

septembre 2016

### ça marche !



### point de vue...

Cet été, les habitués flâneurs, touristes et randonneurs ont été rejoints par des dresseurs de monstres virtuels et on a découvert qu'une application pour Smartphone peut faire marcher une bonne partie de la population mondiale là où nombre de politiques publiques ont échoué. Ce phénomène aussi massif que rapide interpelle et invite à réinterroger la place de la marche dans nos modes de vie : après le tout voiture et la redécouverte des modes doux, le « piéton post-moderne » aurait-il besoin d'applications connectées pour marcher ?

Le ludique serait-il un nouveau moyen d'inscrire la marche au cœur des politiques publiques ? Peut-être. Penser plaisir et jeu dans les politiques publiques de déplacement pour mieux bousculer la hiérarchie des modes de transport public est sans doute un moyen d'action encore peu exploré. La marche comme élément à part entière d'une politique de santé publique centrée sur la prévention reste aussi assez balbutiante. Et pourtant, développer une mobilité active c'est aussi permettre à chacun de s'appropriier son territoire et de le vivre à échelle humaine.

## prendre le temps de marcher ?

La période de la vie active, consacrée au travail, est aussi la moins propice

à la marche à pied : en semaine, les 25-65 ans sont ceux qui se déplacent le plus, principalement pour les déplacements dits « contraints » (travail, accompagnement des enfants...) et avec des modes de transport motorisés.

Ceux qui marchent le plus durant la semaine sont aussi ceux qui sont les plus libres d'organiser leurs journées : retraités, chercheurs d'emploi et personnes au foyer. Mais les marcheurs peuvent aussi être des personnes qui rencontrent des contraintes économiques et/ou qui ne possèdent pas de voiture.

## ils se déplacent à pied :

**retraités 29 %**  
**personnes au foyer 27 %**  
**chômeurs 26 %**  
**actifs 11 %**

[source : EDGT Loire-Atlantique 2015]

## plus efficace à pied

Seule la moitié des déplacements de moins d'un kilomètre est

réalisée à pied par les habitants du territoire. Sur cette distance, la voiture ne fait pourtant gagner qu'une minute de temps de trajet par rapport à la marche.

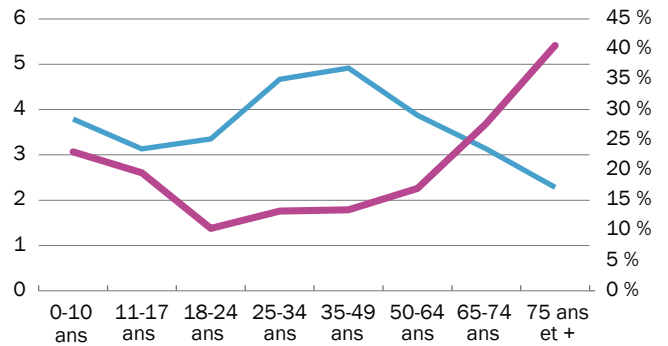
Sur une journée, les déplacements réalisés uniquement à pied ne représentent en moyenne que 13 minutes de marche par personne pour une distance moyenne parcourue de 900 mètres ! On reste bien loin des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé qui conseille aux adultes en bonne santé de faire l'équivalent de 10 000 pas par jour, soit environ 6 km ou 1h15 de marche.



## plus on est vieux, plus on marche

nbre moy. de déplacements /pers./jour

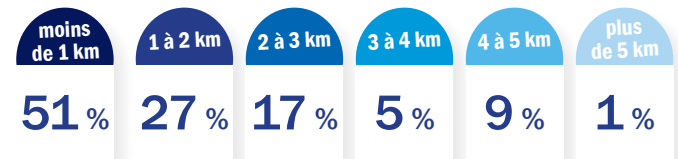
% déplacements réalisés à pied



source : EDGT Loire-Atlantique 2015



## 3 km à pied pas plus



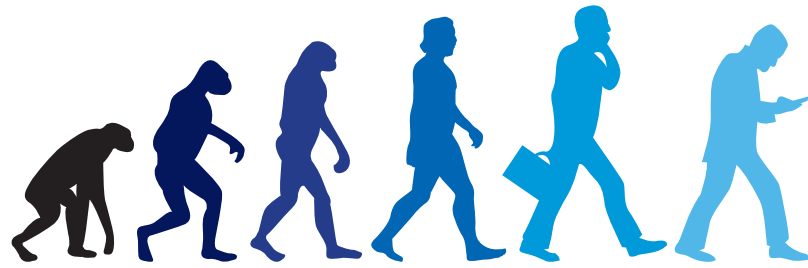
source : EDGT Loire-Atlantique 2015

## tous au podomètre



[source : google maps ; 5 km/h et 1 600 pas/km en moyenne]

## les âges de la marche...



Les personnes âgées sont celles qui se déplacent le moins tout en

## l'ultime moyen de se déplacer

accordant une plus grande place à la marche à pied dans leurs déplacements et dans leurs loisirs (de la balade hygiénique à la randonnée pédestre ou de montagne).

La marche est aussi le dernier mode de déplacement disponible quand l'autonomie diminue. Permettre à tous de marcher dans toutes les périodes de sa vie (vieillesse mais aussi handicap, grossesse...), c'est donc penser l'accessibilité des espaces publics (voiries, trottoirs, éclairage) et faire une place à la pause en ville (bancs, assis-debout, toilettes publiques...).

## la voiture ennemi public n°1 de la marche



**54 %** quand on n'a pas de voiture

**26 %** quand on n'a qu'1 voiture

**13 %** quand on a 2 voitures ou plus

source : EDGT Loire-Atlantique 2015

## le littoral pédestre :

**17 % de 65 ans et plus qui réalisent 1/3 de leurs déplacements à pied**

[source : INSEE 2013 ; EDGT 2015]

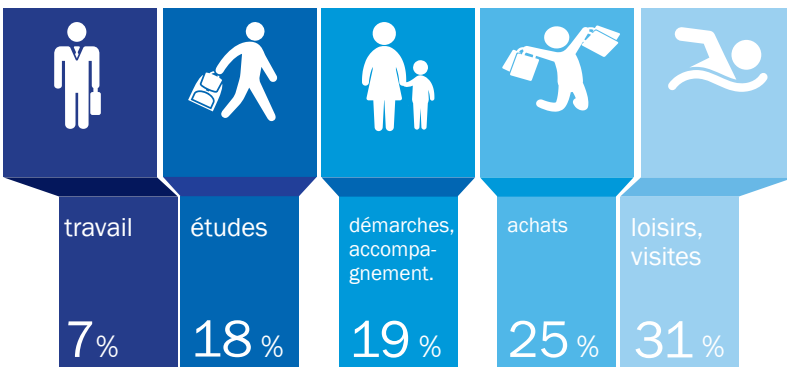
L'agrément de la marche varie fortement en fonction des qualités

## qu'est-ce qui nous fait marcher ?

des environnements traversés. Centre-ville et centre-bourg sont les plus propices à la marche au quotidien : concentration des commerces et des équipements qui minimisent les distances de déplacement, mixité d'habitat, de bureaux et de commerces, sécurisation des infrastructures piétonnes... La « marchabilité » dépend beaucoup des aménagements réalisés (éclairage, couverture végétale, esthétique...) qui, lorsqu'ils sont de qualité, peuvent même inciter à rallonger un peu son trajet pour emprunter les itinéraires les plus agréables.

Depuis peu, de nouvelles pratiques et jeux connectés basés sur la mobilité nous font aussi marcher davantage voire convertissent en nouveaux piétons des sédentaires endurcis : podomètres, applications qui enregistrent les performances, chasse aux monstres virtuels... Autant de prétextes pour augmenter notre activité physique mais parfois au risque de nous couper de notre environnement immédiat.

## pourquoi on marche ?



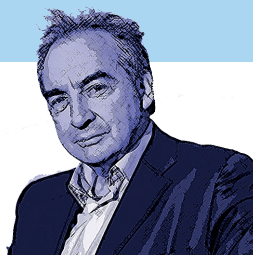
source : EDGT Loire-Atlantique 2015

## carte blanche à...

Jean-Marc Offner

Directeur général de l'a-urba

Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine



## Marchons !

La marche « à pied » a toutes les vertus : elle améliore le fonctionnement général du système de déplacements (moins de petits trajets motorisés, des zones de chalandises accrues pour les transports collectifs, un stationnement repensé) ; elle favorise l'animation urbaine (activités commerciales, espaces publics) ; et les médecins font de sa pratique un objectif, justifié, de santé publique.

Et pourtant ! Le piéton n'est pas le mieux traité des acteurs de la mobilité. Les efforts, méritants, pour réduire le trafic automobile dans les centres-villes (depuis un demi-siècle...) peuvent faire illusion sur les cartes postales. Mais sur le marché des déplacements, les piétons ont perdu du terrain, décennie après décennie, même si une légère embellie se fait sentir depuis quelques années.

Les raisons structurelles de cette évolution sont connues : un usage réduit des équipements de proximité ; des déplacements plus longs ; un sentiment d'insécurité dans la rue (néanmoins démenti par les chiffres), en particulier pour les trajets des enfants vers l'école ; un recours accru à la motorisation, l'automobile quand il y a une place de stationnement, les transports collectifs quand la tarification l'encourage ; des morphologies urbaines fragmentant l'espace, au détriment d'une ville passante...

Tout cela n'explique cependant pas la faible mobilisation, tant technique que politique, en faveur de la marche. A l'inverse de la voiture, des transports en commun et du vélo, le piéton manque d'alliés : pas de secteur économique porteur, pas d'innovation high-tech, pas de marquage idéologique, pas de grands projets. Et pas d'identité collective, puisque tout le monde est piéton ! Aux « entrepreneurs publics » d'inventer les méthodologies et les gouvernances aptes à remettre au cœur des préoccupations urbaines et périurbaines la marche, cellule-souche de la mobilité et de l'urbanité.

## voir aussi...

[EDGT (Enquête Déplacements Grand Territoire), Loire-Atlantique, 2015]

[« Marcher » (éloge des chemins et de la lenteur), Le Breton David, Paris, Métailié, 2012]

[Ministère des sports, 2011, Stat-info, n° 11-02]

[Organisation Mondiale de la Santé : [www.who.int/fr](http://www.who.int/fr)]

[« Charte d'Ottawa pour la promotion de la Santé », OMS Europe, 1986, [www.euro.who.int/](http://www.euro.who.int/)]

[« Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », Papon Francis, de Solère Régis, *Revue du CGDD, La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010*]

## vient de paraître



addrn

agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire

### Rédacteur en chef :

Jessie Dubief

### Comité de rédaction :

Bérénice Douchement, Claude Maillère, Anne Virely, Pauline Vinay, Samuel Soriano

### Conception graphique :

Sandra Biguet

### Responsable de publication :

Samuel Soriano

### Crédits photos :

p.1 ©ictusvoyages.com

### Dépôt légal :

3<sup>ème</sup> trimestre 2016

### ISSN :

à déposer

### Site internet :

[www.addrn.fr](http://www.addrn.fr)

à lire ou à relire

## Sans Bureau Fixe

Bruno Marzloff, FYP éditions, 2013

Être sans bureau fixe c'est le résultat d'un découplage dans le temps et dans l'espace entre travail et domicile, voire au-delà entre vie privée et vie professionnelle. La dispersion et la multiplication des terminaux numériques réinterroge le rapport au travail. La question n'est plus celle du télétravail, mais du travail mobile qui doit être possible au domicile et en dehors. Ces nouveaux usages et modes de vie génèrent de nouveaux lieux, principalement urbains : télécentres ; coworking ; espaces de sociabilité...

Bruno Marzloff

## Sans bureau fixe

Transitions du travail, transitions des mobilités

ISG

STIMULO

fyp