les déplacements vient d'être introduite en 2007 pour la première fois dans l'enquête nationale transports de l'INSEE, qui tient désormais compte du rabattement à pied sur les axes de transport public. Ainsi, la marche dans les espaces de transport et comme liant entre les modes sera enfin comptabilisée (Amar et Michaud, 2009, p. 7). La Suisse et l'Espagne ont également intégré des mesures plus fines de la marche en intermodalité dans leurs recensements transports, comme nous le montrerons plus en détail dans les chapitres dédiés à Genève et à Bilbao au sein du mouvement IV.

Pourtant, dans les discours officiels sur la mobilité, notamment aux échelles nationales et régionales, mais aussi, et c'est plus étonnant, aux échelles locales, la prégnance des lobbies émanant des modes motorisés, qu'il s'agisse de la voiture ou même des transports publics reste forte, voire disproportionnée par rapport à leur part modale réelle. Ce biais en faveur des modes motorisés ne va pas sans conséquences lourdes, puisqu'il confisque les ressources, humaines autant que financières, notamment en termes d'investissements infrastructurels. Il ralentit considérablement la prise en compte de la marche au sein des politiques publiques, en favorisant une image de la mobilité décalée par rapport aux pratiques effectives.

La publicité contribue largement à maintenir ce décalage entre l'imaginaire et la réalité : si la part modale de la voiture ne dépasse jamais les 65%, même au sein des agglomérations les plus motorisées, sa part dans l'univers publicitaire dépasse largement les 90% (Lavadinho, 2006b, 2008f). Les modes actifs en tant que tels ne figurent presque jamais dans les pages glacées des magazines ni dans les annonces télévisées, et encore moins dans les affiches placardées le long des avenues.

Nous pouvons néanmoins constater, ces dernières années, une certaine appropriation des modes actifs par

³⁵ Depuis 2001, la Ville de Paris a reconquis de l'espace au profit des piétons, mais n'a véritablement théorisé cette démarche que cinq ans plus tard dans le Plan de déplacements de Paris (2006). (Amar et Michaud, 2009, p.15). Dans une perspective comparative anachronique, relevons que ces démarches arrivent plus de dix ans après le Plan-Piétons de Genève (1995), mais sont contemporaines des divers Plans en faveur des piétons réalisés à Bilbao pendant cette décennie (*Plan de Movilidad* (2004) ; *Plan de Calles Amables* (2006) ; *Seguridad Peatonal* (2006) ; *Libro Blanco sobre el Transporte Público en Bilbao y su entorno* (2008) ; *Movilidad, Desigualdad social y Medio ambiente, un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao* (2008)). New York, qui vient de sortir ses *Active Guidelines en 2010*, a comblé son retard et a même désormais un pas d'avance, ayant incorporé des recommandations de santé et de promotion de l'activité physique dans ses propositions liées à la promotion des modes actifs. La dimension santé n'est que depuis peu traitée de manière explicite dans ces documents de planification directrice. Nous pouvons relever à cet égard que le Plan directeur de la mobilité douce du Canton de Genève, qui vient d'être publié en 2011, invoque à plusieurs reprises des arguments de santé dans son argumentaire pour justifier les investissements en faveur des modes actifs.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

le monde publicitaire. Celle-ci peut se mesurer, de manière indirecte et sans doute un peu paradoxale, par le nombre élevé de publicités de l'industrie automobile qui détournent désormais les valeurs incarnées par les modes actifs.

The advertisement is split into two main visual sections. On the left, a close-up shows a woman's legs in black high-heeled shoes with a distinctive yellow and black studded sole, standing on a light-colored, textured ground. On the right, a silver Opel Corsa is shown from a rear three-quarter view, parked on the same ground. The text 'Vous rêvez de pouvoir choisir votre allure ?' is positioned above the car. At the bottom, a yellow banner contains the text 'Nous construisons votre voiture. Opel Corsa Easytronic.' followed by a paragraph describing the car's features and price. To the right of this text is a small inset image of the car's gear shift and a circular Opel logo with the slogan 'Opel. Des idées fraîches pour de meilleures voitures.'

Vous rêvez de pouvoir choisir votre allure ?

Nous construisons votre voiture. Opel Corsa Easytronic.

Accordez votre conduite à votre environnement. En ville, le trafic devient dense ? Passez en mode automatique pour une conduite en douceur. La voie se libère ? Revenez d'un geste à une transmission manuelle séquentielle et profitez de l'agrément de son moteur 1.2 16V. Avec la boîte Easytronic, choisissez votre allure pour varier les plaisirs. 12 910 €*.

Opel. Des idées fraîches pour de meilleures voitures.

www.opel.fr * Prix du modèle présenté, Corsa 1.2 16V, 3 portes, 12 910 €. Taxes au 07/08/07. Corsa 1.2 16V 6500 km/litres (l) et 198,22 / litre (l) et CO₂ 109g/km.

Figure 5 - Cette publicité d'Opel joue sur les changements de personnalité mobilière, faisant passer le message que la voiture, comme la personne qui la conduit (en l'occurrence le public-cible visé est pour l'essentiel féminin), peut être à la fois citadine et sportive. La liberté de pouvoir choisir son allure reste en effet l'apanage de la marche en milieu urbain, tandis que la voiture voit sa vitesse de plus en plus contrainte par la congestion et les dispositifs de contrôle qui se multiplient en ville (Ascher, 2003).

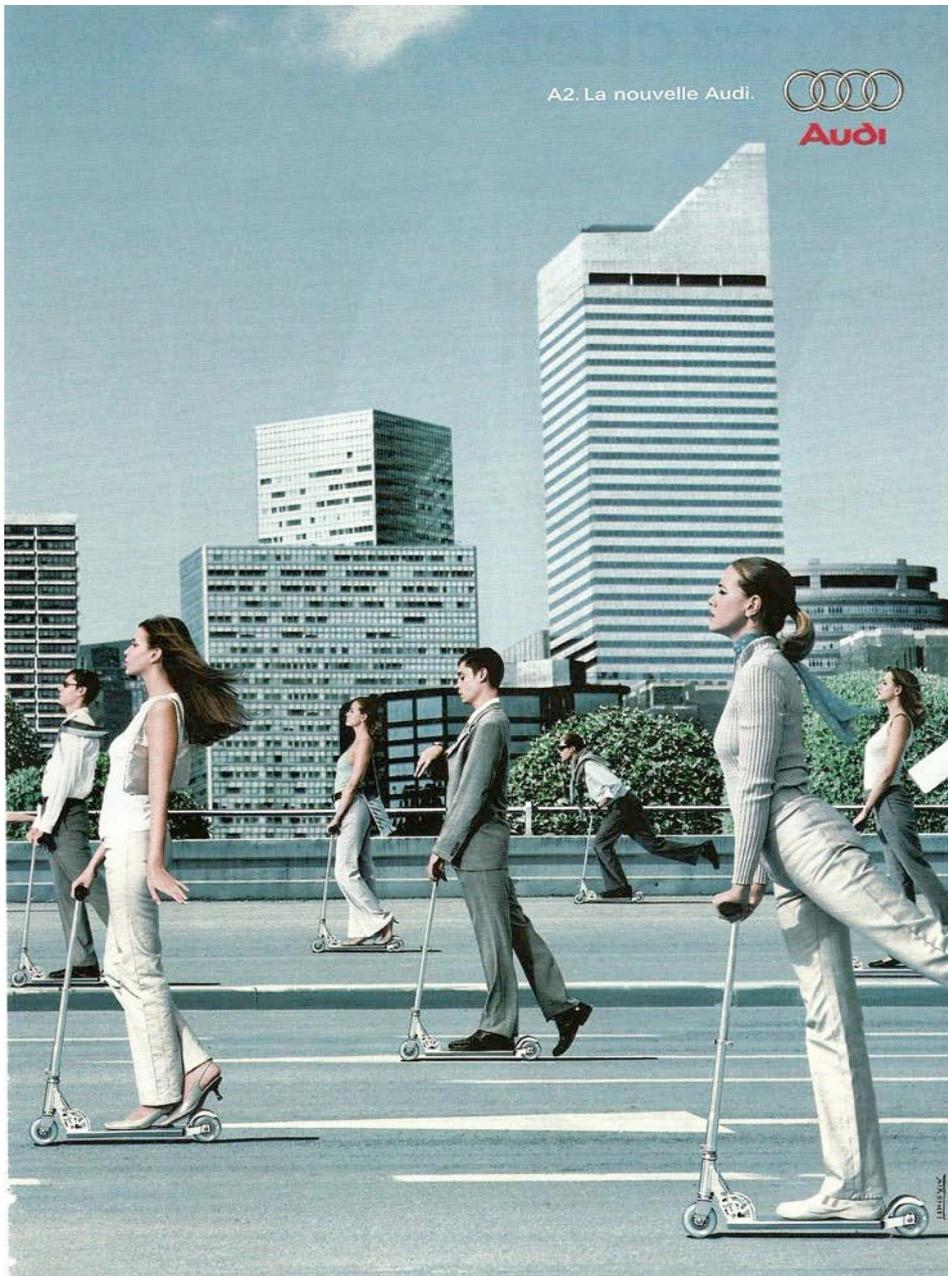


Figure 6 - Cette publicité d'Audi (qui vise essentiellement un public pendulaire, masculin autant que féminin), détourne habilement les images habituellement utilisées par les associations de défense des modes actifs pour démontrer l'espace gagné par la suppression de l'automobile, en jouant sur le rêve des corps libérés de leur carcan de métal sur une voie rapide libérée de ses embouteillages.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

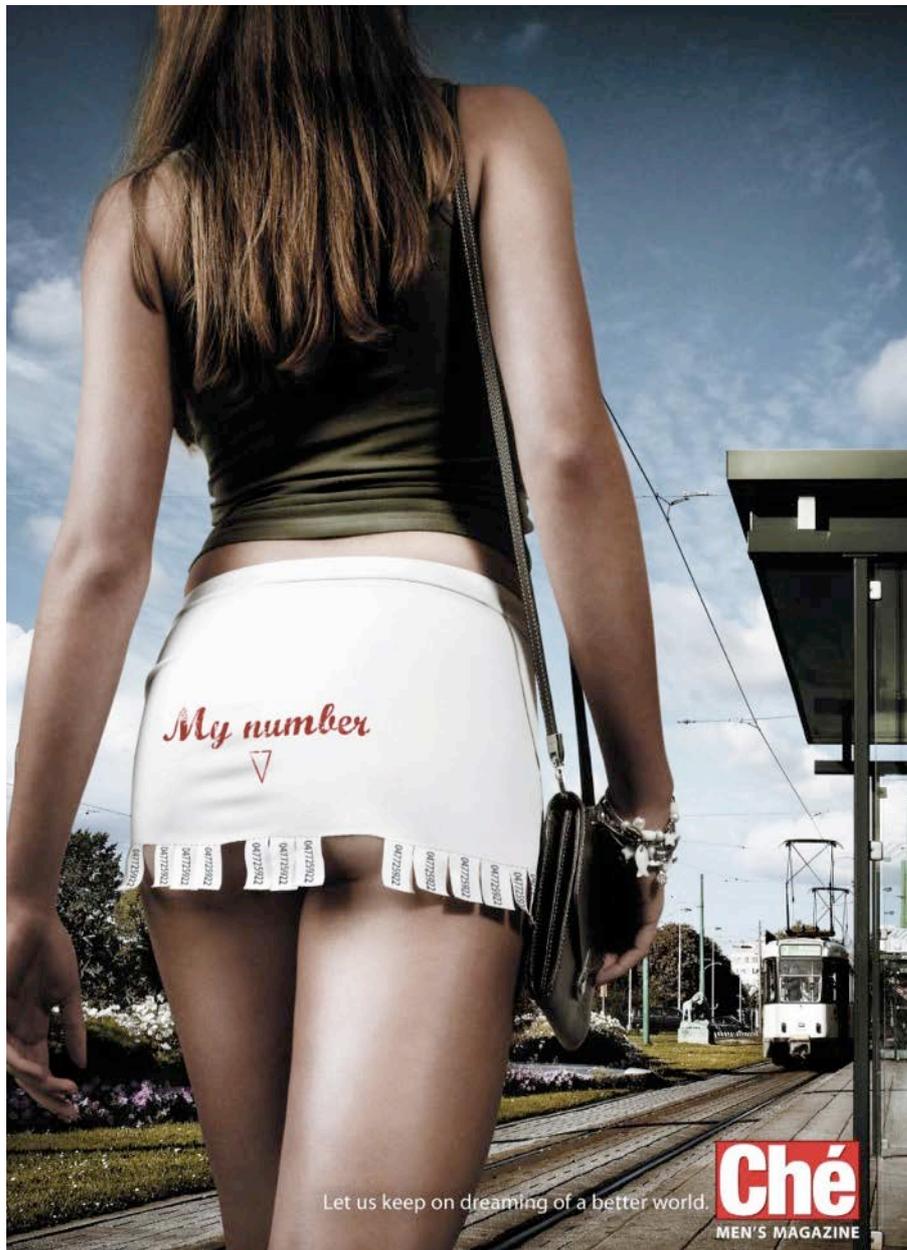


Figure 7 - Cette publicité pour le Magazine Ché (dont le lectorat-cible est masculin), joue sur une mise en scène de son slogan « Let us keep dreaming of a better world ». Au-delà de la femme qui marche au premier plan, ce qui nous paraît essentiel à relever est le fait que c'est le tramway, et non une voiture, qui figure en arrière-plan de l'image. Cela n'aurait probablement pas été le cas il y a dix ans, où la voiture y aurait sans doute bénéficié d'une place de choix. Cette mise en scène témoigne de la montée en puissance du tramway dans l'imaginaire urbain et son association à une image de mode de transport durable.

Un déficit de visibilité maintenu par des manières de mesurer défailtantes

En Europe comme ailleurs, malgré l'engouement récent dont elle a pu bénéficier, la marche souffre encore d'un grand déficit de visibilité, tant au niveau de la recherche en transports, où les méthodologies pour mesurer et rendre compte de ce mode restent largement non défrichées, qu'au niveau de la mise en œuvre de mesures favorables à son essor, qui restent bien en-deçà de ce que nous pourrions attendre, eu égard à l'importance de ce mode de transport en milieu urbain (Lavadinho, 2010a). Ce double déficit est corrélé à un constat d'insuffisance en ce qui concerne la marche en tant que phénomène urbain mesurable. Il provient essentiellement du fait que la marche en tant que mode de transport est appréhendée de manière lacunaire.

En effet, bien des pratiques ayant trait à la marche restent invisibles : nous ne les trouvons pas dans les statistiques, où la marche combinée à d'autres modes de transport disparaît au profit de ces derniers. Or, mis à part les trajets de proximité et ceux effectués dans le cadre des loisirs, il est rare que la marche soit en elle-même le mode de transport principal lors d'un trajet donné. De surcroît, bien qu'elle représente généralement encore une part importante des déplacements urbains, la marche disparaît des relevés de beaucoup d'outils statistiques qui ne s'intéressent qu'aux déplacements motorisés ou qui ne considèrent pas les déplacements de courte distance (Michaud et Segrestin, 2008, p. 12). Il est donc important qu'il y ait à l'échelle européenne un réel effort d'harmonisation en termes de récolte de données chiffrées, de façon à accorder à la marche la place qui lui revient eu égard à son importance réelle au sein de la chaîne complexe des déplacements urbains.

C'est l'objectif visé notamment par les travaux de dizaines de chercheurs réunis sous l'impulsion de Daniel Sauter³⁶ au sein d'un groupe de travail international qui cherche à résoudre la problématique d'une mesure plus précise de la marche, afin de favoriser une meilleure comparabilité entre les pays. Cette démarche d'harmonisation, intitulée Measuring Walking (www.measuring-walking.org), a pu progresser, entres autres initiatives, grâce aux apports des Country Reports rédigés par les experts du réseau de recherche européen COST 358 Pedestrian Quality Needs. En effet, ceux-ci ont mis en évidence les éléments statistiques dont chaque pays dispose, mais aussi et surtout les lacunes encore à combler pour parvenir à un niveau acceptable d'information et de collecte de données. Daniel Sauter souligne l'importance des statistiques dans le processus qui vise à donner plus de visibilité à la marche par la formule consacrée « *What you don't count doesn't count* »³⁷.

Même en ce qui concerne le domaine pourtant fort documenté de la sécurité routière, qui comprend des chiffres exhaustifs à l'échelle nationale, voire même des comparaisons à l'échelle internationale compilées tant par l'Union Européenne que par l'OCDE, la marche n'apparaît pas en tant que telle dans

³⁶ Daniel Sauter, consultant zurichois à la tête de *Urban Mobility Research*, est un chercheur senior réputé dans les milieux de recherche internationaux consacrés à la marche urbaine. Membre du Steering Committee du projet européen COST 358 PQN (Pedestrian Quality Needs), il est également Member of the Board de l'association internationale pour la marche Walk 21.

³⁷ Littéralement, « ce que vous ne comptez pas ne compte pas ».

les statistiques. Par définition, un accident du trafic doit comporter au moins un véhicule. Si un piéton tombe et se tue ou est gravement blessé en heurtant le trottoir, ce type d'accident est rarement inclus dans les statistiques concernant les accidents de la route. Les interactions du piéton avec l'environnement construit ne font pas partie des questionnaires nationaux, et par conséquent se retrouvent exclues des statistiques. Le piéton en tant que catégorie indépendante n'existe pas : il n'est présent qu'en situation de conflit avec les autres usagers de la route, ce qui exclut d'emblée les incidents qui se déroulent dans les espaces publics qui ne sont pas à usage prédominant du trafic routier. Or, c'est pourtant là que bien des accidents ont lieu (glissades, chutes). Ils sont le plus souvent la résultante d'interactions difficiles avec des éléments aménagés de l'environnement urbain (Methorst et al., 2010).

Si nous pouvons déplorer, avec Georges Amar et Véronique Michaud, que la marche reste encore dans l'angle mort de nombreux acteurs faute de données reflétant son impact, il faut relever comme point positif le fait que la marche soit en train de quitter progressivement les seules problématiques de sécurité routière. Le piéton n'est plus seulement un usager vulnérable, mais un acteur urbain à part entière. Dans l'évolution de la hiérarchie traditionnelle des modes vers une mobilité active et intelligente, la figure du piéton est en passe de redevenir centrale (Amar et Michaud, 2009, p. 7).

Depuis une décennie, de nouveaux chiffres confirment l'importance des pratiques

Nous l'avons vu, avec la montée en puissance des questions liées à la qualité de l'environnement urbain et notamment aux exigences posées par la notion de durabilité, la marche est désormais beaucoup plus dans l'air du temps qu'au cours des décennies précédentes. Deux phénomènes récents auxquels l'Europe doit d'ores et déjà faire face, à savoir sa population vieillissante et la croissance galopante de la sédentarité, posent également avec acuité la question du transport actif. Ce regain d'intérêt a dévoilé au grand jour les lacunes existantes et a suscité le développement, dans un nombre croissant de pays, de nouvelles pratiques de récolte de données qui mettent en avant la marche.

Lorsque les enquêtes nationales ne font pas ressortir la marche avec un niveau de détail suffisant pour permettre une exploitation cohérente à l'échelle locale, des villes et des régions prennent de plus en plus souvent l'initiative de cofinancer les enquêtes et de procéder à des suréchantillonnages garantissant la représentativité des pratiques qui ont cours sur leurs territoires, afin de mieux calibrer les mesures d'aménagement urbain qui s'imposent. Par ailleurs, certaines villes n'hésitent pas à s'équiper en dispositifs de comptage des flux piétons, gagnant ainsi en traçabilité et en exhaustivité.

Marcher en France et en Suisse : désormais une réalité ?

En France, un certain nombre d'enquêtes portant sur la thématique de la mobilité sont réalisées périodiquement. Les chiffres récoltés depuis 40 ans permettent de reconstruire le panorama des évolutions qu'a pu connaître la mobilité dans ce pays au cours des dernières décennies. Régis de Solère, chargé d'études « Analyse de la mobilité » au CERTU, a réussi l'exercice difficile de compiler à partir de ces

diverses sources les principaux chiffres significatifs en ce qui concerne l'évolution de la marche en France au fil de ces dernières décennies. Ce paragraphe reprend pour l'essentiel ces données chiffrées, mais l'analyse qui en est faite est de ma seule responsabilité. Les derniers chiffres disponibles à l'échelle nationale sont ceux de l'enquête nationale transports pour la période 2007-2008, effectuée par l'INSEE pour le compte du ministère chargé des transports (SOeS). La coordination scientifique en est assurée par l'IFFSTAR (ex-INRETS). L'objectif de cette enquête est de connaître les déplacements à courte et longue distance des ménages en France, ainsi que l'accès des membres de ces ménages aux moyens de transport individuels et collectifs.

En Suisse, les principales sources statistiques concernant les comportements mobilitaires sont réunies pour l'essentiel par le Microrecensement transports, effectué tous les cinq ans. Certaines données étaient traditionnellement prises également à partir des résultats du recensement fédéral, effectué tous les dix ans. La dernière édition du Recensement Fédéral date de 2000, et ce dernier ne sera plus reconduit pour des raisons de coût. Pour cette raison, nous renonçons ici à traiter les données en provenance de cette source, qui nous semblent avoir perdu en dix ans de leur représentativité. Ci-après nous ferons référence aux données du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

20% des ménages ne possèdent pas de voiture

Cette enquête nous apprend ainsi que 22% des ménages en France ne disposent pas de voiture. En Suisse, le Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007) montre que 19% des ménages suisses ne possèdent pas de véhicule privé. Ces chiffres voisins montrent qu'environ 20% de la population de ces deux pays est d'emblée prédisposée à devenir multimodale en jonglant avec les autres modes de transport, toutes choses égales par ailleurs.

Plus de la moitié des ménages habitent à proximité des transports publics

Les conditions y seraient *a priori* favorables, puisque plus de la moitié (54%) de ces ménages réside à moins de 300 mètres d'un arrêt de transports publics. Cela ne veut évidemment pas dire que pour autant leurs membres y auront recours car la distance n'est pas le seul critère déterminant. D'autres aspects de la qualité du service, à l'instar de la fréquence, le nombre de transferts ou le confort, priment dans l'appréciation par les potentiels usagers. Plus que la distance en termes absolus, c'est surtout la qualité du parcours donnant accès aux transports publics qui compte. En ce sens, il faut relever les nombreuses difficultés perçues qui sont associées à la marche de type *last mile* – cette marche de raccordement qui concerne le premier ou le dernier kilomètre. En effet, 41% des ménages interrogés estiment que les trottoirs et les carrefours situés à moins d'un kilomètre du domicile ne sont pas bien aménagés pour que les piétons puissent s'y déplacer en sûreté. Cette donnée se révèle donc un frein majeur à sortir de chez soi avec simplement l'intention de marcher. Le recours à la voiture ou encore le repli sur le chez soi n'en deviennent que plus tentants.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Même les jeunes déclarent être gênés lorsqu'ils marchent

Il faut également relever, en ce qui concerne la France (nous n'avons pas de chiffres équivalents pour la Suisse), que le nombre de personnes gênées ou limitées dans leurs déplacements est en constante augmentation (11% en 2008). Cette gêne se manifeste pour plus de la moitié de ces personnes au bout de quelques centaines de mètres seulement. Cette gêne augmente sans surprise fortement avec l'âge – ce sont les personnes les plus âgées qui sont les plus gênées –, mais il faut signaler tout de même, puisqu'il s'agit d'un fait plus surprenant, que les premières déclarations de gêne sont précoces, à partir de 20-25 ans déjà, et qu'à partir de 35-40 ans la gêne augmente considérablement, même si l'autonomie pour ces classes d'âge est encore fortement présente pour les déplacements. Ces chiffres corroborent l'analyse de Rachel Thomas (2005) qui voit dans les défaillances de l'environnement construit plus que dans celles de la personne la source de la problématique du handicap en termes d'accessibilité. Loin d'être un problème qui ne concernerait que les seniors ou les personnes à mobilité réduite, l'accessibilité est une question à laquelle sont confrontées toutes les couches de la population.

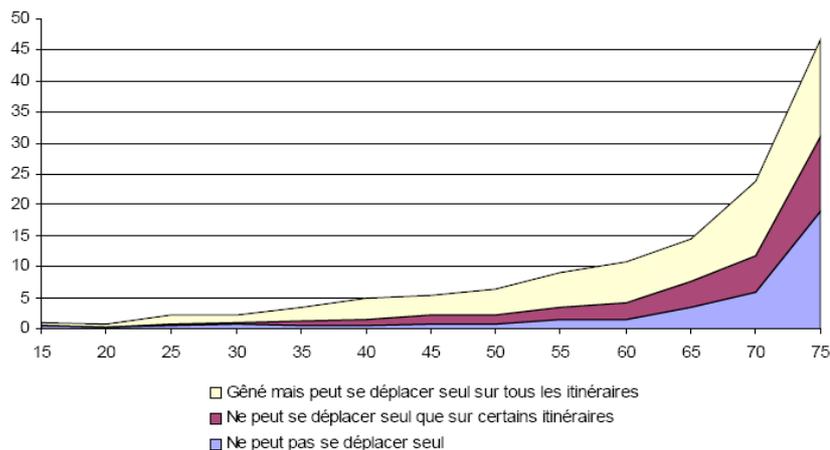


Figure 8 – Personnes gênées dans leurs déplacements, selon trois niveaux de gêne et selon l'âge (en %).
Champ : individus âgés de 18 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008.

Le minimum de 30 minutes par jour n'est pas assez pratiqué par la population

Le taux de sédentarité est alarmant tant en France qu'en Suisse, qui n'échappent pas à la tendance observée désormais partout en Europe et dans le monde. En France, 59% de la population déclare marcher le minimum de 30 minutes par jour conseillé par l'OMS. En Suisse, seulement 40% de la population déclare marcher plus de 35 minutes par jour, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

L'hémorragie de la marche est stoppée et sa part modale monte depuis 2000

Cependant, il faut souligner un début de renversement de tendance depuis une décennie en ce qui concerne la part modale de la marche.

En France, nous pouvons ainsi observer que la part modale de la marche, qui perdait régulièrement du terrain face à la voiture entre 1982 (34,1%) et 1994 (23,2%), semble s'être stabilisée entre 1994 et 2008 (23,0%). Contrairement aux idées reçues, les chiffres nous montrent qu'en dépit de la part modale perdue au cours du demi-siècle écoulé la marche reste, avec environ 23% des déplacements, le mode le plus pratiqué au niveau national après la voiture (64,3%). Elle est même souvent majoritaire lorsqu'on soustrait les déplacements longue distance pour ne considérer que les déplacements urbains proprement dits, qui sont généralement effectués sur de courtes distances.

En Suisse, non seulement la marche n'a plus perdu de part modale depuis 2000, nous assistons même à une forte augmentation de la part modale de la marche entre 2000 (34,3%) et 2005 (39,7%).

La différence relativement importante entre les deux pays est à pondérer en fonction de leurs caractéristiques territoriales fort divergentes. La répartition en Suisse d'un réseau dense d'agglomérations de relativement petite taille bien irrigué en transports publics contribue à un plus haut degré de marchabilité du territoire, tandis qu'en France, de vastes territoires ruraux et semi-ruraux et un niveau de service en transports publics globalement beaucoup plus faible, y compris en milieu aggloméré, encouragent un recours accru à l'automobile.

La prise de conscience au niveau européen de la nécessité de renverser la tendance, ainsi que les subséquentes actions en faveur des modes actifs mises en place au cours de cette dernière décennie par une majorité de villes européennes semblent donc être payantes : les résultats montrent qu'il est possible de redresser le tableau, moyennant une volonté politique forte de renverser les priorités. Si la France et la Suisse suivent la tendance d'ores et déjà observée dans d'autres pays européens, il est probable que la marche reprenne dans les prochaines décennies une partie de sa part modale perdue depuis trente ans.

La marche est très pratiquée en termes absolus

En chiffres bruts, la marche impressionne : 256 millions de déplacements sont effectués chaque semaine à pied par les français (nous ne disposons pas de statistiques équivalentes pour la Suisse). Il est pour le moins paradoxal que si peu de moyens soient alloués à un phénomène pourtant si répandu. Si l'on compare ce chiffre aux 31 millions de déplacements en vélo, nous pouvons ainsi constater que bien que la pratique du vélo soit huit fois moins importante en termes de part modale, les aménagements en faveur du vélo concentrent des moyens financiers bien supérieurs. Par contraste, l'investissement humain et financier des collectivités en faveur de la marche reste bien en-deçà de ce que l'on serait en droit d'espérer à la lumière de l'omniprésence de la marche dans notre quotidien urbain.

La marche est également présente en périphérie

En France, la part des modes actifs en fonction du territoire de résidence montre que la marche est corrélative du monde urbain. Sans surprise, c'est dans la ville-centre que la marche est la plus pratiquée, avec 28% de la part modale. En périphérie d'agglomération, en revanche, les chiffres étonnent : en

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

France, 23% des déplacements s'y effectuent à pied. En ville isolée, la marche ne représente plus qu'un cinquième des déplacements. En dépit d'une taille souvent modeste qui serait plutôt favorable aux modes actifs, les villes isolées ont encore souvent en vigueur des politiques de circulation et de stationnement qui facilitent grandement l'usage de la voiture, y compris pour les déplacements de courtes distances. Cela explique pour partie le recul plus marqué de la marche que l'on y observe. C'est en milieu rural que la marche est le moins pratiquée par les français, atteignant seulement 13% de la part modale.

En Suisse, les chiffres montrent des pratiques de marche nettement supérieures. Au sein des agglomérations, la marche atteint 46% de la part modale. Ce chiffre atteint même 51% dans les communes centrales. Dans les couronnes périphériques des agglomérations, la part modale s'élève encore à 42%. Au sein des villes isolées la part de la marche atteint 46%, tandis qu'en milieu rural, elle se maintient à 41%.

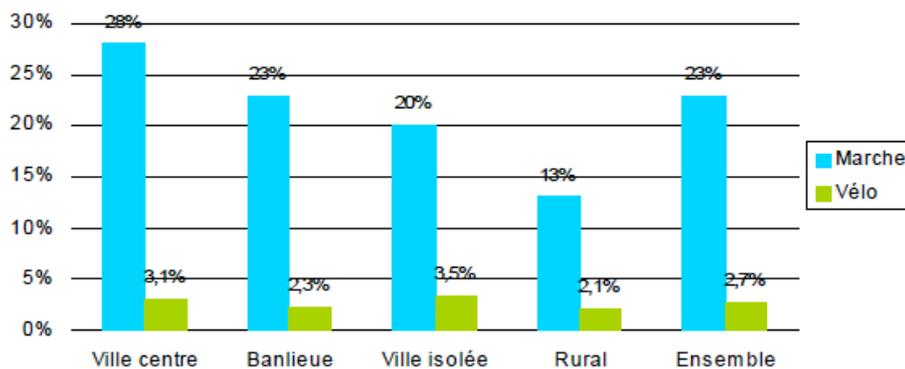
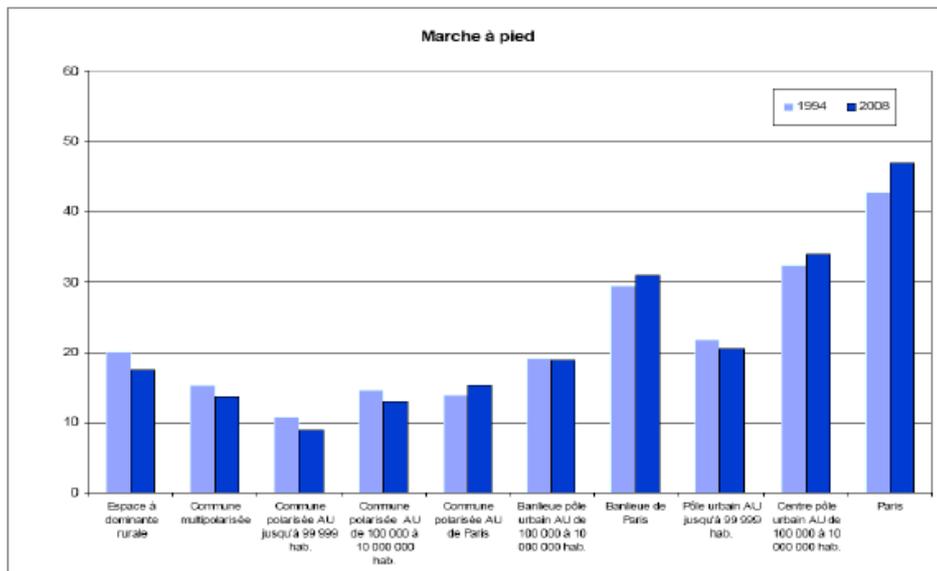


Figure 9 – Part des modes actifs dans les déplacements de semaine selon la zone de résidence

Les grandes villes font les grands marcheurs : l'exemple de Paris



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Figure 10 - Part de la marche à pied dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)

En France, si le déclin de la marche semble encore se poursuivre en milieu rural, la pratique de la marche évolue ces dernières années de manière positive dans les très grandes villes. A Paris tout particulièrement, la marche a gagné bien des points entre 1994 et 2008. Paris *intra muros* connaît sans surprise le plus fort gain, mais les communes de la banlieue parisienne ne sont pas en reste, puisqu'elles connaissent aussi une évolution positive. Ces chiffres étayaient la démonstration du fait que lorsque les collectivités publiques embrassent résolument la promotion de la marche à l'échelle de l'agglomération, les résultats se reflètent non seulement dans le centre mais aussi dans les communes périphériques (Lavadinho, 2009f, 2010i).

Les motifs qui font marcher

En Europe, le taux total de mobilité journalier, qui tourne autour des 3,7 déplacements, est resté remarquablement constant au fil des dernières décennies. Aujourd'hui, l'on se déplace toujours autant qu'hier, mais pas pour les mêmes raisons. Ce paragraphe a pour objectif d'expliquer les motifs qui nous font marcher.

Travail

En Suisse le motif travail ne représente plus aujourd'hui que 23% des déplacements (tous modes de transport confondus), auxquels s'ajoutent 4% pour le motif formation, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

Si nous regardons maintenant dans le détail quel est le mode de transport choisi pour le motif travail, nous pouvons faire le constat que l'importance de la marche au quotidien est souvent masquée par le fait qu'avec une part modale d'environ 10% en France, ce mode n'est pas prépondérant pour ce motif, alors que la voiture représente à elle seule en France les trois quarts des déplacements pour ce motif. La distorsion introduite par ces résultats fausse la perception de l'importance de l'usage de la voiture pour la mobilité globale. En effet, pour tous les autres motifs, la part modale de la voiture faiblit considérablement, alors que les autres modes de transport, et en particulier les modes actifs, sont beaucoup plus pratiqués.

En Suisse, au contraire, la marche (38,6%) et la voiture (38,5%) se partagent à égalité les parts modales pour ce motif, lorsqu'on les mesure par le nombre d'étapes réalisées au cours des déplacements.

Bien que il ait été mis en avant traditionnellement pour décrire les déplacements quotidiens, la pertinence du motif travail comme descripteur est actuellement remise en question. S'il reste structurant pour l'organisation de la journée, le travail est en perte de vitesse face à la montée toujours plus forte des autres motifs. Ainsi, en Suisse, achats et loisirs représentent désormais ensemble plus de la moitié des déplacements, alors que le travail en représente moins du quart. Ces chiffres se retrouvent peu ou prou dans les autres pays européens.

Il nous paraît dès lors essentiel, pour mieux comprendre la place réelle de la marche dans le système de déplacements, d'analyser sa part modale pour d'autres motifs que le travail. Achats, sports et loisirs, mais aussi les déplacements liés aux sorties et aux visites entre parents et amis ainsi que l'accompagnement des proches deviennent en effet de plus en plus structurants au sein de notre mobilité quotidienne.

Achats, loisirs et autres activités

Nous pouvons faire le constat tout d'abord d'une véritable explosion de la mobilité liée aux achats et aux loisirs. Ces pratiques (qui de surcroît s'imbriquent de manière croissante) représentent ensemble plus de la moitié (56%, dont 11,4% pour les achats et 44,7% pour les loisirs) des déplacements des Suisses (tous

modes de transport confondus), selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007). L'importance du motif achats pour la marche se reflète dans le fait que celle-ci s'effectue plus souvent au féminin. Ainsi en France, 61% de la marche est le fait de femmes, contre 39% d'hommes (en Suisse, le microrecensement Transports ne fait pas de différenciation genrée des comportements pour ce motif).

En ce qui concerne le choix du mode de transport pour les déplacements liés aux **achats**, nous pouvons constater qu'en France la marche représente 27,4% de la part modale pour ce motif. En Suisse, la part modale de la marche pour ce motif se monte à 53,2% des étapes, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007).

En France, l'on distingue le sport et les visites en tant que catégories spécifiques, alors qu'en Suisse ces catégories sont fondues dans la catégorie plus large des loisirs, considérés globalement, sans différenciation.

En France, les déplacements liés au **sport** sont ceux pour lesquels la marche est la plus fréquente, avec près de la moitié (48,1%) de la part modale. Quant aux **visites**, une fois sur cinq on se rend chez des proches à pied.

En Suisse, la marche représente pour les loisirs 47% des étapes, alors que la voiture n'en représente plus que 36,3% en 2005, selon les chiffres du Microrecensement Transports 2005 (OFS/ARE, 2007). En 2000 (OFS/ARE, 2001), la marche n'atteignait encore que 42% de part modale pour ce motif, sa pratique est donc en nette augmentation.

CONCLUSION : IMPLICATIONS POUR UNE POLITIQUE DE REPORT MODAL

Au vu des enseignements apportés par ces données statistiques, il nous semble pertinent d'étudier en particulier le potentiel en termes de report modal de mesures de localisation favorisant la proximité et l'accessibilité des équipements d'achats et de loisirs, ainsi que les configurations de leurs périmètres et de leurs relations réciproques, pour lesquels, à notre sens, les villes peuvent exercer plus efficacement leur rôle en matière d'aménagement.

A contrario les politiques qui visent les déplacements pendulaires pour le motif travail semblent moins faciles à analyser en vue de dégager des solutions très innovantes. En effet, les dimensions sociétale et économique comportent davantage d'inertie au changement ; elles nécessitent une approche beaucoup plus volontariste si l'on veut modifier les choses en profondeur, sachant que les mesures actuelles ne sont que cosmétiques et que les résultats restent assez symboliques sur les changements de comportement. En l'absence de politiques publiques fortes et coordonnées intégrant notamment la dimension économique dans son ensemble et les aspirations individuelles de désirabilité résidentielle et de mobilité sociale, la mobilité individuelle motorisée reste et restera la réponse que chacun et chacune trouve au niveau personnel pour concilier des univers territoriaux et des pratiques quotidiennes désespérément irréconciliables.

DES STANDARDS PORTEURS POUR LE FUTUR DE LA MARCHÉ

Cela suppose d'appliquer des régulations au champ le plus sensible, celui du développement de l'urbanisation et des déplacements, au carrefour de ce qui fonde aujourd'hui la puissance économique des entreprises et des Etats comme les premiers attributs de l'homme moderne, sa liberté de s'installer, de se déplacer, de consommer ...

Alain Cluzet

INTRODUCTION

L'incursion que nous venons de faire dans les statistiques de la marche nous montre une extrême diversité dans les pratiques, mais aussi quelques récurrences. Premièrement, nous avons vu que les grandes villes font les grands marcheurs. Deuxièmement, que plus une ville est multimodale, plus la marche y est pratiquée pour relier les divers modes entre eux. Troisièmement, que plus les villes aménagent leurs environnements construits en fonction des critères de marchabilité, plus les marcheurs y sont nombreux et plus ils adoptent la marche en tant que pratique non seulement occasionnelle, pour leurs loisirs, mais en tant que mode de transport fonctionnel pour leurs déplacements quotidiens.

Le présent chapitre est quant à lui dédié à l'émergence de nouveaux standards qui concernent l'aménagement urbain, en particulier l'aménagement des espaces publics et des réseaux qui sous-tendent la marche. Ceux-ci ont connu un véritable essor au cours de cette dernière décennie. La marche a reculé depuis les années 1950 au fur et à mesure de l'imprégnation des villes par l'automobile ; ce mouvement s'est inversé progressivement à partir de 1990, en fonction de l'évolution récente des politiques de développement territorial. Les aménagements pour les piétons ont évidemment été fortement impactés par ce double mouvement successif : une mise à l'écart du piéton et une forte séparation des flux se sont ainsi affirmées pendant quatre décennies, puis le processus a connu une inversion : une reprise d'espace au profit du marcheur est actuellement en train de se généraliser et cette tendance se trouve complétée par une plus grande mixité des flux, entre le piéton et l'automobile, puis avec d'autres modes de déplacement, notamment le vélo et les transports en commun. La mouvance actuelle privilégie la constitution d'espaces partagés du type des « zones 20 » ou « zones de rencontre ». Plus généralement, nous passons d'une logique de ségrégation des modes de déplacement à une logique de cohabitation plus harmonieuse. Nous allons voir au cours de ce chapitre et également au sein du mouvement III, qui illustre certaines de ces opérations, comment l'espace public dans son ensemble peut tirer un profit qualitatif indéniable de cette nouvelle tendance, qui se décline suivant chaque typologie urbaine.

QUELS STANDARDS MINIMAUX POUR LA MARCHÉ ?

L'une des questions fondamentales à laquelle la recherche doit répondre concerne les standards minimaux d'un aménagement urbain qui se veut favorable à la marche. Quels sont-ils ? Peuvent-ils être définis de manière globale, où doivent-ils tenir compte des spécificités propres à chaque pays, voire à chaque ville ?

La littérature déjà très abondante sur la question de la standardisation (pour un état de l'art exhaustif, voir Methorst et al., 2010) met en évidence la difficulté à faire émerger des standards harmonisés au niveau national ou international, la grande majorité des études et des bonnes pratiques concernant en priorité le niveau local. Les tentatives les plus abouties concernent la création de zones 30 et plus timidement de zones de rencontre³⁸, sur lesquelles nous reviendrons au mouvement III. Bien évidemment, des spécificités propres aux contextes locaux existent. Celles-ci concernent aussi bien les aménagements existants que les attentes en matière d'aménagements à venir. Dans les rapports qui ont été rédigés sur l'état de la situation par pays dans le cadre du projet de recherche européen COST 358 Pedestrian Quality Needs (Methorst et al., 2010), l'on constate paradoxalement que les pays qui se plaignent le plus sont ceux où la qualité structurelle est la meilleure. L'hypothèse explicative relève que dans ces pays les usagers ont déjà intégré la notion d'un niveau de service (LOS – *level of service*) relativement élevé. Lorsque ce niveau de service est absent, on le remarque et l'on s'en plaint d'autant plus que le standard est placé haut sur l'échelle des attentes.

En raison du niveau d'intégration croissant introduit par des transferts plus rapides de connaissances et de bonnes pratiques, la notion d'un seuil minimal de service dépasse les frontières nationales et se répand à l'échelle du réseau des villes global. Elle est alors connexe du processus même de métropolisation, car les usagers urbains s'alignent sur un niveau de service de type métropolitain. Ils s'attendent dorénavant à rencontrer, même dans les villes moyennes ou de plus petites villes, un niveau de service piéton comparable à celui de toute grande capitale. Ce niveau de service devient dès lors le standard urbain minimum. Or les plus petites villes n'ont ni la capacité financière ni la vocation à accueillir des infrastructures lourdes de transport ou des équipements de niveau supérieur. Le décalage se creuse donc à ces échelles-là entre les représentations de ce que devrait être une ville aujourd'hui et ce qu'elle peut effectivement offrir.

Il revient donc à la recherche de tenter de faire émerger des standards de bonnes pratiques qui soient réalistes pour chaque niveau urbain, des grandes métropoles aux villes petites et moyennes. Au sein de ce travail de thèse nous avons pris le parti de travailler sur des métropoles de taille moyenne à l'échelle européenne. Tant la Métropole lémanique dans laquelle s'inscrivent Lausanne et Genève que la Métropole de Bilbao accueillent environ un million d'habitants. Cette taille exige déjà des

³⁸ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

investissements conséquents dans les infrastructures de transports, notamment par une offre importante en transports publics, afin de répondre aux besoins d'échanges forts entre les divers territoires qui composent ces agglomérations. Nous pensons que c'est une bonne échelle pour traiter la marche au sein des grands territoires. Les solutions trouvées pour cette échelle sont de surcroît très reproductibles en Europe, où la majorité des agglomérations de deuxième rang possèdent une taille similaire³⁹.

Contrairement à la lenteur qui caractérisait l'émergence de nouvelles normes par le passé, les normes peuvent aujourd'hui évoluer assez rapidement dans le temps et dans l'espace : les bons exemples se propagent facilement de ville en ville et de pays en pays. Si cela peut prendre encore un certain temps jusqu'à ce que des idées nouvelles puissent émerger, une fois présentes sur la scène internationale elles voyagent beaucoup plus vite qu'auparavant. Les projets européens comme le COST 358 auquel nous avons pu participer (Sauter, Von der Mühl et Lavadinho, 2009) tirent profit de cette force de propagation pour contribuer à l'établissement de nouveaux standards qui feront les standards minimaux de demain. C'est justement en raison de la nécessité de standards reproductibles qu'il est important de définir au niveau européen et/ou international lesquels de ces standards sont à considérer parmi les standards minimaux prioritaires. Ceux-ci pourront alors être plus rapidement pris en compte par les politiques publiques au sein de nos villes et de nos pays.

Le rôle du temps long dans la sédimentation des standards

Les architectes, les urbanistes, les paysagistes, les designers, les concepteurs lumière, les artistes, les services techniques, etc., doivent être invités à désobéir à de trop nombreux règlements, à de trop imposantes normes, à de trop impersonnelles procédures qui cadent plus qu'ils ne libèrent les sensations des humains dans leur environnement

Thierry Paquot

La temporalité peut également jouer un rôle important dans l'acceptabilité d'un certain niveau de service. Ainsi, les niveaux de sécurité routière courants des années 50 semblent de nos jours inappropriés et sont devenus inacceptables au sein de nos sociétés. A cette époque, il était courant d'observer des vitesses de l'ordre de 60 ou 70 km/h en milieu urbain. Aujourd'hui, **l'apaisement de la vitesse en ville**, plus connu sous l'appellation technique « modération du trafic », a totalement changé la donne. Les normes inscrites dans la loi et sur les panneaux ne sont que la face apparente d'une norme intériorisée qui est elle comportementale et qui relève de ce qui est communément admis comme le standard de l'action collective. Il devient dès lors impensable de rouler en ville « comme on les faisait à l'époque ». Non pas tant à cause des panneaux et des amendes, bien que cela compte évidemment aussi dans la balance, mais

³⁹ Sources : ONU (2007) « Urban Agglomerations 2007 », au sein de l'étude [World Urbanization Prospects: The 2007 Revision Population Database](#).

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

plutôt car la nouvelle norme sociétale communément admise et partagée est celle d'une vitesse mesurée en ville, même si la notion de ce qu'est une vitesse mesurée demeure sujette à une certaine marge d'interprétation.

Rappelons cependant qu'il n'en a pas toujours été ainsi. « L'introduction de l'automobile, au début du XXe siècle, s'est d'abord faite avec prudence (en France, une loi fixait alors la vitesse limite à celle des piétons, 5 km/h). Toute prudence est oubliée, cependant, lorsqu'après la deuxième guerre mondiale, la production en série de voitures dites « populaires » permet l'accession d'une partie plus importante de la population à la motorisation » (Muhlrad, 2008, p. 21). En effet, les codes de la rue mis au point dans les années 50 « limitent fortement les droits des piétons à l'usage de la chaussée, les réduisant au statut d'« obstacles mobiles » dans la trajectoire des véhicules et de perturbations à la fluidité de la circulation. Les premières limitations de vitesse ne sont réintroduites qu'en milieu urbain (en France, 60 km/h en 1954) » (Muhlrad, 2008, p. 22). Ces vitesses élevées mènent à des mesures croissantes de ségrégation entre les modes motorisés et les piétons. Barrières, passerelles, tunnels, plateaux piétonniers en hauteur ne sont que quelques unes des solutions préconisées entre les années 1960 et 1990 pour « protéger les piétons ». Ces mesures cherchent à régler les problèmes de cohabitation par une mise à distance qui exige la canalisation de plus en plus sévère des mouvements piétons. C'est sans compter sur la résistance des piétons, qui cherchent toujours, malgré la multiplication des obstacles, à suivre leurs lignes de désir (Lavadinho, 2008a), nonobstant les dangers qu'ils encourent.

La mise au pas des piétons pour faire place à l'automobile

Les premières tentatives de canalisation des piétons à l'époque contemporaine datent d'il y a plus d'un siècle et sont de fait concomitantes de l'apparition de l'automobile. André Guillerme, étudiant le cas de Paris durant la première période d'autophilie entre 1900 et 1930, en dénombre quelques unes qui nous semblent dignes d'être ici reprises pour élucider l'état d'esprit d'alors.

« Il n'est pas rare de voir un Parisien traverser une rue à grande circulation en lisant son journal, laissant aux conducteurs des voitures le soin de prendre les précautions voulues pour l'éviter » (Massard et Biette, 1912 in Guillerme, 2008)

Le piéton « ne peut pas se résoudre à considérer la chaussée où il doit séjourner le moins possible et juste le temps de passer d'un trottoir à l'autre. Il se considère comme exproprié parce qu'on lui demande de rester sur le trottoir » (Hansez, 1923 in Guillerme, 2008) La rue, l'avenue, le boulevard, la place, faits pour lui, lui appartiennent encore » (Guillerme, 2008, p. 34).

Le président de l'Automobile Club de France et Président de la Commission Exécutive de la conférence Internationale de la Circulation routière n'hésite pas à affirmer que « dans la très grande majorité des cas de collision entre véhicules et piétons, l'origine de l'accident se trouve dans l'imprudence du piéton qui, sans aucune précaution, s'est jeté devant le véhicule » (Chaix, 1923 in Guillerme, 2008).

Des mesures plus coercitives se font jour alors pour contraindre les piétons « qu'il faut traiter comme des enfants qu'il faut surveiller et instruire (...) » (Cave et al., 1923). Guillerme repère cette tendance à vouloir raffermir l'éducation piétonne à l'œuvre ailleurs en Europe. Ainsi par exemple à Kiel, en Allemagne, on rédige des « commandements du piéton » que la police distribue aux heures d'affluence : « Prends toujours la droite sur un trottoir et ne t'arrête pas au coin des rues. Passe le trottoir directement en ligne droite dans la direction la plus courte et jamais en zig-zag (...) traverse la chaussée non à un endroit qui te plaise, mais seulement à un carrefour » (Bosshard, 1926 in Guillerme, 2008).

Guillerme note les premiers dispositifs de canalisation de traversée à Paris : « En 1925, la préfecture de police décide de la création de points de passages pour la traversée des chaussées par les piétons. Le premier passage, signalisé par des panneaux spéciaux sur les trottoirs, est aménagé à l'essai Avenue des Champs Elysées. Ce système s'avérant rapidement insuffisant, des pistes réservées aux piétons sont signalisées sur les chaussées mêmes. En 1927 on installe les premiers passages délimités par des pots d'acier, les clous. » (Guillerme, 2008, p. 43).

Ces extraits soulignent à quel point, à cette époque, c'est le piéton qui est considéré comme le véritable problème de la circulation, et non l'inverse. Si ces vues peuvent aujourd'hui nous sembler étonnantes, n'oublions pas qu'elles forment le fondement de bien des Codes de la route européens. Ce n'est que depuis la fin des années 1990 et le début des années 2000 que la révision de ces Codes, entamée dans la plupart des pays européens, a pu commencer à éliminer certaines de ces prescriptions qui pénalisent le piéton. Mais ce travail reste pour une large part inachevé. Il n'est pas rare que le législateur souscrive encore aujourd'hui à la vision de la canalisation des flux piétons. Ainsi par exemple la révision de 2008 du Code de la Rue en France n'accorde toujours pas au piéton le droit de traverser autrement qu'en ligne droite (CERTU, 2008a).

Peu à peu, on commence donc à comprendre qu'il est irréaliste de chercher à canaliser les piétons à l'écart de la circulation motorisée et de leur imposer le respect de mesures qui limitent leurs mouvements ou entraînent un effort supplémentaire. Dès lors, la clé de l'amélioration de la sécurité se trouvera plutôt du côté de la réduction des vitesses au-dessous d'un seuil qui permette d'éliminer les blessés graves (Muhlrad, 2008, pp. 25-26). Suite à diverses recherches, un abaissement de la limite de vitesse à 50 km/h en ville paraît approprié et plusieurs pays tels que le Danemark (Engel et Thomsen, 1988) et plus tard la Suède (Hydén et al., 1995) en font l'expérience. Après une évaluation positive, cet exemple est largement suivi entre la fin des années 1980 et le début des années 1990. La vitesse officielle est aujourd'hui de 50 km/h dans les villes européennes. Ce standard acquis depuis 20 ans est actuellement remis en question par une mouvance pour la mise en place d'un nouveau standard, le 30 km/h. Ce standard devient de nos jours, après moult luttes, une nouvelle évidence avec laquelle il faut composer. Au vu de la rapide

multiplication depuis le début des années 2000 des zones 30⁴⁰ dans un grand nombre de villes européennes, l'hypothèse partagée au sein du réseau d'experts réunis autour du projet européen COST 358 Pedestrian Quality Needs (Methort et al., 2010) est que d'ici 2020 le 30 km/h en ville sera une norme aussi standardisée que ne l'est actuellement le 50 km/h. En revanche, certaines idées nouvelles d'aménagement, à l'instar des zones de rencontre⁴¹, que nous analyserons plus en détail au sein du mouvement III, demandent des aménagements innovants pour faciliter la cohabitation. Par conséquent elles ont besoin de plus de temps pour mûrir et doivent faire leurs preuves par l'usage avant d'être adoptées à plus large échelle. C'est d'autant plus vrai lorsque ces idées bousculent des conceptions du monde urbain qui sont en place. Ainsi, par exemple, **la hiérarchisation des modes de transport** a connu cette dernière décennie une inversion de marche un peu partout au sein des grandes villes au niveau mondial : piétons et cyclistes, les usagers « les plus faibles », sont désormais placés au premier rang de cette hiérarchie, tandis que la voiture particulière se retrouve généralement au dernier rang des priorités, après les transports publics. Il convient néanmoins de garder du recul par rapport à ce nouveau discours. Si l'on peut relever qu'il y a effectivement des progrès, tant sur le papier, lorsque la planification tente d'intégrer cette nouvelle donne, qu'au niveau des opérations concrètes d'aménagement, force est de constater qu'un hiatus parfois conséquent subsiste dans beaucoup de villes entre l'esprit de la loi et son application sur le terrain. En ayant cette mise en garde à l'esprit, nous allons maintenant considérer les principaux épisodes de la lente évolution des mentalités qui, depuis quelques décennies, infléchit les politiques d'aménagement urbain en faveur des piétons. Nous pouvons résumer cette évolution comme **le passage d'une logique de séparation à une logique de cohabitation des modes**. Du modèle strictement fonctionnaliste de la distribution des flux selon une hiérarchie liée à la vitesse, nous sommes ainsi passés à un nouveau modèle de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007⁴² ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b) qui fait la part belle à la cohabitation des modes dans toute leur diversité, en suivant le primat postulé par Jacques Lévy de l'urbanité sur la vitesse (Lévy, 2008). Nous y reviendrons plus en détail au sein du mouvement II. C'est ainsi que depuis quelques décennies se multiplient les instruments de modération de la vitesse et les mesures d'aménagement qui visent à redonner de l'espace aux piétons (Muhlrad, 2000 ; Faure et al., 2001), à l'instar des zones 30 et les zones de rencontre⁴³. Pour mieux mettre en évidence ces (r)évolutions, procédons par une coupe transversale qui nous permettra d'identifier les principales périodes de transition.

⁴⁰ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.

Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

⁴³ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

De la séparation au partage de l'espace : les jalons d'une politique d'aménagement

Le piéton n'est pas simple à appréhender, à gérer, ni même à canaliser sur un espace public ou privé. D'abord parce qu'il est multiple. Et parce que la marche n'est pas seulement un mode de déplacement ! Contrairement aux autres modes, elle peut se passer de motif : le piéton s'arrête, stationne et flâne, voire vagabonde.

Véronique Michaud et Blanche Segrestin

Dans la vie urbaine ordinaire, les utilisateurs de l'espace public sont considérés à partir de leur puissance, de leur poids, de leur nombre et de l'espace qu'ils consomment. La hiérarchie est d'habitude la suivante : chemin de fer, tram, poids-lourd, bus, voiture, vélo, piéton. Face à cette situation, deux attitudes sont possibles : l'une consiste à séparer les flux pour protéger le piéton et le mettre à l'abri des agressions par d'autres modes de transport ; l'autre consiste à partager l'espace en donnant au piéton les moyens de résister, voire de reconquérir des territoires plus vastes lui assurant la perméabilité, la connectivité, l'accessibilité du réseau urbain. La première solution est sans doute nécessaire mais elle n'est pas suffisante pour encourager les gens à marcher. En outre, elle revient objectivement à considérer le piéton comme un être faible, qui ne pourra pas gagner son autonomie : par la protection même dont il bénéficie, il sera maintenu dans son état de faiblesse. Dans la deuxième perspective, le piéton est invité à se prendre en charge, à acquérir des responsabilités nouvelles et à devenir un acteur au moins aussi important dans l'espace public que l'automobiliste ou le conducteur de bus ou de tramway.

Les aménagements conformes à la logique de la séparation des flux consistent à octroyer une place précise à chacun des modes : les piétons sur des trottoirs, les cyclistes sur des pistes cyclables, les voitures sur la voirie et les bus et les trams en site propre ou en couloir réservé. Ce type d'aménagement, qui s'est mis en place dès l'entre-deux guerres, s'est poursuivi jusque dans les années 1990, et peut encore être décelé aujourd'hui dans des villes qui n'ont pas encore pris le parti de la requalification de leur voirie ni de leurs espaces publics. Canaliser les flux revient à affirmer une hiérarchie des modes de transport fondée sur leur puissance, leur poids, leurs dimensions et leur vitesse. On réserve ainsi des canaux spécialisés pour les traversées par le biais de feux tricolores et de zébrures au sol. Le piéton qui traverse ailleurs ou à un autre moment le fait à ses risques et périls (Chu et al., 2004). Il s'en tirera au mieux avec quelques égratignures et un procès-verbal.

Cependant, cette politique de ségrégation qui consiste à pousser la logique de protection jusqu'au bout et à isoler totalement les modes de transport des uns des autres s'est retrouvée peu à peu dans une impasse : le gabarit des rues n'est pas extensible et, à un moment donné, il faut reprendre à l'un ce que l'on donne à l'autre. Lorsqu'une rue est totalement consacrée à l'un des modes de transport – par exemple les piétons, comme c'est le cas des zones piétonnes –, il faut rapidement trouver des moyens de faire circuler les

voitures de livraison, les transports en commun et les véhicules riverains. Les exigences entraînées par ces types de zonage impliquent qu'ils doivent être de taille assez réduite et ne peuvent être étendus au-delà des hypercentres. Les mouvements de piétonnisation « purs » ont ainsi progressivement cédé le pas à de nouvelles formes de cohabitation plus souples mais qui ont l'avantage de pouvoir être déployées à plus large échelle, à l'instar des zones 30 et des zones de rencontre⁴⁴. La marche a tout à gagner avec cette nouvelle optique qui facilite sa cohabitation avec les autres modes. C'est dans cette perspective de cohabitation que nous considérons ici le passage d'une logique de ségrégation des modes à une logique de partage de l'espace (Monderman, 2006, 2007⁴⁵ ; Clarke, 2006 ; Hamilton-Baillie 2005, 2006, 2008a et 2008b). Nous passerons ainsi en revue les diverses actions, mesures et instruments actuellement mis en œuvre pour redonner à la marche ses lettres de noblesse au sein de l'espace public et la place qui lui revient au sein de la mobilité urbaine.

Nous pouvons, à grands traits, distinguer trois grandes ruptures concernant le partage de l'espace urbain. Avec l'hégémonie de la voiture, c'est la logique de la séparation qui prévaut, alors que le recentrage sur la marche a fourni l'opportunité de découvrir de nouvelles manières de partager l'espace.

- Première rupture – les années 1970 : La première de ces ruptures a eu lieu dans les années 1970, à la faveur d'un mouvement urbanistique naissant qui contestait les idéologies du mouvement moderne sur le développement urbain – incarnées par Georges Pompidou en 1971 avec la phrase « Il faut adapter la ville à l'automobile ». Ce courant constatait le constat accablant des effets négatifs d'une croissance désordonnée dans l'urgence d'après-guerre : en privilégiant « la quantité sur la qualité », celle-ci avait au passage perdu de vue les qualités des espaces publics qui « faisaient ville », au profit d'un aménagement centré sur le « tout-voiture ». Centré avant l'heure sur la notion de l'« être-ensemble » et de l'économie des ressources, ce mouvement a pu émerger, ne l'oublions pas, sur la toile de fond du premier choc pétrolier et d'une forte remise en question du paradigme économique dominant de la croissance⁴⁶. Le rapport Buchanan, *Traffic in Towns*, publié en 1963 par le Ministère britannique des Transports, constitue l'une des références fondatrices de ce changement de paradigme. Ce rapport introduit notamment les concepts de « hiérarchisation de la voirie urbaine » et de « mailles environnementales ». Au sein de ces mailles la qualité de vie des résidents et des usagers doit primer sur les considérations d'efficacité économique (Buchanan, 1963).
- Deuxième rupture – les années 1990 : Les années 1990 voient émerger le paradigme de durabilité qui marque la deuxième rupture dans les manières d'envisager la marche urbaine. La

⁴⁴ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

⁴⁵ Hans Monderman (January 2006). Tour of Shared Space in Drachten (YouTube) [Video, 10 parts]. Tequio.

Hans Monderman (2007-11-13). Designing Shared Space (mov) [Video, 57:33]. Urban Design London. Masterclass 7.

⁴⁶ Nous voyons donc ici apparaître en filigrane les prémisses d'un nouveau paradigme, celui du développement durable, qui ne prendra son véritable essor que vingt ans plus tard avec la publication du rapport Brundtland et la Conférence de Rio en 1992.

marche se prête particulièrement bien à devenir alors l’emblème d’une urbanité porteuse des valeurs liées à cette durabilité. Ecologique, économe en énergie, pourvoyeuse de lien social, synonyme de qualité de vie, la marche semble répondre en tout point aux impératifs d’une ville durable. Mais force est de constater que malgré la volonté affirmée des politiques, cette nouvelle place octroyée à la marche reste encore pour beaucoup de villes, surtout les villes moyennes, de l’ordre du discours. Même au sein des grandes métropoles, où le degré de cohérence entre les volontés affichées par les élus et les réalisations sur le terrain est souvent plus fort qu’au sein des villes petites et moyennes, il existe toujours au sein des territoires agglomérés des zones grises où il n’est pas question, du moins pour le moment, d’injecter de la marchabilité.

- Troisième rupture – les années 2000 : La mouvance initiée dans les années 1990 se poursuit au cours des années 2000. Celle-ci est désormais doublée de l’émergence de nouvelles préoccupations liées à la sédentarité et à la qualité de vie. L’entrée en scène du domaine de la santé dans la problématisation de la marche constitue cette troisième rupture (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; PROMPT 2005 ; Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011). De mode vert, de mode doux, la marche devient sous cette nouvelle impulsion un mode sain, un mode actif. Ce faisant, elle change encore une fois de statut, pour être désormais perçue comme la réponse-clé au style de vie très sédentaire qui est associé à l’urbanisation (OMS, 2004). A l’instar du mouvement hygiéniste du siècle dernier, qui a impulsé des changements urbanistiques de taille, le mouvement actuel de lutte contre la sédentarité met l’accent aujourd’hui sur la nécessité pour l’urbanisme d’agir sur l’environnement construit pour favoriser de manière systématique la pratique de la marche au quotidien (Ewing et al., 2003 ; Frank et al., 1999, 2004, 2005 ; Flitti et Piombini, 2003 ; Giles-Corti et Donovan, 2003 ; Saelens et al., 2003 ; Demers, 2006 ; Schmid, 2006 ; Toussaint et al., 2008 ; Winkin et Lavadinho (éds.), 2011).

La première rupture que nous avons identifiée a vu émerger dans les années 1970 un processus de piétonnisation d’artères commerciales au sein de centres historiques, comme c’est le cas du Strøget à Copenhague (Charbonneau et Pape, 2006). En France, c’est la rue du Gros-Horloge à Rouen qui devient première rue piétonne en France en 1971, suivie de près par la Grande Rue à Besançon et d’autres. Les années 1970 voient également apparaître les premiers plateaux piétonniers en centre ancien, devenus depuis la norme dans les villes européennes. En effet, « l’adaptation de la ville à l’automobile commence aussi à poser problème dans les centres anciens où l’augmentation du trafic motorisé endommage les quartiers historiques et provoque des nuisances telles que les résidents et même les usagers des commerces tendent à fuir vers la périphérie. Afin de redynamiser les centres-villes, les urbanistes misent sur une incitation à la marche à pied (...) par la reconstruction d’espaces confortables et sûrs pour les piétons. (...) Les villes pionnières comprennent Göteborg et Uppsala (Suède), Nottingham (Royaume-Uni), Belfort (France), Groningen (Pays-Bas) » (Muhlrad, 2008, p. 23). Les résultats de ces premières expérimentations sont discutés lors du symposium de l’OCDE de 1975 « Better Towns with Less

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

Traffic » (OECD, 1975). Bien qu'elles aient eu le mérite de faire prendre conscience de la cause piétonne et qu'elles aient été un enjeu fort de mobilisation du débat citoyen à propos de la place à octroyer à l'automobile en ville, ces démarches restent limitées. Dans les faits, ces opérations se bornent à créer des îles marchables dans un océan motorisé, à l'image de la cartographie de Rome conçue en 1995 par le collectif d'artistes Stalker.

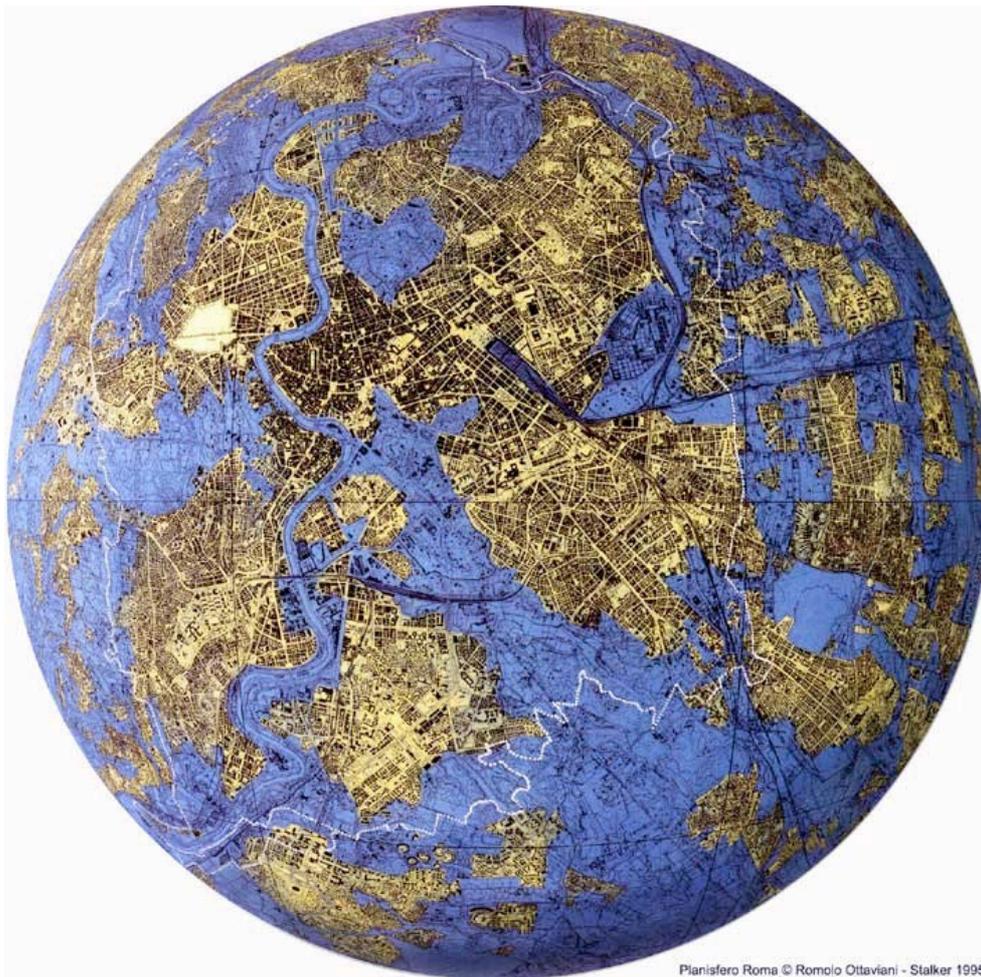


Figure 11 - Planisfero Roma, une cartographie des Territori attuali de Rome, par Stalker.
Source : extrait du Manifeste Stalker, Stalker, 1995, posté par diENTRE le mardi 12 avril 2011.
http://fr-fr.facebook.com/note.php?note_id=213427415350895

A la fin des années 1970 et le début des années 1980 nous assistons au démarrage des premières expérimentations avec le concept de *Woonerf*. Mis en place pour la première fois à Delft aux Pays-Bas en 1977, ce concept de « cour urbaine » prévoit « une voirie surfacée de mur à mur et des aménagements obligeant les conducteurs à régler leur vitesse sur celle des piétons tout en inversant la priorité légale en faveur de ces derniers » (ANWB, 1977). Si le concept de « rues mixtes » est rapidement repris dans d'autres quartiers résidentiels ailleurs en Europe, ces démarches restent ponctuelles (OECD, 1979) et applicables uniquement dans un contexte où la circulation est déjà relativement apaisée. De surcroît, le

concept de Woonerf apparaît comme trop contraignant et onéreux. Il est donc abandonné sous sa forme initiale au profit de la généralisation d'un autre concept moins contraignant : la zone 30, dans laquelle « des aménagements d'apaisement de la circulation sont implantés sur la voirie existante, sans qu'il soit nécessaire d'en reprendre entièrement la conception. Des réglementations viennent appuyer cette mesure, sans toutefois inverser la priorité en faveur des piétons comme dans les *Woonerven* » (Muhlrad, 2008, p. 26). Malgré ou peut-être à cause de cette faiblesse de taille, la zone 30 est promise à un bel avenir. D'exception limitée aux quartiers résidentiels ou historiques, à son origine il y a près de 30 ans, la zone 30 se généralise aujourd'hui comme « norme urbaine à adopter », mis à part pour les grandes artères. Après l'exemple pionnier de Graz dans les années 1980 (Ademe/Energie-cités, 2003) beaucoup d'expérimentations ont été faites avec ces zones de circulation apaisée, tant sous la forme de zones 30 que, plus récemment, de zones de rencontre⁴⁷. En Autriche, en Suisse, en Belgique, en Allemagne ou aux Pays-Bas, cette politique de généralisation entamée dès les années 1990 a porté ses fruits (aux Pays-Bas, 30% de toutes les routes existantes sont limitées à 30km/h). Mais au Portugal ou en Pologne, par exemple, cette idée est encore perçue comme une anomalie ou, dans le meilleur des cas, comme une exception qui ne peut être généralisable (Methorst et al., 2010).

Les années 1990 voient émerger des politiques d'apaisement de la vitesse qui s'étendent au-delà des centres anciens, souvent en parallèle avec de forts investissements dans une armature de transports publics et/ou de politiques de revitalisation de friches industrielles et portuaires. Ces politiques sont souvent confortées et étendues en périphérie au cours des années 2000. Citons comme illustrations françaises Strasbourg, Nantes et Lyon, puis plus récemment Bordeaux. Cette mouvance est aussi très présente ailleurs en Europe, avec notamment Barcelone (Capel, 2009 (éd. orig. esp. 2005), Bilbao, Genève, Dublin, Londres, Lisbonne, Malmö (Haëntjens in Da Cunha, 2010).

La mouvance actuelle, qui a débuté avec les années 2000, s'inscrit dans la continuité des tendances que nous venons de décrire : gagner de l'espace pour les piétons et les vélos, à la fois quantitativement et qualitativement.

- Quantitativement, avec la multiplication des secteurs reconvertis en zones 30 et en zones de rencontre⁴⁸, y compris désormais au sein des tissus périphériques, ainsi que des ensembles de mesures pour assurer une meilleure continuité des réseaux et éliminer les points noirs qui causent de la gêne aux piétons et cyclistes.

⁴⁷ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

⁴⁸ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

- Qualitativement, par l'introduction de nouveaux aménagements et un retour marqué à l'espace public (Bassand, 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007 ; Toussaint et Zimmermann, 2001). Ainsi, les zones de rencontre sont expérimentées⁴⁹ par un nombre croissant de municipalités. Il nous faut aussi remarquer ici l'essor du paysage et du vide comme valeurs urbanistiques à traiter (Dutertre, 2007 ; Eaton, R., 2001) qui contribuent grandement à la qualité d'agrément des espaces urbains pour les piétons.

⁴⁹ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

CONCLUSION : SORTIR DU DIALOGUE DE SOURDS PAR L'APPROPRIATION

Ces nouveaux types d'espaces partagés ouvrent au piéton de nouvelles perceptions et l'invitent à reconquérir les espaces publics que les réglementations en faveur de la voiture lui avaient soustrait. L'une de ces nouvelles perceptions, sans doute la plus difficile à transformer en acquis, est de considérer la voiture comme un égal. C'est ainsi que pour les zones de rencontre, limitées à 20 km/h, chaque usager est placé devant sa responsabilité et doit respecter les autres. La négociation est permanente et placée dans un cadre de pleine urbanité. Autant la démarche de séparation des flux est lourde en aménagements et légère en modification des comportements, autant la zone de rencontre est légère en termes d'infrastructures et exigeante en matière de changement de comportements, puisqu'elle convoque la responsabilité individuelle de chacun. Dans cette nouvelle configuration, le piéton est clairement prioritaire par rapport aux autres modes. Cependant, à défaut d'une véritable appropriation de ces espaces par le piéton, les entraves que les pouvoirs publics mettent à la circulation automobile deviennent de plus en plus fortes et de plus en plus inopérantes ; en effet, n'ayant pas la perception immédiate de leur utilité, les automobilistes s'ingénient au fur et à mesure à contourner les obstacles placés devant eux. Le défi aujourd'hui est donc d'inviter le piéton à « reprendre pied », littéralement, dans les espaces que les collectivités publiques ont souhaité lui rendre.

DE NOUVELLES POLITIQUES POUR DE NOUVEAUX ACTEURS

Pour Arendt, la spatialité du politique n'est pas une métaphore. La politique prend naissance dans l'espace *entre* les hommes. La politique n'est pas consubstantielle à l'homme ou à l'humanité. C'est dire qu'on ne peut faire de la politique, mais que la politique résulte d'une certaine activité qui relève de l'espacement : ouverture d'un espace public, comparution, dont résulte le surgissement d'un Monde.

Benoît Goetz et Chris Younès

INTRODUCTION

Le chapitre précédent nous a montré comment, avec l'essor de nouvelles valeurs au sein de nos sociétés contemporaines, la marche urbaine a acquis un nouveau statut qui lui a permis de se hisser dans les rangs de la hiérarchie des modes de transports. Elle a conquis une place de choix dans notre appareil imaginaire et apparaît désormais dans les discours médiatiques, culturels et politiques autant que dans les chiffres qui rendent compte des pratiques.

Après avoir analysé cette évolution, venons-en aux acteurs qui façonnent les politiques d'aménagement urbain et notamment celles qui posent les conditions-cadre de la promotion de la marche au sein des territoires. L'appétence des citoyens marcheurs désormais clairement établie pour un cadre de vie de qualité sert de « moteur » à la multimodalité et au renouveau de la marche en ville ; celle-ci dépasse sa simple dimension de mobilité et appelle de ce fait un élargissement du cercle des acteurs. Le citoyen précurseur attend et suscite des politiques publiques qui correspondent à ses aspirations, même si, du discours à la pratique, il y a un pas qu'il importe de franchir et qui passe par une inscription de la thématique de la marche urbaine au sein des processus décisionnels et des budgets qui potentialisent l'aménagement de cet urbain reconfiguré.

Qu'en est-il alors de la transcription de ces faits dans l'univers des politiques publiques ? La marche figure-t-elle en bonne place au rang des priorités des ceux qui façonnent la ville ? Fait-elle partie des préoccupations des décideurs ? Et d'ailleurs, qui est habilité à décider, et qui *in fine* décide, de lui octroyer ou non de l'importance ? Comment la valeur de la marche peut-elle être déterminée par le jeu complexe des acteurs en présence ? Ce sont là des questions auxquelles ce chapitre va tenter de répondre.

La marche est désormais considérée dans le discours politique comme le mode durable par excellence : composante première de l'urbanité, elle contribue fortement à la qualité de vie en ville et au maintien de ses sociabilités. L'industrie automobile elle-même a accompagné ce changement de paradigme sociétal :

elle convoque désormais à des fins de marketing l’imaginaire des modes actifs comme l’un des arguments premiers pour la vente de l’automobile. C’est dire si la marche a pu regagner, ces dernières années, le haut du pavé (c’est le cas de le dire) dans les considérations de nos décideurs, qui reflètent à juste titre la montée considérable du titre « marche » dans la bourse des valeurs mobilières des sociétés urbaines de ce début de XXI^e siècle. Mais nous verrons que les réalités sous-tendues par ce discours sont plus complexes que cet apparent consensus pourrait laisser transparaître. Les raisons de cette complexité sont multiples :

En premier lieu, nous pouvons identifier la confusion suscitée par un portage fragmenté parmi une multitude d’acteurs aux compétences et aux motivations extrêmement diverses. En effet, des collectivités territoriales aux opérateurs de transports publics, du ministère de la santé publique aux organes chargés de la sécurité routière, des associations d’habitants aux responsables des plans de déplacement d’entreprise, de l’industrie du sport et des loisirs à l’architecture commerciale, nombreux sont les acteurs qui se saisissent de la marche. Leurs niveaux de discours et leurs volontés d’action divergent d’autant plus que les univers dans lesquels évoluent ces acteurs ne s’entrecroisent que rarement.

En deuxième lieu, les échelles décisionnelles se superposent, sans véritablement s’accorder, pour optimiser les synergies qui pourraient résulter d’une mise en commun à la fois de leurs ressources et de leurs objectifs. Cette imbrication des échelles fera l’objet de la prochaine section. Nous y investiguerons notamment les outils qui permettraient d’optimiser la coordination entre les différents échelons décisionnels et les bénéfices qui en résulteraient pour une politique de promotion de la marche.

DES ECHELLES D'INTERVENTION QUI SE SUPERPOSENT

« Les choix de telle ou de telle autre stratégie ne sont jamais purement techniques. Ils font intervenir en permanence des choix éthiques et politiques et des visions de la société. »

Antonio da Cunha

Cette section porte sur la manière dont les politiques de promotion de la marchabilité prennent à bras le corps les différentes échelles territoriales. Elle est composée de deux paragraphes. Le premier traitera le territoire tel qu'il est concrètement vécu par les individus : cet échelon concerne avant tout les collectivités locales. Il agit sur la ville au sens large, du centre historique au bassin de vie fonctionnel. Le deuxième paragraphe sera quant à lui consacré à la question de la pertinence de traiter la marche à des échelons décisionnels supérieurs : les politiques de promotion de marchabilité seraient alors portées par des acteurs publics à l'échelle régionale, voire nationale.

Nous pouvons d'ores et déjà remarquer que la tendance actuelle va dans le sens d'une superposition accrue des échelles décisionnelles, sans pour autant que la coordination entre les différents échelons décisionnels soit assurée. Pierre Lascoumes et Patrick Le Galés font remarquer à ce propos que « les échelles d'action spatiale se sont multipliées, vers le haut et vers le bas : l'Union Européenne, les régions, les départements, les villes. On observe ainsi une prolifération de sources d'influence dépassant le cadre national : les alliances de régions transfrontalières, l'intégration européenne et le rôle croissant des organismes internationaux » (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), p. 5).

Les problèmes de gouvernance ne se posent donc plus seulement au niveau local ou même national. Pour ces auteurs, c'est le poids de plus en plus tangible des impacts transnationaux (Europe, mondialisation) qui a accéléré la rupture avec la conception classique de l'action publique telle qu'elle était pratiquée par les collectivités locales et l'état national. Le développement des échanges, des influences et des interdépendances transnationales se fait désormais sentir autant sur l'exercice du pouvoir politique que sur l'orientation des politiques publiques. Renforçant les interdépendances entre les divers échelons décisionnels, ce jeu d'influences entraîne une recomposition des échelles spatiales sur lesquelles chacun de ces échelons est censé agir (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), p. 22).

De plus, le clivage classique public / privé est remis en cause par les partenariats entre autorités publiques et acteurs économiques ou associatifs. Ainsi, pour les auteurs, la gouvernance s'efforce de rendre compte des problèmes de coordination que pose une telle diversification des acteurs, des scènes et des formes d'interaction au sein d'un tel système d'ordre négocié (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), pp. 110-111). Pierre Lascoumes et Patrick Le Galés proposent d'appeler « action publique » plutôt que « politique publique » l'ensemble de ces interactions, devenues complexes car les objets de l'action sont

nécessairement traités à des niveaux multiples ; étant entendu que la mise en politique qui précède l'action publique décrit comment un problème public devient un problème politique, ou en d'autres termes, comment une mobilisation parvient à produire une visibilité suffisante et à acquérir une capacité d'interpellation telle que des acteurs qui n'étaient pas initialement concernés par l'enjeu prennent des positions et argumentent en sa faveur ou contre lui (Lascoumes et Le Galés, 2010 (1^{ère} éd. 2007), p. 80).

L'échelon local : coordonner les sphères d'intervention spatiales

Au niveau décisionnel local, la question qui se pose est avant tout celle de la coordination spatiale. Sur quels territoires déployer les actions en faveur de la promotion de la marche ? Du centre historique au bassin de vie fonctionnel, ces actions sont-elles menées en cohérence ? Si la majorité des villes se contentent encore d'une politique d'espaces publics que nous pouvons qualifier de « centrophile », qui reste concentrée sur la commune-centre, certaines agglomérations – dont Genève et Bilbao, les deux cas d'étude que nous approfondirons dans le mouvement IV pour illustrer les politiques de promotion de la marche au sein des grands territoires – optent au contraire pour un traitement intégré de la marche à l'échelle de leur bassin de vie fonctionnel.

L'analyse des politiques menées à Genève et Bilbao nous permettra d'étayer notre hypothèse centrale, à savoir qu'une ville marchable ne naît pas *ex nihilo* d'une juxtaposition de petites échelles, mais d'une planification à l'échelle globale. Ce n'est ni en additionnant des espaces publics, aussi amènes soient-ils pour les marcheurs, ni en multipliant les zones 30⁵⁰, ni en cumulant d'autres mesures isolées, aussi efficaces soient-elles, qu'un territoire devient marchable (Lavadinho, 2010a). Pour importantes qu'elles soient, ces mesures ne peuvent être que des *moyens* qui déclinent une vision et non pas constituer des *objectifs* en elles-mêmes. L'urgence des actions concrètes sur le terrain ne doit pas cacher l'évidente nécessité d'une réflexion en amont qui se doit, elle, d'être globale. Nous pensons dès lors qu'une ville marchable le devient *surtout* lorsque sa marchabilité est d'emblée pensée et conçue à l'échelle de l'agglomération, seule échelle à même d'assurer une cohérence à l'ensemble et garantir l'équilibre dans le traitement des espaces publics centraux et périphériques (Lavadinho, 2009f, 2010i).

Il faut ici remarquer que mener une politique de promotion de la marchabilité de manière isolée ne présente que relativement peu d'intérêt. Une telle politique doit plutôt s'inscrire, comme c'est le cas à Genève et à Bilbao, dans un train de mesures global visant l'amélioration de la qualité de vie urbaine.

La réalisation de cette vision se doit quant à elle de rester assez souple et évolutive pour tirer parti des opportunités qui se présentent. Loin des écueils d'une planification figée qui ne saurait accompagner les aspirations mouvantes du territoire, il s'agit pour les collectivités de garder le cap sur la réalisation de la vision d'une « ville marchable », tout en procédant à une démarche par projet qui sait composer avec trois

⁵⁰ De nombreux ouvrages traitent des zones 30 et zones de rencontre. Citons en particulier les ouvrages de référence du CERTU (2003, 2006, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2009, 2010) et CERTU/CETE DE L'EST (2009) ainsi que de l'ADEME/Énergie-Cités (2003) pour la France. En Suisse, les documents de référence ont été rédigés par l'association Rue de l'Avenir Suisse (2002), l'ASTRA (2003) et le BPA (2008).

facteurs – le temps, les hommes et l’argent – pour transformer cette vision en réalité. Dans nos cas d’étude, ces trois facteurs ont joué un rôle déterminant dans la réussite de la mise en œuvre des politiques de promotion de la marche. Il s’agit notamment pour les décideurs de :

- savoir empoigner le projet au moment où une fenêtre d’opportunité se présente ;
- savoir tirer parti des impulsions en provenance des échelons décisionnels supérieurs ;
- savoir impulser des partenariats publics/privés tout en gardant la maîtrise des objectifs ;
- savoir instaurer un consensus au sein du jeu d’acteurs ;
- savoir construire un argumentaire économique qui montre en termes de coûts-bénéfices qu’une ville marchable est non seulement viable mais désirable pour la collectivité.

L’échelon national : coordonner les politiques sectorielles

Au niveau décisionnel national, la question est avant tout celle de la coordination des politiques sectorielles à incidence spatiale. Or à cet égard nous pouvons dresser un constat plutôt décevant : si la coordination entre transports et aménagement du territoire fait désormais partie des priorités au niveau national pour la plupart des pays européens, les politiques de promotion de la marchabilité ne sont généralement pas mentionnées dans les documents directeurs qui orientent les politiques à cet échelon décisionnel. La marche n’est généralement prise en compte au niveau national que dans les politiques de sécurité routière et de santé. Celles-ci s’attachent pourtant plus à remédier les conséquences d’une marche rendue contraignante, dangereuse et de ce fait peu pratiquée, qu’à véritablement proportionner les conditions premières qui favoriseraient la marchabilité des territoires de nos déplacements.

Alors que bien d’autres domaines d’intervention de la puissance publique sont d’emblée considérés à des échelons décisionnels supérieurs, la marche pâtit paradoxalement du fait qu’elle relève en premier lieu de politiques locales. Certes, les solutions locales foisonnent désormais, et les villes redoublent d’inventivité pour concevoir sur mesure leur futur marchable. Mais cette approche locale n’est pas toujours payante, notamment à cause des efforts toujours renouvelés qu’il faut consentir pour construire les argumentaires en faveur des modes actifs et sensibiliser les acteurs à la nécessité d’agir. De surcroît, au niveau local, la politique appliquée est le fait de praticiens, le plus souvent généralistes, dont la marche ne constitue généralement pas le domaine d’expertise. Les solutions trouvées courent alors un risque réel d’être cantonnées à ce niveau pratique. Bien des aspects pourtant suffisamment bien mis en évidence par la recherche et/ou les bonnes pratiques peuvent ainsi ne pas être pris en compte, du fait même que face à l’urgence d’agir le temps manque pour s’informer sur ce qui se fait dans le domaine, ou encore sur les solutions qui ont pu être trouvées ailleurs. Si cette approche de type *learning by doing* est répandue, elle n’est pas pour autant toujours la mieux adaptée ni la plus efficace. C’est particulièrement le cas lorsque les solutions à trouver ne demandent pas une approche spécifique.

Ainsi la cohabitation de la marche avec les autres modes, par exemple, est loin d’être un problème qui se poserait à chaque fois de manière unique à une ville donnée. Il s’est posé ailleurs, dans d’autres villes,

dans d'autres contextes. Bien entendu, il existe des colorations locales, mais les problèmes fondamentaux posés par la marche se rencontrent partout. Pourquoi trouver des solutions uniques à des problèmes qui ne le sont pas ? Plus fondamentalement, agir à l'échelle locale conforte la perception erronée qu'il s'agit d'une problématique spécifiquement locale, alors que les efforts à consentir pour devenir une ville marchable sont sur bien des aspects similaires, quelle que soit la ville concernée.

La gestion urbaine⁵¹ et la gestion de la mobilité relèvent pour beaucoup d'aspects essentiels à leur bon fonctionnement de standards nationaux et/ou internationaux qui assurent leur traitement d'une manière à la fois rapide et cohérente tout en permettant qu'ils soient déclinés par chaque collectivité à l'échelle locale en fonction de ses besoins spécifiques. La question de la marchabilité souffre en revanche d'une relative invisibilité aux échelons supérieurs, ce qui laisse aux collectivités locales le soin de trouver seules des solutions. Pourtant certains aspects gagneraient à être traités à des échelles régionales, voire nationales. Une meilleure standardisation des solutions faciliterait la vie du piéton d'autant plus que les bassins de vie au sein desquels il se déplace sont multiples, et que les échelles de mobilité des individus dépassent largement l'aire de circonscription de l'échelon décisionnel local. Nous partons du principe que les solutions à trouver doivent à la fois être uniformes et universelles quant à leur principe stratégique, tout en restant facilement interprétables localement quant à leur forme opérationnelle.

Actuellement la marche bénéficie du fait que les milieux de la santé la considèrent comme un enjeu stratégique au niveau national (Demers, 2006 ; Toussaint et al., 2008), dans le cadre de politiques publiques de lutte contre la sédentarité. La marche est dès lors repositionnée comme un sujet dont il vaut la peine que les gouvernements centraux s'occupent. L'avantage majeur de cette approche est sa rapidité : lorsqu'une mesure ou une loi rentre en vigueur à l'échelle nationale, elle introduit d'emblée un standard que des centaines, voire des milliers de villes peuvent adopter en seulement quelques mois ou quelques années, là où des décennies auraient parfois été nécessaires pour que le mouvement percole par simple contagion d'une ville à l'autre. Un deuxième avantage est celui de l'optimisation des ressources : l'implication des échelons décisionnels supérieurs offre des moyens humains et financiers importants que seuls les gouvernements régionaux ou nationaux sont actuellement à même de fournir. Ces derniers sont en mesure de produire un cadre référentiel de fond (bases de données statistiques, expertises, recherche fondamentale, recueils de bonnes pratiques) autrement plus conséquent que celui que n'importe quelle collectivité locale seule pourrait s'offrir. Toutes les collectivités pourraient dès lors s'appuyer sur ce cadre général de réflexion qui servirait de socle commun à leurs propres politiques de promotion de la marche urbaine, qui resteraient à décliner en fonctions des besoins ressentis comme prioritaires à l'échelon local.

La question fondamentale qui se pose ici est donc finalement celle de savoir si la marche est un problème local ou non. La marche urbaine est-elle un problème des villes, ou doit-elle être considérée comme un

⁵¹ Par exemple dans des domaines comme l'approvisionnement de l'eau et l'électricité, des réseaux de télécommunications ou encore le traitement des déchets.

Le renouveau de la marche urbaine

Terrains, acteurs et politiques

problème qui dépasse l'échelle locale pour être posé à l'échelle régionale, voire nationale ? Si la réponse reconnaît une légitimité aux échelons décisionnels supérieurs pour traiter la question de la marchabilité des territoires, alors la question de la mesure (statistique autant que qualitative) des pratiques de la marche urbaine ne peut plus être ignorée. Donner plus de visibilité à la question piétonne au niveau régional et national ne peut se faire qu'avec des chiffres clairs et des faits étayés. Ceux-ci permettent d'appréhender les pratiques de la marche dans leurs imbrications au sein d'un système complexe de mobilités et d'effectuer un suivi régulier des changements de comportement induits par les effets de levier des politiques publiques et les évolutions des styles de vie.

Pour conclure cette section, nous pensons que si une partie de la solution reste et restera toujours à trouver au niveau local, un certain nombre d'initiatives appartiennent au niveau national, voire international. Notamment les questions de législation, de budgétisation, de gestion de la connaissance, de recherche fondamentale, sont toutes des questions qui ne se résolvent pas au niveau local. L'établissement de standards au niveau national et international établit un contexte favorable au sein duquel les décisions locales pourront se déployer plus rapidement et avec plus de légitimité. Mais il faut pour cela disposer de moyens garantis structurellement pour assurer un suivi dans le temps qui permette à ces politiques de prendre leur assise à une plus large échelle. Ainsi pourraient être créées des conditions-cadre favorables à l'essor des démarches que chaque collectivité voudrait mener en fonction de son propre contexte.

UNE QUESTION DE PRIORITES PLUTOT QUE DE RESSOURCES

Un ordre des priorités qui ne reflète pas la véritable place de la marche

Un argument récurrent qui revient sur la table lorsqu'il s'agit de décider des investissements en faveur de la marche est le manque de ressources financières. Cet argument, sauf quelques rares exceptions, devient irrecevable lorsque l'on compare le coût proprement dérisoire des aménagements qui améliorent la marchabilité aux coûts bien plus conséquents engendrés par l'amélioration des conditions pour les autres modes de transport. Si nous sortons du champ de la mobilité au sens strict pour nous intéresser à celui des infrastructures qui améliorent la qualité de vie des citoyens au sens large, cette comparaison reste tout aussi favorable, en termes de coûts-bénéfices, à la marchabilité. En effet, les mesures en faveur de la marche coûtent très peu, en comparaison à d'autres dépenses couramment encourues par les collectivités publiques pour augmenter le bien-être de leurs administrés, à commencer par la construction d'équipements collectifs (routes, piscines, écoles, musées, stades, parkings, pour ne citer que quelques exemples).

Nous voyons donc qu'investir dans la marche n'est pas véritablement une question d'argent, mais plutôt une question d'allocation des ressources disponibles et, partant, d'une hiérarchisation des tâches auxquelles les autorités publiques doivent souscrire pour réaliser leurs objectifs politiques. L'argent est bel et bien disponible, simplement il est dépensé sur d'autres postes. Il s'agit donc avant tout de savoir questionner l'ordre des priorités. Pour véritablement asseoir la crédibilité d'une politique publique de promotion de la marchabilité, il faudrait effectuer des estimations régulières du rapport coûts-bénéfices et du retour sur investissement des opérations menées en sa faveur.

Des lacunes importantes dans l'estimation des coûts-bénéfices

Pour que cette remise en question puisse se faire, il semble indispensable de pouvoir qualifier, voire quantifier lorsque cela est possible, les bénéfices de la marchabilité d'une ville en regard des coûts qu'elle engendre, et là réside la véritable difficulté. Il semble en effet avéré que lorsque les bénéfices de la marche ne sont pas clairement mis en évidence par des études et des statistiques, les investissements peinent à se concrétiser. Cela est dû au fait que les décisions qui la concernent, qu'elles soient prises par les conseils municipaux ou que le peuple soit lui-même appelé aux urnes pour décider du bien-fondé de l'usage qui sera fait de leurs impôts, relèvent de préjugés ou de préférences personnelles plutôt que d'un discours étayé par des faits.

Nous avons mentionné plus haut le manque général de visibilité statistique du phénomène, mais plus grave encore, nous semble-t-il, est le manque d'études spécialement focalisées sur la plus-value économique de la marche pour la société. Seules quelques études dans le domaine de la prévention de la

santé traitent cette question des coûts-bénéfices, mettant en avant notamment les économies⁵² réalisées par l'évitement des surcoûts liés à la morbidité et à la mortalité précoce attribuables à des modes de vie trop sédentaires. Le problème ici n'est pas tant de s'accorder sur la véracité de ces évaluations coûts-bénéfices – les arguments à l'appui s'accumulent depuis plus d'une décennie, étayant le même faisceau de causes et démontrant les bénéfices directement associés à la pratique d'une activité physique régulière, et en particulier le minimum des trente minutes de marche par jour recommandé par l'OMS. Il s'agit plutôt à nouveau d'une inégale distribution des ressources, qui tient à une disparité d'échelle entre ceux qui récoltent les bénéfices de ces économies – le plus souvent les états centraux, parfois les autorités régionales, dont le domaine de la santé dépend – et ceux qui doivent en assumer les coûts – en général les autorités locales, qu'il s'agisse des villes ou des agglomérations, qui ont la responsabilité de l'aménagement du territoire et des politiques de mobilité.

Une autre lacune, et non des moindres, est le manque généralisé d'études qui sauraient démontrer l'impact positif de la marchabilité sur l'économie locale. Cet argument, s'il était disponible, chiffres à l'appui, porterait bien plus que l'argument santé (dont les retombées ne sont visibles qu'à plus long terme), tant auprès des commerçants – catégorie d'acteurs très influente localement et traditionnellement opposée à toute politique qui réduit l'accessibilité en voiture, qu'auprès des autorités locales elles-mêmes. Lorsque ces études existent, elles contribuent fortement à dissiper les doutes quant au bien-fondé des investissements en faveur de la marchabilité.

La marche, un bien collectif qui peine à trouver des investisseurs

La marche n'est pas un investissement qui rapporte gros. Elle ne bénéficie pas du lobbying soutenu que connaissent d'autres modes de transport, à l'instar de l'automobile ou du rail, par exemple, ou même du vélo. Peu d'industries en dépendent, encore qu'en termes de notoriété spontanée, les marques de chaussures de sport, à l'instar de Nike ou Adidas, arrivent dans le quatuor de tête des marques citées par les français, dépassées uniquement par des marques d'automobiles d'origine nationale : Renault et Peugeot. Notons d'une part le positionnement relativement stable de ces marques de chaussures (dans le top 10 depuis 1998) et d'autre part le fait que leur notoriété a largement grimpé au cours de la dernière décennie, les hissant en tête du classement (voir tableau ci-après).

En dépit de ce succès indéniable, qui se retrouve de manière plus générale dans l'industrie du sport et de l'habillement, la marche ne représente pas un marché perçu comme significatif en termes de retour sur investissement. Cela refroidit considérablement l'intérêt éventuel qu'elle pourrait susciter auprès des milieux privés (propriétaires fonciers, promoteurs immobiliers, investisseurs, mécènes), notamment dans le cadre d'éventuels partenariats publics-privés que les collectivités pourraient chercher à mettre en place. Deux exceptions sont toutefois à relever. En premier lieu, le fait que pour des raisons liées au maintien en

⁵² Les économies liées à la mise en place d'une politique forte de marchabilité qui saurait contrer les effets de la sédentarité se chiffrent souvent en milliards pour un pays donné : ainsi l'Office fédéral de la Santé, par exemple, a évalué les surcoûts de la sédentarité en Suisse à environ 4 milliards de francs suisses, pour une population d'uniquement 7 millions d'habitants.

bonne santé de leurs assurés, les compagnies d'assurances sont de plus en plus nombreuses à s'associer à des événements de promotion de la marche et à réaliser des campagnes de sensibilisation visant à une augmentation des pratiques de marche au quotidien. En deuxième lieu, certains événements ou opérations qui mettent en avant la dimension artistique d'interventions sur les espace public peuvent trouver grâce aux yeux d'investisseurs privés. Citons en particulier, parmi les exemples que nous avons retenu pour l'analyse dans le cadre de ce travail de thèse, les événements festifs Paris-Plages et le Festival Arbres et Lumières à Genève, que nous décrirons plus en détail dans le mouvement II, ainsi que l'aménagement de la Stadtlounge à Saint-Gall par l'artiste Pipilotti Rist, sponsorisé par la banque Raffeisen.

Septembre 1992	%	Novembre 1995	%	Avril 1998	%	Septembre 2001	%	Mars 2005	%
Renault	23.3%	Renault	18.5%	Renault	19.1%	Renault	18.3%	Renault	16.0%
Peugeot	13.2%	Phillips	15.8%	Danone	10.6%	Nike	13.3%	Nike	13.1%
Adidas	10.7%	Peugeot	13.7%	Peugeot	10.0%	Adidas	13.1%	Peugeot	12.4%
Citroën	7.1%	Ariel	12.2%	Phillips	8.5%	Peugeot	12.7%	Adidas	11.1%
Nike	6.6%	Citroën	7.9%	Citroën	8.3%	Danone	10.3%	Danone	10.5%
Phillips	5.0%	Danone	7.4%	Adidas	8.3%	Phillips	9.8%	Phillips	9.0%
Coca-Cola	4.9%	Panzani	6.7%	Nike	7.6%	Moulinex	8.2%	Sony	7.6%
Perrier	4.4%	Brand	6.6%	Ariel	7.4%	Sony	7.4%	Thomson	6.9%
Brandt	3.8%	Thomson	6.3%	Sony	5.9%	Ariel	7.3%	Ariel	6.9%
Danone	3.8%	Lustucru	5.9%	Nestlé	5.8%	Citroën	6.3%	Citroën	6.7%
Lacoste	3.7%	Sony	5.9%	Coca-Cola	5.4%	Thomson	6.0%	Nestlé	4.9%
Thomson	3.6%	Nestlé	5.6%	Thomson	5.2%	Brandt	5.6%	Coca-Cola	4.6%
Chevignon	3.4%	Adidas	5.1%	Panzani	3.3%	Nestlé	4.3%	Reebok	3.4%
Naf Naf	3.0%	Lesieur	4.1%	Brandt	3.3%	Reebok	4.2%	Carrefour	3.3%
Elf	2.8%	Coca-Cola	3.8%	Lesieur	3.1%	Panzani	3.6%	Panzani	2.6%
Benetton	2.7%	Levis	3.4%	Skip	2.8%	Coca-Cola	3.1%	Brandt	2.5%
Nestlé	2.7%	Nike	3.4%	Yoplait	2.7%	Lacoste	3.0%	Skip	2.5%
Reebok	2.6%	Yoplait	3.3%	Lustucru	2.6%	Mercedes	2.7%	L'Oréal	2.2%
Sony	2.5%	Buitoni	3.2%	Volkswagen	2.5%	Carrefour	2.5%	Levis	2.2%
Ford	2.1%	Skip	3.1%	Reebok	2.3%	Levis	2.2%	Mr Propre	2.1%
IBM	2.1%	Omo	3.0%	Evian	2.1%	Omo	2.1%	Lessieur	2.0%
Panzani	2.1%	Reebok	2.6%	Ford	2.1%	Skip	2.0%	Lu	2.0%
Kodak	2.0%	Mr Propre	2.5%	Pampers	1.9%	Lustucru	2.0%	Volkswagen	1.9%
Levis	2.0%	Moulinex	2.5%	Levis	1.9%	Arthur Martin	1.9%	Evian	1.9%
Alcatel	1.9%	Pampers	2.5%	Omo	1.8%	Yoplait	1.7%	Auchan	1.8%
Ariel	1.9%	Mir	2.4%	Bonux	1.8%	L'Oréal	1.6%	Ford	1.7%
Moulinex	1.8%	Radiola	2.3%	Vedette	1.6%	IMB	1.6%	Lustucru	1.7%
Omo	1.7%	Vedette	2.3%	Miele	1.5%	Vedette	1.6%	Lacoste	1.6%

Figure 12 - Taux de notoriété spontanée des marques auprès des français depuis 1992.

Source : Sondage TNS SOFRES pour le compte de PRODIMARQUES

<http://www.prodimarques.com/documents/gratuit/50/notoriete-spontanee.php>

La marche demeure ainsi perçue comme une question de bien collectif : si les bénéfiques sont essentiellement d'ordre collectif, les coûts doivent le rester également. La gestion des espaces publics, les questions législatives, la sensibilisation et l'éducation sont autant de tâches à la charge des collectivités publiques, au niveau tactique autant que stratégique. Il est pourtant rare que ce bien collectif, aux bénéfiques pourtant avérés, soit porté par des acteurs qui en inscrivent la promotion de manière proactive dans le budget municipal. Le problème provient, comme il arrive souvent avec les biens collectifs, du désengagement des acteurs, dont aucun ne se sent pleinement concerné pour prendre le soin adéquat de la

ressource à leur disposition. Un phénomène théorisé par Garrett Hardin dans un article resté célèbre, « The tragedy of the Commons » (1968). Cette théorie a été au départ élaborée dans le cadre de la problématique de la gestion partagée de la ressource « sol ». D'autres études ont par la suite montré la pertinence de sa généralisation, améliorée en fonction des critiques postérieures qu'a pu connaître cet article, à la gestion d'autres biens communs. En ce qui concerne le milieu urbain, citons notamment la gestion de l'eau⁵³, ou encore la gestion des espaces verts, en particulier les parcs publics d'agglomération (Harnik, 2010).

Marche et ville multimodale : des investissements qui se complètent

La promotion de la marche pâtit également souvent d'un manque d'intégration avec la politique globale de mobilité de la ville. Cette non-intégration a pour conséquence principale de ne pas assurer la continuité (Hillman, 2001) du réseau piétonnier à l'échelle de l'agglomération, alors que cela serait impensable pour un réseau routier ou même cyclable. On confine la marche aux espaces publics comme les parcs et les places, voire des cheminements piétons, mais dès qu'il s'agit de lui faire une place à part entière dans le réseau de déplacements de la ville et de lui octroyer la même valeur que tout autre mode de transport, on en est encore loin du compte. En termes d'univers des possibles, le choix modal reste alors limité, et la marche reste le parent pauvre de la mobilité, dépouillée de sa dimension symbolique et de sa valeur sociale.

Ceci est dû en grande part à l'influence du mythe de la flânerie, ici contreproductif. Entendons-nous bien : la flânerie possède une symbolique porteuse puisqu'elle contribue à alimenter l'imaginaire de la marche-plaisir. Elle reste, aujourd'hui comme hier, un mode privilégié de dépenser notre temps libre, de façon officielle dans des espaces spécialement conçus pour cette fin et bénéficiant d'une haute valeur d'agrément, mais aussi, de façon officieuse, dans des espaces absolument pas prévus pour cela et qui nous inspirent justement parce qu'ils restent, en friche, ouverts à des appropriations inattendues. Pourtant, considérer la marche uniquement sous l'angle de la flânerie implique un regard pointilliste qui la dessert du point de vue de l'aménagement urbain, surtout lorsque celui-ci doit se faire à l'échelle de toute l'agglomération. Nombreux sont les exemples de villes qui ont voulu cantonner leur politique de promotion de la marche à des pratiques de loisirs et qui ont ainsi concentré leurs investissements sur quelques lieux spécifiques désignés pour répondre à ces attentes (parcs, espaces publics particuliers, voies vertes), qui restent du coup encore trop souvent déconnectés de la trame urbaine. Le reste de la ville – soit la grande majorité du territoire –, sombre dans l'inattention, voire la négligence, du fait que la marche dans sa dimension fonctionnelle est le plus souvent perçue comme insignifiante. La marche est injectée continuellement dans la chaîne de déplacements sans même que l'on s'en rende compte. La traversée

⁵³ La thèse d'Emmanuel Reynard (2000) porte notamment sur les problèmes que soulève cette gestion intercommunale de la ressource eau dans les grandes stations touristiques de montagne. Celles-ci se transforment dès la haute saison en d'authentiques villes qui doivent accueillir sur une courte période des dizaines de milliers d'habitants (alors qu'elles n'en abritent que quelques milliers habituellement). La grande variabilité des pics de demande provoque de graves problèmes de gestion du fait d'un manque d'anticipation et d'une coordination intercommunale défaillante.

mille fois répétée d'espaces dépourvus de qualité émousse les sens et contribue à lui octroyer cette image d'extrême banalité dont elle pâtit au quotidien.

Il faut souvent une crise économique majeure, comme celle qui a connu Bilbao dans les années 1980, ou une exigence liée à l'obtention d'un financement en provenance d'un échelon supérieur, comme celle qu'a connue Genève en se candidatant aux Projets d'agglomération de la Confédération suisse, pour remettre en question fondamentalement le principe d'investissement dans le réseau motorisé au profit d'un investissement majeur dans une *mise en réseau* des espaces publics qui conforte l'usage massif des modes actifs et d'un investissement concomitant dans *l'armature* de transports publics. Comme nous le verrons au mouvement IV avec l'analyse des cas d'étude de Genève et de Bilbao, ce sont ces deux investissements en simultané qui, opérant de concert, parviennent à concrétiser la vision d'une ville multimodale.

Genève a accompagné la réalisation à l'échelle intercommunale du Plan-Piétons par la mise en place, également dans les années 1990, d'une politique cantonale vigoureuse d'investissement dans la renaissance du tramway, y compris jusqu'en périphérie, complétée depuis par la réalisation de l'infrastructure ferroviaire du CEVA, une armature en « ring » RER essentielle pour la desserte de ses couronnes.

Bilbao a mené de front de grands travaux d'infrastructure pour accueillir le métro, qui se transforme en train pour desservir les limites de l'agglomération, et a su profiter intelligemment de l'arrivée du tramway et de la *Variante Sur* pour requalifier fortement les secteurs d'Abandoibarra et Ametzola, ses fleurons en termes de nouveaux espaces publics.

Nous verrons avec ces deux exemples que lorsqu'une ville décide de prendre à bras le corps simultanément la question de la marchabilité et celle de la desserte en transports publics, les synergies qui en résultent contribuent de façon décisive à l'essor de la vision de la ville multimodale. Cela ne va pas toujours sans heurts, car cette nouvelle vision de l'accessibilité se réalise généralement aux dépens des investissements dans les modes individuels motorisés, qui diminuent drastiquement, exception faite de la mise à disposition de Park and Ride (P+R) en conjonction avec des interfaces de transports publics en ceinture de ville. Ces investissements sont certes effectués en faveur de la voiture mais cherchent en dernier ressort à encourager son abandon une fois en ville pour opérer un transfert modal vers d'autres modes, estimés à la fois plus durables en termes écologiques, plus économiques quant à leur coût, bons pour le commerce et les échanges et de surcroît garants d'une meilleure qualité de vie urbaine.

Marcher : un acte si anodin qu'il échappe à l'analyse des usages

Si les bénéfices, aux yeux de certaines autorités d'agglomération du moins, semblent être avérés pour tous les trois piliers de la durabilité, pourquoi autant d'acteurs, au premier chef desquels les autorités publiques et les promoteurs privés qui sont au front des investissements dans des opérations d'aménagement urbain, rechignent tant à investir, dans la grande majorité des cas, dans la marchabilité ? Pourquoi, au lieu d'être

au cœur des nouvelles opérations urbaines, les considérations pour la marchabilité figurent à peine dans la vaste majorité des programmes de mise au concours, éco-quartiers exceptés (Da Cunha, 2007, 2008), et pourquoi tant d'équipements collectifs de facture récente sont-ils encore assortis de conditions d'accessibilité médiocres pour les modes actifs ?

Il faut ici faire le constat que l'analyse des choix et des usages, si pratiquée aujourd'hui dans les mille et un domaines de la vie quotidienne⁵⁴, ne se développe que très timidement du côté des pratiques de l'espace public (Bassand 2001 ; Capron et Haschar-Noé, 2007 ; Toussaint et Zimmermann, 2001), comme si les décisions du citoyen de marcher ou ne pas marcher relevaient de la fatalité ou de l'imprévisibilité la plus totale. Sans doute est-ce l'apparente gratuité, voire la « naturalité » de l'acte de marcher, qui inhibe les investissements, tant financiers qu'humains, consacrés à son étude et à sa promotion. Si investissement il y a, si assimilation de la marche à une pratique consommatoire il y a, ce n'est que dans le cadre d'une extrême rationalisation de la marche consistant à la réduire à un mode de transport purement fonctionnel, qui se définirait surtout par des pratiques de déplacement de A à B, dites « à destination ». Le paradoxe est que la marche dont nous parlons ici, si elle peut être effectivement utilitaire, n'est pas pour autant réductible à sa seule fonctionnalité. Les choix qui la surdéterminent vont bien au-delà des variables de distance, d'argent et de budget-temps habituellement considérées dans les modélisations des comportements d'acteurs considérés comme rationnels. Elles se doivent d'incorporer d'autres ressentis, plus subjectifs, moins palpables et moins mesurables, mais qui contribuent tout aussi fortement à faire pencher la balance en faveur du choix de marcher, ou de ne pas marcher.

⁵⁴ Il n'y a qu'à se pencher sur l'Eurobaromètre tenu par EU sur l'opinion publique de ses citoyens pour constater l'extrême diversité de thèmes traités par les multiples enquêtes annuelles : de la capture de CO₂ à la biodiversité, de l'éco-innovation à l'acceptabilité de l'efficacité énergétique, des effets de la crise au futur des transports, tout ce qui peu ou prou affecte la vie citoyenne européenne est passé au crible. Pour un aperçu du champ considéré, visiter : http://ec.europa.eu/public_opinion/index_en.htm. Au niveau national, régional et local, les autorités autant que des organismes privés sont également nombreux à commanditer des enquêtes sur un large spectre de thèmes sociétaux.