

Synthèse d'atelier professionnel



Pas à pas,

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

Commanditaire - **Forum Vies Mobiles**

Magistère et Master 2 d'urbanisme et d'aménagements de l'Université Paris 1

Antoine Chastenet

Reda Hajib

Oscar Pichlak

Jimena Sierra-Andrade

Thibault Vermeulen

2022-2023

sous la direction de Jean Debrie

Contexte et objectifs de l'atelier

Dans le cadre de l'atelier professionnel du Master 2 Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, notre groupe a répondu de novembre 2022 à mars 2023 à une commande du Forum Vies Mobiles s'intitulant : « Faire de la marche un pilier de la transition vers des modes de vie plus écologiques et plus désirables ».

Les politiques publiques de mobilité durable ont depuis récemment accordé une importance accrue aux mobilités actives telles que la marche à pied et le vélo, en réponse notamment au contexte pandémique. Toutefois, bien que la question de l'espace public et des politiques de piétonisation ait suscité l'attention des autorités locales, la marche à pied est considérée comme un mode de transport secondaire et n'est pas l'objet de politiques transversales. Par conséquent, elle est souvent mal prise en compte dans les enquêtes de mobilité et reste sous-représentée et sous-évaluée dans les données statistiques. Cependant, la prise de conscience croissante de l'importance de la marche à pied a conduit récemment à des réflexions méthodologiques sur les aménagements urbains nécessaires pour promouvoir cette pratique, comme en témoignent les Assises nationales de la marche en ville, les séminaires du CEREMA et les travaux de l'ADEME en collaboration avec l'agence Monono. De nombreux travaux académiques récents ont également mis en avant cette question de la marche (Bocquet, 2019) dans des contextes urbains variés.

L'objectif de notre atelier est de caractériser et d'observer la marche en ville par le prisme des pratiques et des représentations des piéton·ne·s. Notre démarche s'inscrit dans une réflexion méthodologique sur l'observation de la marchabilité des espaces urbains et des questions d'aménagement associées. Notre atelier est dédié à la mise en place d'un protocole méthodologique en trois temps : d'une part une caractérisation de la marche à pied (quelle mesure statistique, quel traitement dans les politiques publiques), d'autre part une observation de la marchabilité dans les espaces urbains hors centre-ville, et en dernier lieu, la formalisation de points d'alerte sur les politiques publiques piétonnes à destination des pouvoirs publics et aménageur·euse·s. Nos travaux se veulent complémentaires à des publications récentes, notamment le travail « A pied d'œuvre » (2022) de l'agence Monono (maîtrise d'ouvrage ADEME) et la recherche sur la mobilité piétonne (Albrecher & al, 2022) du laboratoire de sociologie urbaine de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Notre réflexion sur la marche à pied s'articule autour de trois étapes distinctes. **La première étape consiste à caractériser la marche en tant qu'objet de politiques publiques.** Pour ce faire, il est nécessaire de recueillir les données statistiques disponibles (statistiques nationales, statistiques locales, enquêtes) qui permettent, malgré le caractère partiel de ces données, d'apporter une mesure de cette marche à pied et de ses usages. A cela, s'ajoute l'analyse des politiques publiques de la marche à pied à différentes échelles, notamment des plans piétons mis en place dans certaines villes françaises et d'une sélection de plans et stratégies piétonnes à l'échelle internationale. Nous avons fait le choix de travailler sur des stratégies piétonnes identifiées comme telles, ce qui implique une omission volontaire des villes qui ne prennent pas ou peu en compte la marche dans leur politique de mobilité

La deuxième étape constitue le cœur de cet atelier. Nous proposons **un protocole méthodologique** mis en place et appliqué à la configuration urbaine de Besançon pour observer la marchabilité en particulier hors du centre-ville. Cette étape est construite d'une part sur une phase de diagnostic (formes urbaines, diagnostic des mobilités, politiques publiques menées) de la configuration étudiée et d'autre part sur une démarche d'observation qualitative de la marche dans 4 quartiers non centraux de Besançon (micro-trottoir, observations de cheminements piétons, traces GPS, entretiens approfondis, parcours commentés). Cette observation qualitative permet donc une analyse des trajets piétonniers (superposés et cartographiés) et une mise à jour des dynamiques piétonnes et des intensités d'usages des voies du quartier observé. Elle permet aussi de mettre en lumière le rapport sensible de l'espace vécu et marché de personnes interrogées selon leur profil sociologique. Elle autorise une troisième phase de synthèse sur les critères de marchabilité et la formalisation de pistes de réflexion et points d'alerte sur les éléments d'un réseau marchable à l'échelle de la configuration urbaine étudiée, pouvant être généralisé à des espaces urbains similaires à celui de Besançon.

La diffusion du concept de mobilité durable, qui “se traduit par l’inscription d’objectifs environnementaux et une priorité donnée aux modes alternatifs à l’automobile aux échelles nationales et locales” a commencé à prendre de l’ampleur depuis les années 1990. (Debrie, Maulat et Berroir: p.103, 2020). Dans ce sens, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000) a fait du Plan de Déplacements Urbains (PDU) un outil pour intégrer dans le développement économique et les choix d’urbanisation, des enjeux de qualité urbaine et de protection de l’environnement. Elle a également permis de donner une priorité nouvelle aux autres modes de déplacements que l’automobile (Reigner et Brenac, 2021). Cependant, si elles présentent un encouragement à changer nos modes de déplacements à travers l’amélioration de l’offre, **ces politiques de mobilité ne chercheraient pas tant à freiner globalement le système automobile** qu’à déplacer la mobilité automobile en la canalisant sur des infrastructures routières de contournement (Reigner et Brenac, 2021) (p.12). La portée de ces politiques reste assez limitée si on tient en compte qu’elles se concentrent dans les centres-villes, limitant leur impact à une échelle plus large (Reigner, 2013).

Dans le cadre de la promotion de la mobilité durable, la diffusion et la valorisation des mobilités dites “douces ou actives” est devenue courante. Ce type de mobilité regroupe les mouvements effectués par une personne ou un groupe dont le moteur principal dépend de l’énergie musculaire déployée. Il se distingue également du sport ou des loisirs en ce qu’il a généralement un but utilitaire : faire des courses, aller au travail, aller à l’école, etc. (Adam, 2020). L’adjectif “doux” fait allusion au faible impact environnemental que les mobilités douces produisent, tandis qu’“actif” souligne les avantages que ce type de mobilité apporte au soin et à la préservation de la santé et de la forme physique. Bien que la marche soit le premier mode de déplacement en France, les politiques et actions menées par l’État et les autorités locales ont été plus ambitieuses en matière de promotion du vélo.

La marche en tant que moyen de déplacement a retrouvé le centre de l’attention à la fin des années 1990, l’année 2000 ayant été décisive avec la tenue de la première conférence internationale sur la marche (Walk 21). Lavadinho (2011) souligne que cette résurgence de la marche à pied est née d’un débat sur le choix modal et du constat qu’à l’époque, l’utilisation de la voiture était prédominante même pour les trajets de courte distance. Dans ce contexte, le rôle de la marche dans la multimodalité est envisagé et l’on commence à observer dans quelle mesure elle peut passer d’option de mobilité contrainte ou subie à une option librement choisie.

La marche au regard des enquêtes statistiques et politiques publiques piétonnes

Les enquêtes nationales montrent qu’après un niveau historiquement bas de la marche à la fin du XXe siècle, ce mode de déplacement a tendance à progresser depuis 2008, notamment dans les territoires denses. Elles montrent également que la part modale de la marche est fortement accrue lorsque l’on tient compte des trajets multimodaux incluant de la marche à pied, ce qui souligne l’intérêt de relier les réseaux de marche aux autres réseaux de transports à l’heure de réfléchir à des politiques publiques favorables à son développement.

La marche est une pratique différenciée selon les territoires : ainsi, c'est dans les grands centres urbains que la marche à pied est le mode principal dans les déplacements locaux. De même, la densité de population des différents territoires a un impact sensible sur la part modale des déplacements à pied. Dans les communes denses, la part modale de la marche est plus élevée que dans les communes peu ou très peu denses. Par ailleurs, la marche est principalement un moyen de déplacement utilisé pour des trajets de courte distance. Aussi, durant la crise sanitaire, la marche à pied est restée le premier mode de déplacement des Franciliens, tout en voyant sa part augmenter contrairement aux autres modes, du fait d'un contexte sanitaire considéré comme "favorable à la marche". Pour finir, ces ressources statistiques montrent que les pratiques de la marche sont très variées, et les profils des marcheur-euse-s très divers. Universelle et pratiquée par toutes les classes d'âge, la marche reste toutefois vectrice de motivations différentes.

L'étude de stratégies et de plans piétons a permis la réalisation d'un état des lieux des politiques publiques favorisant la marche comme mode de déplacement, et ce à plusieurs échelles et dans différents contextes nationaux. Actuellement, les principaux espaces concernés par des politiques promouvant le développement de la marche comme mode de transport quotidien sont les centres urbains des grandes villes. La plupart des politiques publiques de développement de la marche sont récentes et ces questions sont peu traitées, voire absentes dans les stratégies de mobilité de nombreux territoires. Les espaces en périphérie des centres se caractérisent par des coupures urbaines aux franchissements difficiles qui exposent la circulation piétonne à de nombreux dangers dus à la circulation automobile. Si certaines villes comme Strasbourg cherchent à rendre l'ensemble de leur territoire marchable en remettant notamment en question la place de la voiture et en développant un réseau de magistrales piétonnes, toutes les stratégies piétonnes ne vont pas dans ce sens. Différentes visions de la marche et de son impact sur la ville existent et ces dernières peuvent se compléter dans certains cas comme s'opposer. Ainsi, les villes peuvent se saisir de la marche comme un outil d'amélioration du cadre de vie, d'attractivité et de développement économique, de santé publique et d'intermodalité. Le cas de Bruxelles est une bonne illustration d'une politique de piétonnisation du centre-ville qui assure l'attractivité de son territoire, mais qui ne permet que peu l'intermodalité, les liaisons avec sa périphérie et qui ne remet pas en question le système automobile. Pourtant, la marche a montré son efficacité en tant que mode de déplacement des courtes et moyennes distances dans des villes comme Pontevedra et Strasbourg lorsque les autorités locales mettent en place une politique de réduction du trafic automobile. A l'inverse, le cas de Lille a montré l'inefficacité d'une politique piétonne lorsque le partage de la rue est préféré à une réelle remise en question de la place de la voiture.

Analyser la marche dans sa quotidienneté implique de prendre en compte la diversité des profils et usages ainsi que la particularité des territoires où la pratique s'inscrit. Nous avons déployé une méthodologie qualitative qui a eu comme terrain d'enquête la ville moyenne de Besançon, un type de territoire où la part modale de la marche est souvent faible, malgré un potentiel important (distances réduites, potentiel d'intermodalité important avec la voiture et les transports en commun). Ces territoires sont par ailleurs peu souvent dotés de documents stratégiques tels que les plans piétons, et les mobilités alternatives à la voiture y sont en moyenne encore peu encouragées et développées. Si nous limitons nos travaux dans cet atelier à un unique terrain d'enquête, ce protocole peut être déployé sur tout territoire correspondant à une ville moyenne, dont l'unité urbaine compte entre 40 000 et 150 000 habitant·e·s.

Dans un premier temps, nous avons réalisé un diagnostic territorial de Besançon, incluant une analyse de la documentation officielle disponible sur ses politiques urbaines et de mobilité, afin d'y identifier le statut de la marche ainsi que les aménagements spécifiques qui ont été fait pour la favoriser (ou non). La structuration et l'aménagement du territoire choisi ainsi que les caractéristiques physiques et morphologiques sont prises en compte dans cette partie du diagnostic, ce qui est important car la marche ne s'inscrit pas dans un espace neutre dont les pratiques et représentations sont également conditionnées par le territoire. Ensuite, nous avons proposé différents outils méthodologiques complémentaires qui permettent d'observer et analyser in situ les pratiques et représentations sur la marche à Besançon. On a donc privilégié cinq types d'outils méthodologiques qui peuvent être divisés en deux groupes. D'abord, nous avons rencontré onze personnes afin de réaliser avec chacune d'entre elles un parcours commenté et un entretien. A travers ces deux premières méthodes qualitatives, l'objectif a été de préciser le rôle de la marche dans la ville en tenant compte des différences qui peuvent exister dans les représentations et les pratiques selon le profil des participant·e·s (étudiants, jeunes actifs, personnes âgées, parents avec enfant, personnes à mobilité réduite). L'objectif du parcours commenté était de "mettre la parole en marche" (Thibaud 2002, p. 261). En effet, cet outil nous permet d'approfondir les représentations et le rapport avec le territoire des participant·e·s. Cette activité implique également d'activer une certaine réflexivité de la part des participant·e·s quant à leurs pratiques et leur rapport au territoire, "rendre compte des actions situées à partir des observations elles-mêmes soumises à l'emprise du site" (Thibaud, 2002, p.99). En effet, on part du principe que ces activités font partie de leur quotidien, ce qui fait qu'il n'y a pas nécessairement de réflexion sur celles-ci : comment nous les vivons, quels sont nos points de référence, ce que nous aimons ou quelles stratégies nous avons adoptées face à certains micro-obstacles qui peuvent être présents sur nos trajets.

L'analyse des représentations, de nature subjective, a été complétée par une analyse fine des caractéristiques spatiales du trajet effectué et a pris en compte la temporalité dans laquelle il s'inscrit, afin d'observer comment les dynamiques de l'espace pratiqué changent par rapport à un moment spécifique de la journée. Les résultats ultérieurs de cette activité consistent en une réflexion écrite ainsi que des représentations cartographiques sensibles de chaque parcours réalisé. Les entretiens approfondis avec chaque participant.e nous ont permis de faire un debrief sur l'activité précédente ainsi que d'approfondir la question des ressentis et leur rapport à la marche de chaque participant.e. La guide d'entretien a été adapté et a pris la forme d'une biographie de mobilité dans laquelle ont été prises en compte les pratiques, les représentations et la perception de la marchabilité de la ville de Besançon.

Outil	Nombre réalisé	Type d'analyse	Profils Analyses	Espaces privilégiés	Logiciel
Parcours commentés	11	Pratiques, rapport à l'espace et représentations	Étudiant.e.s, cadres actif.v.e.s, PMR, retraités	Centre-ville	Illustrator
Entretiens (biographie de mobilité)		Représentations			MAXQDA

Dans un autre registre, nous nous sommes appuyés sur trois outils (observation des trajets piétons, observations statiques et micro-trottoirs) qui nous ont permis de diversifier et élargir les profils de marcheur.euse.s ainsi que les zones d'observations. Nous avons choisi comme zone d'observation quatre quartiers hors du centre-ville (le quartier Viotte, le parvis de la Gare, le campus de la Bouloie, le pont de la République et Les Hauts-du-Chazal) afin d'identifier et analyser comment la pratique et le rapport à la marche change et peut être conditionné par les caractéristiques particulières d'un territoire donné. Tous les outils ont été déployés dans trois différentes temporalités (matin, après-midi et soir) afin d'identifier et analyser comment la pratique et le rapport avec la marche peuvent varier selon les moments de la journée. Ces différentes temporalités ont également pris en compte l'évolution de la pratique selon le type de jour observé (pendant la semaine ou le week-end).

Pour l'observation des trajets piétons, l'objectif principal a été de mettre en évidence les stratégies piétonnes dans un espace donné. Les trajets observés forment, une fois superposés et cartographiés, des « chevelus » qui permettent de mettre en lumière les dynamiques piétonnes et les intensités d'usage des voies du quartier observé. À travers l'analyse de ces cheminements piétons et de la logique dans laquelle ils s'inscrivent

(logique de linéarité, de desserte, de chicane/contrainte, de détour, de contournement, de promenade), nous avons pu observer les attractions, les polarités et les obstacles vécus par les piéton·ne·s (avec 235 suivis de cheminements).

Les observations statiques qui nous ont permis de compléter les observations mobiles réalisées dans les trajets piétons. Cet outil nous a permis de repérer et d'observer les points de passage et de rencontre et d'analyser les flux piétons. Finalement, la réalisation de questionnaires fermés de type micro-trottoirs s'est avérée utile pour notre analyse de la marchabilité de Besançon en nous fournissant une plus grande diversité et représentativité de types de marcheur·euse·s. A l'inverse des parcours commentés et entretiens qui ont été menés sur la base d'un petit échantillon, les 497 micro-trottoirs réalisés nous ont permis d'analyser un grand nombre de ressentis et représentations sur la marche.

Outil	Nombre réalisé	Type d'analyse	Temporalités	Profils Analyses	Espaces privilégiés	Logiciels utilisés
Trajets piétons	235	Pratiques (stratégies, allure)	Matin, Après-midi et Soir Semaine et Week-end	Étudiant.e.s, cadres actif.v.e.s, PMR, retraités	4 espaces choisis <ul style="list-style-type: none"> • Gare Viotte • Campus de la Bouloie • Pont de la République • Hauts-du-Chazal Planoise 	QGIS, Illustrator, GPX tracker, Microsoft Excel
Observations statiques	<u>18</u>	Pratiques (flux, intermodalité), conditions d'aménagement				Google Slides
Micro-trottoirs	497	Représentations et pratiques				Google Forms, Microsoft Excel

L'enquête de terrain réalisée à Besançon a permis d'établir plusieurs constats sur les pratiques et les perceptions des piéton·ne·s par la mobilisation des méthodes d'enquêtes quantitatives et qualitatives présentées précédemment. Les analyses croisées issues des résultats de nos enquêtes nous ont permis de dégager cinq enjeux majeurs et d'en arriver aux conclusions détaillées ci-dessous.

1. La marche à Besançon : un regard dichotomique sur la ville

L'un des aspects saillants et transversaux de notre travail est le fait de constater que la ville de Besançon repose sur un modèle centre-périphérie, en termes de ruptures socio-spatiales comme dans la pratique de la marche. Le Doubs représente une rupture géographique entre la Boucle (le centre-ville) et le reste de Besançon, et renforce une frontière symbolique qui existe dans les représentations de l'ensemble de nos participant·e·s. Cette rupture constitue non seulement une frontière symbolique pour les participant·e·s mais aussi une limite physique en considérant que la plupart d'entre eux font leurs activités quotidiennes exclusivement à l'intérieur de la Boucle. La zone extérieure ne constitue pourtant pas un espace inconnu pour les participant·e·s mais plutôt fréquenté de manière occasionnelle ou pour des raisons ponctuelles.

Par l'évocation du centre, nous faisons référence à la zone à l'intérieur de la Boucle qui se caractérise par la présence de nombreux équipements, services et bureaux. L'offre culturelle et éducative y est également importante et constitue une zone d'attractivité pour des potentiels étudiant·e·s et touristes. Il faut également prendre en compte le fait que cet hyper-centre est doté d'un réseau piétonnier qui limite le passage des véhicules motorisés (hormis bus, livraisons et riverains) en privilégiant les déplacements à pied. En revanche, la situation s'avère différente sur l'autre rive du Doubs, tout comme la perception de la ville évolue : les rues sont moins *marchables*, la qualité et la présence des équipements diminuent et les distances semblent plus longues. Pendant notre enquête, nous avons pu constater cette différenciation lors de nos observations de terrain hors du centre. Malgré un aménagement et des équipements qui favorisent la circulation des véhicules motorisés ou les transports en commun, la marche reste un mode de déplacement qui y est pratiqué quotidiennement. La différence réside dans les conditions dans lesquelles elle se pratique ainsi que les stratégies mises en place par les habitant·e·s.

L'extérieur de la Boucle ne constitue pas pour autant un ensemble homogène ; des différences existent et sont à prendre en compte du point de vue socio-économiques et de l'aménagement local. On peut distinguer une première couronne limitrophe du centre, et une deuxième catégorie de quartiers plus éloignés et peu accessibles à pied. Les premiers présentent des caractéristiques proches de la Boucle : densité de bâti et de population importante, proximité des commerces et transports en commun, importante pratique de la marche, à l'inverse des quartiers de la deuxième couronne, davantage marqué par l'étalement urbain et les ruptures urbaines dues au réseau routier. Il serait pertinent d'affiner et d'approfondir notre étude à l'aide d'une enquête basée sur des échantillons représentatifs de ces diverses origines géographiques et sociales pour mieux appréhender les inégalités d'accès à la marche entre les quartiers de Besançon.

2. Des réalités différentes de pratiques piétonnes entre la Boucle et les quartiers extérieurs/périphériques

La politique piétonne de la ville de Besançon, comme la majorité des agglomérations françaises, se concentre dans l'hypercentre. Les différents parcours commentés, diagnostics de terrain et observation de déplacements, montrent une différence importante dans la qualité des cheminements. En dehors du centre, le reste de la ville est soumis à une hiérarchisation des modes où la voiture prime sur les autres usager·ère·s de l'espace public avec des trottoirs souvent en deçà de la taille réglementaire d'1,40 mètre de largeur. Lors de l'observation de cheminements, en moyenne plus d'un trajet sur trois compte des trottoirs jamais ou rarement supérieurs à 1,40m, avec des conséquences importantes en termes d'accessibilité et de sécurité. En général, moins d'un trajet sur cinq que nous avons observé est doté de trottoirs de taille réglementaire sur sa totalité.

La qualité des aménagements et leur répartition inégalitaire déclenche également des situations de conflits de partage de l'espace public ; environ 30% des trajets analysés présentent une situation de conflit, dont 75% sont le fait d'un conflit entre automobile et piéton. Le quartier Viotte, fortement parcouru par les piéton·ne·s pour des déplacements de proximité, en est une illustration : les artères principales accueillent des flux automobiles et sont dépourvues d'aménagements cyclables. Cela a pour conséquence de pousser les cyclistes à circuler sur les trottoirs pour leur sécurité, au détriment de celle des piéton·ne·s. Dans les quartiers Viotte et Planoise, près de 25% des cheminements suivis présentaient un ou plusieurs obstacles qui forcent l'enquêt·e à traverser la route ou faire un détour.

Des difficultés structurelles empêchent par ailleurs la résorption des inégalités d'accès à la marche selon les quartiers. Le terminus du tramway Hauts du Chazal, proche de la zone commerciale de Châteaufarine, ne fonctionne pas à sa capacité maximale, notamment en termes de rabattement de trajets piétons intermodaux. Peu d'habitations se situent à proximité, et la seule ligne de bus à proximité du terminus se dirige vers le centre de Besançon et non pas vers l'extérieur de l'agglomération. La zone commerciale de Châteaufarine, reliée certes par un chemin piéton balisé par des panneaux, mais par endroit en très mauvais état (revêtement dégradé, non accessible pour les PMR) et proche d'axes routiers importants. Dans ce quartier, les usager·ère·s des transports collectifs sont à hauteur de 58% des étudiant·e·s et 25% des ouvrier·ère·s, employés, chômeur·euse·s et inactif·ive·s. Ils et elles habitent à Planoise et dans les résidences universitaires de l'UFR Santé située à proximité, et viennent faire leurs courses dans la zone commerciale en empruntant le tramway ou en passant devant le terminus. On constate donc que la marche est pour eux une pratique contrainte, et que les bisontins ayant accès à l'automobile la privilégient pour rejoindre ce type d'espaces.

Enfin, les observations de trajets montrent que la marche à Besançon est surtout utilisée pour les déplacements quotidiens et courts, souvent pour de l'intermodalité et pour réaliser le premier ou dernier kilomètre pour rejoindre son domicile, faire les courses... Les aménagements urbains destinés à renforcer la marche situés dans l'hypercentre et le déplacement des structures éducatives, de santé et commerciales en périphérie renforcent la dépendance autour des véhicules personnels et localisent la marche et la promenade dans le centre face aux lieux oubliés aux marges de l'agglomération.

Points d'alerte :

- *Redéfinir la place donnée à la voiture dans l'espace public (voirie, stationnement...) à une échelle plus large, au-delà des hyper-centres*
- *Penser la marche de manière systémique en "réseau", et ne plus cantonner les initiatives visant à améliorer la pratique de la marche en ville aux seuls réaménagements d'espaces publics limités et ponctuels, afin de faire de la marche un véritable système de mobilité alternatif à la voiture individuelle*

3. Regards et perceptions de bisontin·e·s sur la pratique de la marche en ville

La marche est un mode de déplacement perçu positivement par les bisontin·e·s. En effet, les entretiens semi-directifs réalisés révèlent qu'il s'agit du mode de déplacement privilégié au quotidien par le panel d'enquêté·e·s. Cette pratique régulière de la marche s'explique par leurs lieux de résidence, pour la plupart en centre-ville. La marche tend effectivement à être remplacée par d'autres modes de déplacement comme les transports en commun dans le cas de trajets plus longs et/ou à destination de la périphérie.

Les conditions de mobilité piétonne dans la Boucle sont considérées comme globalement convenables par les enquêté·e·s. En effet, celle-ci concentre un grand nombre de rues piétonnes et de zones de rencontres, facilitant les cheminements à pied. Cette zone du centre-ville est également considérée par plusieurs des répondant·e·s comme prioritaire pour les piéton·ne·s. La caractérisation de plusieurs rues comme zones de rencontres et le peu de délimitation entre chaussées et trottoirs peuvent expliquer ce sentiment.

La marche à pied est beaucoup valorisée à Besançon pour le loisir, compte tenu de la valeur paysagère de la ville et de son patrimoine naturel, architectural et patrimonial. Le fait que Besançon soit considérée comme une *ville à taille humaine*

Toutefois, sur les perceptions du centre-ville, les parcours commentés témoignent de la persistance de lacunes en termes de confort des cheminements piétons.

La Grande rue concentre en effet un grand nombre de commentaires négatifs de la part des enquêté·e·s. Une grande majorité d'entre eux ont une opinion négative de cet axe et n'apprécie pas y passer, voire l'évite en adoptant des stratégies de contournement : la présence d'un grand nombre de flux et de conflits d'usage dans cette rue constitue le critère gênant pour plusieurs de nos enquêté·e·s, ce qui remet en cause le principe de la "*magistrale piétonne*" qui traverse la ville de manière nord-sud. Celle-ci n'est pas suffisante, et les piéton·ne·s tendent à trouver des solutions alternatives pour éviter cet axe trop fréquenté à leurs yeux.

Si les conditions de déplacements piétons dans la ville sont considérées comme relativement convenables, plusieurs aspects restent à améliorer pour une meilleure sécurité des marcheur·euse·s et agréabilité des espaces : un meilleur partage de l'espace entre les différents usager·ère·s (piéton·ne·s, cyclistes, automobilistes), plus d'accessibilité des espaces et places et des trottoirs plus larges, plus de zones piétonnes ainsi qu'une meilleure sécurisation des carrefours.

Points d'alerte :

- *Repenser le partage de l'espace public au profit des usager·ère·s les plus vulnérables, des modes de déplacements alternatifs à la voiture, et de la nature en ville.*
- *De nombreuses recommandations mettant les piéton·ne·s au cœur de la fabrique de l'espace public sont proposées par l'ADEME (voir la publication A pied d'Oeuvre), le Cerema ou encore LaSUR et mériteraient d'être davantage prises en compte par les acteurs publics.*

4. Sentiment d'insécurité et inégalités d'accès à la marche

Qu'il s'agisse du centre-ville ou des quartiers périphériques, la cohabitation des différents usager·ère·s n'est pas toujours pacifiée et les nombreux conflits d'usages installent un sentiment d'insécurité chez une partie des piéton·ne·s, usager·ère·s de l'espace public les plus fragiles : le manque de sécurité est le premier frein à la marche mis en avant par les répondant·e·s au questionnaire fermé. Parmi ces modes qui cohabitent dans le même espace, c'est la voiture qui est perçue comme le mode le plus dangereux. Excès de vitesse, klaxonnement, stationnement sur le trottoir et manque d'attention des automobilistes face aux piéton·ne·s sont principalement ces nuisances engendrées par la présence importante de la voiture qui participent au sentiment d'insécurité. La cohabitation avec les autres modes peut elle aussi être parfois hostile lorsque les modes ne sont pas clairement séparés.

Concernant les différences de pratiques et de représentations de la marche par le prisme du genre, les femmes se sentent davantage en insécurité que les hommes dans certaines situations et pointent davantage de freins à leur pratique que ces derniers. Elles sont les seules à souligner le manque d'éclairage comme un problème et sont davantage gênées par la dégradation des trottoirs, les nuisances des véhicules motorisés, et signalent parfois un manque d'appétence pour la marche.

Les différentes phases d'enquête mettent en lumière l'aspect inégal de l'accès à la marche, que beaucoup de personnes ne conscientisent pas. Questionner des passant·e·s sur leur représentation de la marche et les freins à leur pratique montre qu'il s'agit d'un impensé pour beaucoup de personnes, et ce peu importe la fréquence de leur déplacement à pied.

Aux questions « qu'est-ce qui gêne votre pratique de la marche ? » et « qu'est-ce qui vous ferait marcher davantage ? », ce sont très largement les réponses « pas de problème » et « rien » qui sont données respectivement par les enquêté·e·s. Cependant, pour les moins de 15 ans et les plus de 64 ans, la réponse du manque de sécurité arrive avant l'absence de problème, tout comme pour les PMR.

En somme, penser la marche pour tous et toutes est une question d'inclusion et de justice sociale dans l'espace public. Les déplacements à pied sont souvent considérés comme le mode de transport le plus universel et le plus accessible, mais cela ne signifie pas qu'ils sont également accessibles à tou·te·s. Pour cette raison, il est important de concevoir des espaces piétons inclusifs qui prennent en compte les besoins des différentes populations, notamment les femmes, les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Par exemple, les enfants ont besoin d'espaces sûrs et adaptés à eux afin de favoriser leur autonomie : rendre la ville désirable pour les enfants revient à la rendre désirable pour toutes et tous.

Points d'alerte :

- *Aménager des cheminements sécurisés, confortables et accessibles en éliminant les obstacles et les dangers qui rendent difficile ou dangereuse la marche pour les usager·ère·s les plus vulnérables afin de garantir l'accessibilité pour toutes et tous dans la ville*
- *Garantir des espaces publics éclairés et éviter les espaces sinueux et les l'accent sur la perception de sécurité*
- *Inclure tou·te·s les usager·ère·s dans la fabrique des espaces publics : à l'aide de processus participatifs, mettre en avant les besoins des usager·ère·s afin de garantir l'accessibilité pour tou·te·s et faire de l'espace public un bien commun, approprié par ses usager·ère·s*

5. Des lieux marqués par la prédominance de la marche intermodale

Les déplacements observés durant les enquêtes de terrain montrent une tendance des usager·ère·s à graviter autour des arrêts et hubs de transports collectifs dans les trois secteurs étudiés. On note que la marche est surtout une étape de l'intermodalité, ou encore un moyen de jonction des espaces locaux avec les transports.

Les lieux présentant une offre importante de transports en commun voient la part modale de la marche seule baisser, au profit de la marche intermodale. La gare de Besançon-Viotte est un bon exemple, puisque particulièrement bien reliée au centre-ville de Besançon, à pied comme en transports en commun, elle est assez souvent rejointe via les transports en commun. Les déplacements piétons y sont donc fortement liés à l'offre de tramway, bus, car interurbain et TER.

Enfin, nos observations et micro-trottoirs du campus de la Bouloie confirment qu'en tant qu'espace périurbain fréquenté majoritairement par des étudiant·e·s, le campus est propice à la marche notamment intermodale. En effet, la Bouloie dispose d'un tissu bâti peu dense, doté d'équipements universitaires et résidentiels concentrés dans une zone réduite, ce qui permet d'effectuer aisément de courtes distances à pied. Il est par ailleurs bien desservi en transports en commun, ce qui permet des déplacements intermodaux facilités. De plus, les étudiant·e·s étant un public en général peu équipé en voiture individuelle, la marche intermodale apparaît comme le mode le plus visible parmi les étudiant·e·s rejoignant le campus.

Ainsi, la marche est surtout intermodale dans les espaces périphériques. La densité plus faible d'équipements et d'activités, le bâti souvent plus diffus, et les distances plus longues expliquent un recours plus important aux autres modes de déplacement dans ces espaces. De même, les différentes couronnes de la ville présentent des ruptures des continuités piétonnes souvent radiales depuis l'hyper-centre. Ces coupures urbaines, qu'elles soient naturelles, liées à la structure urbaine ou aux axes routiers et ferroviaires, tendent à entraver les déplacements piétons, qui font davantage appel à d'autres modes de déplacement dans ces espaces.

Point d'alerte :

- *Nécessité d'aménager de meilleurs cheminements piétons (balisés, protégés, confortables et continus) permettant de relier entre elles les centralités, et de traverser en sécurité les ruptures urbaines.*

Conclusion, apports et perspectives

Caractériser la marche comme objet de politique publique et l'observer par le prisme des pratiques et des représentations des piéton·ne·s nous ont permis d'établir plusieurs réflexions afin de permettre une meilleure prise en compte de la marche dans les politiques publiques de mobilité. Ainsi, sept points-clés émergent de notre travail :

- Des hypercentres marchables et apaisés, qui tirent leurs forces de la proximité, du confort de circulation, de la diversité des activités qu'on y trouve et des continuités piétonnes
- La marche pensée comme activité récréative et levier d'attractivité plutôt que comme un mode de déplacement fonctionnel
- Des politiques publiques de la marche se focalisant sur la piétonnisation d'espaces délimités plutôt que sur le développement de réseaux de marche
- Une pratique de la marche essentiellement intermodale dans les espaces périphériques
- Des limites structurelles au développement de la marche dans les espaces périurbains
- Une nécessaire redéfinition du partage de l'espace public
- Une prise en compte de tous les profils de marcheur·euse·s nécessaire pour construire une vraie politique piétonne.

Au-delà de ces recommandations générales, nous avons assumé dans l'observation des parcours et les micros-trottoirs un regard plus précis sur les espaces urbains périphériques hors centre-ville. Ces espaces sont caractérisés par la prédominance des véhicules motorisés individuels dans des espaces où les trottoirs sont souvent dégradés et de moins de 1,4 mètres, en particulier dans les quartiers résidentiels. Si ces espaces ont généralement de plus grands espaces verts, leur monofonctionnalité et leur faible densité impliquent un manque d'équipements de proximité qui participent activement à encourager l'usage de la voiture individuelle. De plus, ces espaces sont marqués par des ruptures urbaines, qui peuvent, dans le cas d'une autoroute, directement freiner la pratique de la marche, ou dans le cas d'une forêt aux chemins non éclairés, n'être que symboliques et ainsi dissuader l'usage de la marche.

Une présentation plus détaillée de nos réflexions finales est à retrouver dans notre rapport complet, dans lequel ces points clés sont accompagnés de recommandations sous forme de points d'alerte à destination de celles et ceux qui fabriquent l'espace public, afin de faire de la marche un pilier de la transition des territoires vers des modes de vies plus écologiques et désirables.

Dans le cadre de ce travail, nous avons étudié en profondeur les représentations et les pratiques de la marche qui étaient observables sur le territoire de Besançon. Afin d'aller plus loin, nos réflexions pourraient être enrichies par une étude des leviers à mettre en place afin de rendre la marche possible et agréable aux personnes qui se sont résignées à ne pas marcher. Si nous avons pu questionner dans le cadre de nos micro-trottoirs des personnes ne marchant que rarement autour de stations de transport en commun, il serait intéressant d'y accorder une attention particulière et de prévoir une grille d'entretiens qui leur serait dédiée. Cela permettrait d'approfondir la question des freins à la marche non conscientisés et de mettre en lumière les frontières symboliques, la représentation des distances et plus largement la représentation de l'espace de vie de ces personnes qui ne marchent pas. De plus, la marche est tellement un impensé pour beaucoup que les personnes que nous avons rencontrées ont eu des difficultés à choisir un parcours piéton à commenter, en particulier en dehors de la Boucle. L'analyse que nous en tirons est que c'est là que se concentrent les espaces de vie marchables principaux, et que les espaces périphériques, souvent monofonctionnels et ne permettent pas une pratique conviviale des activités quotidiennes. Notre démarche pourrait s'enrichir de l'observation de différents types de profils de personnes marchant dans des espaces qu'ils évitent, afin de rendre observable ce qui ne l'est que difficilement aujourd'hui par l'étude des pratiques.

Bibliographie

Références citées dans la synthèse

Adam, M. (2020). *Mobilité douce*.

Albrecher, R., Clément, G., El Khawand, M., Hajji, K., & Kaufmann, V. (2022). "Mobilité piétonne: le rôle des bancs publics dans la promotion de la marche"

Debrie, J., Maulat, J., & Berroir, S. (2020). *Les politiques urbaines face à l'automobile: objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris. Flux*

Lavadinho, S. (2011). "Le renouveau de la marche urbaine: Terrains, acteurs et politiques" dissertation doctorale pour l'École normale supérieure de Lyon

Monono (2022), " À pied d'œuvre : Mettre les piéton-ne-s au cœur de la fabrique des espaces publics"

Reigner, H., & Brenac, T. (2021). "*Les faux-semblants de la mobilité durable. Risques sociaux et environnementaux*", Editions de la Sorbonne

Reigner, H. (2013). "*Sous les pavés de la qualité urbaine. Gouvernement des territoires, gouvernement des conduites et formes renouvelées de la domination dans la ville néohygiéniste*" dissertation doctoral, Institut d'Etudes Politiques de Paris

Thibaud, J. P. (2002). "Une approche des ambiances urbaines: le parcours commenté". JOLÉ, M. *Espaces publics et cultures urbaines*. Paris: Certu, 257-270.

