



Pas à pas,

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

Antoine Chastenet
Reda Hajib
Oscar Pichlak
Jimena Sierra-Andrade
Thibault Vermeulen
sous la direction de Jean Debrie

Mars 2023

remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier **Jean Debrie**, notre encadrant pour son accompagnement lors de ces quatre derniers mois.

Nous souhaitons remercier également l'équipe du Forum Vies Mobiles, **Christophe Gay**, **Anne Fuzier**, et **Éric Chareyron** pour nous avoir donné l'opportunité de travailler sur ce sujet et pour leurs conseils avisés.

Nous remercions **Karine Hurel** (FNAU) pour son aide précieuse sur la mise en forme de ce document final, et également **Chiara Molinar** (Ville de Paris) pour le temps qu'elle nous a accordé afin de discuter de notre travail et obtenir son expertise sur la marche.

Enfin, nous n'aurions pas pu réaliser cette enquête à Besançon sans les personnes que nous avons interrogées, plus particulièrement les onze personnes que nous avons rencontrées, avec qui nous avons pu échanger longuement sur leur vision et leur expérience de la marche à Besançon. Merci à **Martine, Yves, Angie, Charlotte, Samuel, Mélusine, Marius, Caroline, Louis, Marie** et **Alexandre** pour leur aide précieuse.

préambule introductif

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 récemment accordé une importance accrue aux mobilités actives telles que la marche à pied et le vélo, en réponse au contexte pandémique actuel. Toutefois, bien que la question de l'espace public et des politiques de piétonnisation 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 dans les données statistiques. Cependant, la prise de conscience croissante de l'importance de la marche à pied a conduit à une réflexion méthodologique 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 de **caractérisation de la marche à**

pied (quelle mesure statistique, quel traitement dans les politiques publiques), d'autre part **d'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 étude se différencie de la littérature scientifique sur la marche en se concentrant sur les **perceptions individuelle et collective de la marchabilité** d'un lieu en fonction des personnes, ainsi que sur la diversité des pratiques. Nous cherchons à proposer un dépassement de la vision neutre et homogène du piéton et de la piétonne, que l'on retrouve dans de nombreux projets d'aménagement et politiques de mobilité. La littérature académique montre comment la marche est diverse dans sa pratique et conditionnée à plusieurs facteurs, tels que l'environnement urbain, les équipements de proximité, l'accessibilité et les espaces verts. Le Forum Vies Mobiles émet l'hypothèse que l'hégémonie de la voiture et la présence d'autres modes de transport plus rapides, comme le vélo, relèguent les piéton·ne·s au bas de la hiérarchie des modes, créant un sentiment d'insécurité qui peut décourager la pratique de la marche. Notre étude vise à explorer **comment développer la marche hors des centres-villes**, dans tous les types d'espaces, en faisant de la marche un pilier du changement de paradigme vers des modes de vie plus écologiques et désirables pour toutes les catégories de la population. Nous nous intéressons à **la marche comme mode de déplacement et pas seulement comme une pratique récréative**, en réfléchissant à des

réseaux de marche plutôt qu'à des aménagements ponctuels, et en les intégrant à un système de mobilité alternatif à la voiture individuelle.

Ainsi, la réflexion sur la marche à pied s'articule autour de trois étapes distinctes.

La première 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, en se reposant sur les plans piétons mis en place dans certaines villes françaises et sur 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 de présenter le protocole méthodologique mis en place et appliqué à la configuration urbaine de Besançon pour **observer la marchabilité**. 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 consiste donc en une analyse des trajets piétonniers (superposés et cartographiés) permettant 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.

Sommaire

atelier professionnel
forum vies mobiles



01	état de l'art	p. 5
02	tour d'horizon des statistiques nationales	p. 13
03	état des lieux des politiques publiques	p. 30
04	diagnostic et protocole méthodologique	p. 56
05	enquête de terrain	p. 80
06	réflexions finales	p. 157
	bibliographie	p. 164



01

état de l'art

01

état de l'art

Evolution des politiques publiques urbaines	p. 7
Politiques de mobilité : l'essor de la mobilité durable	p. 8
La marche comme mode de déplacement privilégié et valorisé	p. 9
Comment analyser la marche au prisme des sciences sociales ?	p. 10



01

État de l'art

Cet atelier sur la marche vise à contribuer aux réflexions en cours sur la nécessité d'un nouveau système de mobilité, reconfigurant le modèle actuel de la ville et en général, de nos territoires. Cela demande un effort qui va au-delà de la réflexion et de la remise en cause du système de mobilité dominant, et implique aussi d'être capable de regarder comment fonctionne notre société et ce que la façon dont nous nous déplaçons dit de nous-mêmes et de notre mode de vie individuel et collectif.

Comment le fait de favoriser et d'encourager la marche remet-il en cause le système actuel et promeut-il un système alternatif ? Tout d'abord, en promouvant la marche, nous parlons d'établir un rythme de vie différent, dans lequel la vitesse ne domine pas notre système de valeurs ou les pratiques que nous privilégions. De même, favoriser la marche et promouvoir les modes actifs est essentiel dans un contexte d'urgence environnementale. Il est nécessaire non seulement d'évoluer vers un système de mobilité plus respectueux de l'environnement, mais aussi d'adapter nos territoires au changement climatique indéniable qui commence déjà à affecter la vie des gens. Il est aussi important de considérer l'accessibilité (territoriale) universelle comme une variable clé et fondamentale pour la réduction des inégalités. Cela invite à concevoir et à produire des villes et des territoires où les besoins de chaque groupe sont pris en compte, notamment ceux des femmes, des enfants et des personnes âgées.

Évolution des politiques publiques urbaines

Il s'avère nécessaire de replacer la marche dans l'agenda et le débat public à l'échelle européen aujourd'hui et la manière dont elle a été intégrée dans les politiques de mobilité sur l'ensemble du territoire de chaque pays. Cela implique aussi d'encadrer les politiques de mobilité dans un contexte plus large des politiques publiques urbaines, compte tenu des évolutions générales qui elles ont subies ces dernières décennies. Dans ce sens, un premier aspect à prendre en compte est le processus de décentralisation de l'État et le rôle accru des gouvernements locaux dans la gestion et la planification territoriale. Depuis les années 1990 (particulièrement au Royaume-Uni), les politiques urbaines ont fortement évolué. La politique de réduction des dépenses publiques et les réformes qui ont affecté les mécanismes de l'État-Providence ont eu pour effet de réduire le soutien aux villes. Il s'est donc produit une mise en concurrence des villes et des territoires où les gouvernements urbains ont dû se convertir de manière plus ou moins contrainte, à l'entrepreneuriat. Cela se traduit par des politiques et actions orientées vers la production d'une image renouvelée de la ville qui lui permet d'être plus attractive pour attirer des nouveaux investissements et des groupes sociaux stratégiques (Reigner 2013).

Dans ce contexte, H. Reigner (2013) parle du renouvellement urbain (en France) et de la renaissance urbaine (en Grande Bretagne) pour rendre compte d'un nouvel imaginaire de la ville et l'urbanité ou les actions et projets privilégiés seront justifiés sous le prisme de la densité, la qualité urbaine et la durabilité. A cet égard, l'auteure avertit sur les effets socio-spatiaux de ces politiques, compte tenu du fait qu'ils se concentrent sur les centres-villes et donc favorisent un pourcentage réduit de la population. Afin de

ne pas généraliser ou homogénéiser ce processus, il est nécessaire de rendre compte des différences dans l'application de ces politiques en fonction des particularités de chaque territoire, tant au niveau de sa morphologie que de sa culture politique. C. Gallez (2007) propose trois variables explicatives - s'inspirant des apports de la science politique - afin d'analyser le processus de l'action publique. Tout d'abord, les institutions et donc les logiques institutionnelles, les dispositifs et les décisions auxquelles on prête le plus d'attention. Ensuite, les intérêts, qui rendent compte de la dimension stratégique de l'action collective ; et enfin, les idées, la dimension intellectuelle, qui rendent compte des croyances, valeurs et normes qui guident la formulation et la résolution des problèmes. La proposition de Gallez (2007) est utile pour l'analyse des politiques publiques sur le terrain, sachant qu'elles sont appliquées dans des territoires et des contextes différents. En ce sens, comme on le verra plus loin, les plans piétonniers développés par les gouvernements locaux et nationaux partagent des idées et des actions communes ; toutefois, l'impact et l'efficacité de ces derniers dépendent des caractéristiques de chaque territoire.

Politiques de mobilité : l'essor de la mobilité durable

Par rapport à la mobilité, il est d'abord important de parler de la diffusion de la 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", notamment et avec plus de force 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. Ainsi, il 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). Ainsi, 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). Il s'agit plutôt de discuter et de s'interroger sur la manière dont ces politiques parviennent à répondre aux demandes réelles de déplacement et si elles permettent réellement une plus grande accessibilité aux ressources urbaines (Debrie, Maulat et Berroir: p.103, 2020).

Les politiques de mobilité sont liées à l'amélioration de l'offre de transport, mais elles impliquent également l'amélioration d'autres équipements et services urbains, dont la qualité et l'accessibilité des espaces publics. Depuis 1990, le débat sur les espaces publics a été dominé par les questions de mobilité. En considérant la mobilité non seulement comme un simple déplacement d'un lieu à un autre mais plutôt comme le type de relation qu'elle établit avec les lieux et les changements de lieux, c'est ici que les espaces publics peuvent être considérés comme un réseau de lieux potentiels (et potentiellement accessibles à tous) (Fleury, Fretigny et Kanellopoulou; 2022). Fleury, Fretigny et Kanellopoulou (2022) nous invitent à penser ensemble l'espace public et la mobilité, en tenant compte de leurs porosités : "Quelle que soit leur échelle, les mobilités se manifestent, se juxtaposent, se succèdent, se rencontrent, se confrontent, se frottent et s'évitent tout spécialement dans et par les espaces publics" (p.13).

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 qu'ils produisent, tandis que "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. Cela se traduit, par exemple, par le lancement d'un premier plan national vélo et mobilités actives (2018) et sa mise à jour quatre ans plus tard (2022-2027). Sur ce point, la critique formulée par le Forum Vies Mobiles (2021)¹ sur les limites de l'alliance entre le vélo et la marche à pied sous l'étiquette de "mobilité douce" est pertinente. Ainsi, si les deux types de mobilité ont tendance à être considérés comme des "alliés", c'est le vélo qui finit par dominer le débat public et les politiques. Concrètement, cela revient à favoriser les espaces pour les vélos et à réduire l'espace disponible pour les piétons·ne·s.

La marche comme mode de déplacement privilégié et valorisé

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 voir comment elle peut passer d'option contrainte ou subie à celui d'option librement choisie.

Comme le signale Julie Roussel (2016), la promotion de la marche en ville peut-être un objectif en soi mais aussi un moyen de parvenir à faire de la ville un espace plus habitable, animé, moins pollué, etc. En ce sens, il convient de prêter attention aux différents types de stratégies privilégiées par les autorités pour faire de la marche un mode de déplacement privilégié. Il convient donc de distinguer les politiques qui prônent véritablement un changement du paradigme de la mobilité de celles qui s'inscrivent dans une politique de marketing et de compétitivité. Une autre critique et limite des politiques de la marche réside qu'elles se concentrent dans les centres-villes ou des aires urbaines proches, ou notamment les hypercentres comme le remarque Reigner (2013). En ce sens - et comme nous le verrons dans les cas des villes étudiées - les politiques qui favorisent la marche le font dans des zones spécifiques, mais il n'y a pas nécessairement de stratégie pour mettre en œuvre un réseau de marche articulé au sein des villes ou des réseaux qui permettent la connexion des territoires voisins. Par ailleurs, des lacunes en termes de politique de la marche existent dans les territoires ruraux et périurbains où l'utilisation de la voiture va au-delà d'une préférence et est motivée par la nécessité d'accéder aux centres d'emploi et aux autres ressources urbaines (Baccou, 2022). C'est là qu'intervient la notion d'*accessibilité*, qu'il importe de considérer non seulement en termes d'offre et de performance du système de transport, mais aussi en relation et en interdépendance avec d'autres variables telles que l'organisation spatiale des possibilités, l'organisation temporelle des possibilités et les individus (Fol et Gallez, 2013). À cette fin, la mise en réseau et l'accessibilité universelle peuvent

¹ (2021) FVM. Et dans le monde post-Covid, n'aurait-on pas encore oublié la marche ?

servir d'indicateurs de l'efficacité ou l'impact des politiques de mobilité comme celles de la marche, car elles permettent de voir la portée des politiques sur le territoire et dans son tissu social (quels groupes sociaux en bénéficient).

La marche a toujours été soumise au territoire où elle est pratiquée. Dans le cas de Paris, l'aménagement de trottoirs au cours du 19^{ème} siècle par un principe de séparation des flux a permis de marcher dans de meilleures conditions. Au XX^{ème} siècle, la massification de l'automobile a conduit à une reformulation des priorités en matière d'urbanisme, dans laquelle le piéton est devenu une figure à protéger. Cela impliquait la séparation des piétons dans un espace exclusif (les trottoirs) par un principe de ségrégation et à partir d'une approche fonctionnaliste (Millet, 2017). Ce principe d'organisation spatiale permet l'émergence de villes dominées par la voiture et la marche n'est considérée que du point de vue de la sécurité. L'une des principales critiques du fonctionnalisme en tant que principe d'organisation de la ville était Jane Jacobs (2011), partisane de la mixité fonctionnelle et des espaces publics. Pour elle, les rues et les trottoirs étaient les principaux espaces publics - les organes vitaux de la ville. Il est donc essentiel d'assurer la sécurité dans ces espaces, de générer et de promouvoir le contact social, et d'encourager leur appropriation par les enfants. Pour tenter de faire de la ville un espace plus vivable, il devient impératif que ses rues et ses espaces publics soient réappropriés par la population. En ce sens, on peut comprendre l'émergence du concept de marchabilité (walkability dans les études anglo-saxonnes). Si le concept sert initialement à décrire les caractéristiques d'un espace qui peut ou non inciter les gens à marcher, il est ensuite devenu un objet à part entière dans les politiques d'aménagement. Pour que les villes deviennent "marchables", elles doivent être perméables, denses et sûres. (Millet : p.29, 2017). En ce qui concerne la densité de la population, il sera important de se demander comment celle-ci constitue un objectif à part entière dans les territoires ruraux ou périurbains qui ne disposent pas

nécessairement d'un tissu urbain dense et d'une offre de services diversifiée. En ce sens, il est clair que toute politique de mobilité doit être adaptée et conçue pour chaque territoire, en tenant compte de sa diversité et de ses problématiques spécifiques.

Suite à la suggestion de Fleury et al. (2022) de réfléchir ensemble à la mobilité et aux espaces publics, le rapport "À pied d'œuvre. Mettre les pieds au cœur de la fabrique des espaces publics (Monono, 2022) vient d'être publié. Ce travail est présenté comme un guide et une boîte à outils pour faire du piéton le pivot de politiques des espaces publics. En ce sens, nous sommes invités à penser le piéton dans sa double dimension. En tant que figure mobile ayant la capacité de relier différents territoires et modes de déplacement ; ainsi que dans sa dimension sociale, dans sa capacité à générer des rencontres, à consommer et à faire vivre des lieux (Monono 2022, p. 7). À partir d'exemples concrets - issus de différents types de territoires (métropole, villes moyennes, périurbain), d'entretiens avec des actrices et acteurs clés (publics et privés) - il nous invite à redéfinir la gouvernance des espaces publics, en plaçant les individus et les usages au centre de l'attention, de la gestion du projet aux principes opérationnels qui doivent la guider.

Comment analyser la marche au prisme des sciences sociales ?

La contribution des sciences sociales au sujet de la marche, notamment de disciplines telles que la sociologie, l'anthropologie et la géographie, nous permet d'élargir et d'approfondir notre perspective de la marche par sa multidimensionnalité et la relation qu'elle met en jeu avec le territoire.

Un premier aspect à prendre en compte est le caractère corporel de la marche. Il s'agit d'une activité intrinsèquement liée à l'expérience sensible et, par conséquent, à une relation

directe avec le territoire que nous habitons et que nous nous approprions. La marche est également une activité multi-sensorielle, dans laquelle nos sens sont déployés et mis en relation avec différentes situations et divers territoires. La dimension corporelle de la marche doit être appréhendée dans sa diversité, en tenant compte du fait qu'il n'existe pas un corps générique mais une pluralité de corps et que, par conséquent, l'expérience est également plurielle (Milet, 2017). En ce sens, les contributions et les questions issues des études sur le genre en milieu urbain (Simone, 2018) sont utiles car elles nous permettent de réfléchir à des politiques publiques qui ne se basent pas sur un citoyen abstrait (qui est généralement toujours un homme, jeune et sans problème de mobilité) mais qui prennent plutôt en compte la diversité des personnes qui vivent dans la ville. Également, il sera important de tenir compte de leur inscription socio-territoriale. En d'autres termes, les variables de classe et les différents types de territoires habités. Par exemple, les pratiques de marche ne seront pas les mêmes pour une jeune femme de la classe supérieure vivant dans une résidence fermée, pour un ouvrier d'âge moyen vivant en périphérie de la ville et pour un enfant de la classe moyenne vivant au centre-ville. La prise en compte des différents profils de piéton·ne·s et de la diversité des usages de la marche fait également partie des principes suggérés dans le guide proposé par Monono (2022). Partant du principe qu'une ville marchable pour les enfants est une ville marchable pour toutes et tous, le guide propose de prendre ce public comme référence pour orienter les politiques et les actions visant l'accessibilité et l'utilisation des espaces publics.

En ce sens, le concept de motilité proposé par Kaufman est intéressant car il permet de penser la mobilité (en général) comme un potentiel qui est à la fois soumis et rendu possible par la combinaison de quatre composants : a) le contexte (l'offre de transports disponible) b) l'accessibilité (les conditions de disponibilité du contexte) c) les compétences d) l'appropriation (la conscience de ses possibilités de mouvement

et de l'ensemble des projets de mobilité possibles) (Kaufman in Reigner: p. 100, 2013). La motilité doit être considérée comme un capital de mobilité qui sera conditionné par les capacités de chaque individu mais aussi aux conditions socio-spatiales du territoire qu'il habite.

Un autre aspect à prendre en compte est la dimension sociale de la marche, dans laquelle son caractère relationnel est en jeu, ainsi que la gestion et le déploiement des codes et des normes qui tendent à réguler les actions et les interactions dans l'espace public. Dans le domaine des études urbaines, les travaux d'Isaac Joseph considèrent la marche comme une pratique qui place les individus dans une situation de coprésence (Joseph, 1998, p. 18 en Thomas, 2007, p.20). Il existe des codes et des registres cognitifs qui conditionnent les rencontres sociales dans l'espace public, tout en laissant une marge de manœuvre et la possibilité de l'inattendu. Les marges de manœuvre nous amènent également à penser à ces pratiques qui permettent de subvertir ou de remettre en cause - au moins à l'instant donné - l'ordre formel de l'espace urbain (De Certeau 1980 (1994)).

Cette partie introductive est un effort pour placer la marche dans un contexte plus large qui prend en compte l'évolution des politiques urbaines en France, notamment celles orientées vers la mobilité. Afin d'enrichir le travail d'analyse, certaines références académiques ont également été incluses pour nous permettre de comprendre la marche comme une pratique à la fois individuelle et sociale. En gardant à l'esprit les limites de ce travail, l'intérêt est de faire de la marche un objet d'observation et d'analyse afin de nous permettre de proposer des recommandations plus fines et ancrées dans une réalité sociale concrète mais aussi changeante.

Pour ce faire, il est nécessaire d'identifier et d'analyser la place de la marche dans les pratiques, l'agenda et le débat public aujourd'hui et la manière dont elle a été intégrée dans les politiques de mobilité sur

l'ensemble du territoire (dans tous les contextes : urbains et ruraux). Ce document restitue la première étape de cadrage de cet atelier consacré à la marche via une première analyse des ressources statistiques existantes et une première analyse comparative des politiques publiques de mobilité - dont la marche est un protagoniste ou un levier principal - mises en œuvre en France et à l'étranger. Cela nous donne une lecture de la façon dont la marche est comprise et conçue dans les institutions publiques et privées impliquées dans la production de la ville. Qui marche et pour quoi faire ? Comment la marche est-elle mesurée

et quelles variables sont prises en compte ? Quel type de mesures sont adoptées par les pouvoirs publics (à l'échelle locale, régionale ou nationale) pour encourager ce type de mobilité ? Dans quels types de territoires ces efforts sont-ils concentrés ? Qu'est-ce qui différencie les modes de mobilité d'un territoire à l'autre (rural, périurbain, urbain, centre-ville) ? L'objectif ici n'est pas d'apporter une réponse à chaque question, mais plutôt de mettre en lumière les réflexions qui émergent à la lecture des documents de l'action publique et des statistiques existantes.



02

tour d'horizon des statistiques existantes

02

tour d'horizon des statistiques existantes

La marche, une mobilité difficile à quantifier	p. 15
La marche, élément secondaire des enquêtes de déplacement	p. 15
Des données partielles et difficilement comparables	p. 15
Analyse des ressources statistiques existantes	p. 17
Niveau national	p. 17
Niveau local (hors Île-de-France)	p. 21
Focus sur l'Île-de-France	p. 22
Une tentative de caractérisation de la marche à pied	p. 24
La marche, un mode de déplacement universel mais différencié selon les territoires	p. 24
Typologie et profil des «marcheur·euse·s»	p. 25
Conclusion	p. 29

02

Tour d'horizon des statistiques existantes

Quelles sont les pratiques actuelles de la marche et leurs évolutions ? Panorama de la marche en France

La marche à pied, une mobilité difficile à quantifier

- La marche : élément secondaire des enquêtes de déplacement

La marche à pied est une forme de mobilité difficile à quantifier. En effet, elle est traitée comme donnée secondaire voire annexe dans les enquêtes de déplacement, qui sont concentrées sur les mobilités individuelles motorisées, les transports en commun, et les déplacements à vélo.

Très peu de données post-COVID sont par ailleurs disponibles en France, à l'exception du cas de l'Île-de-France où l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL), mène un travail d'étude de l'évolution de l'usage de la marche à pied en région francilienne dans ses rapports.

En effet, la marche à pied figure dans les rapports de suivi de la mobilité pendant les confinements et déconfinements liés à la crise COVID entre 2020 et 2022 publiés par l'OMNIL, que nous détaillerons en partie II.B.

Toutefois, peu de données relatives à la marche sont présentes sur les 146 pages du rapport de suivi de la mobilité pendant les confinements et déconfinements COVID de l'OMNIL, rassemblant plusieurs études et interventions d'acteurs du transport et de collectivités en Île-de-France (RATP, SNCF,

Région, Départements, DRIEA...) sur le thème de l'étude des mobilités en lors de la pandémie de COVID. Seule une ligne, apparaissant sur une page de conclusion, indique qu'une partie des déplacements constants a changé de mode (bus au sein des transports collectifs, vélo, marche).

- Des données partielles et difficilement comparables

Les données concernant la marche à pied sont rares et hétérogènes, à l'image de l'intérêt qui lui est porté en tant que mode de déplacement dans les politiques publiques de transports et leur évaluation. Les données les plus fiables et facilement utilisables sont issues des enquêtes nationales transports, dont les deux dernières datent de 2008 et 2019. Ces enquêtes de mobilité, renommées enquête de mobilité des personnes pour 2019, concernent tous les types de transports, et la marche y occupe une place assez faible. Par exemple, 17 pages sur 220 sont consacrées aux modes actifs dans le rapport de l'enquête nationale transports de 2008, et cette catégorie inclut la marche et le vélo.

Cette catégorisation empêche la création d'une grille d'analyse statistique réellement dédiée à la marche comme mode de déplacement. Ces enquêtes ne proposent pas de profils types de marcheur·euse·s ou de territoires, et se bornent à quelques analyses selon les caractéristiques sociodémographiques générales des enquêtes. Par ailleurs, l'espacement entre

chaque enquête (une dizaine d'années) rend difficile les comparaisons à court terme. Surtout, ces enquêtes généralistes s'intéressent largement à l'équipement des ménages en véhicules motorisés, à la situation géographique des ménages en lien avec le réseau ferré par exemple ; en bref, à des indicateurs qui concernent davantage ce qui est communément admis comme un « vrai » moyen de transport, et moins la marche qui semble encore une fois être un angle mort des questions de mobilité.

Il existe également des données à l'échelle des collectivités territoriales, régions, départements, intercommunalités (dont de nombreuses communautés urbaines et métropoles). Ces données sont toutefois très partielles ; il n'existe pas de vague d'enquête

systématique pour tous les territoires quels qu'ils soient, chaque collectivité étant à l'initiative de ce genre d'enquête avec les agences d'urbanisme locales. Ces enquêtes sont en outre difficiles à comparer entre elles et dans le temps ; les dates sont irrégulières contrairement aux enquêtes nationales, et chaque territoire peut disposer d'une ou plusieurs enquêtes passées comme élément de comparaison. Ces enquêtes prenaient toutefois avant 2018 la forme d'enquête ménage déplacement (EMD), un label commun, qui s'est vu renforcé sous l'égide du Cerema en 2018 via la création des enquêtes certifiées Cerema (EMC²), qui vise à adopter une stratégie plus uniforme et plus systématique de ce genre d'enquêtes pour pallier les lacunes citées précédemment.

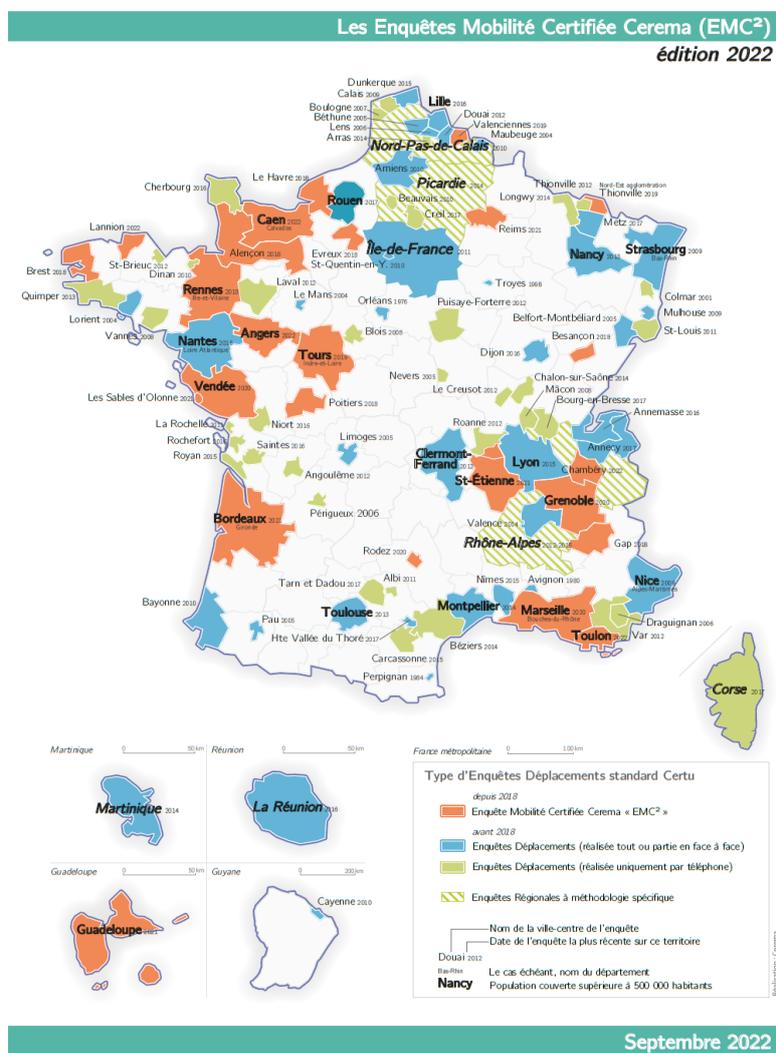


Figure 1 : Carte des enquêtes déplacements locales recensées en France.
Source : Cerema, 2022

Analyse des ressources statistiques existantes

▪ Niveau national

Comme nous l'avons évoqué, les enquêtes nationales de mobilité sont la source principale de données statistiques sur la marche à pied à l'échelle de la France. Les deux dernières enquêtes datent de 2008 et 2019, et s'inscrivent dans le cadre des enquêtes nationales de référence sur les déplacements des Français·e·s de 6 ans ou plus, réalisées sur tout le territoire métropolitain environ tous les dix ans. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la marche est analysée conjointement avec le vélo dans une catégorie "modes actifs" dans les documents issus des données des enquêtes. Ces enquêtes étudient la marche comme mode de déplacement pour les déplacements quotidiens c'est-à-dire les déplacements locaux dans un rayon de 80km. Les documents issus des enquêtes présentent notamment comme données principales la

part modale de la marche et la fréquence des déplacements à pied au sein de ces déplacements locaux.

L'enquête nationale transports et déplacements (ENTD 2007-2008) est analysée dans la revue du commissariat général au développement durable à l'occasion d'un « panorama » de la mobilité des Français·e·s. Dans ce document, un chapitre dédié aux modes actifs présente en titre « marche et vélo de retour en ville ». C'est l'enseignement principal que tirent les auteurs du rapport, qui souligne que les modes actifs connaissent entre 1994 (date de la précédente ENTD) et 2008 une légère inflexion dans leur part modale après des décennies de déclin, très marqué dans les années 1980-1990, cette hausse étant principalement venue des centres urbains.

	Marche	Vélo	Transport Collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
1982	34,1	4,5	8,6	4,2	48,8	100,0
1994	23,2	2,9	9,0	1,4	63,5	100,0
2008	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1982, 1994, 2008

Figure 2 : Répartition des déplacements locaux en semaine selon le mode de transport principal (en %).
Source : Commissariat général au développement durable. La Revue du CGDD : La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010.

C'est d'ailleurs à Paris, seule ville de France dans ce cas de figure, que la marche à pied est le mode majoritaire en part modale de déplacements locaux ; ce sont ensuite les centres urbains métropolitains qui présentent ensuite les parts modales les plus élevées, motivant l'expression de « retour en ville » mis en avant dans la revue du CGDD.

Dans le même temps, la marche poursuit son déclin ailleurs bien qu'il ralentisse. La marche continue en effet de voir sa part modale baisser légèrement dans tous les types de territoires hormis à Paris et son agglomération et les cœurs urbains des grandes villes.

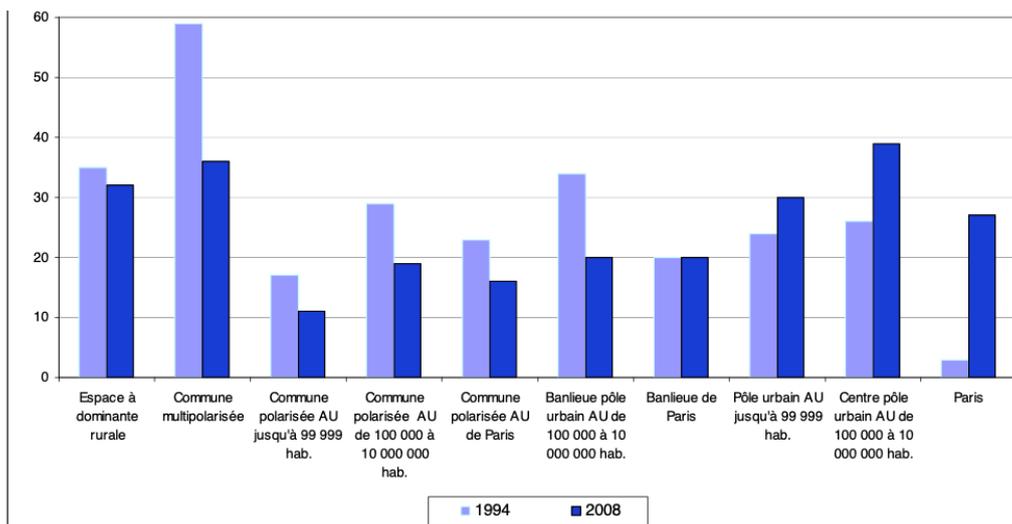


Figure 3 : Évolution de la part modale de la marche selon le type de territoire entre 1994 et 2008 (en %).
Source : Commissariat général au développement durable. La Revue du CGDD : La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010.

L'étude issue de l'ENTD 2008 se focalise sur le mode principal de déplacement et exclut ainsi la marche intermodale. Ce choix a pour conséquence de minimiser la place des modes actifs, très utilisés en complément d'autres moyens de transports, comme les transports collectifs dont 80% des trajets sont complétés par de la marche (quelle qu'en soit la durée).

La marche est davantage pratiquée par les jeunes qui l'utilisent massivement pour se rendre sur leur lieu d'étude, tandis que les déplacements domicile-travail sont davantage sous-représentés dans les déplacements à pied (cf. figure 4). En outre, la part modale de la marche est de 22,3% des déplacements locaux en semaine contre

23,5% le dimanche, jour où les déplacements liés aux loisirs sont surreprésentés.

Tandis que le vélo est analysé comme une pratique surtout masculine (62% des déplacements à vélo sont faits par des hommes), la marche est davantage pratiquée par les femmes ; 61% des déplacements à pied sont faits par des femmes.

Par ailleurs, la marche à pied n'est pas un mode de déplacement qui varie selon la météo. De fortes précipitations ou une température négative sont les seuls facteurs qui entraînent une légère diminution des déplacements à pied ; tandis que le vélo est bien plus sensible aux aléas météorologiques.

	Marche	Vélo	Transport collectif	Deux-roues motorisé	Voiture	Total
Travail	10,3	2,0	9,5	2,6	75,6	100,0
Études	32,3	3,3	25,3	1,4	37,7	100,0
Achats	26,6	2,2	3,7	0,9	66,6	100,0
Visites	19,3	3,5	4,2	4,4	68,5	100,0
Sport	46,0	8,0	4,3	0,7	41,1	100,0
Autres	22,3	1,8	5,2	0,9	69,8	100,0
Ensemble	22,3	2,7	8,4	1,7	64,9	100,0

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.

Définition : les déplacements locaux sont les déplacements réalisés dans un rayon de moins de 80 km.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Figure 4 : Répartition des déplacements locaux en semaine selon le motif et le mode de transport (en %).

Source : Commissariat général au développement durable. La Revue du CGDD : La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010.

L'enquête Mobilité des Personnes (EMP 2018-2019) est la vague d'enquête nationale suivant l'ENTD 2007-2008. Comme dans l'édition précédente, la marche a été analysée conjointement avec le vélo par le commissariat général au développement durable, dans son rapport intitulé « Marcher et pédaler, les pratiques des Français » (2019), issu des données de cette enquête.

Cette enquête tire comme conclusion principale que la hausse légère de la part modale constatée en 2008 se confirme, et continue à être portée par le dynamisme de la marche dans les centres urbains et les territoires densément peuplés. La part modale de la marche comme unique moyen de transport lors de déplacements locaux atteint 23,9% dans cette enquête, contre 22,3% en 2008.

La grande nouveauté est que cette enquête se penche sur la marche intermodale, c'est-à-dire la marche utilisée comme moyen complémentaire d'un autre moyen de transport, et ce pour un trajet d'au moins 5 minutes à pied. Ces trajets combinant la marche et un autre mode de transport représentent 13% de la part modale des déplacements locaux, et permet de saisir plus finement le poids réel de la marche dans les déplacements des Français·e·s ; ce qui reviendrait à un total de 36,9% des déplacements qui incluent au moins 5 minutes de marche à pied. Parmi ces trajets incluant la marche intermodale, la moitié sont associés à un trajet en voiture et 44,8% à un trajet en transports en commun.

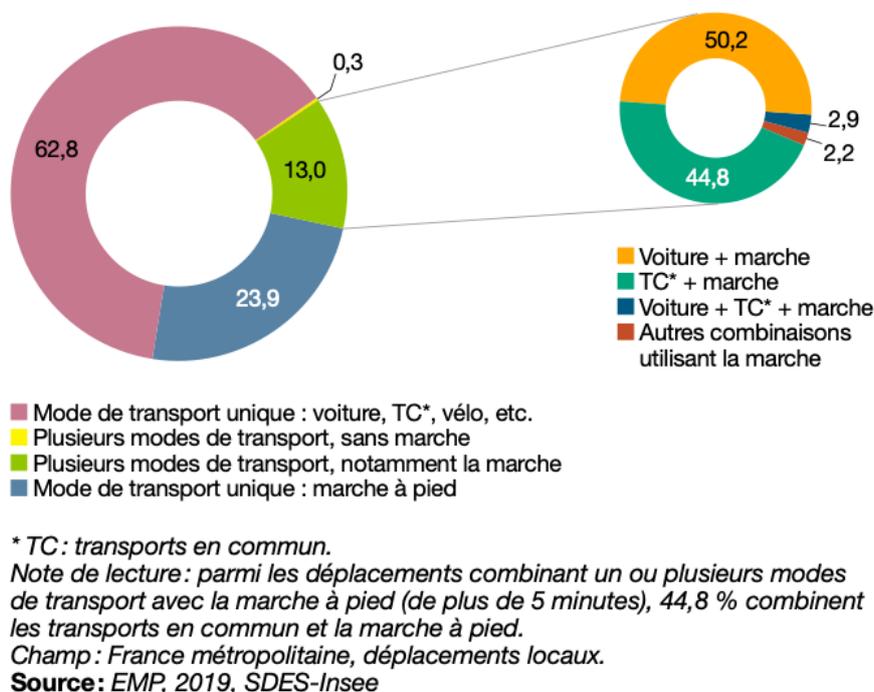
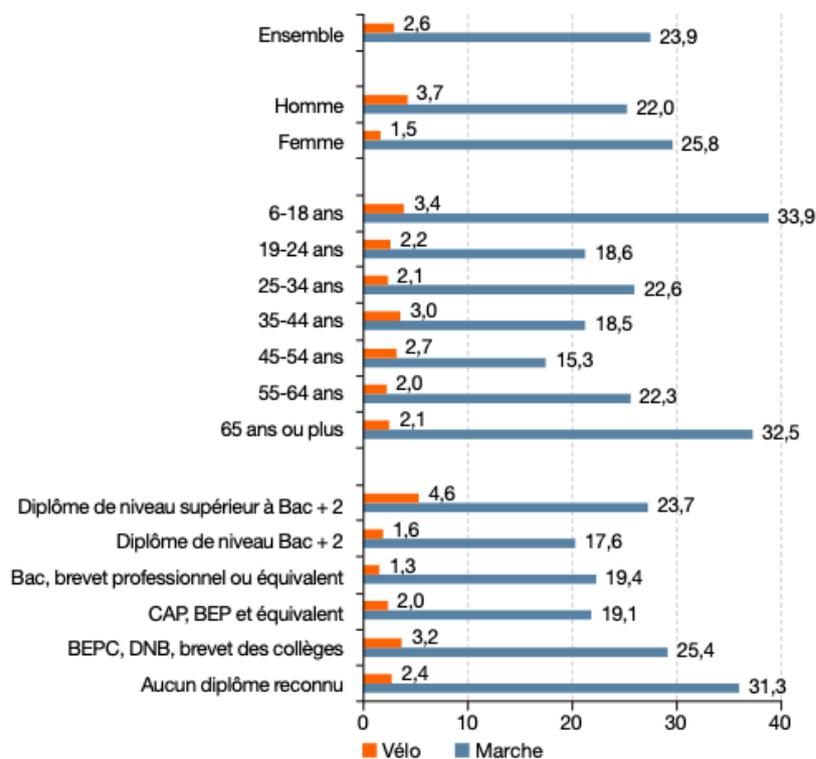


Figure 5 : Répartition des modes de transport utilisés dans les déplacements multimodaux (en %).
 Source : Ministère de la transition écologique. *Marcher et pédaler, les pratiques des français* (Rapport issu de l'EMP 2019), décembre 2021.

Le rapport note tout d'abord que la marche est différemment pratiquée selon le genre et l'âge des enquêtés. La part modale de la marche chez les femmes est en effet de 25,8% contre 22% pour les hommes. Ensuite, ce sont d'abord les plus jeunes et les plus âgés qui marchent, avec une part modale de 33,9% chez les moins de 18 ans et 32,5% chez les plus de 65 ans, contre 15,3% des 45-54 ans qui représentent la catégorie d'âge qui marche le moins. Ce sont notamment les actifs utilisant majoritairement la voiture pour se rendre au travail qui marchent moins, ce qui explique ces chiffres en termes de catégories d'âge. Le fait que 38,4% des déplacements pour se rendre sur les lieux d'étude soient faits à pied explique cette importance de la marche chez les plus jeunes. Les trajets vers les lieux d'étude sont d'en moyenne de cinq

kilomètres. Au contraire, seuls 9,8% des déplacements professionnels sont effectués à pied, expliquant cette faible part modale dans les catégories d'âges ayant une plus grande proportion d'actifs.

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 atteint 32,4%, contre 20,4% dans les communes de densité intermédiaire et 15,8% 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, en moyenne d'un kilomètre, soit plus de 10 fois moins qu'en voiture ou en transports en commun.



*Note de lecture : les femmes utilisent la marche pour 25,8 % des déplacements locaux et le vélo pour 1,5 % d'entre eux.
 Champ : France métropolitaine, déplacements locaux.
 Source : EMP, 2019, SDES-Insee*

Figure 6 : Part des déplacements à pied et à vélo selon le genre, l'âge et le niveau de diplôme (en %).
 Source : Ministère de la transition écologique. *Marcher et pédaler, les pratiques des français* (Rapport issu de l'EMP 2019), décembre 2021.

Le dimanche est le jour qui compte le moins de déplacements au total, marche incluse, mais les déplacements à pied y sont toutefois surreprésentés. Ce phénomène est notamment soutenu par la marche de loisir, puisque 34,1% des déplacements à pied le dimanche sont des promenades. En outre, si la marche est un mode de transport de proximité, elle peut être pratiquée sur des trajets plus longs, mais souvent pour de la

promenade ; en effet, 54,1% des trajets de plus de 8km à pied sont le fait de promeneurs.

Enfin, le rapport issu de l'EMP 2019 analyse la pratique de la marche en lien avec l'équipement des ménages en automobile. Il apparaît que dans les ménages non équipés en véhicules, 52,6% des déplacements sont effectués à pied ; tandis que dans les ménages disposant de plus d'un véhicule, la part modale de la marche plafonne à 8,7%

▪ Niveau local (hors Île-de-France)

Comme nous l'avons mentionné précédemment, diverses enquêtes de mobilité concernent l'échelle locale, et sont menées souvent à la demande des collectivités territoriales comme les EPCI, mais parfois aussi les régions ou

départements. On distingue notamment les **Enquêtes ménages déplacements** (EMD), premier modèle d'enquêtes, et les **enquêtes certifiées Cerema** (EMC2) qui leur ont succédé.

Une enquête notable a été menée en 2018 par AMP Conseil pour le compte de Keolis intitulée “Développer la fréquentation des réseaux urbains dans les agglomérations de taille moyenne”. Ce rapport d’étude quantitative avait pour but d’étudier la mobilité de résident·e·s d’agglomérations de taille moyenne en menant, dans cinq de ces agglomérations (Cherbourg, Châlons-en-Champagne, Nevers, Alès et Tarbes) des entretiens en prenant pour cible un échantillon de 42 hommes et 66 femmes. Ces personnes dont les lieux de résidence et d’activité dans ces agglomérations de taille moyenne sont desservis par les transports réguliers, ont besoin des transports en commun car elles n’ont pas, ne peuvent ou ne veulent utiliser un moyen de transport personnel ; et ne prennent pas, ou plus, les transports en commun urbains de leur ville de résidence.

Un résultat principal de ce rapport d’étude quantitative montre que, si la mobilité des habitant·e·s de ces agglomérations est en général **faible et bridée** (du fait du périmètre de vie quotidien à l’échelle du quartier ou de la commune dans ces territoires, ce qui ne favorise pas une propension forte à la mobilité), **la marche à pied y constitue un “art de vivre” et le mode de transport**

dominant. Fortement plébiscitée par toutes les générations, elle est répandue dans toutes les agglomérations de l’étude. Elle se caractérise également comme un mode de transport “réflexe” : la marche est instantanément le 1er choix avec des temps de marche annoncés qui varient selon les profils - tous optent pour la marche pour des trajets de 20 minutes ou moins -. Enfin, elle est jugée comme étant un mode disponible, fiable et performant dans les villes de taille moyenne.

De même, les résultats des motivations à marcher dans ces cinq agglomérations sont protéiformes : pour un grand nombre d’interrogé·e·s, la marche est une pratique saine qui a les vertus d’un sport, tout comme elle est également un moyen de s’évader, de décompresser en pensant à autre chose ; et un moment de décroissement qui facilite la relation sociale.

Un résultat principal de ce rapport d’étude réside en le fait que **20 minutes de marche à pied est le seuil au-dessous duquel la question du transport ne se pose pas** à une majorité des personnes interrogées : quasiment toutes plébiscitent la marche, sauf contraintes particulières (impératif...).

▪ Focus sur l’Île-de-France

Comme indiqué précédemment, la marche figure dans les rapports de suivi de la mobilité pendant les confinements et déconfinements liés à la pandémie de COVID-19 entre 2020 et 2022 publiés par l’OMNIL. Ces rapports de suivi consistent en l’analyse des mobilités et des parts de l’usage des différents modes de déplacements en Île-de-France (marche, transports collectifs, vélo, voiture) tout au long de la crise sanitaire. Ils constatent un changement de certains modes de déplacement liés à la pandémie, et un renforcement des modes individuels. Ainsi, **12% des “marcheur·euse·s” envisageraient de changer leur mode de déplacement post-COVID.**

La marche à pied est restée tout au long de la crise sanitaire le premier mode de déplacement des franciliens (avec un passage de 16 millions de déplacements à pied en octobre 2020 à 17,6 millions en 2022, soit un niveau supérieur à celui de l’Enquête globale Transport 2018). La baisse du nombre de déplacements à pied durant les confinements est inférieure à la baisse globale des déplacements liées à la crise COVID d’après l’OMNIL, mais à l’inverse, les déplacements à pied augmentent en grande couronne.

Sur la période septembre 2020-Juin 2022, d’après les rapports de suivi de la mobilité au

temps du COVID-19, les tendances relatives à l'usage de la marche à pied se caractérisaient comme un maintien en tant que premier mode de déplacement des Franciliens, et notamment pour les déplacements des jeunes et des retraités. Les baisses du nombre de déplacements à pied, notamment sur la période septembre 2020-juin 2021 est inférieure à la baisse globale des déplacements (- 13 %). Le contexte sanitaire a également été considéré comme favorable à la marche, avec 8% de déplacements en plus en grande couronne.

Après le confinement, à partir de la mi-2021, l'OMNIL caractérise la marche comme étant "plus prisée que jamais". Elle s'affirme de plus en plus : alors même que le nombre total de déplacements est inférieur de 7 % à celui d'avant la crise sanitaire, en juin 2021, le nombre de déplacements à pied était supérieur de 10 %. De même, la marche

connaît une très nette hausse probablement favorisée par la météo. Cette période correspond au même titre que celle du retour dans les transports collectifs en Île-de-France.

A partir de juin 2022, si la marche reste le premier mode de déplacement des Franciliens, et dépasse le niveau observé en 2018 (plus de 17 millions de déplacements par jour), l'OMNIL observe une stabilisation de la répartition modale.

Par ailleurs, la ville de Paris et son Observatoire de la mobilité ont proposé tout au long des années 2010 des bilans annuels des déplacements dans la capitale.

Ainsi, le profil dominant du marcheur ou marcheuse parisienne en 2015 se caractérisait par celui d'une femme active, âgée entre 25 et 44 ans.

Liaison Paris - Paris	1976	1983	1991	2001	2010
	4 470	3 910	3 530	3 600	4 900*

**dont 4 250 milliers de déplacements à pied effectués chaque jour par les parisiens*

Figure 7 : Évolution du nombre de déplacements à pied dans Paris entre 1976 et 2010, d'après l'EGT 2010.

Source : Observatoire de la mobilité de la ville de Paris

Après une baisse des déplacements piétons dans Paris à partir des années 1980, on observe une hausse importante du nombre de ces déplacements à partir des années 2000. L'Observatoire de la mobilité indique qu'une grosse part des déplacements piétons à Paris se fait dans le cadre de trajets Domicile-achats, et ce tous les jours de la semaine.

Enfin, l'Observatoire réalise des profils des piéton·ne·s parisiens en se basant sur l'analyse et l'observation de places de la

capitale. Ainsi, en 2015 l'analyse a porté sur la place de la République. Les piéton·ne·s étaient alors, pour 56%, des femmes ; 47% avaient entre 25 et 44 ans, 23% entre 15 et 24 ans, et 7% 65 ans et plus ; 61% étaient des actifs, dont 31 % étaient CSP+ ; 39% étaient riverains et 48% étaient parisiens ; et 21% travaillaient dans le secteur.

Une tentative de caractérisation de la marche à pied

La première donnée qui permet de caractériser la marche à pied en termes de volume et de part dans les déplacements quotidiens est la part modale, comme nous l'avons évoqué précédemment. Les deux enquêtes nationales de 2008 et 2019 montrent que la part modale de la marche se stabilise dans les années 2000 et rebondit légèrement pendant les années 2010 ; à la suite du déclin des années 1970-1990, marquées par l'âge d'or de l'automobile. En effet, en 2019, 23,9% des déplacements locaux se font à pied contre 22,3% en 2008.

- **La marche, un mode de déplacement universel mais différencié selon les territoires**

Les enquêtes nationales montrent que la hausse de la part modale de la marche au niveau global est principalement le fait de la progression de ce mode de déplacement dans les grandes villes françaises. Cette hausse se fait notamment au détriment de l'automobile, dont la part modale recule de 64,9 à 63,6% entre 2008 et 2019 tandis que la marche gagne presque 2 points. Dans le même temps, les autres principaux modes de déplacements stagnent (le vélo passe de 2,7 à 2,6%, et les transports en commun de 8,4 à 8,5% de part modale).

Comme le montre bien l'enquête de mobilité des personnes de 2019, ce qui distingue la marche des autres modes de transports est l'importance de l'intermodalité. En effet, penser ou mesurer la marche comme mode de déplacement sans prendre en compte la marche intermodale revient à amputer largement son poids réel et à passer à côté des enjeux principaux à intégrer pour favoriser son développement, comme les continuités piétonnes en lien avec les pôles de transports par exemple. Comme mentionné précédemment, en incluant la marche intermodale, c'est-à-dire un trajet d'au moins 5 minutes à pied complété par un autre moyen de transport, la part modale de la marche en 2019 passe à 36,9%, en deuxième position derrière la voiture et loin devant les transports en commun.

Un autre enseignement principal à propos de la marche à pied est que sa part modale est

corrélée à la densité du territoire ; on marche davantage dans les zones denses que dans les zones rurales, au point que la marche est majoritaire à Paris et dans les grands centres urbains. La recrudescence de la marche est portée par ces territoires où l'on marche davantage. Il semble que ce constat résulte de deux facteurs conjugués : ces territoires, par leur densité, présentent des distances faibles entre les lieux de vie et sont donc propices à la marche. Par ailleurs, ces territoires sont également l'objet de politiques publiques visant à réduire la place de l'automobile au profit de mobilités durables, comme le développement des transports en commun, intrinsèquement liés à la marche intermodale, et des espaces dédiés à la marche elle-même comme des lieux piétonnés par exemple.

La marche fait en effet partie d'un système de mobilités alternatives à la voiture encouragées ces dernières décennies, principalement dans les centres-villes, là où elle était déjà très développée.

Aussi, la marche concerne souvent des publics en moyenne moins équipés en véhicules motorisés, dont l'entretien est coûteux ou inaccessible, comme les personnes âgées, les jeunes et les plus précaires ; qui se reportent alors vers de modes de transports alternatifs. A ces publics s'ajoutent les catégories supérieures vivant en hypercentre comme à Paris où le taux d'équipement automobile est faible et

décroissant depuis plusieurs années, et où la marche est dominante.

Enfin, la marche est un mode universel : 75% des Français effectuent des trajets à pied de plus de 15 minutes au moins une fois par semaine et 43% tous les jours ou presque

(Keolis IPSOS “La pratique de la marche en contexte urbain”). Ce chiffre rappelle encore une fois le paradoxe entre cette pratique de déplacement omniprésente dans notre société, pourtant rarement considérée comme un mode de déplacement à part entière.

▪ Typologie et profils des “marcheur·euse·s”

Les différentes études, rapports et analyses statistiques disponibles et citées précédemment nous permettent d'établir une typologie des motifs et des profils de “marcheur·euse·s”.

En appuyant l'analyse sur les critères socio-démographiques disponibles, la pratique de la marche se caractérise comme une pratique surtout portée par les jeunes, les personnes âgées, les personnes peu diplômées ainsi que les femmes.

D'après l'INSEE, les usager·e·s de la marche à pied en France sont principalement des femmes (55 %) et des personnes âgées (de plus de 60 ans) qui représentent presque la moitié des marcheur·euse·s. Les personnes les plus actives sont les retraités qui sont les plus nombreux à marcher pour se déplacer quotidiennement.

En somme, d'après l'INSEE, les usager·e·s de la marche à pied en France sont principalement des femmes et des personnes âgées, souvent retraitées. Cette activité physique est pratiquée autant en milieu rural qu'en milieu urbain et varie selon les régions de France.

L'étude Keolis “Développer la fréquentation des réseaux urbains dans les agglomérations de taille moyenne” citée précédemment indique que la marche à pied est très corrélée à l'équipement en véhicule motorisé : les personnes marchant le plus sont les personnes qui ne disposent pas de voiture, notamment les personnes souvent en situation modeste et ou précaire.

La marche reste, selon l'étude IPSOS, une pratique assez universelle : tout le monde marche - quel que soit le genre, la classe sociale ou le niveau de diplôme - mais pour des raisons diverses (nous y reviendrons).

Ainsi, 75% des femmes et des hommes effectuent des trajets à pied de plus de 15 minutes au moins une fois par semaine. De même, quel que soit le niveau de diplôme, 70 à 79% des répondants pour chaque catégorie (inférieur au Bac, Bac, Bac +2, Bac +3 et plus) effectuent des trajets à pied de plus de 15 minutes au moins une fois par semaine. Les statistiques sont identiques en ce qui concerne les catégories socio-professionnelles. Les personnes âgées restent toutefois plus régulières dans leur pratique de la marche à pied (cf. ci-dessous).

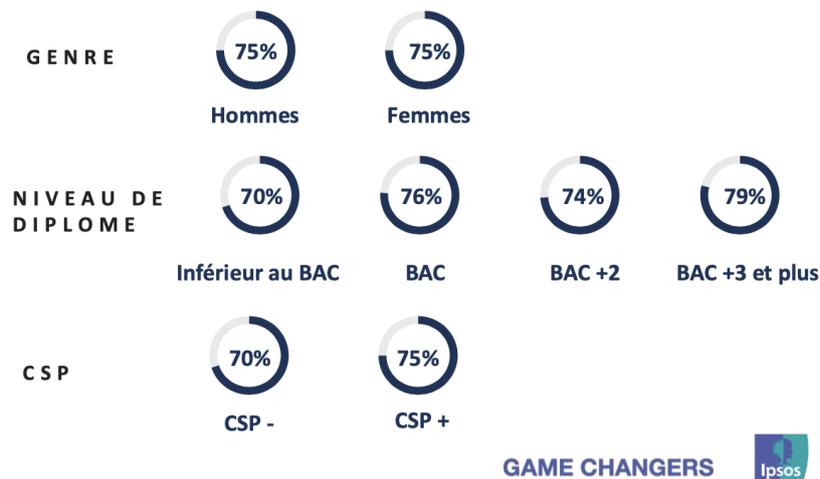


Figure 8 : Profil des répondants effectuant des trajets à pied de plus de 15 minutes au moins une fois par semaine.
Source : Etude IPSOS

L'étude HARRIS précise que la pratique de la marche est une pratique non-générée, contrairement au vélo : on note une égalité entre les femmes et les hommes concernant les usager·e·s de la marche à pied. L'usage de la marche par les personnes âgées décroît avec la distance. Plus un trajet est long, moins les personnes âgées sont enclines à le faire à pied.

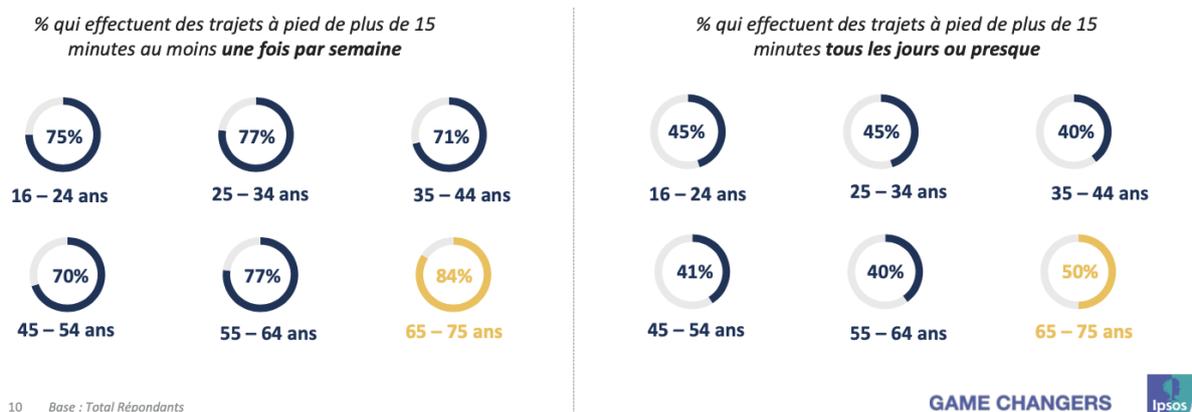


Figure 9 : Utilisation de la marche à pied pour des trajets du quotidien par classe d'âge des répondants.
Source : Etude IPSOS

En ce qui concerne l'âge des marcheur·euse·s, toutes les classes d'âge marchent, mais les personnes âgées se distinguent de par leur pratique plus assidue. Ainsi, d'après l'étude IPSOS, dans chacune des six classes d'âge de 16 à 64 ans, environ 70 à 75% des répondants effectuent des trajets à pied hebdomadaires (au moins), de plus de 15 minutes au moins une fois par semaine. Cette statistique s'élève à 85% pour la classe d'âge de 65 à 75 ans, ce qui montre une pratique plus forte de la marche à pied. En ce qui concerne une pratique de la marche plus régulière et quotidienne, environ 40 à 45% des répondants de 16 à 64 ans effectuent des trajets à pied de plus de 15 minutes tous les jours ou presque. Cette statistique s'élève à une personne de 65 à 75 ans sur deux, ce qui reflète encore une fois une pratique plus assidue de la marche à pied chez les personnes âgées.

L'étude Ipsos propose également une typologie des marcheur·euse·s. Elle distingue :

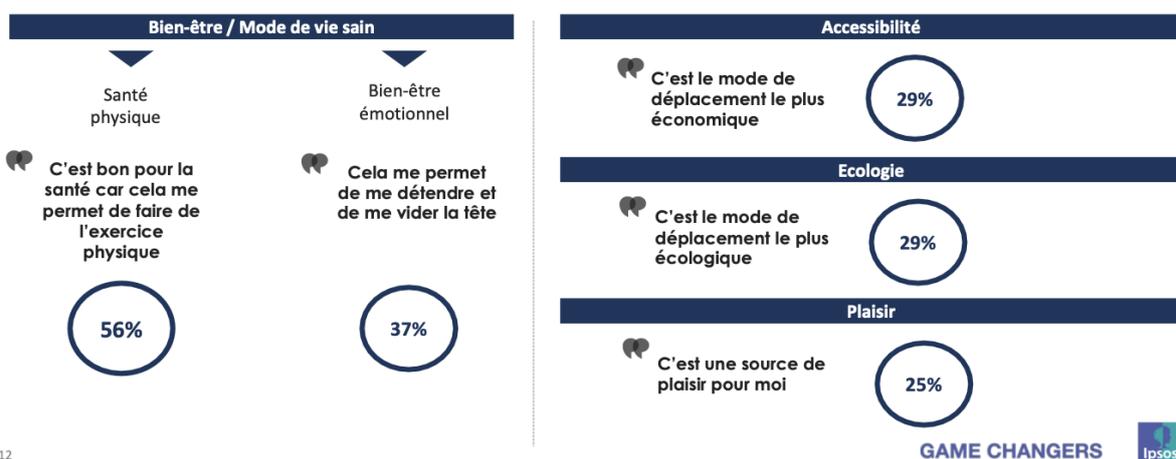
- **Les petit·e·s marcheur·euse·s** (marchant de **10 minutes à 1h45 par semaine**) qui se caractérisent par une population plus âgée et vivant en région, plus adepte de la voiture et moins des mobilités douces, qui effectue des petits trajets hebdomadaires et qui marchent surtout pour raisons de santé ou par contrainte. Ces “petit·e·s marcheur·euse·s” représentent 29% des Français·e·s.
- **Les moyen·ne·s marcheur·euse·s** marchent **entre 1h45 et 4h22 par semaine**. Cette catégorie représente 30% des Français·e·s et effectue des petits trajets au quotidien, et des moyens et longs trajets de manière hebdomadaire.
- **Les grand·e·s marcheur·euse·s** (marchant **plus de 4h22 par semaine**) représentant 30% des Français·e·s. Ces dernier·e·s se caractérisent par une population plus jeune et parisienne, moins adepte de la voiture et plus des mobilités douces. Tous les types de trajets (petits, moyens et longs) sont effectués à pied au quotidien, et ils marchent à la fois par plaisir et par praticité. Enfin, les aspirations individuelles et les préoccupations sociétales (questions d'urgence écologique, etc.) sont plus prégnantes chez les “grand·e·s marcheur·euse·s”.

Il est intéressant de noter que les habitudes de marche à pied varient également selon les régions de France, d'après l'INSEE. Ainsi, les habitant·e·s des régions du Nord et de l'Est de la France seraient plus actifs en matière de marche à pied que ceux des régions du Sud et de l'Ouest.

En ce qui concerne les motivations de l'usage de la marche à pied, celles-ci sont diverses selon l'étude menée par IPSOS pour Keolis.

Ainsi, selon cette étude, le bien-être physique et émotionnel arrive en tête des motivations des marcheur·euse·s.

Quelles sont les principales raisons qui vous incitent à effectuer des trajets à pied de plus de 15 minutes ? (Raisons les plus citées)



12

Base : Répondants qui effectuent des trajets à pied de plus de 15 minutes, n = 1875

Figure 10 : Raisons les plus citées par les répondants qui les incitent à effectuer des trajets à pied de plus de 15 minutes.

Source : Étude IPSOS

56% des répondants effectuent des trajets à pied de plus de 15 minutes pour des raisons de santé physique, et 37% ont répondu qu'ils marchaient pour leur bien-être émotionnel (détente). Pour 29% des répondants, la marche s'explique par des raisons économiques (ils considèrent que la marche

est le mode de déplacement le moins coûteux).

De même, la marche participe à la qualité de vie des répondants de l'enquête IPSOS : elle entre en résonance avec des aspirations individuelles. Elle s'inscrit dans un contexte

d'aspiration à la lenteur dans un monde qui accélère et à la reconnexion à soi et à son environnement, d'après 80 à 84% des répondants.

La marche aide 82% des répondants à s'apaiser et à se détendre dans un quotidien stressant, et à améliorer la qualité de vie pour 89% d'entre eux.

La marche de loisir est, elle, sur-représentée le dimanche, avec 34% des déplacements à pied ce jour-là. On retrouve un profil de "marcheur·euse·s du dimanche", à des fins de loisir d'après l'étude Keolis "Développer la fréquentation des réseaux urbains dans les agglomérations de taille moyenne".

Enfin, la pratique de la marche à pied s'inscrit également dans un contexte d'urgence écologique, notamment chez les marcheur·euse·s fréquents. Ainsi, 77% des répondants considèrent favoriser la marche à pied et l'utilisation de moyens de déplacements plus respectueux de la planète.

La marche à pied est un mode de déplacement complexe à caractériser. Élément secondaire des enquêtes de déplacement et des rapports d'étude, ses données sont limitées et partielles. Plusieurs ressources statistiques nous permettent d'établir un panorama statistique de la pratique de la marche : les enquêtes nationales transports et déplacements au niveau national, ainsi que les enquêtes ménages déplacements (EMD), premier modèle d'enquêtes, et les enquêtes certifiées

Cerema (EMC2) qui leur ont succédé, au niveau local, qui s'accompagnent en Île-de-France de rapports de l'OMNIL et de l'Observatoire de la mobilité de la ville de Paris.

Ces ressources nous montrent que la marche comme mode de déplacement se développe progressivement en France, suite à un fort déclin à la fin du XXe siècle. Elles nous montrent également que c'est un **mode extrêmement multimodal**, c'est-à-dire qu'il est souvent emprunté en lien avec d'autres moyens de transports, ce qui devra nécessairement guider les politiques mises en œuvre pour accélérer son développement. Ensuite, ces chiffres révèlent que les **pratiques de la marche sont très variées**, et les profils des marcheur·euse·s très divers. Universelle, la marche est fortement pratiquée dans les grands centres urbains, notamment par des populations jeunes et actives, principalement par des femmes, et reste également un mode de transport privilégié dans les zones rurales et par des populations plus modestes et moins diplômées. Enfin, **la pratique de la marche à pied s'inscrit également dans un contexte d'urgence écologique**, notamment chez les marcheur·euse·s réguliers. Ainsi, d'après l'enquête IPSOS, 77% des répondants considèrent favoriser la marche à pied et l'utilisation de moyens de déplacements plus respectueux de la planète dans ce cadre.

Conclusion du tour d'horizon des statistiques existantes

La caractérisation chiffrée proposée fait ressortir plusieurs grandes lignes du panorama statistique de la marche en France. Si elle reste un mode de déplacement étudié de manière secondaire dans les enquêtes de déplacements, plusieurs rapports d'étude nous permettent d'établir une synthèse des principaux acquis ainsi qu'une typologie des marcheur·euse·s et de leurs motivations à marcher.

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 confondre les réseaux de marche avec les 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 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.



03

état des lieux
des politiques publiques

03

état des lieux des politiques publiques

Forces et faiblesses du cas français entre initiatives locales et absence de plan national, manque d'acteurs et de portage politique	p. 33
Les politiques de la marche en France à travers l'étude de plans piéton locaux : études de cas	p. 33
La boîte à outils des collectivités pour mener des politiques publiques en faveur de la marche	p. 43
Un manque de portage politique s'expliquant par le peu d'acteurs et l'absence d'une expertise d'usage locale	p. 47
A l'international, de bons exemples de politiques publiques de la marche à différentes échelles	p. 48
Des plans piétons plus ou moins ambitieux à l'échelle locale : études de cas	p. 48
Les plans piétons nationaux européens : un levier pour intervenir à toutes les échelles	p. 50
Conclusion	p. 54

03

État des lieux de la prise en compte de la marche par les politiques publiques

Comment les politiques publiques se saisissent-elles de la question de la marche, à l'échelle nationale, régionale, locale ?

Notre étude se concentre sur la façon dont les politiques publiques intègrent la marche, aussi bien à l'échelle nationale, régionale que locale. Nous cherchons à comprendre comment les différents publics sont pris en compte et comment la marche est traitée, en particulier en dehors des centres-villes. Le Forum Vies Mobiles formule les hypothèses suivantes :

- **La marche est principalement traitée dans les espaces urbains, voire dans les centres-villes, au détriment des espaces de banlieue**, des espaces périurbains, des espaces ruraux.
- **Les politiques publiques cherchent plutôt à développer la pratique de la marche comme promenade**, flânerie, ou encore en lien avec la fréquentation des commerces, plutôt que comme mode de déplacement permettant de déployer son programme d'activités quotidiennes, que ce soit seule ou en lien avec des pratiques intermodales.
- **Ces politiques sont davantage ponctuelles que systémiques**, se focalisant sur la piétonnisation d'espaces délimités plutôt que sur le développement de réseaux de marche pour constituer un système de mobilité alternatif à la voiture individuelle, et qu'elles ne remettent donc pas véritablement en cause la place donnée à la voiture (voirie, stationnement ...) dans l'espace public à plus large échelle.
- Lorsque les acteur·ice·s public·que·s réorganisent le **partage de la voirie, cela se fait essentiellement en faveur des vélos et au détriment des piéton·ne·s** et sans véritablement remettre en cause la place de la voiture.
- **L'aménagement des espaces publics pour les piéton·ne·s ne prend pas suffisamment en compte tous les types de publics**, comme les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées ou encore les femmes, et reste sur une approche normée du piéton.

Nous nous appuyerons sur l'étude de cas français et internationaux pour étayer ces hypothèses.

Forces et faiblesses du cas français, entre initiatives locales et absence de plan national, manque d'acteurs et de portage politique

- Les politiques de la marche en France à travers l'étude de plans piétons locaux : études de cas

Rennes Métropole

Le plan de déplacements urbains (PDU) de Rennes Métropole¹ adopté le 30 janvier 2020 après 5 ans de concertation auprès des 43 communes, se focalise sur la facilitation des déplacements urbains, tout

en respectant l'environnement. Pensée sur une période de 10 ans entre 2020 et 2030, la métropole estime que plus d'un million cinq cent mille déplacements sont réalisés sur son territoire.

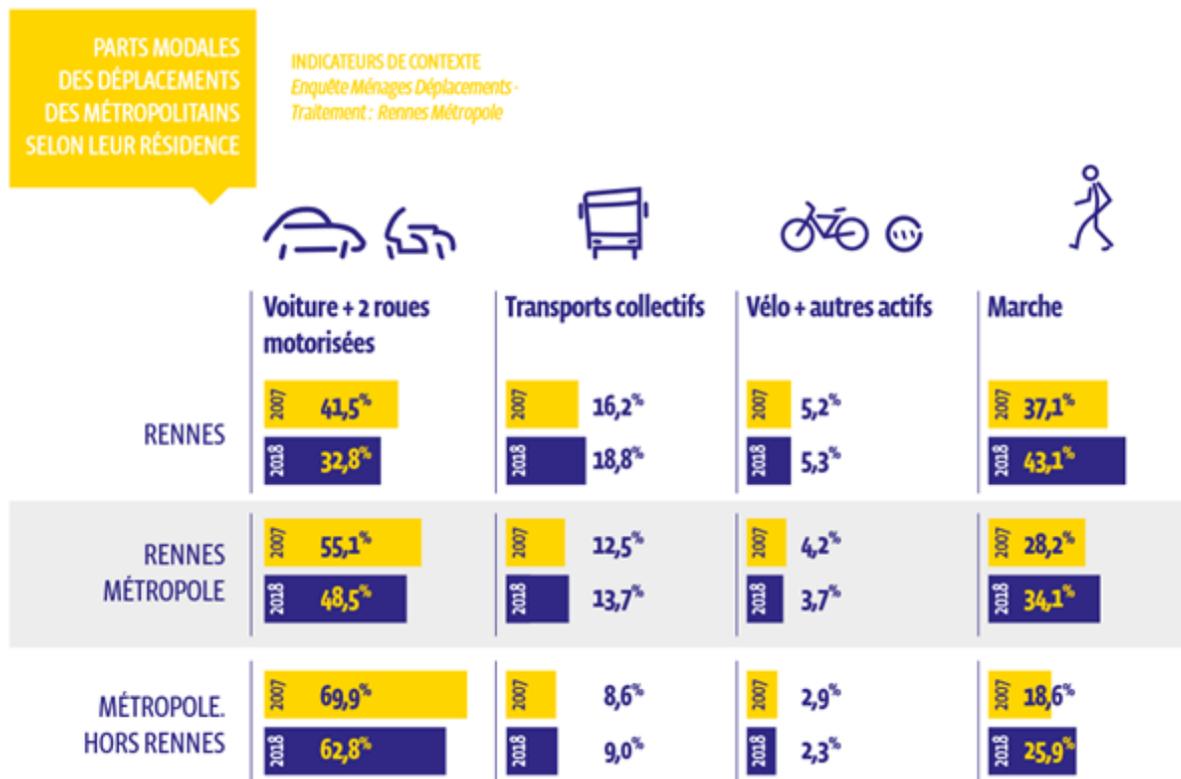


Figure 11 : Tableau de la part modale des déplacements dans la métropole de Rennes, tiré du plan de déplacements de Rennes métropole
Source : Rennes métropole, 2020

Rennes est la 3^{ème} ville de France en termes de croissance démographique, elle identifie donc un besoin de renforcer ses offres de transports pour éviter des problèmes de congestion futurs tout en les rendant plus soutenables. Le territoire est défini par la

métropole comme une ville-archipel entre la ville centre et les communes périphériques. Il existe donc un besoin de relier ces espaces. La métropole va donc investir 574 millions d'euros pour les 26 actions inscrites dans le

¹ <https://metropole.rennes.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-2019-2030>

PDU pour répondre aux quatre enjeux identifiés :

- **L'environnement et le climat**, le plan vise à réduire 40% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030
- Une meilleure accessibilité en réponse à la forme de la « **ville-archipel** » et aux besoins futurs de la métropole
- Une **hiérarchisation** par un plan d'actions qui va dépendre des capacités d'investissements des acteur·ice·s public·que·s et des territoires. Le plan va viser les actions qui agissent sur des enjeux prioritaire
- Des **solutions territorialisées** autour de la ville de Rennes, les pôles structurants et de proximité.

La métropole cherche à renforcer son offre de transports collectif pour faire basculer la dépendance de la voiture sur le territoire. Après une enquête à une échelle plus large autour de la métropole (sur 392 communes et près de 1 000 000 d'habitant·e·s), la part modale de la voiture représente 46,8% des déplacements, après vient la marche à 34,1% (pour les trajets avec un mode de déplacement unique). Les études réalisées en 2007 et 2018 (EMD 2007 et 2018, traitement Rennes Métropole) au sein de la métropole montrent une croissance forte de la part modale de la marche dans les déplacements des habitant·e·s à toutes les échelles (ville centre, périphérie et en franges de la métropole. Surtout utilisé pour les trajets courts (près des deux tiers pour des trajets de

moins de 1500 mètres), La marche est présentée comme un moyen de garantir de l'activité physique des usager·e·s au même titre que le vélo. Son usage est concentré au sein des espaces urbains denses comme le cœur de ville de Rennes. Aujourd'hui les politiques de mobilité de Rennes sont surtout orientées vers le renforcement des réseaux de transports en commun présents (le bus et le métro), ainsi que le covoiturage par la mise en place d'application mobile de transports pour faciliter le déplacement des usager·e·s. Il existe néanmoins des aménagements prévus pour la marche et le vélo par le partage de l'espace public en réduisant la part de l'espace dédié à la voiture et baisser la vitesse maximale au sein de la ville.

Nantes

Présenté en mars 2022, le schéma stratégique piéton métropolitain s'inscrit dans le cadre du plan de déplacements urbains 2018-2027 de la métropole de Nantes. Son principal objectif est de développer la marche à pied comme mode de déplacement dans la métropole nantaise, en faisant passer la part modale de la marche de 26% en 2015 à 30% en 2030. Son élaboration a été le fruit du travail des services de la métropole, et des collectivités concernées ; nourri par divers moments de concertation, notamment avec le conseil des usager·e·s de l'espace public (CUEP), avec les participants au grand débat sur la transition énergétique, et les bilans de concertation des documents de planification institutionnels (PLUm, PDU, PLH).

Un axe structurant du schéma stratégique de la ville de Nantes, est le **poids accordé au concept de « ville du quart d'heure »**, qui consiste à rendre toutes les commodités accessibles en quinze minutes de marche. Dans ce cadre, la mobilité piétonne est pensée comme une mobilité du quotidien, répondant aux besoins du quotidien, et donc comme un véritable mode de déplacement et pas comme de la marche-promenade. Ainsi, les trois quarts des habitant·e·s de la métropole de Nantes vivent à moins de 15 minutes à pied de l'ensemble des services

fondamentaux². Les documents de planification territoriale à Nantes fixent comme objectifs le renforcement des centralités, la densification résidentielle et fonctionnelle, la réduction de l'étalement urbain et du mitage, la réduction des déplacements dans la "ville de courte distance". Cependant, ces objectifs affichés sont surtout du marketing territorial et ne se traduisent pas toujours par une mise en œuvre effective, fautes de moyens financiers ou d'ingénierie.

Le schéma stratégique piéton métropolitain présente 4 ambitions principales pour atteindre ses objectifs.

La première ambition est dénommée « **améliorer, mailler et rendre lisibles les itinéraires piétonniers** ». Le détail des objectifs qui en découlent révèle que la marche est pensée en réseau au sein de ce document stratégique, et que le but est de créer des continuités piétonnes entre les différentes centralités de la métropole nantaise, sans s'y circonscrire. En effet, le document mentionne comme objectif majeur le « développement du maillage piétonnier à l'échelle de la Métropole avec le traitement des discontinuités » entre les communes notamment.

La deuxième grande ambition, « **soigner la conception et les ambiances, rendre accessible et procurer un sentiment de sécurité sur l'espace public** », montre le soin porté à l'aménagement des espaces publics dans le but de favoriser l'accessibilité universelle et la pratique de la marche par

tous les types d'utilisateur·e·s. Par ailleurs, le premier enjeu mentionné au début du document s'intitule « Garantir une mobilité pour tous et toutes ». Dans cette lignée, le schéma promeut le fait de prendre en compte « le piéton dans toute sa diversité et surtout les plus fragiles, les personnes à mobilité réduite ».

La troisième grande ambition vise à « **inciter à la pratique de la marche** » ; et le document prévoit diverses actions de sensibilisation à la marche, comme l'application "Nantes dans ma poche", qui propose plus de vingt services et informations géolocalisées et alertes sur la vie quotidienne des quartiers de Nantes, l'affichage des temps de trajets à pied dans les stations de tramway et bus, ou encore les projets de « rue aux enfants ».

Il apparaît toutefois que le schéma stratégique piéton élude la question de la place de la voiture et du rééquilibrage de l'espace public au profit des modes actifs.

Bien que sans équivoque sur l'objectif de promouvoir la marche de manière ambitieuse, il n'est que rarement fait mention de la réduction de l'automobile privée comme mode de déplacement pour permettre le développement de mobilités alternatives à celle-ci. En effet, à part quelques mentions d'une limitation de l'emprise du stationnement automobile sur l'espace public, d'initiatives comme le « dimanche sans voiture », et de la limitation des conflits d'usages entre voitures et piéton·ne·s, le document ne présente pas une remise en cause claire de la voiture comme mode de déplacement principal des nantais.

Strasbourg

Avec un premier Plan piéton adopté en 2012 et une part modale de la marche égale à 40%, Strasbourg est une des premières villes françaises à adopter un plan piéton et la deuxième ville la plus marchable de France

d'après le Baromètre des villes marchables. Ce premier plan piéton portait la volonté d'apaiser les déplacements et de privilégier la

² Abdelli M., Baccou V., Galand P., Saint-Jalme A., Senften F. (2022), *Comment aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité ?*, Forum Vies Mobiles

proximité, et donc de faire de la marche le mode de déplacement principal de la ville.

Si Strasbourg est connue pour être l'une des villes les plus cyclables de France, la marche comme le vélo sont pensés en réseau à l'échelle de l'Eurométropole. Son plan piéton métropolitain, renouvelé sur la période 2021-2030, prévoit une hiérarchisation de la voirie, définissant ainsi clairement des axes structurants bien identifiés pour les différents modes. **Pour les piéton-ne-s, cela prend la forme du réseau des magistrales**, qui vise à assurer la continuité et le confort d'itinéraires piétons reliant les centralités, ainsi que le franchissement des axes majeurs. Pour le

moment, seule la magistrale de trois kilomètres reliant la gare au quartier de Neudorf a été réalisée. Cette première magistrale, qui faisait office de test pour les autres à venir, est un succès au vu de l'appropriation des piéton-ne-s qui en est fait quotidiennement. D'autres magistrales sont en cours de réalisation et permettront notamment de faire le tour du centre-ville (correspondant à la Grande île, où un déplacement sur deux se fait à pied), rejoindre les institutions européennes en longeant L'ILL et de traverser la frontière franco-allemande. Afin de mieux couvrir l'agglomération, des magistrales envisagées relieront les communes limitrophes au réseau piéton.

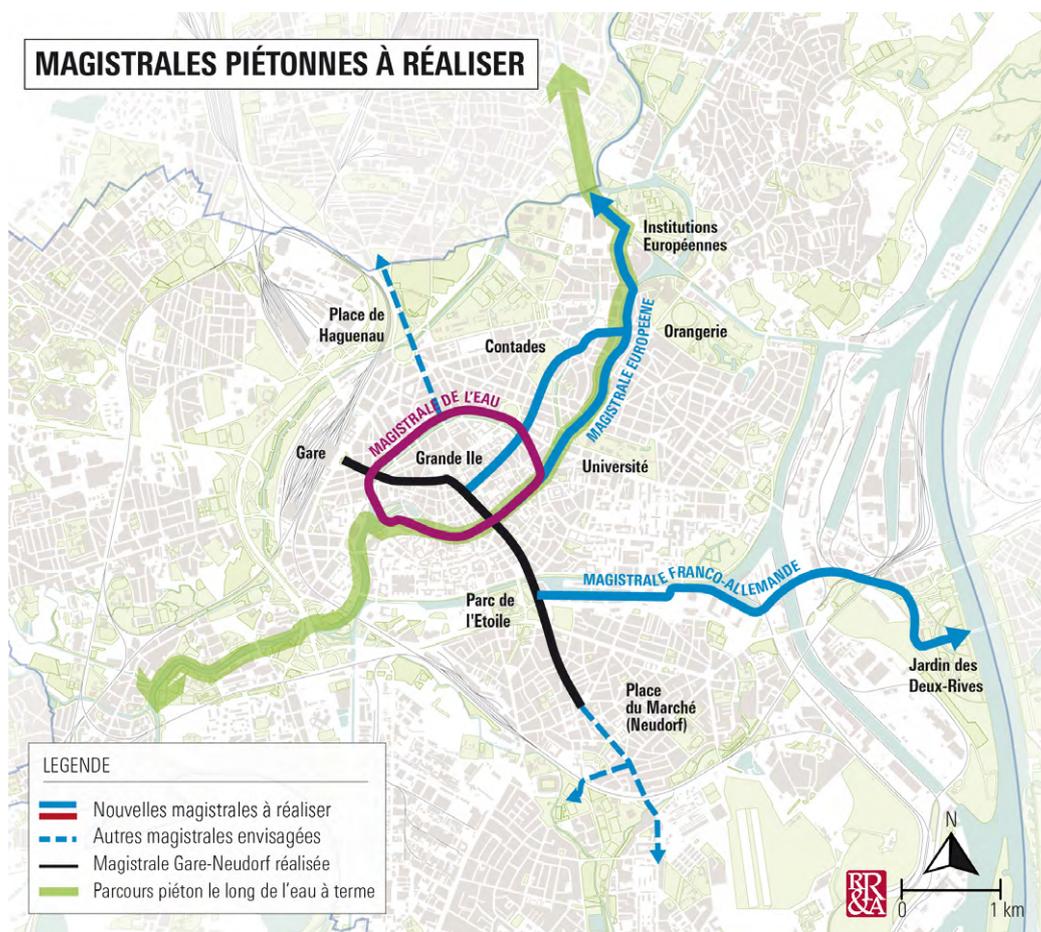


Figure 12 : Magistrales piétonnes existantes ou en projet.
 Source : RR&A, Eurométropole de Strasbourg

En complémentarité aux magistrales, les axes secondaires voient leur vitesse limitée (dans le plan piéton 2021-2030) dans une logique d'apaisement de la voirie pour favoriser tous les usages de la rue, donnant la

priorité aux piéton-ne-s, puis aux vélos. Pour réduire la vitesse et limiter le trafic automobile, la mise en place de zones apaisées passe par l'aménagement d'aires piétonnes, de zones de rencontre et de zones

30. Assurer l'intermodalité avec la marche comme mode de déplacement principal en créant des parcours piétons de 300 à 500 mètres vers les transports en commun permet d'encourager la marche sur les courtes et moyennes distances, en particulier dans les quartiers plus éloignés du centre-ville. Cela est rendu possible par une signalétique directionnelle pour les piéton·ne·s, par exemple sous forme de cartes piétonnes sur les abris de bus indiquant les distances à pied et les toilettes publiques à proximité. Tout comme la séparation des piéton·ne·s et des cyclistes sur la voirie, l'accroissement de l'offre de stationnement vélo à l'entrée des aires piétonnes, et en particulier à l'entrée du centre-ville, est l'un des outils d'évitement des conflits d'usage.

Le plan piéton de l'Eurométropole strasbourgeoise a comme objectif de convaincre l'ensemble des catégories d'usager·e·s à choisir la marche comme mode de déplacement. Assurer le confort et l'apaisement de l'espace public est le moyen choisi afin d'atteindre cet objectif. Bien au-delà de la marche promenade, « le plan piéton 2021-2030 vise à ce que tous les résident·e·s puissent accéder à pied ou à vélo, partout et à tout moment, en autonomie et en sécurité, à ses besoins quotidiens (emplois, habitat, soins, commerces, loisirs) et en ne parcourant que de courtes distances. »

Lille

Faisant le constat d'une baisse de la part modale de la marche (30% en 2016, -2% en dix ans) au profit de la voiture, la Métropole européenne de Lille a adopté en décembre 2021 une **stratégie métropolitaine en faveur de la marche dans le cadre du Plan de Mobilité à l'Horizon 2035**. Auparavant, les politiques en faveur de la marche étaient encadrées par le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020, qui prévoyait un meilleur partage de la rue et un rééquilibrage des modes actifs par rapport au trafic automobile. Si ce plan de déplacement urbain (PDU) portait l'ambition de « faire de la marche à pied un mode de déplacement à

Concrètement, cela prend forme par la végétalisation de l'espace public et par la conception de ce dernier réalisée avec les habitant·e·s. Plutôt que d'agir sur la localisation des services et des activités, l'Eurométropole strasbourgeoise travaille l'accessibilité piétonne par la mise en réseau, à l'image du réseau piétonnier magistral très ambitieux qu'elle avait annoncé pour 2020, sans que ce dernier ne soit pour autant mis en place. Certains aménagements à réaliser sont à destination de publics spécifiques, comme les enfants, avec la création de dix rues-écoles sécurisées et des aménagements de voirie sur les routes vers les écoles.

Afin d'agir sur l'espace public, la direction de la mobilité se saisit des possibilités d'expérimentation lors de chantiers en observant comment les usager·e·s s'approprient une rue fermée à la circulation automobile sur une année. Ces phases d'expérimentation nourrissent les processus de concertation. Enfin, la diffusion de la marche passe par différentes modalités de sensibilisation. A partir des enjeux de qualité de l'air et de santé publique, des actions de sensibilisation sont menées, comme la mise en place de pédibus et l'organisation d'une journée festive réservée aux modes actifs et mode de transport en commun.

part entière », **ce dernier ne remettait pas en question la place de la voiture.** Afin d'améliorer l'accessibilité piétonne, l'objectif était de reconquérir des trottoirs et d'aménager des cheminements piétons sécurisés et confortables, destinés avant tout pour les personnes à mobilité réduite, cependant, cette politique se limitait au centre-ville. Ce PDU prévoyait seulement une politique de stationnement automobile commune, encourageant ainsi l'usage de la voiture en dehors du centre-ville.

Afin d'a minima retrouver la part modale de la marche de 2006, la stratégie métropolitaine

en faveur de la marche cible les seniors et les jeunes, étant celles et ceux qui marchent le plus mais pour lesquels la pratique de la marche a le plus baissé, ainsi que les habitant·e·s, de plus en plus nombreux, qui réalisent des déplacements de moins d'un kilomètre en voiture. Une harmonisation des pratiques d'aménagement de l'espace public prévue par la charte des espaces publics adoptée en 2022 permet de structurer les politiques piétonnes à l'échelle de la métropole. Cela concerne notamment une végétalisation de l'espace public et une modération de la vitesse, par la mise en place de zones à trafic limité (piétonisation, zones de rencontre et zones 30). En plus de prévoir un apaisement de la ville et le confort des itinéraires de modes actifs, la stratégie piétonne de la MEL a la particularité de chercher à lutter contre les îlots de chaleur.

La stratégie piétonne de la MEL encourage l'expérimentation de nouveaux aménagements et incite les communes à concerter des usager·e·s afin d'assurer une fabrique des espaces publics pertinente avec

le contexte local. Face à l'augmentation de l'usage de la voiture et en particulier sur de courtes distances, la MEL cherche à assurer une meilleure accessibilité des stations de transports collectifs et à développer du mobilier et de la signalétique valorisant les itinéraires piétons et leur temps de parcours. Afin de renforcer la pratique de la marche chez les plus jeunes, la MEL a mis en place des plans de déplacements d'établissements scolaires pour assurer des cheminements piétons sécurisés vers ces derniers et le dispositif « sur la route de l'école » afin d'éduquer dès le plus jeune âge aux modes actifs et aux alternatives à la voiture.

Cependant, cette stratégie piétonne ne prévoit pas clairement de réseau pédestre et le développement de la pratique de la marche risque de se limiter aux centres-villes. Si la priorité de cette stratégie vise les catégories d'usager·e·s les plus vulnérables, elle cherche d'abord à agir sur les centralités et ne prévoit pas de plan d'action afin de développer la marche au-delà.

Brest

Sorti en 2018, le plan piéton de Brest Métropole a pour ambition de constituer un document de coordination des actions favorisant la pratique de la marche sur le territoire. Sans remettre en question la place de la voiture dans la ville, il vise surtout à limiter les nuisances automobiles. **Avec 25% de part modale de la marche, Brest se trouve en dessous de la médiane des villes de plus de 100 000 habitant·e·s.** Afin de rattraper son retard, elle s'est fixée l'objectif d'atteindre les 30% de déplacements réalisés à pied.

Ce plan piéton établit un programme d'action qui prévoit **l'apaisement de la circulation en priorité dans les centres-villes et les polarités de quartiers.** S'il ne prévoit pas d'itinéraires piétons reliant les différentes

centralités, le premier engagement de Brest Métropole via ce plan piéton est d'élaborer dans chaque commune et quartier un schéma directeur des itinéraires piétons prioritaires. A partir d'un pôle générant des flux piétons, des polarités environnantes locales sont identifiées comme les commerces, les établissements publics et les stations de transport en commun, puis déterminent les liaisons piétonnes à aménager. L'objectif souhaité est d'assurer une circulation piétonne sécurisée et de diminuer le risque d'accident, car 25% d'entre eux touchent des piéton·ne·s. Ces schémas directeurs permettent de prioriser les itinéraires piétons à aménager et à ensuite valoriser avec une signalétique piétonne.



Figure 13 : Schéma directeur des itinéraires piétons prioritaires de Gouesnou.
Source : Plan piéton de Brest Métropole

Le plan piéton prévoit l'amélioration qualitative des cheminements piétons sur les voies structurantes et l'aménagement progressif des zones à forte densité d'accidents qui ne concerne que 3% du réseau routier. Afin d'y parvenir, les leviers d'actions proposés sont :

- **D'assurer la visibilité avant les passages piétons**, notamment par l'interdiction de stationner cinq mètres en amont des passages piétons, comme recommandé par le CEREMA.
- **Mettre en place la priorité à droite** afin de forcer le ralentissement aux intersections.
- **Assurer l'éclairage de l'espace public**
- **Expérimenter des aménagements innovants** pouvant agir sur la sécurité des piéton·ne·s (feux piétons indiquant les temps d'attente aux feux rouges ou des passages piétons 3D).

De plus, Brest Métropole s'engage à développer des **zones de circulations apaisées** (zone de rencontre, à 30 km et aires piétonnes), en particulier dans les quartiers résidentiels. D'autres mesures sont mises en œuvre, comme un contrôle plus accru du stationnement sur les trottoirs ou la mise en place de conteneurs enterrés pour limiter la présence de poubelles sur les trottoirs. Bien que cela se rapproche davantage d'une politique promouvant la marche-promenade, le plan piéton prévoit la mise en valeur des circuits piétons « balades en ville ».

Le point fort du plan piéton de Brest Métropole se trouve dans sa volonté de **soutenir les projets associatifs et individuels d'aménagements ou d'événements favorisant la pratique de la marche**. Il y a une volonté d'impliquer les habitant·e·s dans la mise en place de la politique piétonne de la ville. Cependant, une autre **limite de ce plan piéton est qu'il ne prend pas en compte les différents profils de piéton**.

Toulouse

La Métropole de Toulouse inclut dans le projet mobilité 2020/2025/2030 (schéma directeur de mobilités) un **schéma directeur piéton d'agglomération**. Le projet convient de développer la pratique de la marche à pied³ à travers deux objectifs : la **sécurisation des déplacements à pied** et **encourager la pratique par des formes urbaines adaptées**. C'est le premier plan piéton à l'échelle de la métropole toulousaine mais pas la première itération de la prise en compte de ce mode de déplacements au sein de documents officiels. Aujourd'hui la part modale de la marche à pied dans la grande agglomération toulousaine est le second moyen de transport à hauteur de 22%⁴ des déplacements des habitant·e·s face à la voiture qui représente 60% des déplacements.

Elle cherche à intégrer tous les usager·e·s et permettre une accessibilité pour toutes et tous dans la « chaîne de déplacement » (continuité dans l'accessibilité d'un territoire et de toutes ses activités pour tous les types d'usager·e·s⁵). Le plan directeur prévoit d'agir sur la traçabilité au sein de son territoire en

créant un réseau continu dans l'espace public afin de relier les communes de la métropole.

Malgré tout, l'agglomération toulousaine identifie des **obstacles importants à la création d'un réseau marchable**. L'espace est caractérisé par un **tissu urbain fortement étalé** et un **développement économique aux périphéries de l'agglomération**. Cette forme urbaine est définie par une dépendance au réseau routier important ce qui rend la pratique de la marche peu agréable et parfois dangereuse. L'agglomération relève donc certaines faiblesses dans son maillage piéton : de nombreuses coupures urbaines et un tissu urbain peu perméable dans les zones d'activités et d'emplois qui contraignent l'accès aux piéton·ne·s. Les centres-bourgs qui composent l'agglomération restent quant à eux très accessibles et agréables. On retrouve donc ici cette notion d'archipel que la ville de Rennes utilise, des centres bourgs très denses qui permettent la marche mais séparés des espaces interstitiels. L'agglomération a donc hiérarchisé les espaces à renforcer et à désenclaver par zone au sein des communes :

- **Les centralités urbaines** qui sont les espaces les plus intenses pour la vie urbaine, pour le patrimoine, l'habitat, les commerces et ayant un fort potentiel touristique. Les déplacements piétons permettraient de renforcer l'attractivité des commerces et des services présents dans les centres ainsi que valoriser le patrimoine naturel et culturel.
- **Les coupures urbaines** sont des lieux peu qualitatifs et qui rallonge les trajets pour les usager·e·s. Ces interstices sont les premiers concernés par la nécessité d'une continuité du réseau de la marche, ainsi qu'un besoin fort de sécurisation de l'espace piétons.
- **Les faubourgs** représentent également un espace central des différentes communes périphériques, c'est également l'emplacement d'installation de nouvelles populations. La métropole souligne l'opportunité territoriale du développement de la marche à pied pour rejoindre les espaces centraux à travers un mode de déplacement intermodal. L'installation d'un réseau marchable permettrait d'intégrer les espaces en frange aux nouveaux projets d'aménagements.
- **Les zones d'emplois et zones commerciales** constituent des pôles d'attractivité forts mais monofonctionnels dépendant d'une accessibilité automobile. Il existe donc une nécessité

³ Adoption des Schémas directeurs cyclable et piéton d'agglomération, Toulouse métropole, 2019

⁴ Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine, Tisséo, 2013

⁵ La chaîne de déplacement, V Imbault, 2011

pour rendre accessible ces lieux aux piéton·ne·s par la sécurisation, et le développement d'un paysage urbain agréable de ces cheminements, tout en facilitant l'intermodalité.

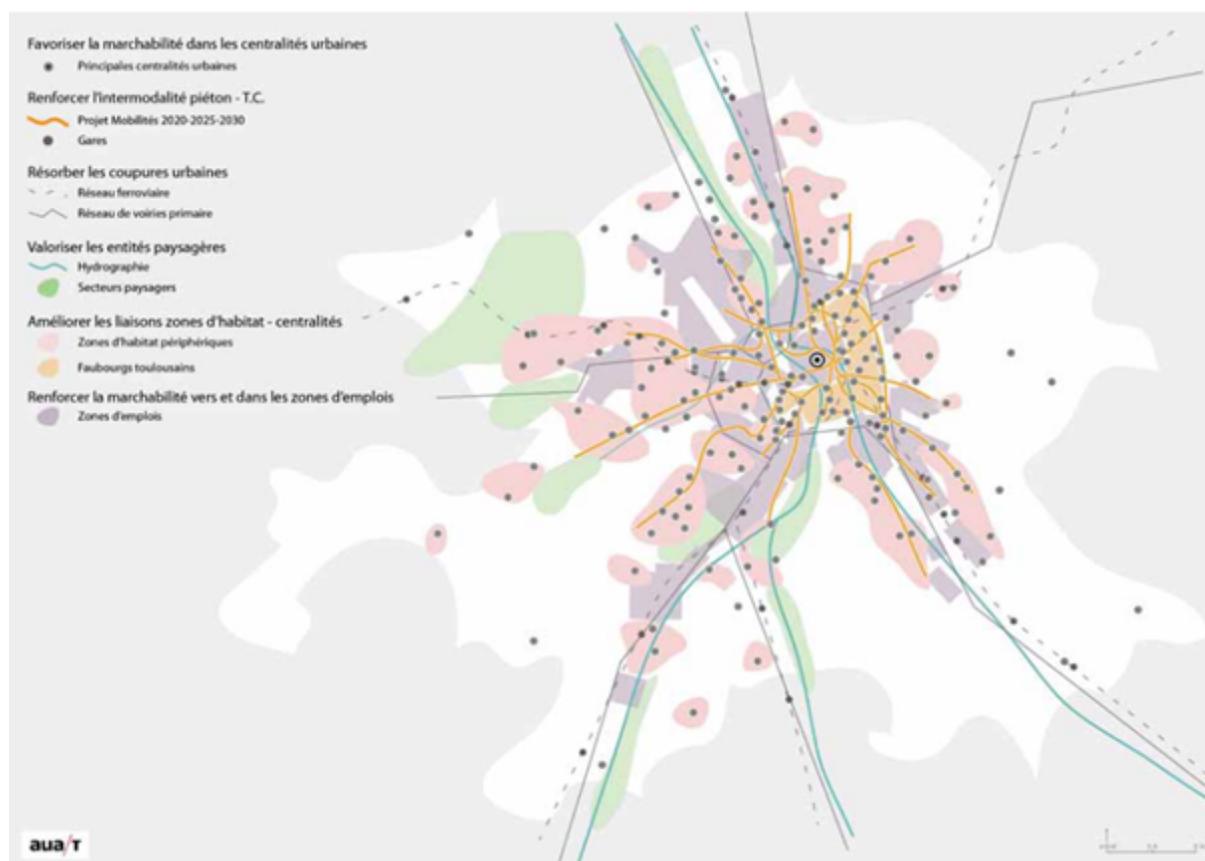


Figure 14 : “ Favoriser la marchabilité dans les centralités urbaines”. Schéma des espaces de la métropole de Toulouse où la nécessité de créer ou renforcer le réseau piéton est identifiée.

Source : Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine, 2021

La métropole de Toulouse souhaite mettre en place une politique piétonne ambitieuse, avec la création d'un réseau accessible à tous, qui **limite les fractures urbaines** et qui vise à **relier des communes aux franges du tissu urbain de la ville centre**. On note que l'encouragement de la marche gravite autour de deux objectifs majeurs : la promotion d'une activité physique dans un souci de santé publique, mais également un moyen de réduire la part de la voiture en poussant à une utilisation plus fréquente des transports en commun. Le Plan de Déplacement Piéton prévoit des aménagements situés majoritairement autour des transports collectifs ; la marche est un outil de renforcement de l'intermodalité afin de réduire la part modale de la voiture. Ces initiatives se font par la valorisation et l'aménagement de l'espace public mais

également par la promotion de la marche par les pouvoirs publics par des événements dans les cœurs de villes ou dans les écoles. La promotion d'outils numériques est aussi un moyen d'action envisagée par la création de cheminement conseillé pour les usager·e·s ou d'application de suivi de l'activité de d'acteurs tiers. **Le budget alloué aux mobilités en 2021 est de près de 12 millions d'euros mais la part destinée à la marche n'a pas été communiquée.**

Bordeaux

La marche au sein de la métropole de Bordeaux est le second mode de déplacement à hauteur de 29% en 2017⁶, derrière les déplacements en véhicules motorisés personnels qui représente 50% des déplacements (41% si ce sont des déplacements avec un seul occupant du véhicule). Pour comprendre son territoire, Bordeaux Métropole a réalisé un second volet du diagnostic sur les modalités de transports des habitant·e·s à travers des phases d'enquêtes par le biais d'associations d'usager·e·s ainsi que des réunions avec les actrices et acteurs locaux (sur la période 2020-2021). Le schéma des mobilités

approuvé en septembre 2021, vise à atteindre une part modale de la marche à 32%. Pour atteindre cet objectif, la métropole souhaite améliorer la qualité de l'espace de pratique.

Ce premier plan de marche métropolitain vise à perpétuer les engagements des contrats de codéveloppement (CODEV) et les programmations des fonds d'intérêt communal (FIC) des 28 communes de la métropole de Bordeaux soutenu par un budget de 27,5 millions d'euros entre 2022 et 2026.

Le plan repose sur 5 axes :

- **Conception d'un espace public plus marchable**, pour cela de nombreuses modifications du paysage urbain et des manières de circuler dans les espaces sont prévues. La création de zones à contrôles d'accès, la réduction de la vitesse à 30, zones de rencontres et aires piétonnes ainsi que la création ou l'agrandissement de trottoirs. La valorisation du paysage urbain et de l'agrément des déplacements repose également sur la plantation d'arbres et la réduction des obstacles présents pour permettre une accessibilité à tous les usager·e·s.
- **Aide aux déplacements scolaires autonomes**. Les trajets scolaires des élèves doivent se faire de manière sécurisée. Les aménagements préconisés se focalisent essentiellement sur l'apaisement des espaces piétons aux abords des écoles et groupes scolaires par la fermeture à la circulation des rues, la présence d'agents aux espaces de traversés. Ces initiatives gravitent autour la volonté d'augmenter le nombre d'élèves pratiquant la marche en sécurité du domicile à l'école.
- **L'intermodalité entre la marche et les transports collectifs** est considérée comme un pivot par la métropole de Bordeaux qui souhaite une meilleure lisibilité des possibilités de trajets intermodaux entre la marche et les transports collectifs. Ce renfort passe également par une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (aujourd'hui seulement 34,3% des quais de bus sont accessibles à tous.⁷
- **Faire de la marche un mode de déplacement quotidien**. Les solutions envisagées seraient de renforcer les réseaux piétons par une signalisation renforcée sur le territoire par des panneaux indiquant la distance à pied (en minutes) des points d'intérêts mais également la présence de carte des réseaux de marche dans l'espace public. Cette signalisation serait portée par une charte de jalonnement à l'échelle métropolitaine et également dans les communes périphériques volontaires. Cet axe poursuivrait aussi les efforts de la métropole à sécuriser l'espace public et notamment de nuit par des dispositifs d'urgence par téléphone et d'agents de sécurité dans les transports.
- **Faire événement autour de la marche** est le dernier axe du plan. Cette partie regroupe les actions de valorisation du territoire comme la redécouverte du patrimoine naturel du

⁶ Plan piéton de la métropole de Bordeaux, 2021

⁷ Selon une étude réalisée durant la conception du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports (SP'AP)

territoire, mais également la mise en place d'actions d'urbanisme tactique pour fluidifier, sécuriser et assurer une meilleure perméabilité de la marchabilité au sein du tissu urbain.

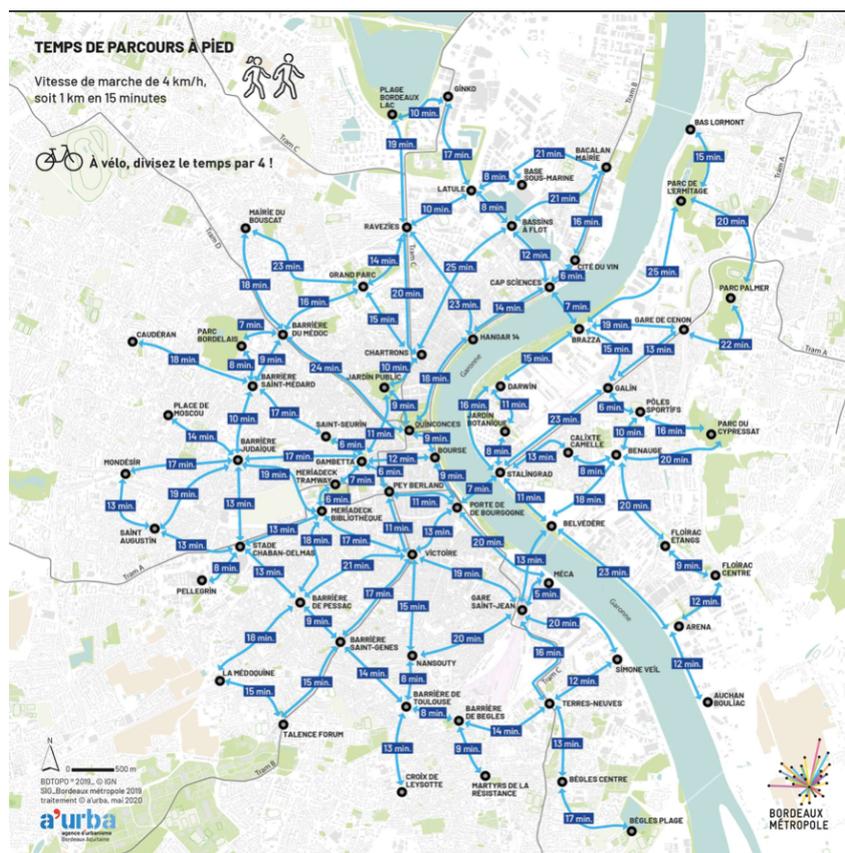


Figure 15 : Carte du temps de marche entre les polarités majeures de la ville de Bordeaux
 Source : Bordeaux métropole 2019, A'Urba 2020

Toutes ces actions reposent sur des études poussées auprès des habitant·e·s afin d'affiner la connaissance des trajets et permettre une mise en place progressive mais précise. Aujourd'hui l'impact de ces projets est peu visible avec un calendrier à court terme à l'horizon 2023 pour les études de territoire. A moyen terme, 2023 à 2026 ce sont pour la majorité des réaménagements de la voirie et de l'espace public. Pour le long terme, ce sont surtout la mise en place de projets de renforcement des transports collectifs et cyclables. On note que le site officiel de la métropole de Bordeaux a inscrit la marche à pied dans son onglet des déplacements avec une carte des temps piétons et de son réseau.

- La boîte à outils des collectivités pour mener des politiques publiques en faveur de la marche

Le recensement des actions et ressources disponibles pour la réalisation de politiques publiques pertinentes est nécessaire. Les différents exemples cités ci-dessous sont primordiaux à la compréhension des besoins de la réalisation d'un réseau piéton au sein d'un territoire. Ce sont les vecteurs d'attractivité que ce soit dans un communication efficace, des études poussés ou des aménagements de l'espace pertinents.

Actions et dispositifs	Effets et objectifs	Exemple de territoire
<p>Communication et création d'évènements autour de la marche</p>	<p>La mise en place d'une politique de communication autour de la marche et d'évènements permet de renforcer l'attractivité de son territoire en proposant des cheminements autour du patrimoine culturel et naturel mais également la pratique de la marche à pied dans un souci de modification des modes de déplacements ou de santé publique.</p>	<p>Métropole de Nantes Strasbourg</p>
<p>Signalisation des parcours piétons dans l'espace</p>	<p>A l'image des panneaux routiers pour indiquer la direction aux usager·e·s, l'installation d'une signalétique destinée aux piéton·ne·s (mais aussi aux cyclistes) permet d'informer les usager·e·s quant à la distance. On peut qualifier ce processus de "nudge"⁸, de pousser la modification des habitudes par des modifications légères dans le paysage urbain.</p>	<p>Métropole de Bordeaux</p>
<p>Processus de concertation</p>	<p>La concertation et les enquêtes auprès des usager·e·s sont des outils récurrents pour les projets urbains. Dans le cadre de la marche à pied, interroger les habitant·e·s du territoire est primordial afin de comprendre les besoins et les espaces à renforcer ou à relier. La concertation est aussi un outil puissant de communication auprès des populations concernées.</p>	<p>Métropole de Rennes Strasbourg</p>

⁸« Les nudges : un outil pour les politiques publiques ? », C. Leclère, *Idées économiques et sociales*, 2017

<p>Création d'outils numériques d'information</p>	<p>La communication repose également sur les plateformes et outils proposées à l'usager. Une multitude d'outils apparaissent avec l'avènement des smartphones. De nombreux pouvoirs publics proposent de nombreuses informations sur le site de leur territoire.</p> <p>La création d'applications mobiles pour les transports afin de prévoir les trajets, permet de créer des trajets efficaces en intermodalité ou en indiquant une alternative autour des mobilités actives.</p>	<p>Métropole de Rennes Métropole de Bordeaux</p>
<p>Inscription de cheminements continus marqués dans le territoire</p>	<p>La continuité est essentielle pour permettre aux piéton-ne-s de percevoir la marche comme une alternative efficace. Il faut donc aménager les espaces pour être traversables facilement, les discontinuités sont des obstacles et délimitent le territoire dans l'esprit du marcheur.</p>	<p>Métropole de Toulouse Plan des cheminements piéton Suisse⁹</p>
<p>Une accessibilité pour toutes et tous</p>	<p>Les plans piétons citent l'accessibilité comme une nécessité absolue. Tous les usager-e-s doivent pouvoir accéder à l'espace public et le pratiquer. La mise en place d'aménagement du territoire, de mobilier urbains destinés à certains types de restrictions de déplacements sont impératives à l'atteinte de cet objectif.</p>	<p>Métropole de Toulouse Plan des cheminements piéton Suisse¹⁰ Métropole de Bordeaux Métropole de Lille Strasbourg</p>
<p>Des espaces publics pensés pour la marche et une mixité d'usages</p>	<p>La création d'espace pensés autour des piéton-ne-s qui change le paradigme où la voiture à une place majeure. La création de magistrale</p>	<p>Projet "Le piétonnier" à Bruxelles¹¹ Piétonisation des quais de Seine Paris Strasbourg</p>

⁹ Cf partie : plans nationaux européen

¹⁰ Cf supra : plans nationaux européen

¹¹ Cf supra.

	<p>piétonne, de réseau de cheminements piétons, de zones à vitesse réduite, zones de rencontre ou encore rue piétonne permettent une lisibilité de l'espace mais également pensent l'espace en intégrant le piéton comme étant à part entière sur un pied d'égalité aux autres moyens de transport.</p>	
<p>Une sécurisation des trajets</p>	<p>Sécuriser le cheminement est nécessaire pour encourager l'usage du réseau. La création d'une signalétique pour les véhicules aux espaces de rencontres, traversés avec des processus comme l'urbanisme tactique est une solution. La création d'aménagement comme des îlots, des séparations par de la végétation sont aussi des solutions.</p>	<p><i>Plan des cheminements piétons Suisse Métropole de Lille Métropole de Bordeaux</i></p>

Ces recommandations sont soutenues par des processus de diagnostic de territoire, de réunions et d'ateliers organisés par les pouvoirs publics responsables de l'espace. L'identification des enjeux et les actions mises en place dépendent de la législation nationale et de la vision politique des décideurs (visible par les allocations de budget qui peuvent être très variables).

- Un manque de portage politique s’expliquant par le peu d’acteurs et l’absence d’une expertise d’usage locale

Malgré le fait que ce soit un mode de déplacement utilisé au quotidien, **la place de la marche dans nos modes de vie est sous-estimée et peine à mobiliser** : c’est un grand oublié des politiques publiques et des acteur·ice·s institutionnel·le·s. Elle est souvent abordée comme un aspect des mobilités actives, sans pour autant réussir à être incarnée par des citoyen·ne·s, politiques ou professionnel·le·s comme peut l’être le vélo.

S’il existe des associations d’usager·e·s de la marche, ces dernières n’ont pas la même capacité à mobiliser des citoyens que les associations de cyclistes. A titre d’illustration, le Baromètre des villes marchables, porté par le collectif Place aux piéton·ne·s, a recueilli plus de 70 000 participations à l’enquête en 2021, alors que le Baromètre des villes cyclables, qui repose sur le même format d’enquête citoyenne, en a recueilli plus de 275 000. Contrairement aux associations d’usager·e·s cyclistes, les associations d’usager·e·s piéton·ne·s membres du collectif Place aux piétons n’ont pas de réseau local de bénévoles se revendiquant marcheur·euse·s au quotidien. De plus, parmi les associations qui la composent, **seul 60 Millions de Piétons revendique le fait de porter la voix des piéton·ne·s**, la Fédération Française de Randonnées étant avant tout une association de randonnée pédestre et Rue de l’Avenir une association d’urbanistes œuvrant pour améliorer la qualité de l’espace public. S’il existe d’autres associations qui œuvrent pour le développement de la marche quotidienne, elles ne font pas de la marche le centre de leur activité, à l’image du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, une

association d’élus qui a récemment élargi son action pour y inclure la marche. Toujours en comparaison avec les associations de cyclistes, dont la force de mobilisation permet de mener un plaidoyer efficace, la moindre importance du monde associatif piéton entraîne un manque d’expertise d’usage locale et un rapport de force avec les acteur·ice·s politiques ne permettant pas une réelle prise en compte de la marche dans les politiques publiques. En effet, les études de cas développées précédemment font état des collectivités qui sont précurseurs dans la mise en place de plan piéton. Ainsi, **la faible mobilisation citoyenne en faveur de la marche cause un manque de portage politique**¹².

Au-delà des acteur·ice·s associatif·ve·s, **la marche est rarement portée par des acteur·ice·s spécialisé·e·s uniquement dans ce domaine, qu’il s’agisse d’acteurs privés ou publics.** L’élargissement de la mission du coordinateur interministériel au développement de l’usage du vélo, Thierry du Crest, au développement de l’usage de la marche en est un bon exemple¹³. De la même manière, lorsqu’un bureau d’étude ou une collectivité territoriale¹⁴ travaille sur un projet piéton, ce sont généralement des chargés d’étude en mobilités actives ou des urbanistes et paysagistes spécialisés dans la fabrique de l’espace public qui s’en chargent¹⁵. De manière générale, on observe un manque d’acteurs formés au développement de la marche. Le financement, dans le cadre des Certificats d’Économies d’Énergie du Ministère de la Transition Écologique, du programme de l’Académie des experts en mobilités actives (Adma) a pour objectif de répondre au besoin d’expertise en

¹² Entretien du 1er décembre 2022 avec Chiara Molinar, cheffe de projet politique piétonne, hospitalité et usages de l’espace public de la Ville de Paris

¹³ La nomination de Thierry du Crest en tant que coordinateur interministériel au développement à l’usage du vélo et de la marche date d’octobre 2022.

¹⁴ Plan marche métropolitain 2021-2026 de Bordeaux Métropole

¹⁵ Le rapport de l’Ademe « À pied d’œuvre. Retours d’expériences et paroles d’acteurs », qui vise à guider l’action publique dans les différentes étapes d’une politique piétonne au sein des espaces publics, a été par exemple rédigé Stéphane Malek, urbaniste spécialisé dans la fabrique des espaces publics.

matière d'intégration des sujets piétons dans l'ensemble des politiques publiques et privées. Ce programme, certes en partie piloté par la Fédération des usager-e-s de la Bicyclette (FUB), prend pleinement la

question de la marche comme mode de déplacement et est l'une des réponses apportées par la puissance publique afin de former des professionnels experts de la marche¹⁶

À l'international, de bons exemples de politiques publiques de la marche à différentes échelles

- Des plans piétons plus ou moins ambitieux à l'échelle locale - études de cas

Bruxelles Mobilités

La ville de Bruxelles en Belgique est pionnière dans la prise en considération de la marche dans les politiques de mobilités¹⁷.

Le premier plan de marche dans la métropole est instauré en 2012. Cet investissement de la part de la métropole se voit par la piétonnisation d'espaces publics comme le « piétonnier »¹⁸ en 2015. Le projet a été critiqué pour son manque de concertation du public ainsi qu'un lancement du projet qui souffrait pour certains d'un manque de préparation¹⁹. Les résultats visibles de cette transformation montrent des problèmes liés à la réalisation et effets inattendus de la piétonnisation d'un quartier important de la ville. L'objectif de ce projet était de reconquérir l'espace urbain en donnant une place bien plus importante aux modes de déplacements actifs. Une ambiguïté existe malgré tout, la place de la voiture n'est pas remise en question. La piétonnisation et l'amélioration du cadre de vie ne vont pas forcément répondre aux besoins des habitant-e-s mais renforcer l'attractivité pour les touristes et usager-e-s temporaires.

En 2020, le projet « piétonnier » a eu des **effets positifs sur la diminution de la pollution et une réappropriation de l'espace public, mais est perçu comme ayant des effets néfastes sur la population moins aisée du centre-ville (gentrification et modification du tissu commercial importante)**. Le nouveau plan d'action « be good move » sur les mobilités renforce ce positionnement pour la pratique de la marche. En réponse aux controverses du manque de prise en compte d'acteurs locaux, la rédaction de ce plan prône une concertation renforcée à toutes les étapes de la réalisation « Il est donc temps d'opérer le basculement attendu par les citoyens. »²⁰

La métropole souhaite réduire l'impact des mobilités sur l'environnement avec des **modes de déplacements plus durables (réduction de 35% de la production de gaz à effet de serre)**. Des déplacements accessibles à tous les usager-e-s additionnés à un cadre de vie plus « plaisant » et sécurisé. Dans ce plan de mobilité la marche est prise en compte, la métropole prévoit la création de **magistrales piétonnes** et la **réduction du**

¹⁶ Entretien du 10 novembre 2022 avec Elin Lundmar, formatrice spécialiste marche chez Adma

¹⁷ « Plans et stratégies nationales sur la marche, exemples européens », V. Baccou, 2020

¹⁸ « Centre-ville, piétonnisation et modes de vie », Forum vies mobiles, 2020

¹⁹ « Centre-ville, piétonnisation et modes de vie », Forum vies mobiles, 2020

²⁰ « Synthèse de be good move, plan régional de mobilité 2020-2030 », Bruxelles mobilité, 2020

trafic dans une volonté d'apaisement de la ville²¹. Mais sa place n'est pas centrale, le plan prévoit une intermodalité forte plus axée sur le développement de véhicules plus

écologiquement soutenables, comme les véhicules électriques et automatisés, le covoiturage ou un renforcement de l'offre de transports collectifs.



Figure 16 : Les six axes d'interventions du plan de mobilités "good move"
Source : Synthèse de be good move, plan régional de mobilité 2020-2030, Bruxelles mobilité, 2020

La métropole de Bruxelles est pionnière dans la création de plans de mobilités dans une optique environnementale et d'apaisement de la ville. Le financement de 327,4 millions d'euros pour l'aménagement des voiries à l'échelle de la région pour la spécialisation de la voirie²² réaffirmée dans le plan "good move" avec trois niveaux de réseaux qui sépare les différents usager·e·s de l'espace : L'échelon PLUS concerne les grands axes de déplacement à l'échelle métropolitaine. L'échelon CONFORT qui vient compléter le maillage des réseaux et assurer la desserte

des différentes polarités de la capitale et enfin l'échelon QUARTIER, qui assure la desserte fine des quartiers et des fonctions urbaines permettant à la fois la performance de chaque réseau, ainsi que leur bonne intégration dans l'espace public. La marche s'inscrit donc dans une politique d'intermodalité visible dans la communication extensive et la création d'outils numériques comme une plateforme MaaS pour les trajets multimodaux au sein de la métropole de Bruxelles.

Pontevedra

Pontevedra est une ville espagnole située au nord-ouest de la péninsule ibérique et compte une population de 82 802 habitant·e·s (INE 2018). Elle est l'une des villes dotées d'un plan de mobilité durable depuis

1999, ce qui lui a permis de se distinguer sur la scène internationale en tant que paradigme des politiques de mobilité et de développement urbain. L'objectif principal était de modifier l'ordre des priorités dans les

²¹ « Synthèse de be good move, plan régional de mobilité 2020-2030 », Bruxelles mobilité, 2020

²² « Hiérarchisation et spécialisation des voiries », guide de l'espace public bruxellois, consulté en janvier 2023

modes de transport, en déplaçant et en réduisant l'utilisation de la voiture pour **promouvoir des modes de déplacement plus sains et plus respectueux de l'environnement, comme la marche et le vélo**. Le plan s'est fondé sur l'*accessibilité universelle* comme principe directeur des actions proposées, dans le but de rendre la ville accessible à tous les profils d'habitant·e·s. Les réformes se caractérisent également par leur nature concentrique, c'est-à-dire qu'elles "vont du centre vers les quartiers", ce qui garantit la *mise en réseau* d'un circuit piétonnier intégral et non concentré dans une seule zone. Aujourd'hui, 66% des trajets se font à pied ou à vélo, 30% en voiture privé et 4% en transport collectif.

L'une des principales actions menées a été **l'élargissement des trottoirs et la transformation de nombreuses rues en espaces piétonniers ou verts**. De cette façon, l'espace pour les habitant·e·s était privilégié et l'utilisation des voitures était limitée. Une politique de piétonisation a également été mise en œuvre, en commençant par le centre historique et en s'étendant à la zone du centre commercial. Afin de faciliter les déplacements d'une zone à l'autre, des **extensions radiales** très demandées ont été créées, reliant le centre à, par exemple, la zone commerciale, les gares et la zone fluviale. Le succès de ce type de mesure s'explique, entre autres, par le fait que la ville possède un centre-ville concentré et de petite taille. Cela signifie que les trajets entre différents lieux

d'intérêt peuvent être effectués en un temps maximum de 15 à 20 minutes.

Dans le même temps, une **série de mesures ont été mises en œuvre pour contrôler et limiter l'utilisation et la circulation des voitures dans la ville**. Un premier exemple est la politique de stationnement gratuit à la périphérie de la ville afin de réduire le nombre de voitures. Bien que la présence des voitures soit limitée dans le centre-ville, les voies ont été réduites et une politique de stationnement gratuit pendant un maximum de 15 minutes a été mise en œuvre. En outre, des passages piétons surélevés ont été mis en place pour ralentir et limiter la vitesse des véhicules. Les carrefours importants sont réglementés par des ronds-points et, depuis 2010, la vitesse des voitures circulant dans le centre-ville (quel que soit le type de route) est limitée à 30 km/h afin d'éviter les accidents et d'assurer une plus grande sécurité aux autres modes de mobilité (la marche et le vélo).

Enfin, le gouvernement de la ville a mis en place des **mesures visant à encourager la marche et l'appropriation des espaces publics**. C'est le cas de la campagne "*El camino escolar*", qui vise à faire en sorte que les enfants se sentent en sécurité dans la ville et développent des habitudes saines avec leur espace public. Une autre initiative pour laquelle la ville a été récompensée est la réalisation du "**Metrominuto**", la première carte piétonne d'Europe, qui indique le temps de marche entre différents points de la ville.

- **Les plans piétons nationaux européens : un levier pour intervenir à toutes les échelles**

La mobilité piétonne à l'échelle fédérale en Suisse

Le plan suisse se compose d'un plan directeur des cheminements piéton intégré dans la loi « d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piéton·ne·s et les chemins de randonnée pédestre ». (L160). La Confédération Helvétique est un des États avec le taux de déplacement à pied le plus fort

de l'Europe (45% en 2010). Cette introduction de la marche de manière extensive dans les lois pousse la Suisse à cadrer les interventions sur son territoire à toutes les échelles ce qui permet une uniformisation des cheminements, pour une agréabilité, une sécurité et une mise en place de

schéma/réseau piéton aux échelles les plus fines.

La Suisse est l'un des premiers pays à se doter de plans et d'études pour les mobilités actives. En 2010 l'OFROU (Office Fédéral des Routes) lance la réalisation d'études et de diagnostics pour identifier les objectifs et les pratiques à pérenniser à l'échelle des cantons et communes suisses. Le plan piéton prévoit donc une mise en place d'aménagement qui assurent plusieurs aspects pour les usager·e·s de ces réseaux..

Tout d'abord **l'attractivité**, les cheminements se doivent d'être les plus directs et agréables possibles. Pour rester attractif le réseau piéton devra idéalement avoir un dénivelé faible (possibilité de le réduire artificiellement), un temps et une distance acceptable mais également une attente aux feu réduite pour éviter les incivilités. Un aspect primordial de l'attractivité d'un cheminement est la qualité du chemin emprunté : la largeur, la qualité du revêtement et l'absence d'obstacles représentent une nécessité pour l'attractivité mais également l'accessibilité au réseau.

La notion de **sécurité** est pensée autour de tous les usager·e·s. Le sentiment d'insécurité que les piéton·ne·s peuvent ressentir peut venir de la qualité du cheminement mais également à la présence d'infrastructure routière à proximité. La sécurisation des parcours vise à permettre un accès global et sans inquiétude pour tous les profils de piéton·ne·s. La Confédération Helvétique préconise donc une sécurisation sur le cheminement piéton pour la "prévention des agressions"²³ avec l'élimination des espaces de cachettes, un éclairage important. La sécurisation se fait également autour des autres usager·e·s de la route, la séparation et renforcer la sécurité se fait autour des routes avec un objectif de cohabitation des différents modes de transports. Une prise en compte de "tous les usager·e·s de l'espace

rue"²⁴ avec une séparation des cheminements, la sécurisation des trottoirs et des traversés (création d'îlots et de signalétique plus visible). La réduction de vitesse des voitures est également un levier qui permet une sécurisation et un apaisement des espaces urbains.

Le troisième volet est d'assurer une **connectivité et densité** du réseau piéton. La Suisse cherche à créer une continuité avec les différents cheminements piétons et la mise en place de liaisons supplémentaires ainsi que répondre aux "chemins désirés" par l'installation de "raccourcis" au sein du réseau.

Enfin, le besoin **d'une accessibilité à tous les usager·e·s** indépendamment de l'âge, genre ou capacité de déplacement est nécessaire. L'installation d'aménagements comme des rampes fait partie du principe "Design For All" promu par le plan de cheminement piéton.

Le manuel des cheminements piéton se focalise sur différents espaces et actions à réaliser sur le territoire. La prise en compte et la résorption des discontinuités dans les espaces (friches industrielles, traversés d'obstacles topographiques), l'aménagement d'espaces à usages mixtes (zones de rencontre, zone piétonne ou encore zone 30) qui permet une cohabitation des différents usager·e·s de la rue et l'installation de mobilier urbain.

Le modèle Suisse est au centre de critiques²⁵ : il serait vecteur de ségrégation en réduisant la part de la voiture on réduirait la capacité des ménages populaires et pauvres d'accéder aux centres-bourg. Selon Vincent Kaufmann, ce modèle est fonctionnel dans les espaces urbains denses comme les villes de Bâle, Genève ou Zurich qui avec des offres de transports collectifs performants peuvent répondre aux nouveaux besoins. De plus, les espaces périurbains suisses seraient plus compacts et donc plus ouverts à une

²³ "Manuel de planification, Réseaux de cheminements piétons", OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2015

²⁴ "Manuel de planification, Réseaux de cheminements piétons", OFROU et Mobilité piétonne Suisse, 2015

²⁵ "Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner", V Kaufmann, 2008

intermodalité plus forte. On peut tout de même s'interroger sur la pertinence de la marche à des échelles plus larges comme

mode de transport pour accéder aux espaces centraux.

Le plan national Anglais

L'exemple du Royaume-Uni montre après le déconfinement (2020) un désir fort de développer les modes de déplacements actifs. Le plan « gear change » adopté sous l'ancien premier ministre Boris Johnson combine la place des vélos et de la marche pour deux raisons majeures : l'apaisement des transports motorisés dans les espaces urbains et une amélioration des espaces publics à travers le mobilier urbain et de la végétalisation.

La marche comme en France est perçue comme une solution à des enjeux de santé publique. Aux Royaume-Uni le manque d'activité physique des citoyens à un coût humain et économique majeur (estimation qu'une mort sur six est due à un manque d'activité physique dans le pays).

La promotion des mobilités actives est un moyen de répondre aux objectifs environnementaux. Ce plan suit les initiatives présentes en Ecosse ou au pays de Galles qui

souhaitent développer une culture de la marche pour intervenir sur des enjeux similaires. Le plan prévoit une multiplication par six du budget alloué à la marche et au vélo, ce qui correspond à 2 milliards de livres. Ce budget vise surtout à l'amélioration des aménagements cyclables et du mobiliers urbains dédiés au vélo (parking, piste cyclable).²⁶

Le gouvernement prévoit une séparation des usages dans l'espace public pour permettre une sécurisation des trajets et convaincre plus d'usager·e·s de marcher ou de faire du vélo. La réduction de la part modale des voitures permettrait également le désengorgement des espaces urbains. Le plan souhaite également démocratiser le plus

Comme son nom l'indique, le plan "gear change" est principalement tourné vers le renforcement de la pratique du vélo qui occupe les deux tiers du document.

La stratégie nationale piétonne allemande

La publication du document *Framework for a national walking strategy* en 2018 par l'agence fédérale allemande de l'environnement a été l'élément déclencheur du développement d'une **stratégie nationale pour la marche par le Ministère Fédéral des Transports et Infrastructures Numériques en Allemagne**, deux ans plus tard. Ce document visait à inciter le gouvernement allemand à mettre en place une stratégie nationale piétonne ayant pour but d'harmoniser les politiques piétonnes locales et de se fixer des objectifs ambitieux à l'horizon 2030. L'Allemagne étant un pays décentralisé, il existe de grandes disparités

territoriales vis-à-vis du développement de la marche comme mode de déplacement. L'un des objectifs de ce guide est de coordonner les acteur·ice·s public·que·s des différentes échelles de décisions afin de mettre en place un plan d'action efficace.

Que les autorités locales soient motrices ou non en matière de développement de la marche, ce sont principalement elles qui ont la compétence, mais elles n'ont pas toujours les moyens financiers d'appliquer leur politique piétonne. Afin d'avoir la capacité d'agir plus efficacement sur leur territoire, elles sont en demande de plus de subventions

²⁶ "Gear Change, A bold Vision for cycling and walking", département pour les transports, 2020

et de compétences. A l'échelle nationale, l'enjeu est à la fois d'outiller les autorités locales et de leur donner les moyens financiers, mais aussi de définir des lois et réglementations de voirie et d'espace public afin de s'assurer du développement de la marche de façon homogène dans l'ensemble des Land.

Dans un contexte national où, contrairement au vélo, la marche est peu présente dans les politiques de déplacement, les piéton·ne·s représentent moins d'un quart des déplacements, alors que près de 50% des trajets en voiture sont inférieurs à cinq kilomètres et 10% sont inférieurs à un kilomètre. Cette part modale pouvant varier entre 25% et 45% en fonction des centres urbains, la stratégie piétonne allemande vise un report modal de la voiture vers la marche, en se fixant d'atteindre une part modale de 41% dans les centres urbains et de 35% dans les zones rurales à l'horizon 2030, contre 27% et 24% en 2017. Le soutien aux politiques piétonnes locales vise un développement de la marche dans tous les territoires et pour toutes les catégories d'usager·e·s, en particulier les plus vulnérables. Les recommandations que cette stratégie piétonne formule donnent une importance particulière à la sécurisation des itinéraires piétons et en particulier ceux destinés aux populations les plus jeunes, c'est-à-dire vers les établissements scolaires.

Les recommandations formulées pour faire évoluer le cadre réglementaire mettent en avant l'intégration de la notion de marchabilité dans le code de la construction comme critère primordial de la conception et

du design urbain. Cela permettrait d'encourager la densité urbaine et une logique de proximité dans la façon de faire la ville. Une autre proposition vise à rehausser la taille réglementaire des trottoirs et à autoriser aux piéton·ne·s de traverser la route n'importe où le long de la chaussée. Dans les zones urbaines, il est recommandé d'abaisser la vitesse à 30km/h et de restreindre les pistes cyclables sur trottoirs à des circonstances précises afin de sécuriser les itinéraires piétons. Pour cela, il serait nécessaire d'établir un transfert de compétence vers les autorités locales sur la régulation de la vitesse. Il est aussi conseillé de leur déléguer la possibilité de gestion et de fixation des prix des contraventions.

Sur le plan financier, ce document sur la stratégie piétonne allemande recommande d'accorder des financements de recherche sur la marche et d'intégrer la marche à des programmes fédéraux de développement urbain. Cela pourrait permettre l'émergence de projets novateurs et d'amélioration de la marchabilité des territoires en termes de d'infrastructures de franchissement d'axes majeurs, d'accessibilité aux transports en commun, d'éclairage et de signalisation. Ce document conseille aussi de nommer une personne qui s'assurera du portage politique de la marche et de développer un réseau d'acteurs compétents identifiés qui pourraient mettre en valeurs les bonnes pratiques d'aménagement marchable. Etant donné que ce ne sont que des recommandations à ce stade, il serait intéressant d'avoir un retour d'expérience de ce qui est réellement mis en place et de l'efficacité de ces conseils.

Conclusion de l'état des lieux des politiques publiques

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 organisations territoriales et 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. De plus, l'étude de ces cas montrent que les politiques piétonnes efficaces sont celles qui prennent en compte les différents profils de piétons : un territoire pensé pour les enfants, c'est-à-dire assurant la sécurité et le confort de leur déplacement sans discontinuité, est un territoire inclusif permettant aux personnes plus vulnérables comme les seniors ou les personnes à mobilité réduite de se déplacer à pied en toute sérénité.

En outre, l'analyse de stratégies piétonnes nationales met en lumière le retard français quant à une coordination nationale des politiques de la marche. Bien que la France ne soit pas un pays aussi décentralisé que l'Allemagne, le territoire français connaît aussi de fortes disparités en matière de politique piétonne. Afin d'assurer le développement de l'usage de la marche sur l'ensemble des territoires, il semble manquer à la France un cadre réglementaire favorable et des moyens financiers qui permettraient aux collectivités locales de mettre en place des politiques piétonnes adaptées à leur contexte local. **Grande oubliée des politiques nationales de mobilité jusqu'alors, la marche fait l'objet d'un intérêt récent de la part du Ministère des Transports et ces problématiques ne sont plus traitées seulement par le Ministère des Sports.** Si quelques évolutions du traitement des questions de marchabilité des territoires sont à observer, les acteurs spécialisés dans le développement de la marche sont trop peu nombreux et ne sont souvent pas dédiés à la marche, mais aux modes actifs. Cette problématique a aussi été soulevée par la stratégie nationale allemande, qui préconise d'encourager l'incarnation locale de la marche afin d'assurer un portage politique de ces questions.

Analyser la marche dans sa quotidienneté implique alors prendre en compte la diversité des profils et usages ainsi que la

particularité des territoires où la pratique s'inscrit. La caractérisation de la marche à pied en France que nous proposons nous amène à choisir comme terrain d'enquête qualitative une ville comme Besançon, dont la morphologie et l'organisation urbaine est comparable à d'autres grandes villes et villes moyennes : c'est à dire 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 développées.



04

diagnostic et protocole méthodologique

04

diagnostic et protocole méthodologique

Diagnostic territorial p. 58

Protocole méthodologique p. 69

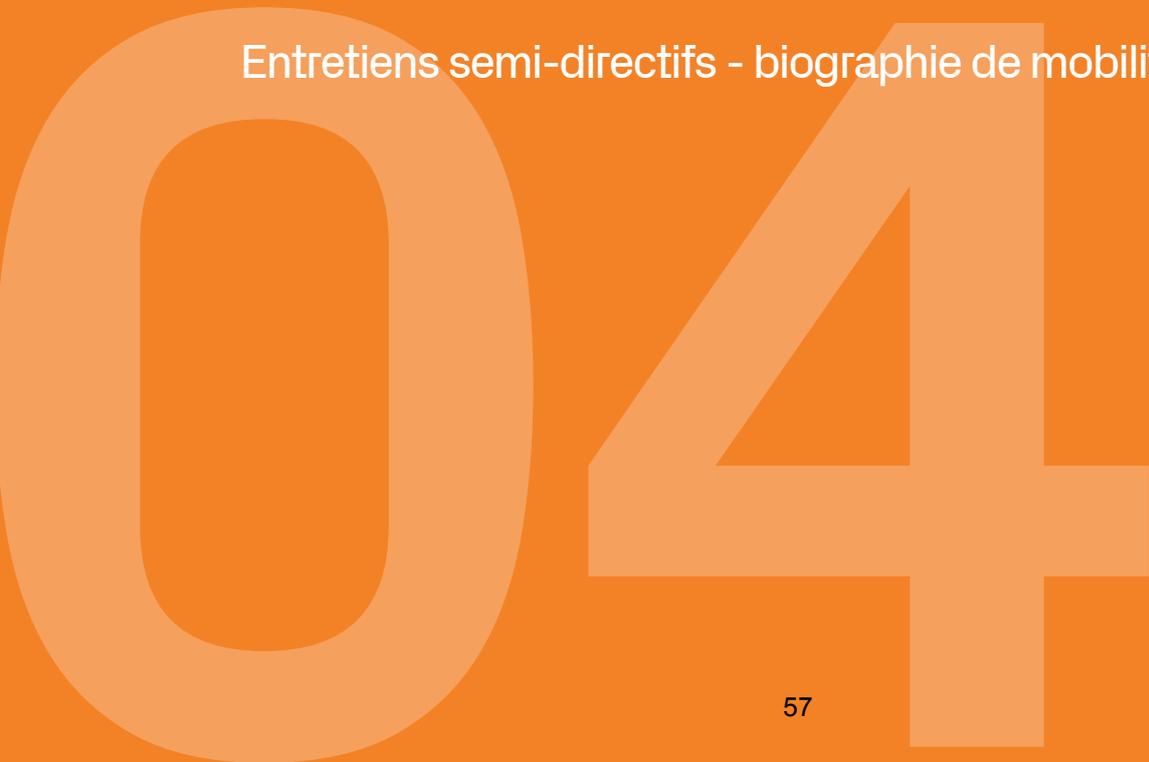
Analyse des trajets piétons
et des usages de la marche p. 69

Observation statique des flux piétons
et étude photographique p. 71

Micro-trottoirs p. 72

Parcours commentés p. 75

Entretiens semi-directifs - biographie de mobilité p. 76



04

Diagnostic territorial et protocole méthodologique

Introduction

Afin de mener à bien notre enquête, nous avons élaboré un protocole méthodologique qui nous permettra de caractériser la marche au sein d'un territoire ciblé, par le prisme des représentations et des usages. 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. Il est à noter que d'enrichir la méthode d'enquête que nous proposons avec une enquête certifiée Cerema ou d'une enquête ménage déplacements ayant été réalisée récemment sur le territoire identifié est un plus.

Tout d'abord, nous proposons un diagnostic territorial de Besançon, la ville choisie pour

notre étude. Cela comprend une analyse de la documentation officielle disponible sur les politiques urbaines et de mobilité, afin d'identifier le statut de la marche dans les politiques publiques locales. Ensuite, nous expliquons les outils d'analyse mobilisés ainsi que les espaces et temps d'observation sur le territoire choisis afin d'analyser les flux piétons et la hiérarchisation actuelle des axes de marche fondée sur les usages, en prenant également en compte la place et le rôle de la marche dans l'intermodalité. Cette partie pose le cadre de notre enquête et de notre utilisation de divers outils, que sont les parcours commentés, les entretiens semi-directifs, les cartes sensibles, les observations de flux et de cheminements piétons, ainsi que qu'un questionnaire fermé réalisé sous forme de micro-trottoir.

Diagnostic territorial

- Rappels historiques généraux

A l'origine oppidum gaulois, *Vesontio* devient une importante cité gallo-romaine à la suite de la conquête de la Gaule par Rome au I^{er} siècle avant JC. Au Moyen-Âge, Besançon est incorporé au nouveau comté de Bourgogne, avant de passer sous la domination du Saint-Empire, et de devenir une ville libre impériale entre 1290 et 1654, période de prospérité pour la ville. Le Royaume de France incorpore Besançon en 1674 et en fait la capitale de la Franche-Comté, et la ville devient un centre militaire important jusqu'à la Révolution. La

création des départements (et du Doubs dont Besançon est la préfecture) pénalise la ville qui perd de son importance et des habitant·e·s à la fin du XVIII^e siècle. Pourtant, Besançon commence dans le même temps à accueillir des artisan·e·s horlogers, qui feront la renommée de la ville, capitale de l'horlogerie française jusqu'aux années 1970. Entre le XIX^e et le XX^e siècle, d'autres industries comme l'industrie textile s'implantent et participent au développement de Besançon, dont la population double entre 1945 et 1970. L'étalement urbain est contenu par la création de grands ensembles résidentiels,

notamment la Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP) de Planoise, dont l'urbanisation est lancée au début des années 1960, étendant ainsi la ville de Besançon au-delà de la Boucle et de Battant, les deux quartiers historiques de la capitale franc-comtoise.

À la suite des chocs pétroliers des années 1970, la désindustrialisation frappe Besançon de plein fouet et la ville perd 10 000 emplois en l'espace de 20 ans. Devenue capitale administrative de la Franche-Comté, reliée par le TGV à Paris depuis 2011, la ville tire profit de son riche patrimoine architectural et historique, et de sa position stratégique sur l'axe Rhin-Rhône pour devenir un centre tertiaire important de l'Est de la France. La ville compte aujourd'hui près de 118 000 habitant·e·s.

- **Analyse situationnelle de l'agglomération de Besançon**

Liaisons et fractures de la ville

La ville de Besançon est située aux croisements de nombreuses liaisons routières, qui la traverse du nord avec la route nationale 57 et l'autoroute A36 (qui relie la France, la Suisse et l'Allemagne) au sud avec les deux départementales 571 et 683. À l'Est, on retrouve deux départementales, la 486 et 683, tandis qu'à l'ouest se situe la D673. Ces axes se retrouvent dans la ville mais qui épousent la morphologie du terrain de la ville. Le territoire de la commune de 6 505 hectares est caractérisé par ses sept collines et le méandre du Doubs qui enserme le centre-ville.

Les fractures du tissu urbain

Un pré-diagnostic du terrain d'étude montre nombre d'obstacles naturels ou humains aux déplacements piétons.

La situation géographique de Besançon avec ses collines et le Doubs en fait un lieu agréable mais également inadapté à certains

déplacements. Sa trame bleue oblige des traversées répétées qui sont dépendantes de la présence de pont. Bien que la piétonnisation de deux ponts sur le méandre facilite la marche sur le territoire, le reste de ces infrastructures oblige le partage de l'espace public (obligatoire pour que tous les usager·ère·s de la ville y accèdent). La morphologie joue également un rôle : le profil vallonné de Besançon rend difficile la marche pour les usager·ère·s à mobilité réduite qui peuvent voir le déplacement à pied comme un effort supplémentaire alors que la ville est déjà dotée d'un réseau de transports robuste.

Les axes de transports de la ville, bien que renforçant l'accès des véhicules dans Besançon, sont responsables de la fermeture d'espaces aux marcheur·euse·s. Tout d'abord, la structure du réseau automobile, qui enserme la ville de l'est à l'ouest, crée des lieux difficiles voire impossibles à franchir, comme l'échangeur des routes nationales et départementales aux abords du centre commercial de Chateaufarine. Ce modèle se répète à toutes les extrémités de la ville et imperméabilise les sorties de la ville pour les piéton·ne·s. Le centre-ville paraît épargné par ce phénomène par sa morphologie viaire qui rend la pratique de la voiture plus difficile. Le second obstacle créé par les transports est le faisceau ferré qui découpe le tissu urbain d'est en ouest et du centre-ville au nord du territoire. Bien que la présence de traverses comme des ponts ou des tunnels permettent de passer outre ces axes, le cheminement de tous les usager·ère·s en est ralenti.

Le tissu urbain de Besançon montre que des quartiers sont typiquement résidentiels avec des pavillons, logements individuels ou immeubles, ou mixtes (comme le centre-ville) et d'autres dédiés aux activités qui sont séparés les uns des autres par ces obstacles. Les périphéries sont coupées par des axes routiers majeurs et le cœur du tissu urbain est lui-même segmenté par des axes comme le Doubs et le réseau ferré qui se dirige au nord, à l'est et à l'ouest.

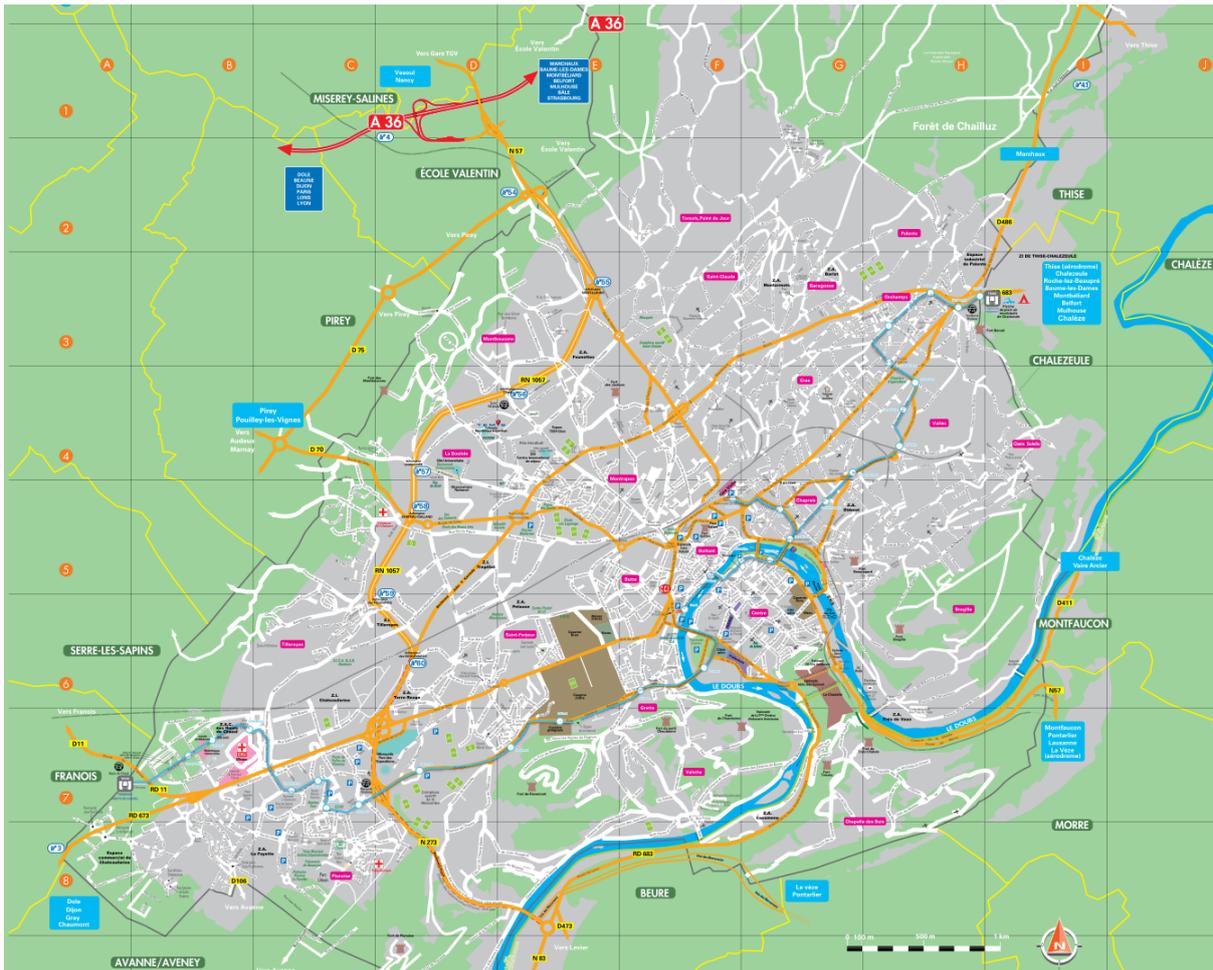


Figure 17 : Carte de la ville de Besançon et de ses environs immédiats.
Source : Besançon Tourisme

- Historique des politiques publiques de mobilité à Besançon

Les mobilités à Besançon sont, comme pour les villes françaises de taille équivalente, dominées par l'automobile (55% des déplacements y sont faits en voiture en 2018). La ville est desservie par l'autoroute A36 qui relie Beaune à Mulhouse, et plusieurs routes nationales permettent de rejoindre Dole, Montbéliard, ou encore la Suisse. Des projets routiers récents visant à désengorger le centre-ville ont été menés comme la création d'un tunnel sous la citadelle de Besançon. Besançon est desservie par la LGV Rhin-Rhône depuis 2011, avec la création de la gare Besançon Franche-Comté TGV à 11km du centre-ville. Entre 2003 et 2011, une rocade semi-circulaire passant à l'ouest de la ville a

été ouverte de manière à déporter une partie du trafic vers la périphérie.

Transports en commun

Le réseau de transports en commun Ginko, appartenant à la communauté urbaine Grand Besançon Métropole, est exploité depuis 2018 par Keolis Besançon, filiale du groupe Keolis. Le réseau accueille 95 000 passager-e-s par jour, (la part modale des TC est de 13% pour la commune de Besançon contre 10% pour le Grand Besançon d'après l'enquête mobilités 2018). Besançon est réputée pour être la plus petite ville de France à posséder un réseau de tramway, relancé en 2014, et autour duquel les transports collectifs ont été totalement

réorganisés. Deux lignes de tramway parcourent Besançon sur un axe Sud-Ouest – Nord-Est, en suivant un parcours commun sur la majeure partie de leur linéaire, avant de se séparer pour desservir respectivement la gare de Besançon-Viotte et le Nord-Est de la ville. 4 « Lianes », lignes à haut niveau de service, complètent cette offre, en plus des bus urbains et périurbains qui complètent le réseau.

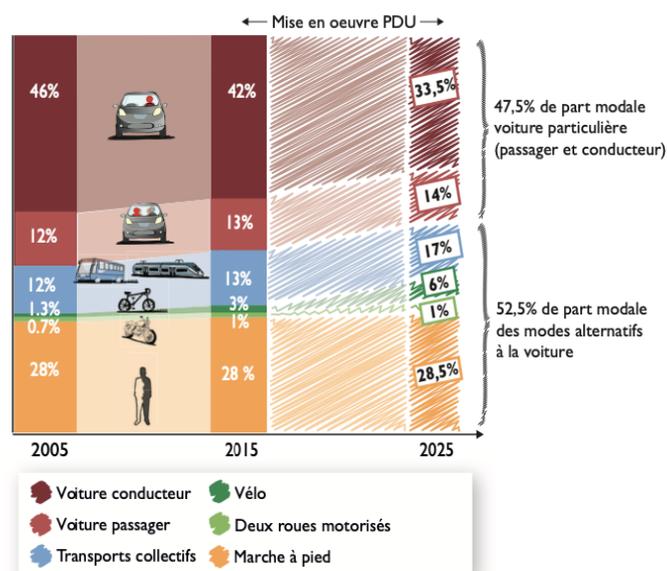
Mobilités douces et marche

Dès les années 1970, alors que l’expansion du modèle de la voiture individuelle montre ses limites dans la plupart des grandes villes de France, **Besançon entame un plan d’exclusion des voitures des grands axes de la Boucle en créant les premières zones piétonnes**, afin de remédier à la congestion automobile, la pollution et l’insécurité.

Dans le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Besançon, publié en 2007 mais amendé pour la dernière fois en 2022, le titre concernant les mobilités semble donner la priorité à des alternatives à la voiture privée (« des modes de déplacement diversifiés en faveur d’une mobilité améliorée »). Pourtant, les premiers

éléments cités sont ceux concernant l’ouverture de nouvelles infrastructures routières. L’intermodalité en lien avec le réseau de transports en commun est mise en avant, mais est davantage axée sur l’intermodalité entre modes « lourds » et automobile. Le paragraphe le plus court de cette partie du PADD concerne les modes alternatifs à la voiture en les citant sans donner d’objectifs concrets ; et en faisant un lien entre le développement de pistes cyclables et la véloroute EuroVélo6, parcours à destination touristique principalement. Le sujet du vélo est par ailleurs davantage abordé au sein du plan de déplacements urbains (2015-2025) et du schéma directeur cyclable de Besançon.

Le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 affiche des objectifs en matière de développement des mobilités alternatives à la voiture ; sans détailler les mesures concrètes à mettre en œuvre. La marche et le vélo sont présentés comme des mobilités à conforter et développer ; mais les objectifs en termes de part modale sont assez modestes, et se concentrent sur les transports en commun et le vélo, tandis que l’objectif en termes de marche à pied est simplement un maintien du niveau de 2005.



Objectif d’évolution des parts modales à 10 ans (Source : CAGB - AudaB)

Figure 18 : Objectifs d’évolution des parts modales dans les déplacements du Grand Besançon.
Source : PDU 2015-2025

En termes de politique cyclable, Besançon, dans le même élan que de nombreuses villes françaises et européennes, s'est dotée en 2007 d'un système de vélo en libre-service nommé VéloCité. Le service a contribué à développer le vélo, mais principalement dans le centre-ville où la plupart de la trentaine de stations est installée. Un autre système de location de vélos, GinkoVélo, organisé par la communauté urbaine, permet la location longue durée de vélos à assistance électrique.

Sur le site de la ville de Besançon, la page dédiée aux transports présente les politiques en faveur des piéton·ne·s en avançant deux politiques d'aménagements. Les zones de rencontres, multipliées dans le centre-ville, sont décrites comme des espaces dédiés aux piéton·ne·s puisqu'ils y ont la priorité sur tous les autres modes. Ces secteurs réglementés,

situés dans le cœur historique de Besançon, sont pensés en termes de dynamisme touristique et commercial davantage que pour favoriser les déplacements à pied. Les accès routiers sont contrôlés par des bornes rétractables que peuvent franchir les commerçant·e·s, les riverain·e·s, et les services habilités. Par ailleurs, le jalonnement des itinéraires piétons et le signalement des temps de parcours pédestres sont mis en avant comme des outils de développement de la marche comme mode de déplacement.

Enfin, depuis 2015, les samedis piétons sont des journées dédiées aux commerces du centre-ville de Besançon, via l'incitation faite aux automobilistes de laisser leur véhicule aux portes du cœur de ville à l'occasion de 6 samedis par an. Des activités culturelles et ludiques sont organisées à cette occasion

▪ Grands projets urbains récents et actuels

La ville de Besançon est lauréate depuis 2018 du **programme Action cœur de ville**, qui vise à redynamiser les cœurs de villes de 222 villes moyennes françaises, via une action sur l'habitat, les commerces, mais également sur les services publics, les espaces publics, les mobilités. La plupart des villes concernées sont touchées par une forte déprise commerciale dans leur centre-ville, contrairement à Besançon ; le programme Action cœur de ville vise surtout ici à agir sur le renouvellement de l'habitat ancien.

Plusieurs éco-quartiers sont mis en avant par la communauté urbaine comme des projets phares de ces prochaines années, comme le projet d'éco-quartier Vauban, dans une ancienne caserne militaire à proximité du centre-ville ; celui des Vaïtes, situé autour de la ligne 1 du tramway, à l'est du centre-ville ; ou encore l'éco-quartier Viotte, situé de part et d'autre de la gare du même nom.

Enfin, le quartier de Planoise, le plus grand quartier prioritaire de la ville (QPV) de la communauté urbaine de Besançon, fait l'objet d'un programme de renouvellement urbain NPNRU depuis 2020.

▪ Les principales polarités commerciales

Le centre commercial de la galerie Châteaufarine se situe à la frontière sud-ouest de la ville, et ce pôle commercial rassemble 102 boutiques. Installée dans les années 1970 et rénovée durant la période

2008-2009, elle réalise un chiffre d'affaires de 322 millions d'euros ce qui équivaut à 25% du « niveau d'activité de l'agglomération » en 2017 selon AID Observation¹. Cette galerie se situe loin du centre-ville à 50 minutes en

¹ AID stratégie, Cabinet de conseil, stratégie et de programmation en urbanisme

moyenne en transports collectifs, 20 minutes en voiture ou presque 2 heures à pied. Le trajet pour accéder à la galerie depuis le cœur de ville est également peu accessible pour les usagers de la marche. La traversée de grands axes routiers comme l'échangeur de la nationale N57 et la départementale D673 représente des obstacles forts qui viennent s'ajouter à la distance et une moindre qualité de cheminement.

Le second pôle se situe au nord de la ville, sur la commune d'École-Valentin. Son installation date de 1984, et il a été rénové en 2017 puis étendu en 2020 (de 4100m² à 6700m²). C'est le second pilier du commerce de Besançon; il est moins bien relié au centre-ville que Châteaufarine avec la ligne 8 de bus et n'a aucun trajet direct pour y accéder mis à part en TER. Elle rencontre les mêmes obstacles et enjeux que la première galerie commerçante qui est coupée par des grands axes routiers et un trajet piéton de plus d'une heure.

La troisième zone est le centre-ville de Besançon qui est dans une situation particulière, au centre du méandre du Doubs et entre deux espaces importants de la ville :

▪ Les polarités commerciales secondaires dans le tissu urbain de Besançon

Dans le SCoT de l'agglomération, on observe d'autres pôles commerciaux qui composent l'offre de la ville (complétée par les commerces présents dans le diffus). Il en existe trois au nord de la gare dans le quartier de Montrapon, le long de la rue de Vesoul et le quartier de Chaprais. Ces trois espaces sont caractérisés par leur proximité avec le centre-ville et possèdent chacun une locomotive commerciale qui renforce leur attractivité. On peut penser que ces pôles de proximité viennent en renfort du centre-ville et desservent les quartiers d'habitation qui bordent le centre historique.

Les deux pôles commerciaux restant se situent aux sud sud-ouest de la ville dans le quartier de Saint-Ferjeux qui s'arrêtent avec

la gare centrale de Besançon-Viotte et la colline Saint-Jean qui accueille la cathédrale éponyme ainsi que la citadelle de Besançon qui sont des vecteurs d'attractivité forts. Avec un chiffre d'affaires de 167 millions d'euros, l'hypercentre est important pour les pouvoirs publics étant un espace structurant et nécessaire pour l'attractivité de la ville. A l'aide du financement de l'État, la ville met en place l'adoption d'un plan d'urgence de « revitalisation et animation des commerces » en septembre 2019. Avec un budget de plus de 600 000 euros, le Grand Besançon cherche à renforcer son centre-bourg par une meilleure communication mais aussi un renfort de l'accessibilité et des mobilités (initiative « les samedis piétons », accessibilité renforcée par les transports collectifs et des prix de parkings réduits ». La volonté de développer le tourisme est également un axe d'action pour étendre la zone d'attractivité vers la frontière suisse.

On note également la zone commerciale de Chalezeule (Chiffre d'affaires de 118 millions d'euros) soumise aux mêmes enjeux de liaison que les autres pôles commerciaux périphériques.

le carrefour ou l'échangeur routier entre la départementale et la fin du territoire et enfin l'espace commercial de la Planoise. Ce pôle commercial permet de desservir le QPV de la Planoise, il est en contact direct avec la galerie commerciale de Châteaufarine ce qui peut soulever des questions sur l'utilisation des deux lieux par les habitants.

On remarque donc une concentration des pôles commerciaux au centre-ville et aux frontières de la ville. La desserte commerciale dans la ville est importante mais elle interroge l'accessibilité à tous les habitants. Des espaces comme le campus sont légèrement excentrés de ces espaces renforcés par les grands axes routiers qui caractérisent les pourtours du tissu urbain bisontin.

- Un centre historique riche en patrimoine et espaces naturels

Les vecteurs importants de la marche sont le cadre de vie ou la végétalisation ; et la part d'espaces naturels jouent un rôle majeur dans l'attractivité des parcours des marcheur·euse·s. La ville de Besançon a mis en place un géoréférencement des parcs et espaces verts sur son territoire². Si les squares de quartier et aires de jeux se retrouvent sur tout le territoire, la majorité des parcs historiques et jardins se situent autour du méandre du Doubs et donc du

centre-ville. Additionné à la présence de la rivière qui apporte une trame bleue, la présence d'un nombre important de lieux historiques (cathédrale, églises, la citadelle...) font du centre de Besançon un espace attractif pour les touristes et hypothétiquement un lieu favorisé pour les promenades avec la présence de grands espaces forestiers et de points de vue sur la ville aux sommets des collines alentours.

- Profil sociodémographique du Grand Besançon

Besançon comptait, en 2019, 117 912 habitant·e·s. Cette population se compose de 47% d'hommes et 53% de femmes.

ans et les 15-29 ans représentent 29 % de la population. Pour comparaison, à l'échelle de l'aire urbaine bisontine, l'âge médian passe à 38 ans et 22 % des habitant·e·s ont entre 15 et 29 ans.

La population bisontine est en majorité jeune : la moitié d'entre elle est âgée de moins de 34

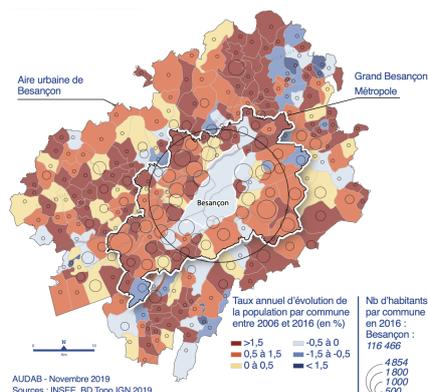


Figure 19 : Carte de l'évolution de la population entre 2006 et 2016 à l'échelle du Grand Besançon.
Source : AUDAB

Le Grand Besançon compte 68 communes. L'aire urbaine bisontine compte 196 278 habitant·e·s en 2020 (INSEE). On constate dans l'aire bisontine un phénomène de périurbanisation : de plus en plus d'habitant·e·s s'installent en périphérie - la population des communes périurbaines tend

à croître de manière importante depuis quelques années.

L'emploi est concentré au sein de la ville-centre de Besançon. La population de l'aire bisontine est vieillissante, ce qui contraste avec l'importance de la population de jeunes dans la ville-centre.

² Ville de Besançon, carte interactive créée sur Arcgis et mis à jour en juin 2022

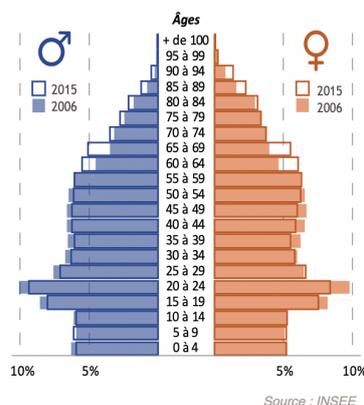


Figure 20 : Évolution de la pyramide des âges des grands bisontins entre 2006 et 2015.

Source : AUDAB

▪ Diagnostic des mobilités

D'après le Mobiliscope du CNRS, dans le Grand Besançon, la proportion estimée de personnes qui ont utilisé un véhicule motorisé individuel par secteur est faible en ville-centre, mais élevée en périphérie, peu importe les heures. Ainsi, par exemple, à Besançon Citadelle 27,6% des déplacements ont été effectués en voiture individuelle à 11 heures contre 88% dans les communes périphériques des Auxons, d'École-Valentin et de Miserey-Salines à la même heure.

Les modes doux sont prisés dans le centre urbain bisontin. Ainsi, à 16 heures, 59% des personnes ont effectué un déplacement en utilisant un mode doux à Besançon-République, contre 12,7% aux Auxons à la même heure.

Enfin, on constate globalement depuis les années 2000 une baisse de la possession du permis de conduire chez les jeunes de l'aire

urbaine de Besançon : 71% des grand-e-s bisontin-e-s âgés de 18 à 24 ans étaient dotés du permis B en 2005 contre 66% en 2018. Ce chiffre est toutefois inégal et agglomère des réalités divergentes de l'aire urbaine : si à Besançon centre la proportion de jeunes possédant le permis a bien diminué, dans les zones périphériques, le chiffre est passé de 68% en 2005 à 74% en 2018.

D'après l'enquête mobilité 2018 (AUDAB & Cerema), 660 400 déplacements sont réalisés par jour par les habitant-e-s de Grand Besançon Métropole. La mobilité est plus forte dans le centre urbain.

On constate également une diminution inégale de la mobilité selon les populations. La baisse de mobilité observée entre 2005 et 2018 sur le territoire est hétérogène selon l'âge, la catégorie socio-professionnelle ou l'activité principale.

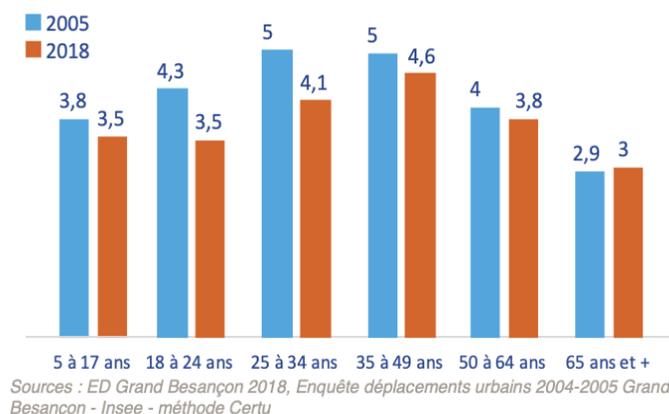


Figure 21 : Nombre de déplacements quotidiens par tranche d'âge dans le Grand Besançon.
Source : AUDAB

93 % des déplacements réalisés par les grand-e-s bisontin-e-s ont pour origine et destination le périmètre de Grand Besançon Métropole, 5 % sont des échanges entre le territoire de l'agglomération et d'autres territoires et 2 % sont réalisés intégralement en dehors de l'agglomération.

Par ailleurs, les grand-e-s bisontin-e-s utilisent moins la voiture et marchent davantage que les habitant-e-s du centre-ville (32% des déplacements se font à pied d'après ED 2018).

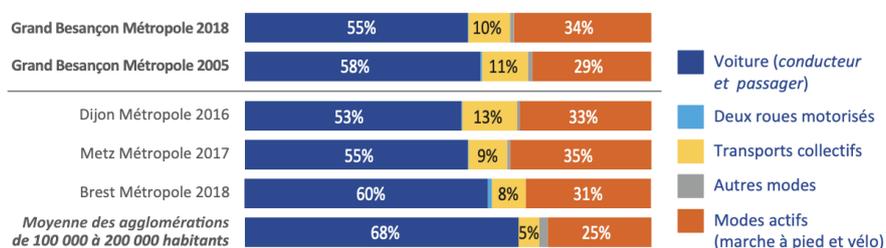


Figure 22 : Part des déplacements selon le mode.
Source : AUDAB

On note toutefois une différence nette entre ville-centre et périphéries: à Besançon, la marche à pied est le mode de 41% des déplacements contre seulement 19% dans les secteurs périurbains de l'aire urbaine du Grand Besançon.

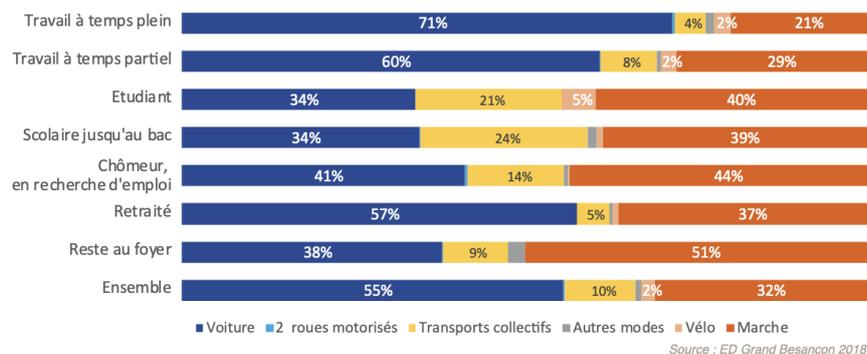


Figure 23 : Répartition modale des déplacements des grands bisontins selon leur occupation principale, en 2018.
Source : AUDAB

De manière identique à la tendance nationale, les actives grand·e·s bisontin·e·s âgé·e·s d'entre 35 et 64 ans marchent moins que les autres catégories de population. La marche à pied est surtout portée dans l'aire urbaine de Besançon par les étudiant·e·s et élèves, les chômeurs, ainsi que les personnes au foyer.

D'après la consultation plan de mobilité menée par l'AUDAB en 2021, les modes de transport utilisés par les répondants grands bisontins étaient :

- voiture individuelle : 57,55%
- bus/tram : 11,87%
- vélo : 15,32%
- **marche à pied : 12,32%**

Les parts modales à Besançon sont proches de celles relevées dans l'EMD sauf concernant les modes doux : le vélo est largement surreprésenté par rapport à la marche à pied. La marche à pied est surtout pratiquée par les habitant·e·s de Besançon "intra-muros", les étudiant·e·s et les retraité·e·s, comme indiqué précédemment.

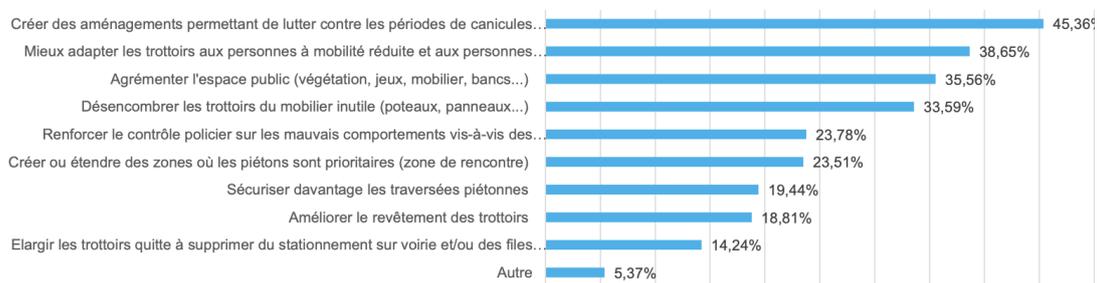


Figure 24 : Réponses des bisontin·e·s à la question « Quelles actions prioritaires pour la marche à pied » ?
Source : Grand Besançon Métropole

Plusieurs actions prioritaires concernant la marche à pied sont citées comme devant être menées d'après les grand·e·s bisontin·e·s afin de favoriser la pratique des piéton·e·s : des aménagements contre la chaleur (45%), des aménagements de trottoirs pour les PMR (38%), etc.

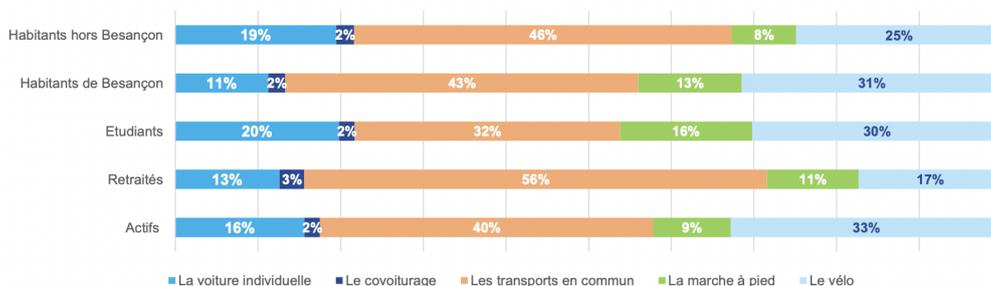


Figure 25 : Réponses des bisontin·e·s à la question « Quel mode de transport privilégier au centre-ville de Besançon » ?
Source : Grand Besançon Métropole

À la question "quel mode de transport devrait être amélioré en priorité pour se rendre au centre-ville de Besançon ?", les grand·e·s bisontin·e·s ont répondu :

- Transports en commun 40,35%
- Vélo 26,06%

- Voiture 13,75%
- **Marche à pied 9,49%**

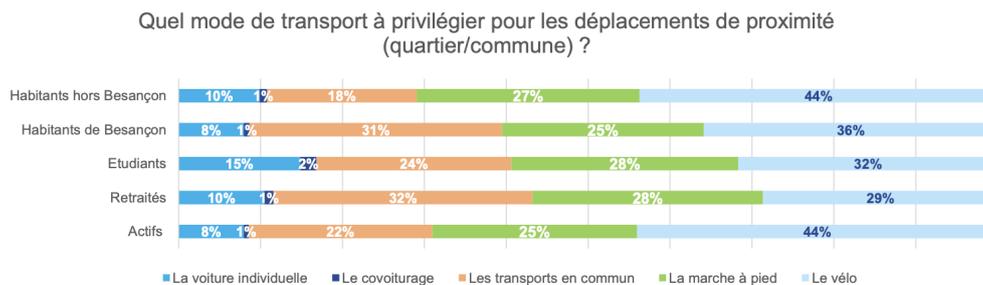


Figure 26 : Réponses des bisontin·e-s à la question « Quel mode de transport privilégier pour les déplacements de proximité » ?

Source : Grand Besançon Métropole

Si la marche reste peu considérée comme le mode de déplacement qui doit être amélioré en priorité pour se rendre en centre-ville, elle semble rester le mode de déplacement favori pour les déplacements locaux au sein de

l’environnement de vie. Ainsi, à la question “quel mode de transport devrait être amélioré en priorité pour se déplacer au sein de votre commune/quartier ?”, les grand·e-s bisontin·e-s ont répondu :

- vélo 35,06%
- **Marche à pied 22,97%**
- TC 22,53%
- Sans réponse 10,88%

Baromètre des villes marchables

Concernant le baromètre des villes marchables, les répondant·e-s ont attribué à Besançon la note : **C, “plutôt favorable”** (avec 10,07/20), faisant du chef-lieu du Doubs la deuxième ville la plus marchable de Bourgogne-Franche Comté après Dijon. La

moyenne nationale est de 9,2/20 : **Besançon se classe ainsi dans les dix villes françaises les plus marchables.** Ainsi, les bisontin·e-s ont considéré les notes suivantes pour ces critères :

- Sécurité : 10,30/20
- Confort : 9,93/20
- Effort ville : 8,43/20
- Aménagements services : 13,36/20.

Protocole méthodologique

Analyser la marche dans sa quotidienneté implique prendre en compte la diversité des profils et usages ainsi que la particularité des territoires où la pratique s'inscrit. La caractérisation de la marche à pied en France que nous proposons nous amène à choisir comme terrain d'enquête qualitative une ville moyenne, 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.

Notre étude a un caractère fortement qualitatif pour lequel on privilégiera surtout une analyse in situ des pratiques et représentations des gens sur la marche. La structuration et l'aménagement du territoire ainsi que les caractéristiques physiques et morphologiques seront pris en compte dans notre analyse. C'est important car la marche ne s'inscrit pas dans un espace neutre dont les pratiques et représentations sont également conditionnées par le territoire.

Le guide "A pied d'Oeuvre" publié par l'ADEME³ offre des moyens d'actions, des outils d'analyse et des processus pour faire du piéton le pivot de la fabrique des espaces publics. Bien que les espaces publics soient importants pour rendre la ville plus marchable, une politique en faveur de la marche doit aussi prendre en compte les enjeux liés au système de mobilité et inclure la marche comme l'un de modes de déplacement principaux. Dans ce sens, notre travail diffère et vise à donner des recommandations de politiques publiques pour favoriser la marche en ville à partir d'une étude de cas.

Notre approche s'inscrit davantage dans la démarche méthodologique de l'étude du LaSUR qui porte sur le rôle des bancs publics dans la promotion de la marche⁴. Notre travail se différencie cependant de celui-ci par notre choix de se concentrer sur l'unique étude de Besançon à partir d'un protocole méthodologique qui pourra être appliqué à d'autres territoires. De plus, notre protocole tire sa singularité de l'analyse des trajets piétons et des usages de la marche par la réalisation d'observations de trajets piétons comme méthode.

○ Analyse des trajets piétons et des usages de la marche

L'objectif de l'analyse des trajets piétons est de mettre en avant les stratégies piétonnes dans un espace donné. C'est un moyen d'en comprendre les logiques à partir de l'expérience que les usager·ère·s en font. En suivant une personne choisie de façon aléatoire, depuis un point fixe jusqu'à sa destination (entrée dans un immeuble, un commerce, ou un moyen de transport, ou encore une sortie de site) et en étant attentif·ve·s à sa relation à l'environnement,

ces trajets dessinent une forme et une logique d'appropriation par les piéton·ne·s.

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. A travers l'analyse de ces cheminements piétons et de la logique dans laquelle ils s'inscrivent (logique de linéarité, de desserte,

³ Monono (dir.), 2022, À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics, 88 pages.

⁴ Albrecher, R. ; Clément, G. ; El Khawand, M. ; Hajji, K. et Kaufmann, V., (2022). Mobilité piétonne : le rôle des bancs publics dans la promotion de la marche, LaSUR

de chicane contrainte, de détour, de contournement, de promenade), on pourra observer les attractions, les polarités et les obstacles vécus par les piéton·ne·s. Il sera important d'étudier les types, formes et temps de trajet qui varient selon les temporalités de la semaine.

Par cette méthode, on s'attend à observer différentes intensités d'usage des voiries du quartier. Le confort de la marche, en particulier l'exposition à des coupures et des difficultés de franchissement, pourrait jouer un rôle dans la fréquentation de ces axes. Il

sera intéressant d'observer les discontinuités, les conflits d'usage, la largeur des trottoirs et leur encombrement, ainsi que la présence de mobilier urbain destiné aux piéton·ne·s (banc, fontaine, toilettes publiques par exemple). L'intensité des usages dépendra probablement de la hiérarchisation des voiries, où des zones pourront être peu fréquentées si elles sont principalement résidentielles, empruntées davantage lorsqu'on y trouve des équipements et des commerces, et d'autres zones à flux tendus correspondant ou pas aux axes majeurs de circulation.

Protocole d'observation des trajets piétons

1. **Définir le périmètre du site étudié** : afin d'analyser les trames piétonnes au sein d'un quartier, déterminer les limites de l'espace à analyser, en dehors duquel les observations prendront fin.
2. **Définir les points de départ** : il est important de définir des points de convergence, correspondant à des intersections ou des espaces de diffusion des flux, comme un arrêt de transport en commun par exemple. Au moins une dizaine de points par site sont nécessaires afin de gagner du temps à la fin d'une observation.
3. **Préparer l'équipement** : enregistrer les trajets par balisage satellite et chronométrer les temps de trajet.
4. **Choisir la temporalité de l'observation** : cette méthode d'observation n'est pertinente qu'en journée, le manque de déplacements durant la nuit montre peu de tendances qu'il est possible d'interpréter⁵. Si observer les déplacements d'individus en les suivant peut être mal perçu, il est primordial de veiller à ce que la personne ne se sente pas en insécurité à cause de notre méthode d'observation. Il est aussi important de réaliser ces observations en semaine et le week-end, afin de pouvoir comparer les usages en fonction de la temporalité de la semaine.
5. **Choisir le sujet de l'observation** : il est important que ce choix soit aléatoire. La méthode utilisée sera de lever les yeux et de choisir la première personne en vue.
6. **L'observation du cheminement piéton** : enregistrer le trajet et suivre la personne à distance, tout en observant son environnement et en complétant la grille d'analyse suivante :

⁵ Entretien avec Stéphane Malek (Monono) en janvier 2023

Elements d'analyse	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Age	0-14 ans	15-64 ans	>64 ans						
Genre	Femme	Homme	Indéterminé						
Allure	Rapide	Calme							
PMR	Oui	Non							
Jour de la semaine	Semaine	Weekend							
Moment de la journée	Matin	Après midi	Soir						
Conditions météo	Ensoleillé	Pluie éparse	Nuageux	Venteux	Averse	Neige			
Trajet vers...	immeuble / maison	Equipement	Commerce	Transport en commun	Autre	Voiture	Travail	Sortie de site	Espace public
Présence de banc	Régulièrement	Peu de bancs	Aucun						
Usage d'un banc	Plusieurs	Une fois	Non						
Présence de toilettes publiques	Plusieurs	Une fois	Non						
Taille des trottoirs réglementaire (>1,4 mètres)	Tout le temps	Principalement	Rarement	Jamais					
Occupation gênante des trottoirs	Tout le temps	Principalement	Rarement	Jamais					
Logique de cheminement	Linéarité	Desserte	Chicane contrainte	Détour	Contournement	Promenade			

Le choix de ce type d'analyse du profil du·de la marcheur·euse se justifie par la nécessité d'avoir un minimum d'informations. Ainsi, il semble pertinent de différencier les marcheur·euse·s en fonction de leur genre, de s'ils sont des enfants, des personnes adultes ou des personnes âgées, s'ils sont des personnes à mobilité réduite.

7. Compléter cette grille d'analyse par une **prise de note sur le déroulé du trajet** et des photos permettant d'illustrer les difficultés rencontrées par les piéton·ne·s (quel type de discontinuité, y a-t-il eu des conflits d'usage, quel type d'occupation gênante du trottoir, etc.) et les aménagements de plus ou moins bonne qualité rencontrés.

- Observation statique des flux piétons dans des espaces stratégiques et étude photographique de ces espaces

Cette seconde méthode d'observation nous permettra de compléter nos observations mobiles, et nous permettra d'observer des points de passage et de rencontre et d'analyser les flux piétons lorsqu'il fait nuit.

Notre protocole se déroule en six étapes, en prenant en compte la réalisation de l'observation des flux piétons et l'étude photographique de ces derniers dans des lieux stratégiques

1. **Choix de lieux et critères à prendre en compte** : Il est important de choisir un lieu qui présente des défis d'aménagement intéressants à étudier. La fréquentation des piéton·ne·s est à prendre en compte, bien que l'absence de piéton·ne·s puisse s'expliquer par une logique de contournement. Il est également important de considérer les limites de l'étude, telles que la durée et la temporalité de l'étude.
2. **Préparation de l'équipement** : assurer une bonne qualité photographique et prévoir l'enregistrement des données de temps d'étude.
3. **Préparation du plan de l'étude** : Il est important de planifier les emplacements où les photos seront prises et les moments où les flux de piétons seront les plus élevés. Il est également important de planifier le nombre de photos à prendre et la fréquence à laquelle elles seront prises. Il est conseillé de créer un schéma ou un plan de l'espace étudié pour faciliter l'analyse des données.
4. **Prise de photos** : Prendre des photos des flux piétons à des moments précis, en utilisant le plan de l'étude pour guider les prises de vue. S'assurer de prendre des photos de vue globale ainsi que des détails des zones d'intérêt. Afin d'obtenir des données fiables et comparables, il est important de

prendre des photos à des moments réguliers. Il est également important de noter le temps et l'emplacement de chaque photo pour pouvoir les associer à la donnée de temps.

5. **Schématisation des flux observés** : Dans le cas où la prise de photo ne serait pas pertinente, notamment la nuit lorsque la luminosité est faible, il s'agira de schématiser les flux observés sur notre plan d'étude et d'annoter les observations réalisées.
6. **Analyse** : Mesurer les flux piétons et identifier les tendances et les stratégies piétonnes : chemin de désir, stratégie de contournement, etc. Noter les points forts et les points faibles de l'aménagement de l'espace étudié, tant du point de vue fonctionnel que de l'environnement traversé.

Identification des secteurs d'enquête

L'identification des sites stratégiques où les entretiens vont être réalisés constitue le premier pas et doivent être choisis en fonction de leur pertinence par rapport au sujet de l'étude. Il est conseillé de choisir des sites représentatifs des différents quartiers et de la diversité des espaces publics, tels que les quartiers résidentiels, les gares, les arrêts de bus, les ponts piétons.

Puisque cette étude vise à mieux comprendre les usages de la marche dans l'ensemble de la ville, il semble pertinent de privilégier des sites se trouvant en dehors du centre-ville, généralement très piéton. C'est pourquoi nous avons choisi les quatre sites suivants :

- **Le parvis de la Gare Viotte** : se trouvant au nord du quartier Battant, la Gare Viotte est située en dehors du centre-ville, bien qu'elle représente une forte centralité et que de nombreux flux piétons sont à analyser.
- **Le campus de la Bouloie** : se trouvant en périphérie du centre-ville, il concentre un grand nombre d'étudiant-e-s et d'aménagements qui leur sont dédiés. On peut estimer que les usages et les représentations de la marche dans ce quartier sont similaires à l'ensemble des campus dans d'autres villes françaises.
- **Le Pont de la République** : ce pont fermé à la circulation automobile relie Les Chaprais, un quartier résidentiel, au centre de Besançon.
- **Les Hauts-du-Chazal** : situé dans le quartier de Planoise, cet espace fait le lien entre le centre commercial de Châteaufarine, l'UFR de Santé et le QPV de Planoise.
- **Micros-trottoirs**

Afin d'avoir un aperçu général des représentations sur la marchabilité de Besançon, en particulier en dehors du centre-ville tout en essayant d'avoir une diversité et une représentativité de types de marcheur-euse-s, la réalisation d'une enquête

quantitative permet de recueillir un grand nombre de ressenti. Il a été décidé d'interroger des passants sous forme de questionnaire fermé dans l'espace public, dans des sites stratégiques identifiés auparavant, à partir d'un court questionnaire.

Identification des secteurs d'enquête

Les secteurs d'enquête pour les micro-trottoirs sont les mêmes que pour les observations fixes; à savoir :

- **Le parvis de la Gare Viotte** : se trouvant au nord du quartier Battant, la Gare Viotte est située en dehors du centre-ville, bien qu'elle représente une forte centralité et que de nombreux flux piétons sont à analyser.
- **Le campus de la Bouloie** : se trouvant en périphérie du centre-ville, il concentre un grand nombre d'étudiant·e·s et d'aménagements qui leur sont dédiés. On peut estimer que les usages et les représentations de la marche dans ce quartier sont similaires à l'ensemble des campus dans d'autres villes françaises.
- **Le Pont de la République** : ce pont fermé à la circulation automobile relie Les Chaprais, un quartier résidentiel, au centre de Besançon.
- **Les Hauts-du-Chazal** : situé dans le quartier de Planoise, cet espace fait le lien entre le centre commercial de Châteaufarine, l'UFR de Santé et le QPV de Planoise.

Recrutement des participant·e·s

Les participant·e·s seront les passant·e·s qui se trouvent dans les sites stratégiques sélectionné·e·s, qui seront questionné·e·s sous forme de micro-trottoir. Il est important de s'assurer que les participant·e·s représentent une diversité de profils sociologiques et de types de marcheur·euse·s.

La temporalité de l'enquête

Afin de pouvoir analyser les différences de pratique en fonction du moment de la journée, les entretiens dans la rue ont été réalisés pendant deux heures sur trois temporalités pour chaque secteur : matin, après-midi et soir. De plus, mis à part pour le secteur du campus, des entretiens ont aussi été réalisés le week-end afin de couvrir le plus de pratiques de la marche différentes.

Le questionnaire

Le questionnaire comporte 10 questions simples et claires, avec des réponses de préférence fermées ou à choix multiples. Les questions portent sur le profil sociologique, l'usage de la marche, les freins à la pratique de la marche. L'utilisation d'un outil numérique tel que Framafoms ou Google Forms permet de faciliter la mise en place des questionnaires dans la rue à l'aide d'un smartphone. L'utilisation de cet outil permet ensuite de traiter statistiquement et d'analyser les résultats.

Grille du questionnaire

Question	Réponses possibles
1. Résidez-vous à Besançon?	- Oui - Non
2. a. Si oui, dans quel quartier ?	[Liste des quartiers de Besançon]
2. b. Si non, où habitez-vous ?	[Réponse libre]

<p>3. Pour quel motif marchez/circulez-vous aujourd'hui ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aller sur le lieu de travail - Offre culturelle et de loisirs - Raison familiale - Retour au domicile - Commerces et achats - Lieu d'étude - Autre [Réponse libre]
<p>4. Dans le cadre du déplacement que vous êtes en train d'effectuer (là maintenant), avez-vous besoin d'utiliser un autre mode de déplacement?</p>	<p>[Réponse à choix multiple]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non, marche uniquement - Transport en commun (bus, tramway) - Vélo, trottinette - Véhicule motorisé personnel (voiture, scooter...) - Autre
<p>5. Comment marchez/circulez-vous de manière habituelle ?</p>	<p>Échelle de 1 à 6 , avec 1 = “Jamais” et 6 “Très fréquemment, quotidiennement”</p>
<p>6. Qu'est ce qui gêne votre pratique de la marche ?</p>	<p>[Réponse à choix multiple]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trajet peu agréable - Longueur du trajet - Manque de sécurité - Manque d'appétence - Pas de problème - Autre [Réponse libre]
<p>7. Qu'est-ce qui vous ferait marcher /circuler davantage ?</p>	<p>[Réponse à choix multiple]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trajet plus court - Sécurisation des trajets - Trajet plus agréable (végétalisation, assises, revêtements) - Rien - Autre [Réponse libre]
<p>8. Quel est votre genre ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Homme - Femme - Autre [Réponse libre]
<p>9. Êtes-vous une personne à mobilité réduite ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Oui - Non
<p>10. Quel est votre âge ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 0 à 14 ans - 15 à 24 ans - 25 à 64 ans - 65 ans et plus
<p>11. Quelle est votre occupation professionnelle ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - CSP 1 : agriculteurs exploitant - CSP 2 : Artisans, commerçants, chef d'entreprise - CSP 3 : Cadres, PIS - CSP 4 : professions intermédiaire - CSP 5 : Employés - CSP 6 : Ouvriers - CSP 7 : Retraités - CSP 8 : Étudiants - CSP 9 : Inactifs, sans emploi

- Outils pour approfondir sur les pratiques et les représentations sur la marche

Ces outils sont destinés à approfondir les représentations et les pratiques de la marche, principalement par l'analyse du discours des participant·e·s.

Le point de départ est l'idée de réaliser un certain nombre d'entretiens qui nous permettront d'approfondir 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. En ce sens, plutôt que de se concentrer sur l'accumulation d'un grand nombre d'entretiens, ce qui nous intéresse est qu'ils soient représentatifs des différents profils de marcheur·euse·s possibles dans la ville (étudiants, jeunes actifs, personnes âgées, parents avec enfant, personnes à mobilité réduite).

- Parcours commentés

L'objectif de cette activité est de "mettre la parole en marche" (Thibaud 2002, p. 261). En effet, le parcours commenté nous permet d'approfondir les représentations et le rapport avec le territoire des participant·e·s. Au cours de cette activité, des opinions plus subtiles peuvent être rapportées qui n'auraient pas nécessairement l'occasion de l'être dans un format d'entretien traditionnel. 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-même 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 notre parcours.

Dans cette activité, en outre, nous ne sommes pas seulement intéressés par l'étude du discours mais aussi par le *langage corporel* des participant·e·s : leur façon de bouger, leur posture, bref leur appropriation du territoire. Les itinéraires seront basés sur les trajets quotidiens des participant·e·s (aller au travail, marcher, aller à l'école, etc.) mais il y aura aussi une place pour l'imprévu. C'est précisément cette marge de liberté qui nous permet de tenir compte des réactions des participant·e·s à des événements inattendus.

L'analyse des représentations, de nature subjective, sera complétée par une analyse fine des caractéristiques spatiales du trajet effectué et tiendra compte du cadre temporel dans lequel il s'inscrit. Ces "variables objectives" sont non seulement essentielles à notre analyse, mais nous pourrions également rendre compte de l'évaluation ou de la prise en compte de ces variables dans l'expérience de chaque participant·e·s.

Étapes de l'activité:

Durée indicative d'environ 30 minutes voire un peu plus si le·la participant·e le souhaite.

1 enquêteur·euse enregistre la discussion, enregistre la trace GPS du parcours, et mène le parcours commenté
1 enquêteur·euse prend des notes sur les perceptions de l'enquêté·e, notamment sur un fond de carte (afin de faciliter la représentation cartographique du parcours par les enquêteur·euse·s a posteriori), sur sa gestuelle, et prend des photos des espaces clés mentionnés par l'enquêté·e

Questions à poser au départ :

Destination ? Origine?

Pourquoi avez-vous choisi l'itinéraire proposé?

C'est un trajet que vous faites dans quelle temporalité (matin, après-midi, soir?)

Est-ce que vous faites souvent cet itinéraire? Été comme hiver ? S'il pleut, s'il fait froid ? etc.

Description du parcours (étapes, lieux importants?), ce que l'enquêté·e observe, ressent.

Déroulement du trajet choisi par le·la participant·e: Les descriptions ordinaires du passant qui constituent le corps d'analyse, l'enquêteur·euse intervient le moins possible restant dans une position d'auditeur bienveillante. Il sera possible de demander au·à la participant·e de prendre des photographies dans les endroits qu'il considère les plus remarquables du trajet (soit parce qu'il-elle les aime bien, il s'en sert d'eux comme repères ou il y a des critiques par rapport à son état). L'enquêteur·euse doit chercher à échanger sur l'expérience du parcours, distinguer les lieux traversés en fonction de leur ambiance, les lieux agréables/désagréables, les événements les plus marquants, les connaissances du quartier.

Dimension	Variables
Spatialité du corps	orientation corporelle du·de la marcheur·euse (directionnalité du trajet), type d'accès du trajet (abords des places et carrefours)
Temporalité du site	Jour (semaine/week-end) // Météo
Caractéristiques socio-individuelles	âge, genre, catégorie socioprofessionnelle, degré de connaissance du site, chaussures, vêtements, application itinéraire?

Utilisation des données recueillies

L'objectif est de retranscrire et d'analyser le discours de l'enquêté·e; en l'accompagnant d'une représentation cartographique sensible du parcours effectué. Sur cette carte figure la trace GPS du parcours, les notes et photos les plus pertinentes qui rendent compte de l'ambiance et du ressenti de l'enquêté·e, et des lieux agréables/désagréables identifiés comme tels par l'enquêté·e, représentés à l'aide de couleurs ou de symboles par exemple.

- Guide d'Entretien semi-directif - biographie de mobilité (1h environ)

Dimension	Question proposées
Profil démographique socio-	Depuis quand habitez-vous à Besançon? Avez-vous toujours habité dans le même quartier? Vous avez déménagé? Pourquoi avoir choisi Besançon comme ville pour habiter? Pourriez-vous m'indiquer votre occupation actuelle? Est-ce que vous possédez une voiture, un vélo ou une trottinette?

	<p>Un abonnement transport en commun?</p> <p>Avez-vous des enfants, petits ou non? Est-ce vous ou quelqu'un d'autre qui les amène à l'école ou à leurs activités? Vous occupez-vous de personnes âgées de votre entourage?</p>
<p>Pratiques de mobilité</p>	<p>Racontez-moi une journée type de votre semaine du point de vue de vos déplacements, où vous allez, comment, avec qui, comment ça se passe?</p> <p><u>Relances si besoin :</u> <u>Quotidiennes</u></p> <p>Au quotidien, quels types de déplacements réalisez-vous pendant votre journée? (aller au travail/lieu d'études, courses, sport)</p> <p>Quels modes de transports privilégiez-vous pour effectuer ces trajets? Quels facteurs influencent ces choix?</p> <p>Si vous aviez l'opportunité de modifier le choix de vos modes de déplacement, vous le feriez?</p> <p>Avec quelle fréquence utilisez- vous les transports en commun?</p> <p>Le temps que vous consacrez à la marche pendant la journée varie-t-il ? Qu'est-ce qui influence ces variations ?</p> <p>Vous arrive-t-il d'utiliser une application GPS pour vos trajets à pied ? Si oui, laquelle et pourquoi celle-ci plutôt qu'une autre ?</p> <p><u>Occasionnelles</u></p> <p>Pendant le week-end, privilégiez- vous les activités dehors ou chez vous?</p> <p>Si dehors: quel mode de transport privilégiez-vous?</p>
<p>Représentations sur la marche</p>	<p>Est-ce que vous aimez marcher/vous déplacer en général?</p> <p>Si oui, quand est-ce que vous prenez le plus de plaisir à marcher ?</p> <p>Ressentez-vous du plaisir en marchant? Quelles sensations, bien-être que cela procure (ou non), du rapport à l'environnement, aux bruits, aux odeurs, au vent, etc.</p> <p>Sinon, dans quelles situations la marche apparaît comme une contrainte? Penser notamment aux accompagnements d'enfants, aux trajets pour des courses, etc.</p> <p>Est-ce que le plaisir ou la gêne ressenti sont liés à l'aménagement et la qualité de la rue ou à l'environnement/atmosphère de la rue (fréquentation, bruit lumière, odeur, pollution, végétation) ?</p> <p>Est-ce que votre expérience et comportement pendant la marche changent par rapport à la situation dans laquelle vous la pratiquez? (seul-e /accompagné-e, espace déterminé, moment de la journée)</p>

	<p>Est-ce que les lieux que vous fréquentez, les choix de vos itinéraires changent en fonction de chaque situation (météo, climat, etc)? Quels types de lieux vous privilégiez par rapport à chaque situation?</p> <p>Vous êtes-vous déjà senti-e vulnérable ? Avez-vous déjà eu peur ?</p> <p>Si oui, quand et où ? Vis-à-vis de quoi ? Est-ce un événement isolé ou une répétition ?</p> <p>Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à marcher davantage ? Le souhaitez-vous ? Qu'est-ce qui vous en empêche ?</p> <p>Est-ce que vous faites des activités complémentaires en marchant? (par exemple, écouter de la musique, contempler l'environnement, etc.)</p> <p>Avez-vous toujours un itinéraire précis en tête avant de partir ? Lui arrive-t-il de varier ? Quelles sont les raisons des variations ?</p> <p>Comment vos pratiques de marche ont-elles évolué au fil du temps, depuis votre enfance ? Quel a été votre apprentissage de la marche (ville/campagne ?) ?</p> <p><u>Marcher à Besançon</u></p> <p>Quelle est l'importance de la marche dans votre quotidien en ville?</p> <p>Quelles sont vos impressions générales sur les conditions de déplacement à pied dans votre quartier ? À Besançon en général?</p> <p>Percevez-vous des différences sur les conditions de déplacement à pied près de chez vous et dans le centre-ville?</p> <p><u>Co-présence et respect des règles</u></p> <p>Est-ce que vous rencontrez des difficultés ou des situations de conflit avec d'autres usage-re-s ? avec des piéton-ne-s ? avec les vélos? trottinettes ? Voitures?</p> <p>Vous asseyez-vous parfois dans la rue ? Rebords, bancs, terrasses ? Où ? Pourquoi ?</p> <p>Quand il s'agit de traverser, comment ça se passe ? Passez-vous sur les passages piétons ?</p> <p>Attendez-vous le feu vert ? Toujours ? Qu'est-ce qui motive les exceptions ?</p> <p><u>Sur la marchabilité de la ville</u></p> <p>Est-ce qu'il y a des quartiers, des endroits/lieux, des rues que vous aimez particulièrement ? A quoi cela tient-il ?</p> <p>Quels sont les rues et les endroits que vous fréquentez le plus ? Pourquoi ?</p>
--	--

	<p>Est-ce qu'il y a des parties de la ville dans lesquelles vous n'allez jamais ? Pourquoi ? Ou des endroits que vous évitez ? (la nuit, espaces mal éclairés, dangereux ou réputés dangereux?)</p> <p>Est-ce que vous déconseilleriez certains lieux aux femmes? Pourquoi? Est-ce qu'en tant que femmes vous les éviteriez vous-même?</p> <p>Avez-vous des stratégies afin de garantir votre sécurité lorsque vous vous déplacez à pied la nuit ? (sms, changer de trottoir, stratégie d'évitement)</p> <p>Y a-t-il des rues que vous êtes contraint·e d'utiliser et que vous n'aimez pas, qui vous dérangent ? A quoi est-ce que cela tient ?</p> <p>Y a-t-il des endroits qui vous semblent mal aménagés ou inaccessibles ?</p> <p>Y a-t-il des endroits que vous trouvez dangereux pour les enfants et les personnes âgées ?</p> <p>Lorsqu'il y a des travaux sur vos itinéraires, des alternatives sont-elles proposées pour les questions ?</p>
--	---

Pour le traitement des entretiens, nous avons privilégié l'utilisation du logiciel MAXQDA (logiciel dédié à la recherche qualitative et méthodes mixtes) afin de faire une analyse et réflexion globale des perceptions et ressentis sur la marche. Dans un premier temps, nous avons créé des catégories d'analyse pour repérer les ressentis et perceptions qui se répètent dans chaque entretien. Ensuite, une matrice⁶ a été créée en utilisant les citations et informations les plus notables identifiées

pour chaque catégorie d'analyse. L'idée est de ne pas se limiter à l'analyse des catégories de manière individuelle mais d'identifier et analyser le rapport entre eux. Les analyses des entretiens ont été croisées avec les résultats des parcours commentés. Nous les avons ensuite utilisées pour établir une réflexion globale sur l'ensemble de nos analyses issues des différents outils mis en place dans notre enquête de terrain.

⁶ cf. annexes.



05

enquête de terrain
à Besançon

05

enquête de terrain à Besançon

Analyse des observations	p. 82
Micro-trottoirs	p. 95
Analyse des résultats d'observations de cheminements piétons	p. 108
Entretiens semi-directifs	p. 121
Parcours commentés	p. 130



05

Enquête de terrain

Outils mobilisés et analyse des résultats

Analyse des observations

- Campus

Trois temps d'observation en semaine : 8h30-9h30, 13h-14h, 17h-18h

Situation

Le terrain d'observation se situe au cœur du campus de la Bouloie, espace principal d'accueil de l'université de Franche-Comté, en périphérie de Besançon. Plus précisément, nous avons observé les flux au sud-ouest de l'avenue de l'observatoire, axe transversal du campus, à proximité de la bibliothèque universitaire Proudhon, du restaurant universitaire Petit Bouloie, et de la bibliothèque universitaire de sciences en travaux pendant notre étude. Cet espace est situé à proximité immédiate de bâtiments administratifs, de bâtiments d'enseignement et de recherche dépendant de l'UFR des

sciences et techniques et de l'UFR des sciences juridiques, économiques, politiques et de gestion (SJPEG). La rue autour de laquelle ces bâtiments se placent est principalement empruntée par les bus de la ligne 7, et les quelques véhicules autorisés à franchir les bornes d'accès récemment implantées. Les espaces publics sont particulièrement récents au croisement avec l'avenue de l'observatoire, un parking ayant été transformé en esplanade piétonne plantée dans le cadre des travaux de réaménagement du campus.



Figure 27 : Un cheminement réaménagé le long de la BU, bus de la ligne 7
Photographie du groupe

Espaces publics

Plusieurs espaces publics de la zone étudiée sont en travaux, tandis que d'autres ont été réaménagés et refaits récemment, avec des matériaux d'apparence assez qualitative par rapport aux infrastructures vieillissantes des années 1970. Les trottoirs sont plutôt larges (plus de 2,5m de chaque côté) et arborés (des arbres étaient d'ailleurs en cours de plantation le jour de l'enquête). Ces espaces récents se situent à proximité de l'arrivée en bus depuis l'avenue de l'Observatoire.

En se dirigeant vers le sud du secteur, on observe toutefois davantage d'espaces dégradés, de trottoirs abîmés, troués. Par ailleurs, l'esplanade située entre la bibliothèque et le restaurant universitaire, dans un style années 1970, semble peu hospitalière et est très peu appropriée par les étudiant·e·s qui s'y aventurent peu en cette matinée d'hiver. De plus, à la nuit tombée, les petits chemins piétons reliant entre eux les bâtiments universitaires ne sont pas éclairés, ou faiblement.

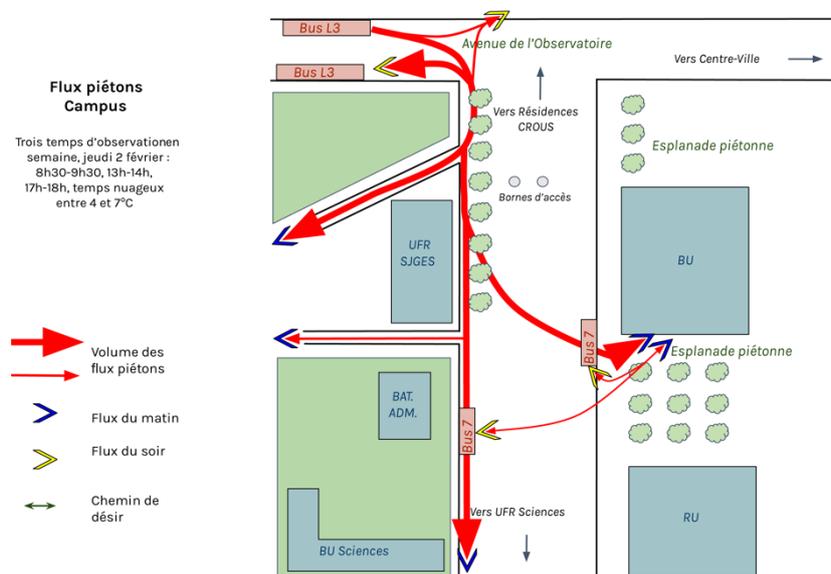


Figure 28 : Schéma des observations de flux piétons sur le campus de la Bouloie
Réalisation du groupe



Figure 29 : Une zone encore en travaux près de la BU de Sciences, à gauche sur la photographie
 Photographie du groupe

Principaux usages :

Tout au long de la journée, les principaux usages apparents des déplacements à pied, dans cet espace universitaire, sont la circulation d'étudiant·e·s entre les salles de cours, la bibliothèque universitaire, les arrêts de bus et les résidences étudiantes du CROUS. S'y mêlent d'autres moments de la vie courante ; en dehors des heures de « pointe » de début et fin de journée (marquée par le début de la plupart des cours à 9h et la tombée de la nuit le soir), les étudiant·e·s stationnent régulièrement pour discuter ou

fumer dans les espaces publics autour des bâtiments d'enseignement. Les personnels de l'université s'y attardent moins. Par ailleurs, en ces temps de travaux importants sur le campus de la Bouloie, en cours de réfection, plusieurs ouvriers des services de voirie et de BTP circulent et travaillent dans la zone étudiée.

Les étudiant·e·s empruntent souvent entre les bâtiments du campus des chemins de désir, notamment celles et ceux résidant dans des logements du CROUS à proximité.

Importance des flux :

Les flux piétons sont plus rares et interviennent plus par « vagues » avant 9h et après 17h30, quand les étudiant·e·s arrivent ou partent de cours, et n'ont plus de raison de se promener sur le campus.

Les flux principaux se font entre les arrêts de bus, notamment de la L3, et la bibliothèque universitaire, et dans une moindre mesure vers les salles de cours (en dehors des heures de début et fin d'enseignement, pour lesquelles ces flux sont majoritaires).

Les lignes de transport les plus empruntées sont la L3 et la 7. La L3, ligne à haut niveau de service, dessert le centre-ville, tandis que la 7 dessert le secteur de l'UFR Santé et des logements étudiants environnants. Entre ces deux bornes temporelles, les flux après sont davantage constants, isolés, variables, même s'ils ne sont souvent pas aussi fournis, et ne dépendent plus autant de l'arrivée par vague de bus

- Pont de la République

Trois temps d'observation en semaine : 8h30-9h30, 13h-14h, 17h-18h

Un temps d'observation le week-end : Samedi 17h-18h

Situation :

Le Pont de la République relie la Boucle aux quartiers résidentiels des Chaprais et au Parc Micaud. Réaménagé en 2014 pour accueillir le nouveau tramway, le pont conserve une voie de circulation. En 2022, elle est transformée en piste cyclable à la suite de la décision de fermer le pont à la circulation automobile. Il débouche sur la rue de la République dans la

Boucle et sur l'avenue Sadi Carnot dans le quartier des Chaprais.

Le pont traverse le canal du Rhône au Rhin et l'île Saint-Pierre avant de traverser le Doubs. Cet îlot arboré est parcouru de chemins de promenade menant à une écluse du canal, et est accessible depuis le centre du pont.



Figure 30 : Vue de l'accès à l'île Saint-Pierre, depuis le Pont de la République
Photographie du groupe



Figure 31 : Vue du canal du Rhône au Rhin et des promenades sur berges depuis le Pont de la République
Photographie du groupe



Figure 32 : Vue du Pont de la République en direction de la Boucle
Photographie du groupe

Espaces publics :

L'aménagement du pont, datant de 2014, propose un revêtement de qualité, et deux trottoirs d'environ 2,10m de largeur sont situés de chaque côté du pont. Les piéton-ne-s s'aventurent peu en dehors, et la quasi-fermeture du pont aux véhicules motorisés

profite surtout aux cyclistes. Le pont est bien éclairé en soirée. Des toilettes publiques sont situées au bout du pont près du parc Micaud. Les espaces de détente et de repos sur les espaces verts de l'île Saint-Pierre sont

légèrement dégradés, et ne semblent pas très utilisés.

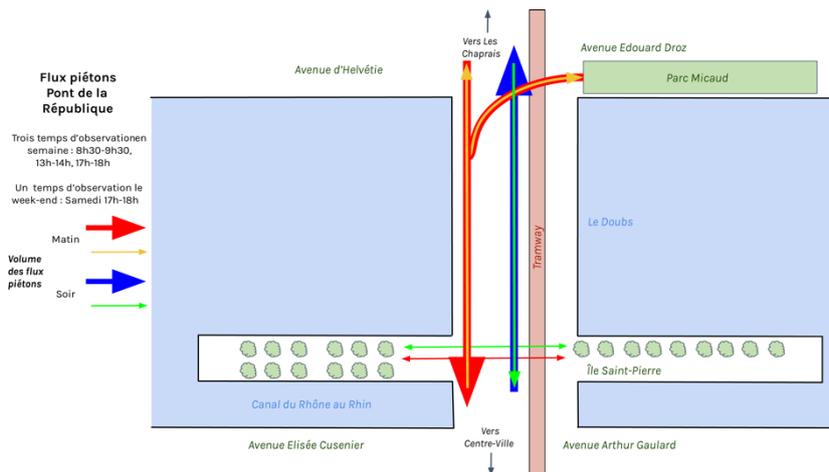


Figure 33 : Schéma des observations de flux piétons sur le Pont de la République. Réalisation du groupe

Principaux usages :

Le pont est principalement emprunté par les piéton·ne·s à des fins de circulation. Une majorité de personnes l'empruntent pour passer d'une rive à l'autre du Doubs, tandis que quelques piéton·ne·s et joggeur·euse·s se rendent sur l'île Saint-Pierre pour se promener, parfois avec un chien, ou pour courir, notamment dans la journée, en soirée et le week-end.

Dans la matinée, la grande majorité des piéton·ne·s se rendent dans la Boucle, et sont principalement des jeunes et des actif·ive·s. Les mêmes profils se retrouvent en fin de soirée, dans le sens inverse. Le caractère résidentiel des Chaprais et la concentration

d'activités présentes dans le centre-ville explique sans doute ces déplacements pendulaires. En début d'après-midi, de plus en plus de jeunes, des collégien·ne·s et lycéen·ne·s en groupe notamment, quittent la Boucle ; sans doute à la fin de leur journée de cours. En outre, des piéton·ne·s chargé·e·s de courses semblent rentrer chez eux en fin de journée, après avoir fréquenté les commerces du centre historique.

Le week-end, ces activités commerciales et ludiques sont plus prégnantes, et les personnes semblant flâner ou parties faire des achats sont majoritaires.

Importance des flux :

Le matin en semaine, les flux sont majoritaires dans le sens Chaprais-Boucle, et s'estompent après 9h, quand l'heure de pointe s'achève. En milieu de journée, vers 14h, les gens retournent au travail et le sens de circulation majoritaire reste vers la Boucle. A partir du milieu d'après-midi, les flux s'inversent, et sont majoritaires dans le sens Boucle-Chaprais, et ce de manière de plus en plus prononcée à l'heure de pointe du soir. Pourtant, vers 19h et après, les flux

s'équilibrent, puis redeviennent majoritaires dans le sens Chaprais-Boucle, sans doute à l'heure où les gens sortent dans le centre-ville. Ce basculement s'observe également le week-end, avec des gens rentrant de leurs activités et courses en fin de journée, et un phénomène de sortie et de loisirs dans le centre-ville encore accru en soirée.

Il faut toutefois noter qu'en dehors des heures de pointe, les flux piétons sont très épars sur ce pont.

- Parvis de la Gare

Trois temps d'observation en semaine : 8h30-9h30, 13h-14h, 17h-18h

Trois temps d'observation le week-end : Samedi 13h-14h et 17h-18h, et dimanche 13h-14h

Situation :

Le parvis de la gare de Besançon-Viotte et son ouverture vers le centre-ville ont été l'objet de nos observations. Plusieurs espaces sont identifiés : la gare et les espaces publics situés juste face à elle ; le parking de dépose-minute, taxi gare routière ; les quais du terminus des deux lignes de tramway de la ville ; et le cheminement piéton vers le centre-ville, passant à travers le parc des Glacis.



Figure 34 : Vue du parvis de la gare depuis l'entrée du parc des Glacis
Photographie du groupe



Figure 35 : Vue du terminus du tramway depuis le parvis de la Gare
Photographie du groupe



Figure 36 : Vue du chemin piéton du parc des Glacis vers le centre-ville
Photographie du groupe

Espaces publics :

Le parvis de la gare, refait à l'occasion de l'arrivée du tramway en 2014, propose des espaces végétalisés, piétons, dont l'aménagement est soigné et bien entretenu. Des sentiers piétons bien dessinés permettent des échanges intermodaux aisés, permis par ailleurs par la densité d'offres en transports en commun. L'éclairage est quant à lui de bonne qualité, sauf au niveau de la

gare routière qui se trouve être un espace assez sombre.

La zone du passage piéton devant la gare, reliant l'esplanade piétonne et le tramway avec le parc des Glacis et le centre-ville, est un espace de potentiels conflits d'usages entre véhicules motorisés et piéton-ne-s, mais la largeur du passage piéton et la bonne co-visibilité permet d'observer des traversées piétonnes sécurisées.

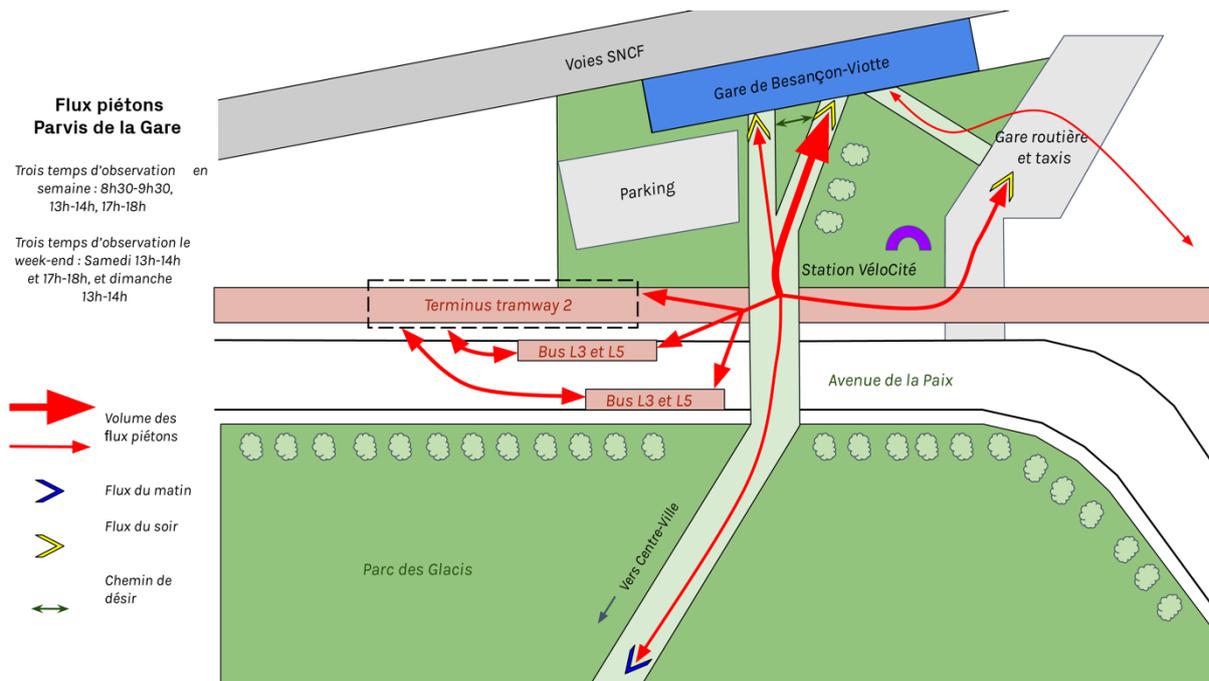


Figure 37 : Schéma des observations de flux piétons sur le parvis de la Gare
Réalisation du groupe

Principaux usages :

La quasi-totalité des usager-ère-s de cet espace s'en sert afin de circuler entre la gare et le centre-ville et au sein de l'espace multimodal que constitue l'ensemble gare-parvis. Les piéton-ne-s statiques sont donc des usager-ère-s des transports en attente de leur bus, tram ou train, et les mouvements entre ces trois principaux modes sont marqués par leur effet polarisant, tandis que la station de vélos en libre-service est très peu utilisée.

En effet, on peut distinguer trois types de flux piétons ; les flux entre la gare et le

quartier, les flux entre la gare et le centre-ville, et les flux intermodaux.

Il semblerait qu'en journée de semaine, les étudiant-e-s, les jeunes actif-ive-s et quelques visiteur-euse-s soient les profils les plus représentés. Le vendredi soir, la grande majorité des usager-ère-s sont des étudiant-e-s, qui rentrent probablement chez leurs parents en ce soir de départ en vacances.

Le samedi après-midi, les déplacements de loisir prédominent, et il arrive que des gens sur le chemin vers le centre flânent, s'arrêtent, discutent entre eux puis

continuent leur chemin, tandis que peu de piéton·ne·s adoptent une allure rapide.

Importance des flux :

Le matin en semaine, une part majeure des flux piétons venant de la gare SNCF se dirige vers le centre-ville via le parc des Glacis, et sont rythmés par l'arrivée des TER et des cars interurbains ; entre ces moments de desserte, assez peu de piéton·ne·s circulent sur le parvis.

Un autre part importante de ces voyageur·euse·s se dirige vers les arrêts de bus et de tramway.

Ces deux flux majoritaires sont complétés par quelques déplacements à destination du quartier, surtout le long de l'avenue du maréchal Foch.

Durant l'après-midi, les flux piétons à destination du centre-ville se font plus discrets, et les arrivées de trains rythment de manière moins marquée les flux piétons que dans la matinée. Des flux continus de piéton·ne·s s'entrecroisent sur ce parvis de gare, principalement pour des trajets intermodaux entre bus, tramway et train.

Le vendredi soir, départ en vacances pour de nombreux étudiant·e·s, les piéton·ne·s les plus visibles se situent en nombre au niveau de la gare routière ; où patientent nombre d'entre elles·eux. Les trajets de longue distance sont majoritaires, et les villes mal

reliées à Besançon par le réseau ferroviaire (Vesoul, Pontarlier) sont les principales destinations des étudiant·e·s en attente. Les flux intermodaux sont toujours majoritaires dans cette temporalité, et les trajets piétons vers ou depuis le centre-ville sont rares.

Le samedi après-midi, ces flux piétons gare-centre-ville restent faibles, et les flux intermodaux sur le parvis restent majoritaires, et très discontinus car rythmés par l'arrivée des trams, bus et trains. Au sein de ces trajets intermodaux, les piéton·ne·s venant de la gare SNCF sont surreprésentés par rapport à la semaine.

Au contraire, le samedi soir, peu de flux sont constatés autour de la gare SNCF. Très peu de piéton·ne·s passent par le quartier, hormis au passage des bus, trams et trains, et les fréquences de passages des transports en commun sont bien plus faibles qu'en semaine. Le cheminement du parc des Glacis, menant au centre-ville, est très peu emprunté.

La situation est encore plus calme le dimanche après-midi, temporalité pendant laquelle les flux intermodaux côtoient des flux vers le centre-ville via le parc des Glacis.

▪ Hauts du Chazal - Planoise

Trois temps d'observation en semaine : 8h30-9h30, 13h-14h, 17h-18h

Deux temps d'observation le week-end : Samedi et dimanche 13h-14h

Situation

Le lieu étudié est situé autour de la station Hauts du Chazal, au terminus des lignes de tramway 1 et 2, situé dans le quartier de Planoise. Il est situé à proximité de la zone commerciale de Châteaufarine et de la zone universitaire de l'UFR Santé et du CHU Minjoz. La station est située à côté de l'atelier de maintenance du tramway et d'un parking relais. Cette zone périurbaine est marquée par de nombreuses ruptures urbaines comme la présence de la D673, axe majeur de l'ouest bisontin, ou encore le bois de François au nord.



Figure 38 : Vue de la station de tramway Hauts du Chazal
Photographie du groupe



Figure 39 : Vue du terminus du tramway, du parking relais et du chemin menant à la zone commerciale de Châteaufarine (à gauche)
Photographie du groupe



Figure 40 : Chemin piéton reliant la station Hauts du Chazal à Châteaufarine
Photographie du groupe

Espaces publics

Cet espace est essentiellement routier et caractéristique des zones commerciales et industrielles des périphéries des villes françaises ; avec parkings, voies de circulation rapides, travaux. Les nuisances automobiles rendent les déplacements à pied désagréables, peu pratiques voire dangereux. Les espaces autour du terminus, datant de

2014 comme le tramway sont néanmoins aménagés de manière accessible et confortable, mais sur une zone assez restreinte. Aucun cheminement piéton ne semble indiqué depuis le terminus, à part celui menant à la zone commerciale de Châteaufarine.

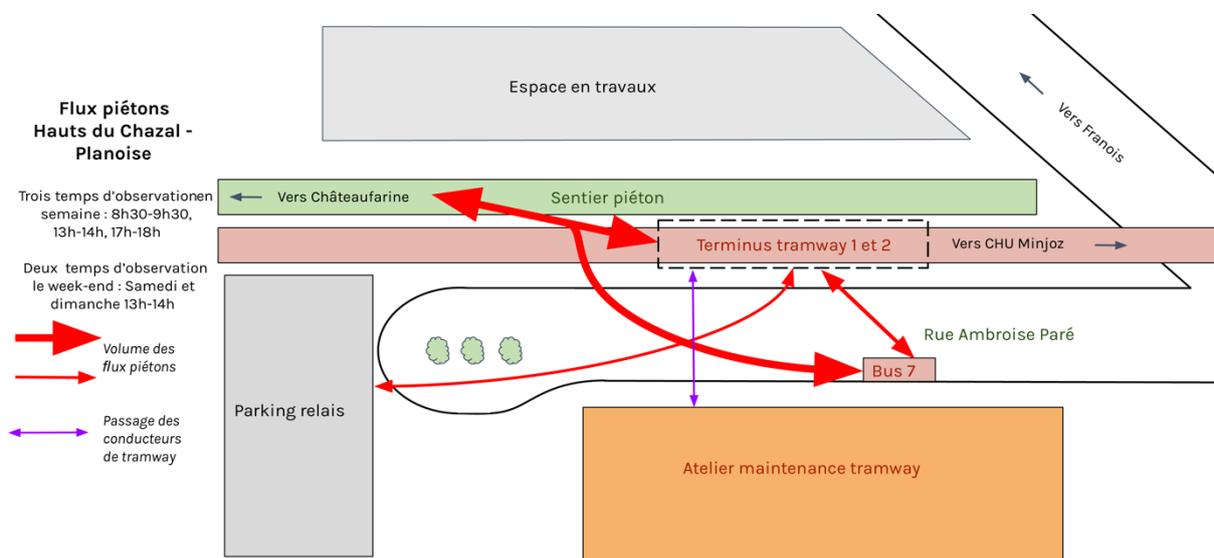


Figure 41 : Schéma des observations de flux piétons au niveau des Hauts du Chazal.
Réalisation du groupe

Principaux usages

Le matin en semaine, le terminus du tramway est très peu fréquenté. Les flux piétons sont quasiment exclusivement liés à un trajet en tramway, certain·e·s descendant de leur voiture garée sur le parking relais. En général, les usager·ère·s du tramway sont parfois en correspondance avec la voiture, soit via le parking relai soit via un proche venant les

chercher ; ou alors en correspondance avec la ligne 7 de bus. A part pour un usage intermodal, les piéton·ne·s qui fréquentent l'espace étudié sont soit les personnes qui travaillent au centre de maintenance Ginko, soit des usager·ère·s de la zone commerciale et qui vont à pied y faire leurs courses.

Importance des flux :

La plupart du temps, la zone est très peu fréquentée, et il arrive régulièrement que les bus ou tramway arrivent ou partent vides. Les flux principaux concernent le tramway, le bus et le chemin vers Châteaufarine, dans les deux sens.

En semaine, en dehors des gens faisant leurs courses, les étudiant·e·s habitant dans les résidences universitaires proches viennent prendre les transports ou leur voiture au terminus du tramway. Par ailleurs, les flux

piétons sont bien supérieurs au début de l'heure du déjeuner entre 12h et 13h, et ralentissent à mesure que l'après-midi commence.

Le week-end, la fréquence des transports en commun baisse, et la fréquentation du terminus avec. Le dimanche, le parking relais est presque vide, et le terminus quasiment désert, mis à part les conducteurs de tramway circulant entre la station et le centre de maintenance et quelques voyageur·euse·s.

Micro-trottoirs

- Le profil des répondant·e·s

497 personnes ont répondu au questionnaire sur leur ressenti de la marche à Besançon. Par secteur d'enquête, cela correspond à 121 répondant·e·s sur le parvis de la Gare Viotte, 153 au campus de la Bouloie, 109 sur le Pont de la République et 114 aux Hauts du Chazal. Seul·e·s 7 répondant·e·s disent être des personnes à mobilité réduite.

Une surreprésentation des étudiant·e·s due au secteur d'enquête

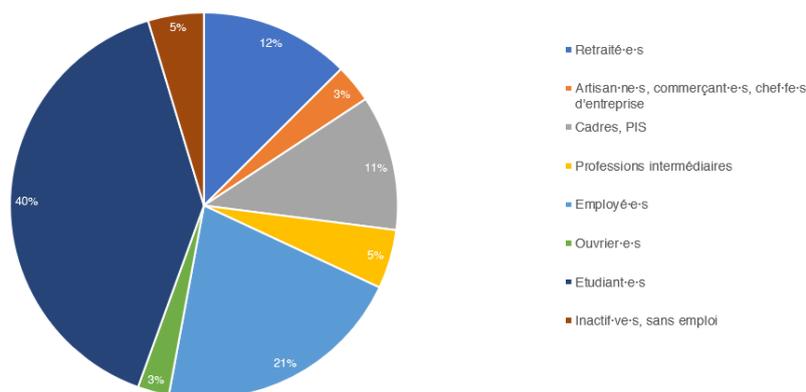
Sur les 497 personnes répondantes, les étudiant·e·s sont surreprésenté·e·s, avec 56% des personnes interrogées. Cela s'explique par notre choix d'étudier le secteur du campus de la Bouloie, où ces dernier·ère·s représentent 91% des personnes interrogées, ainsi que les Hauts du Chazal dans le quartier de Planoise, où se trouve l'UFR de Santé et donc un grand nombre d'étudiant·e·s, qui représentent 59% des personnes répondantes dans ce secteur d'enquête. On peut aussi émettre l'hypothèse que les étudiant·e·s ont été plus nombreux en proportion à accepter

de répondre à nos questions car ils se sentaient plus proches de nous, enquêteur·euse·s, en termes d'âge que les autres profils de personnes sollicitées. A titre de comparaison, les étudiant·e·s représentent 19,9% de la population de Besançon en 2019¹.

Afin de ne pas fausser les résultats de l'enquête en survalorisant le ressenti des étudiant·e·s, il a été choisi de retirer le secteur du campus de la Bouloie de l'analyse globale. Ce secteur fera l'objet d'un focus séparé.

Une majorité d'étudiantes répondantes

Répartition des répondant·e·s en fonction de leur occupation professionnelle (hors campus)



¹ Source : Insee, RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

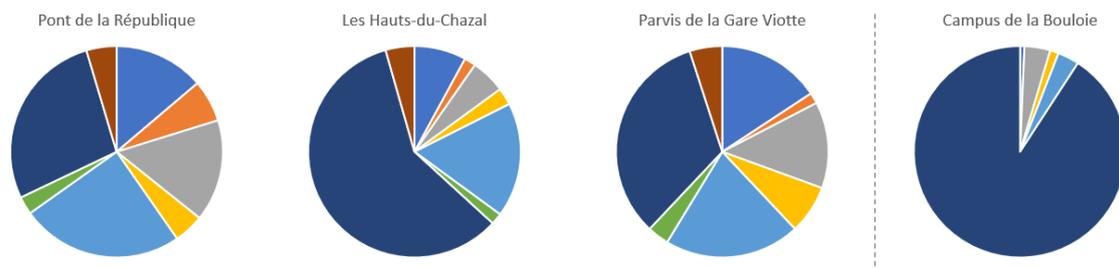


Figure 42 : Représentations graphiques de l'occupation professionnelle des personnes interrogées
Réalisation du groupe

Ainsi, hors campus, les étudiant·e·s représentent 40% des répondant·e·s, les employé·e·s 21%, les retraité·e·s 13% et les cadres 11%.

Une légère majorité de femmes répondantes

Hormis dans le secteur du Pont de la République, les femmes sont légèrement majoritaires parmi les personnes répondantes.

Une majorité de femmes répondantes

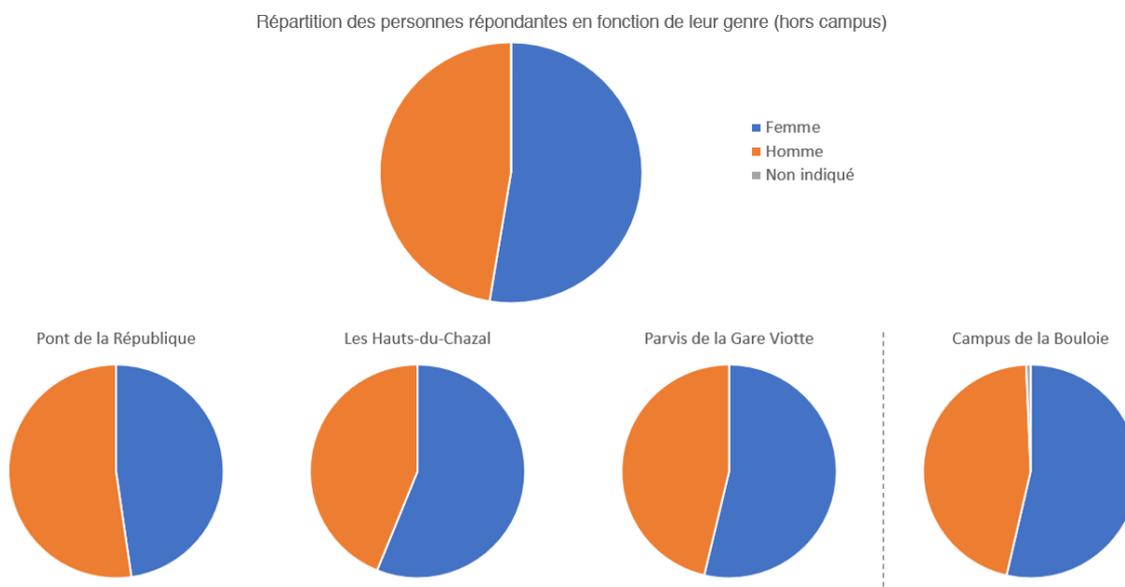


Figure 43 : Représentation graphique du genre des personnes interrogées
Réalisation du groupe

Une surreprésentation des 15 à 24 ans due au nombre important d'étudiant·e·s

Comme expliqué précédemment, on observe une surreprésentation des étudiant·e·s et donc des 15 à 24 ans. Les moins de 14 ans questionnés l'ont principalement été sur le Pont de la République, car ce dernier se trouve

à proximité d'un collège. Hors campus, les personnes ayant entre 25 et 64 ans représentent un peu moins de la moitié des répondant·e·s (47%), contre 40% de 15 à 24 ans et 10% de plus de 64 ans.

Une surreprésentation des 15 à 24 ans due au nombre important d'étudiant-e-s

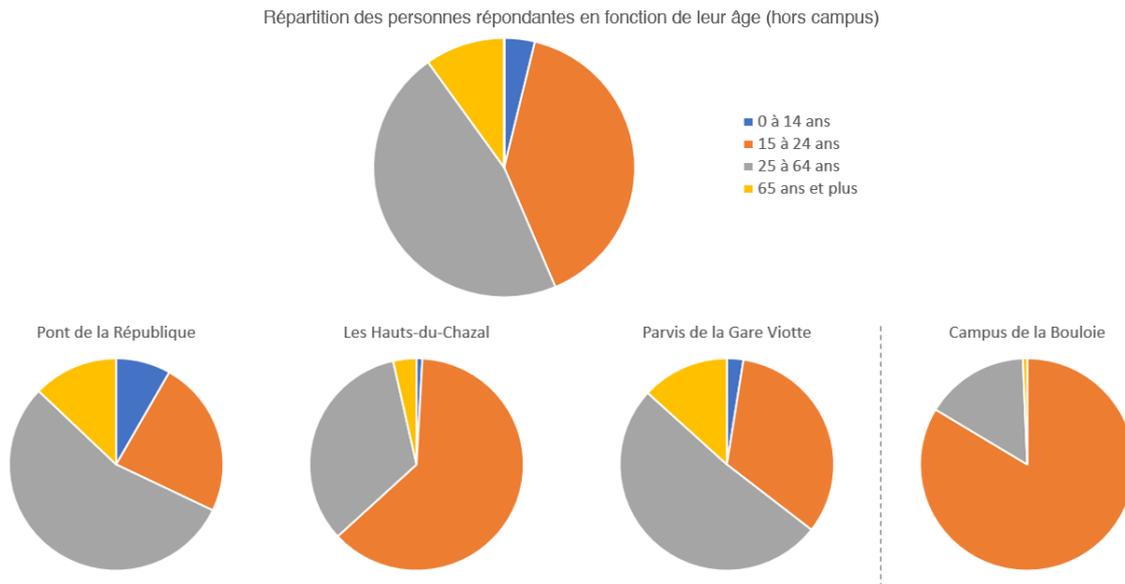


Figure 44 : Représentation graphique de la répartition des tranches d'âges des personnes interrogées
Réalisation du groupe

Une grande majorité de répondant-e-s bisontin-e-s

Près d'une personne sur trois ayant répondu à l'enquête habitent à Besançon. Ce chiffre monte à 88% dans le secteur du Pont de la République et tombe à 63% aux Hauts du Chazal. Lorsque les répondant-e-s habitent en dehors de Besançon, ces derniers habitent le plus souvent en périphérie de la ville.

Près de trois quarts des répondant-e-s habitent Besançon

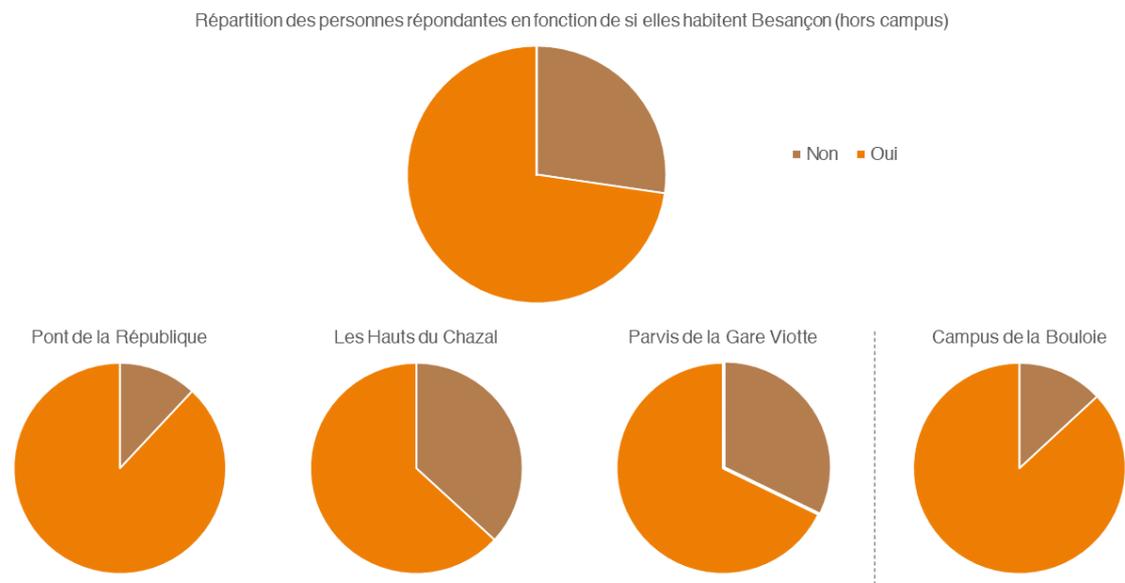


Figure 45 : Représentation graphique du lieu de résidence des personnes interrogées
Réalisation du groupe

Les répondant-e-s bisontin-e-s habitent principalement les quartiers des Chaprais (23%), de Battant, de la Boucle (17%), de

Planoise (17%) et de Saint-Claude-Torcolds (13%). Cependant, la provenance d'un quartier dépend beaucoup du secteur d'enquête,

puisque 81% des habitant·e·s des Chaprais et 63% de la Boucle ont été interrogés sur le Pont de la République, 58% de ceux de Battant et 77% de Saint-Claude-Torcolds ont été

interrogés sur le parvis de la Gare Viotte, ainsi que 98% des habitant·e·s de Planoise ont été interrogés aux Hauts du Chazal.

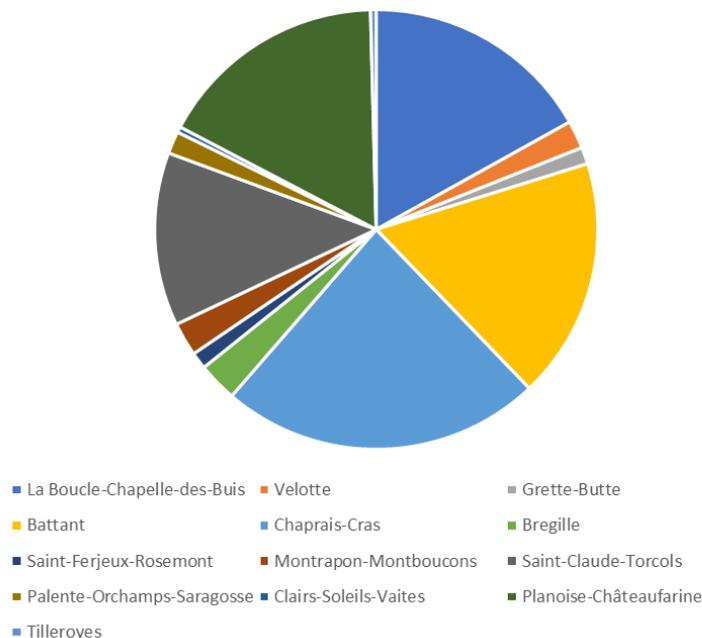


Figure 46 : Représentation graphique du quartier d'habitation des répondant·e·s
Réalisation du groupe

Quant aux répondant·e·s du secteur du campus de la Bouloie, ils sont 87% à habiter dans Besançon. Les trois quarts des enquêté·e·s vivant à Besançon résident soit sur le campus (32% dans le quartier Montrapon-Montboucons), soit dans d'autres quartiers à forte proportion étudiante (Tilleroyes (11%) et Planoise (8%)), soit dans le centre-ville (La Boucle (16%) et Battant (9%)).

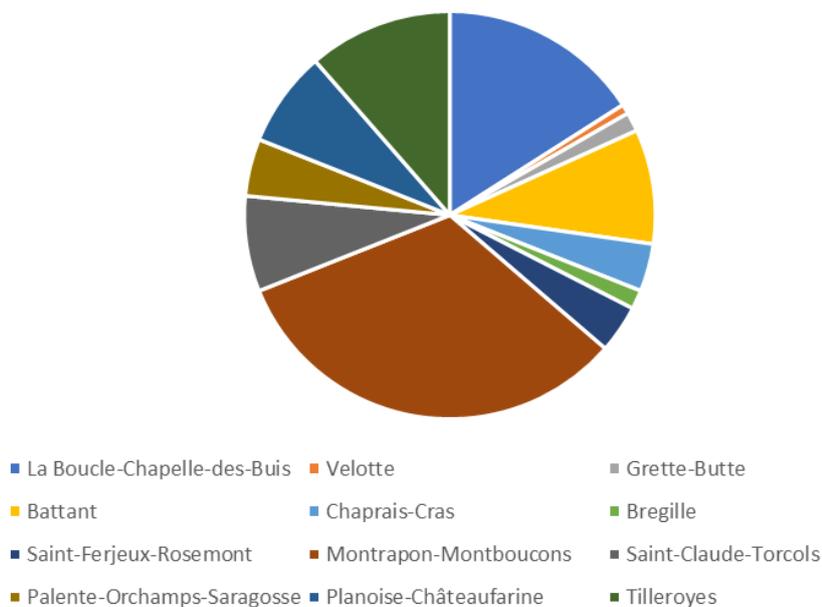


Figure 47 : Représentation graphique du quartier de résidence à Besançon des personnes interrogées résidant dans la commune
Réalisation du groupe

Les enquêté-e-s restant, peu importe le secteur d'enquête, résident en partie dans des communes du Grand Besançon, et le reste plus loin dans les villes de la région.

- **Quelle marchabilité à Besançon ?**

La fréquence des déplacements à pied en fonction du quartier de résidence

Tous secteurs d'enquête confondus, Les Chaprais et la Boucle sont les quartiers où les répondant-e-s disent se déplacer le plus à pied. On peut rappeler que 81% des habitant-e-s des Chaprais ont été interrogés à l'entrée de la Boucle, sur le Pont de la République fermé à la circulation des voitures, et il est possible que la fréquence des déplacements à pied ne soit pas la même en fonction de l'éloignement de la Boucle. Il est probable que les habitant-e-s au nord du quartier Chaprais-Cras marchent moins que celles et ceux du sud. Paradoxalement, c'est aux Chaprais et dans la Boucle qu'on observe

le plus grand nombre de personnes qui déclarent que le manque de sécurité est ce qui freine leur pratique de la marche. Les quartiers Montrapon-Montboucons, Saint-Ferjeux-Rosemont et Battant ont aussi une haute fréquence de déplacement à pied. C'est dans le quartier Clairs-Soleils-Vaites qu'on marche le moins. Mis à part les cas de Saint-Ferjeux-Rosemont et de Grette-Butte, on peut observer une tendance à ce que l'éloignement de la Boucle et du centre-ville entraîne une baisse de la fréquence des déplacements à pied.

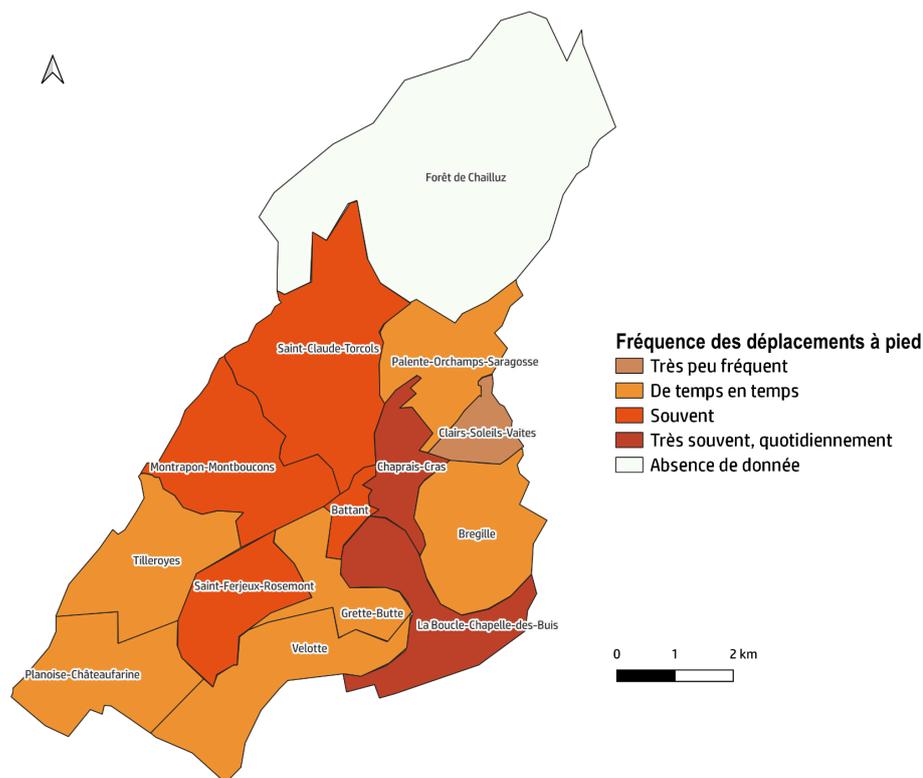


Figure 48 : Carte de représentation par gradient de la fréquence de déplacement à pied des résident-e-s des quartiers bisontins
Réalisation du groupe sur QGIS

Les freins à la pratique de la marche

Rappel : afin de ne pas fausser les résultats de l'enquête en survalorisant le ressenti des étudiant·e·s, il a été choisi de retirer le secteur du campus de la Bouloie de l'analyse globale.

Questionner des passant·e·s sur leur représentation de la marche et les freins à leur pratique permet de mettre en lumière le fait que c'est un impensé pour beaucoup. En effet, 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.

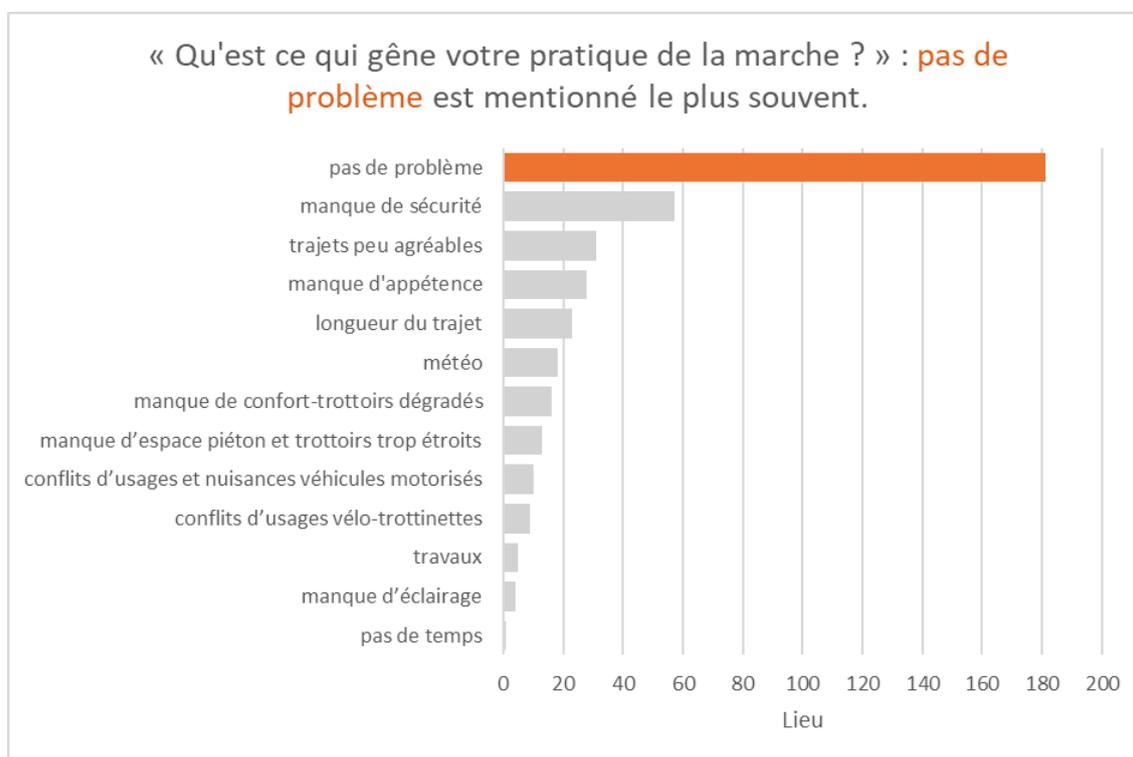


Figure 49 : Représentation graphique des contraintes lors des déplacements à pied
Réalisation du groupe

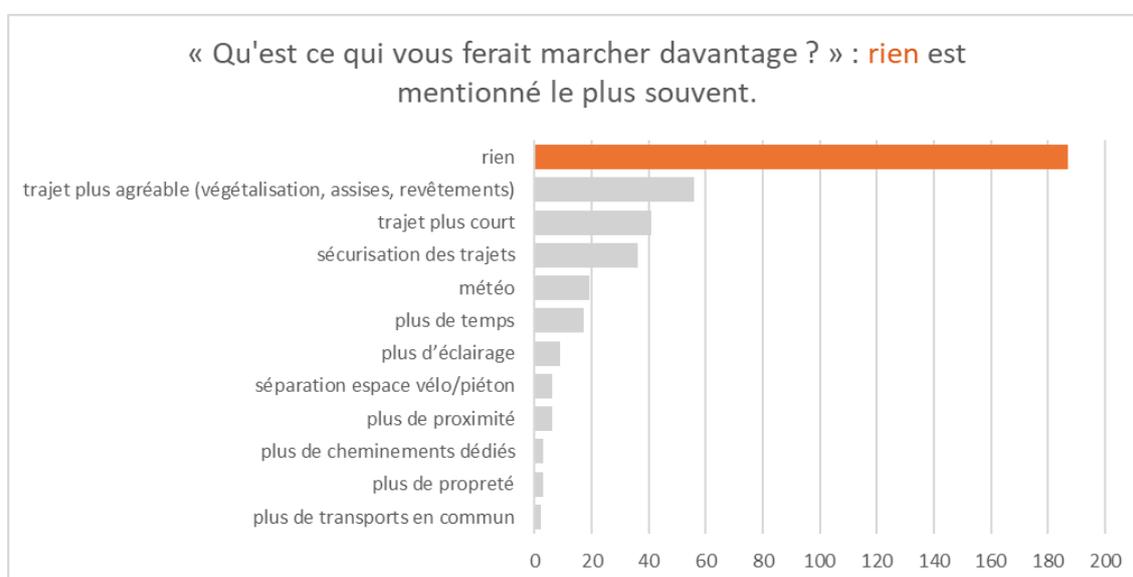


Figure 50 : Représentation graphique de ce qui pourrait faire marcher davantage les personnes interrogées
Réalisation du groupe

Il n'y a que pour les moins de 15 ans et les plus de 64 ans que la réponse du manque de sécurité arrive avant l'absence de problème. Mais ces dernière-s ne proposent cependant pas plus que les autres des choses qui les feraient marcher davantage.

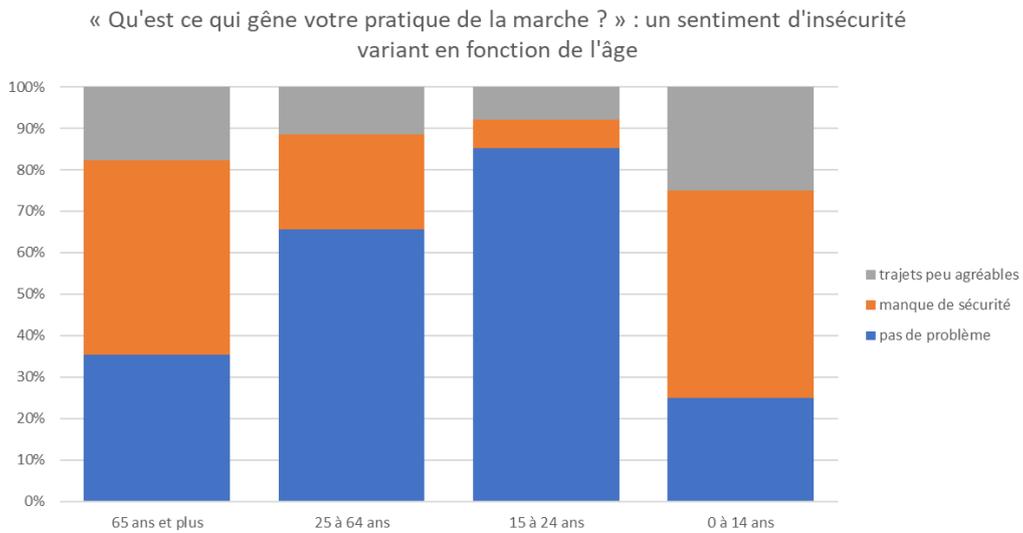


Figure 51 : Représentation graphique des contraintes lors des déplacements à pied
Réalisation du groupe

Des ressentis et besoins genrés

On observe que les femmes ont tendance à avoir davantage de freins à leur pratique de la marche. Ces dernières sont les seules à souligner le manque d'éclairage comme un problème et sont plus gênées par la dégradation des trottoirs, les nuisances des véhicules motorisés, le manque d'appétence pour la marche et la météo. A l'inverse, les hommes sont davantage gênés à cause de travaux et du manque de solutions de déviation proposées aux piéton·ne·s.

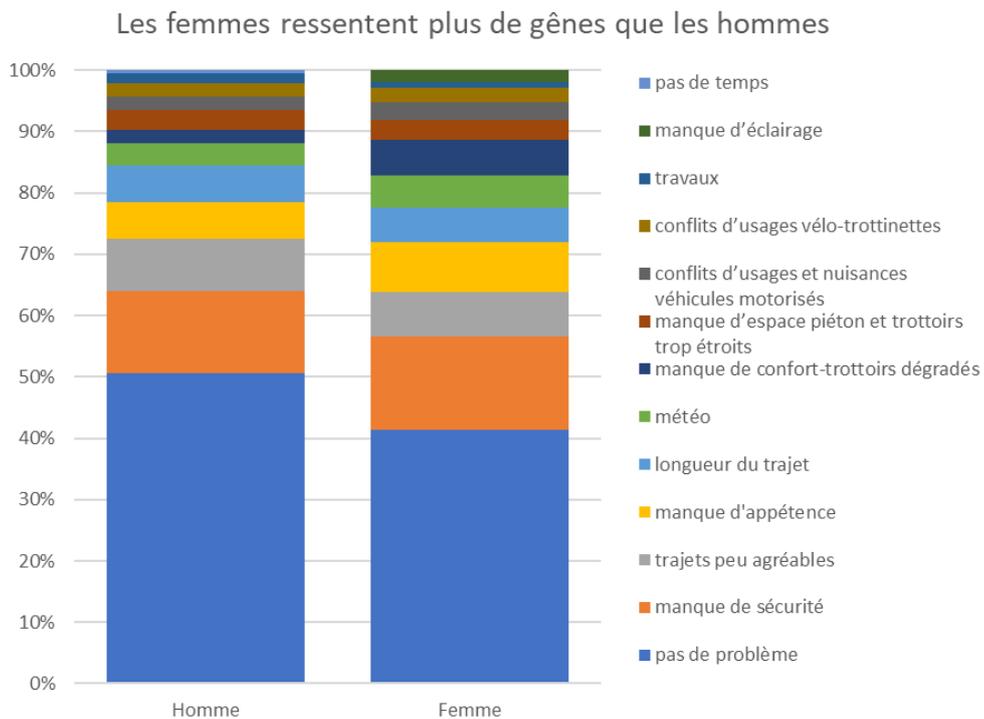


Figure 52 : Représentation graphique de ce qui pourrait faire marcher davantage les personnes interrogées en fonction de leur genre
Réalisation du groupe

Alors que cette fois-ci les hommes sont plus nombreux à citer la météo comme facteur pouvant les faire plus marcher, les femmes parlent quant à elles de solutions pouvant garantir leur sécurité. Ces dernières sont celles qui évoquent le plus le besoin

d'éclairage (neuf femmes contre un homme) et de séparation des espaces vélo et piéton (six femmes et aucun homme), et sont plus demandeuses de sécurisation des trajets (22 contre 14) et de temps libre (12 contre 5).

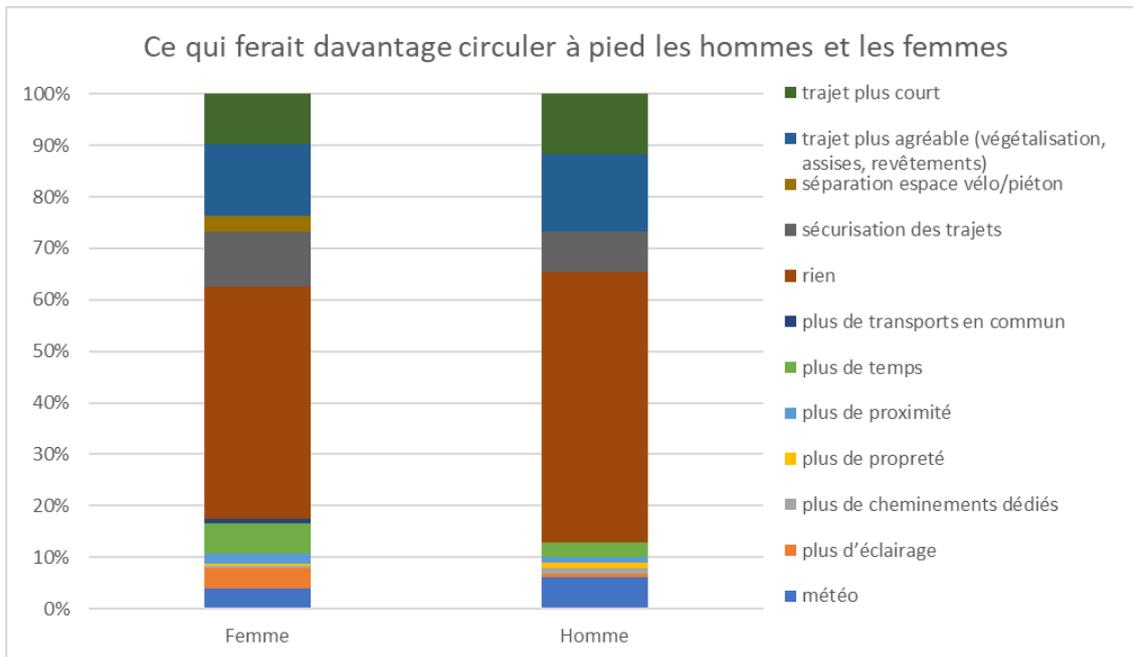


Figure 53 : Représentation graphique de ce qui pourrait faire marcher davantage les personnes interrogées en fonction de leur genre et en excluant les réponses où il n'y a aucune contrainte
Réalisation du groupe

Le motif de déplacement

Les personnes questionnées ont principalement indiqué rentrer chez elles ou aller sur leur lieu d'étude ou de travail. Dans chacune de ces situations, ce sont légèrement plus de femmes qui les font, quand les hommes font plus de

déplacements pour des motifs de promenade, loisirs et achats.

Les personnes âgées de 65 ans ou plus, majoritairement retraitées, font peu de déplacements domicile-travail. A l'inverse, cela représente les principaux déplacements des 25 à 64 ans.

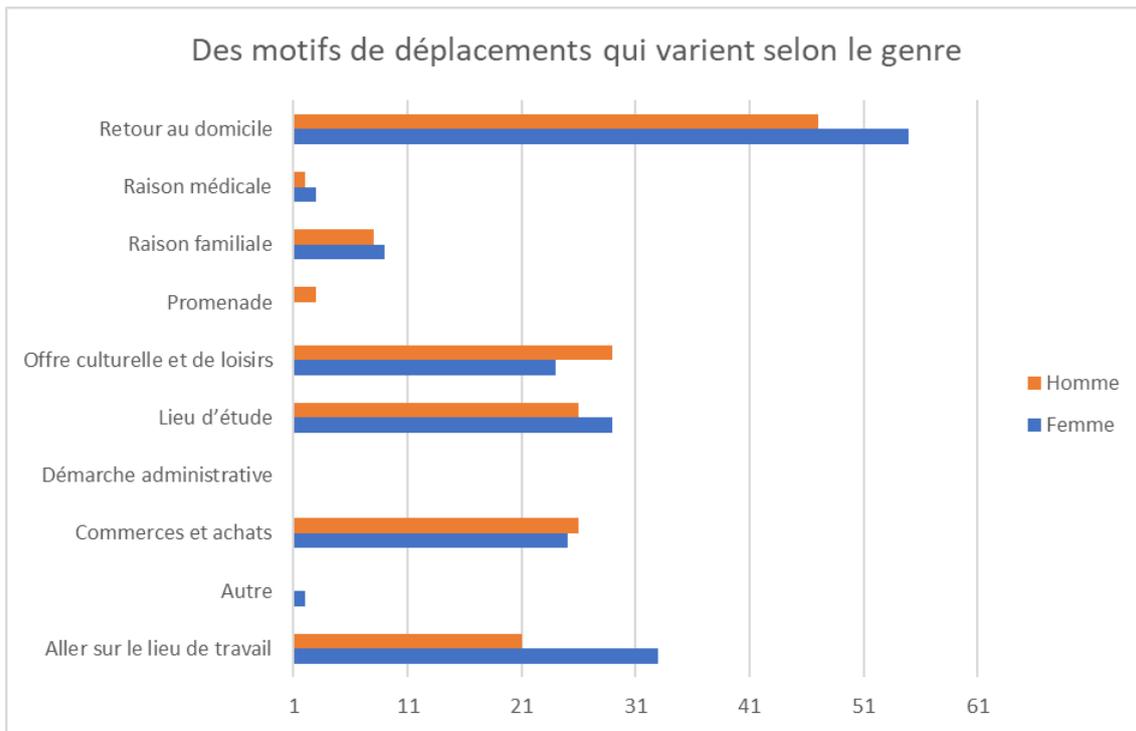


Figure 54 : Représentation graphique des raisons de déplacement des personnes interrogées en fonction de leur genre
Réalisation du groupe

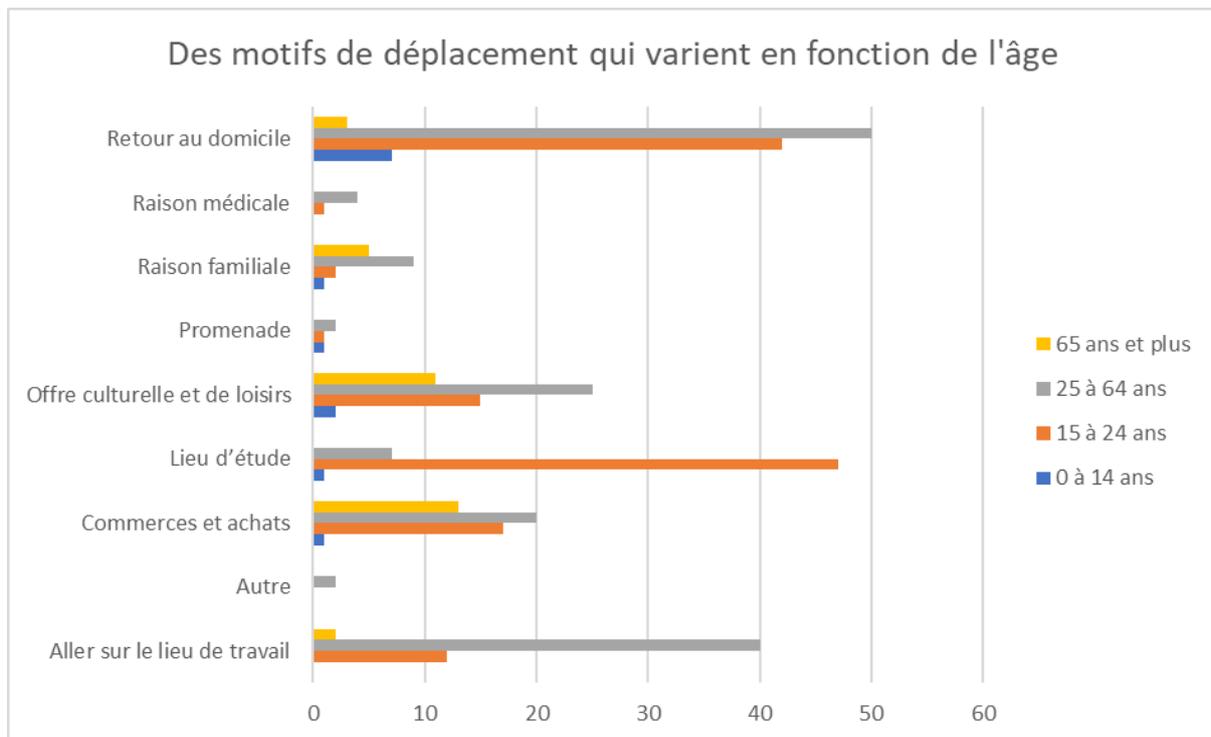


Figure 55 : Représentation graphique des raisons de déplacement des personnes interrogées en fonction de la tranche d'âge
Réalisation du groupe

- **Marcher sur le campus de la Bouloie**

On observe des motifs de déplacement qui concernent très majoritairement les trajets domicile – travail, et les variations de ces déplacements liés à la temporalité de venue et de départ sur les lieux d’études. Il y a plus d’enquêté·e·s l’après-midi car les personnes interrogées étaient en grande majorité des étudiant·e·s en pause entre deux cours ou se dirigeant vers la bibliothèque universitaire (BU). Il a été plus difficile d’avoir des répondant·e·s le matin, parce que ces dernier·ère·s sont plus pressés par le temps car ils vont en cours. Suivant la même

logique, les personnes interrogées le soir sortent généralement de la BU ou des cours pour rentrer chez eux. De plus, le faible nombre de déplacements en direction des commerces s’explique par la faible présence de commerces et de services proposés sur le campus. Seuls 9% des enquêté·e·s ne sont pas des étudiant·e·s, ce qui explique que si peu de personnes disent se déplacer vers leur lieu de travail. Ainsi, sur les 154 enquêté·e·s, 46,8% disent se déplacer vers leur lieu d’étude et 35,1% vers leur domicile.

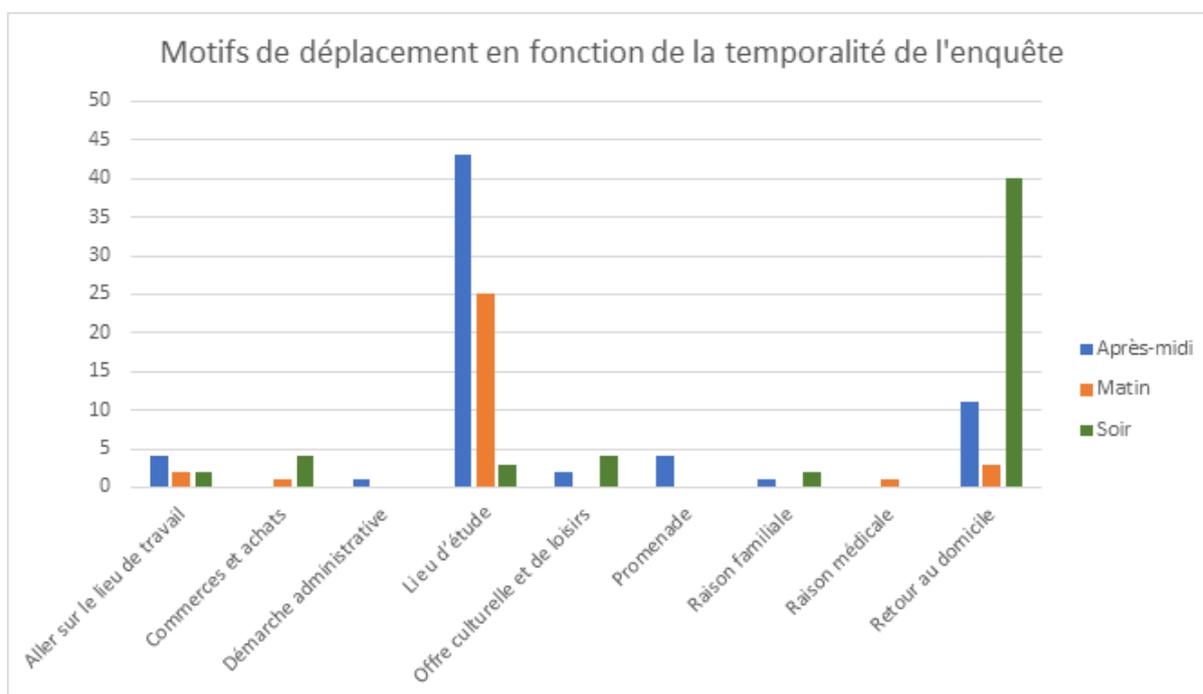


Figure 56 : Représentation graphique des raisons de déplacement des personnes interrogées en fonction du moment d’observation
Réalisation du groupe

Les modes de déplacement utilisés par les personnes présentes sur le campus sont majoritairement la marche à pied (sans intermodalité) l’après-midi, ce qui s’explique par le fait que les étudiant·e·s et le personnel du campus se déplacent à pied une fois sur le campus. La part de marche est de 31% le matin et de 19% le soir. Les modes de

déplacements majoritaires le matin et le soir sont les déplacements en transport en commun, respectivement 50% et 64%, en plus de la marche intermodale. Vis-à-vis des déplacements en véhicule motorisé, ils ne concernent presque que des étudiant·e·s (95%) et représentent 15% des déplacements, toute temporalités confondues.

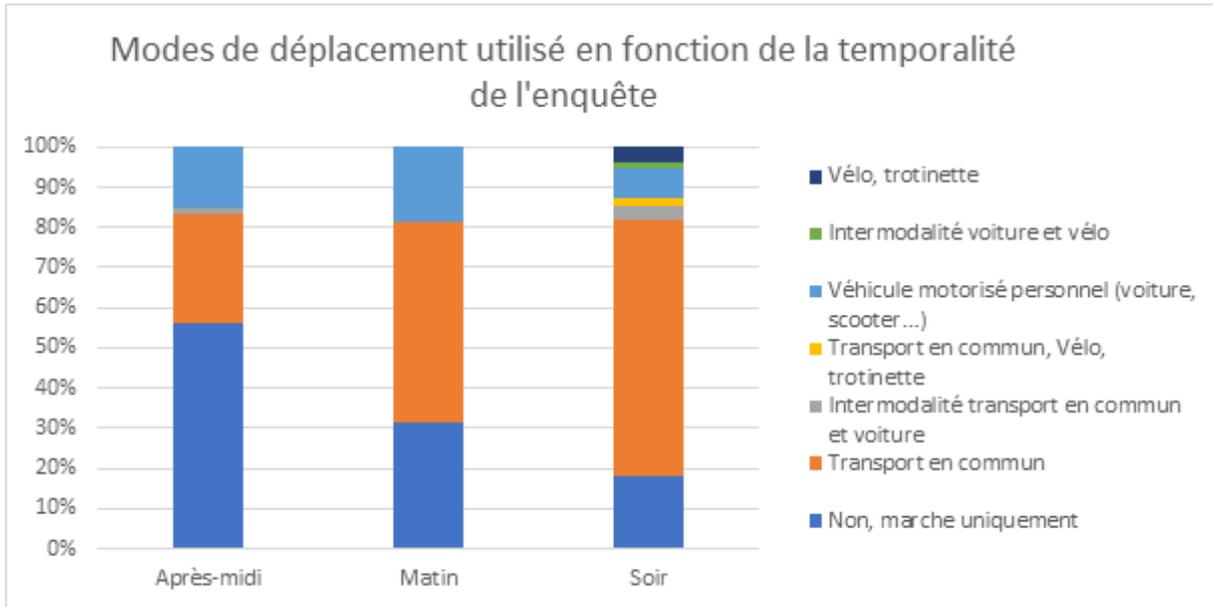


Figure 57 : Représentation graphique des modes de déplacement des personnes interrogées
Réalisation du groupe

Les seul·e·s enquêté·e·s à utiliser trottinette/vélo sont celles et ceux résidant dans le centre historique, c'est-à-dire dans la Boucle et à Battant. Les étudiant·e·s ayant uniquement marché sont par ailleurs celles et ceux qui résident sur le campus ou à proximité (Tilleroyes, Montrapon).

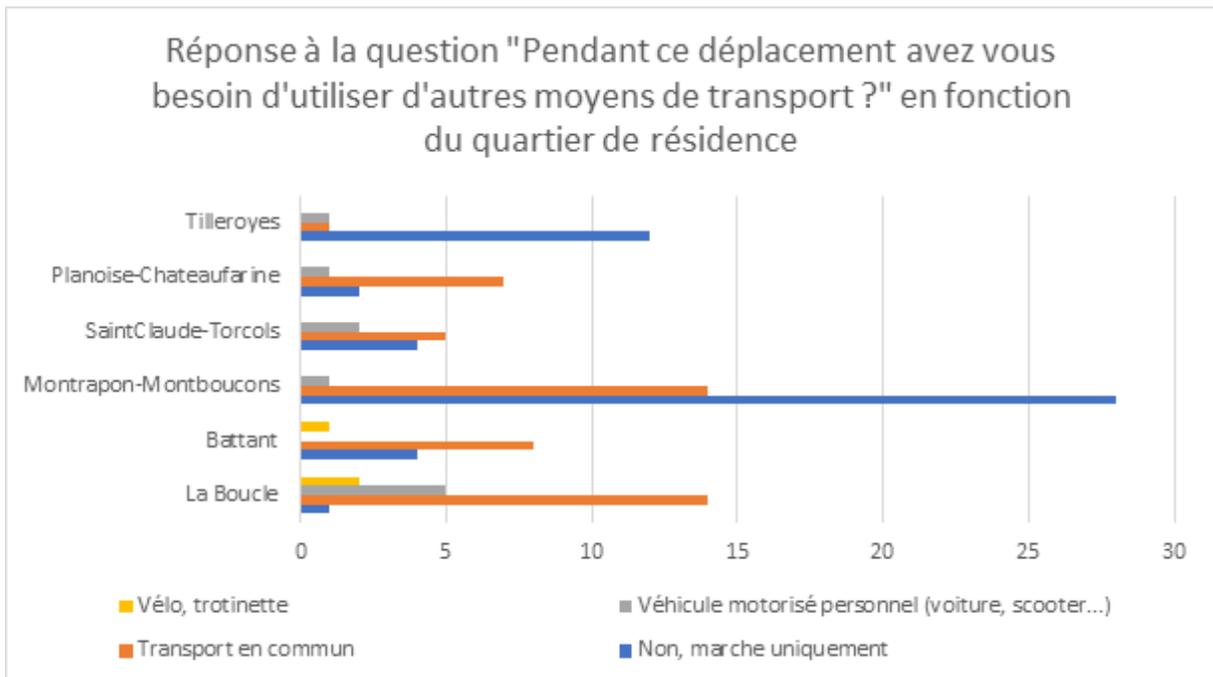


Figure 58 : Représentation graphique des modes de déplacement des personnes interrogées en fonction du quartier bisontin de résidence
Réalisation du groupe

Assez logiquement, ce sont celles et ceux qui au moment du micro-trottoir disent ne pas avoir eu recours à une autre mode de transport qui marchent le plus fréquemment. Celles et ceux ayant aussi utilisé un vélo sont celles et ceux qui marchent le moins, ce qui peut s'expliquer par le fait que le vélo, étant aussi un mode actif, remplace la marche pour

les petites et moyennes distances. De façon générale sur ce secteur d'enquête, plus de la moitié des enquêté·e·s disent marcher beaucoup et moins d'un·e enquêté·e·s sur dix marchent très peu. On peut aussi noter que les hommes revendiquent une fréquence de marche supérieure à celle des femmes (en moyenne à 4,46 contre 4,37 sur 6).

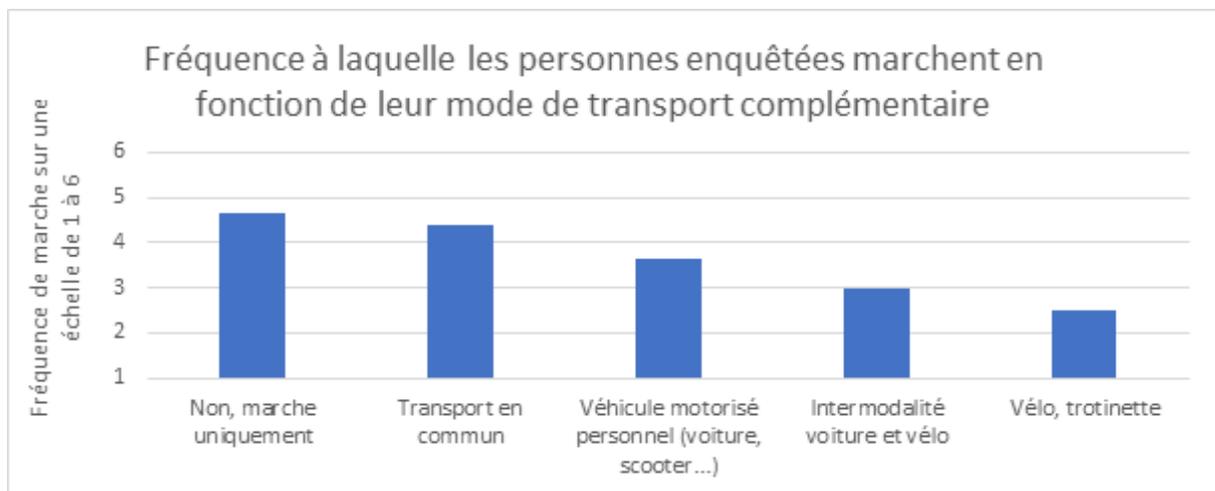


Figure 59 : Représentation graphique de la fréquence de déplacement à pied en fonction des modes de déplacement des personnes interrogées
Réalisation du groupe

Le fait que 37% des répondant·e·s trouvent qu'il n'y a rien qui gêne leur pratique de la marche peut s'expliquer en partie par le jeune âge de ces répondant·e·s, qui sont à 94% des étudiant·e·s. Quant aux travaux, ce qui explique qu'ils soient très mentionnés est que le campus est en réaménagement profond depuis plusieurs années, ce qui affecte lourdement les déplacements. On

remarque ensuite que les autres gênes régulièrement soulignées sont le manque de sécurité et la longueur des trajets. Cela peut s'expliquer par le caractère excentré du campus, rendant plus compliqué son accessibilité à pied. De plus, on observe que ce sont principalement les femmes qui soulignent le manque de sécurité, les conflits d'usages et le manque d'espaces piétons.

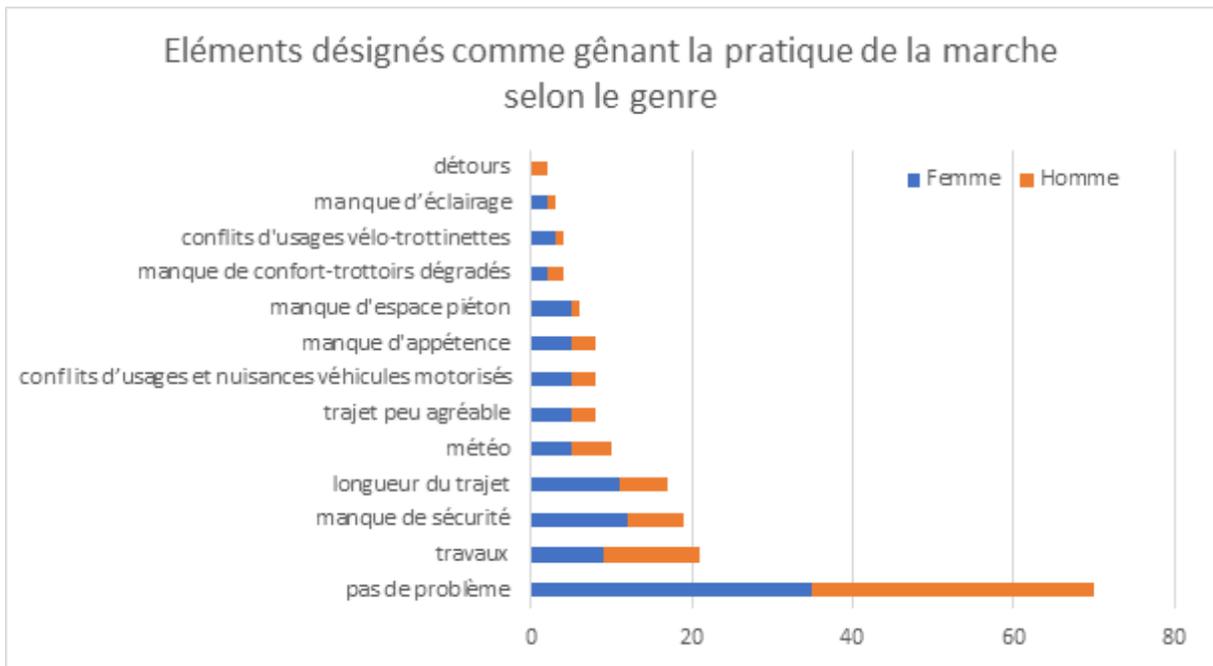


Figure 60 : Représentation graphique des contraintes de déplacement des personnes interrogées selon le genre
Réalisation du groupe

Alors que 40% des personnes interrogées estiment que rien ne pourrait les inciter à marcher davantage, on retrouve ici aussi une forte différence en fonction du genre : si cela concerne 46% des hommes questionnés, cela ne concerne que 34% des femmes interrogées. Si les femmes sont 10 de plus à avoir répondu au micro-trottoir, elles sont plus nombreuses à trouver que des trajets plus courts, plus agréables et plus de proximité pourraient les inciter à davantage marcher.

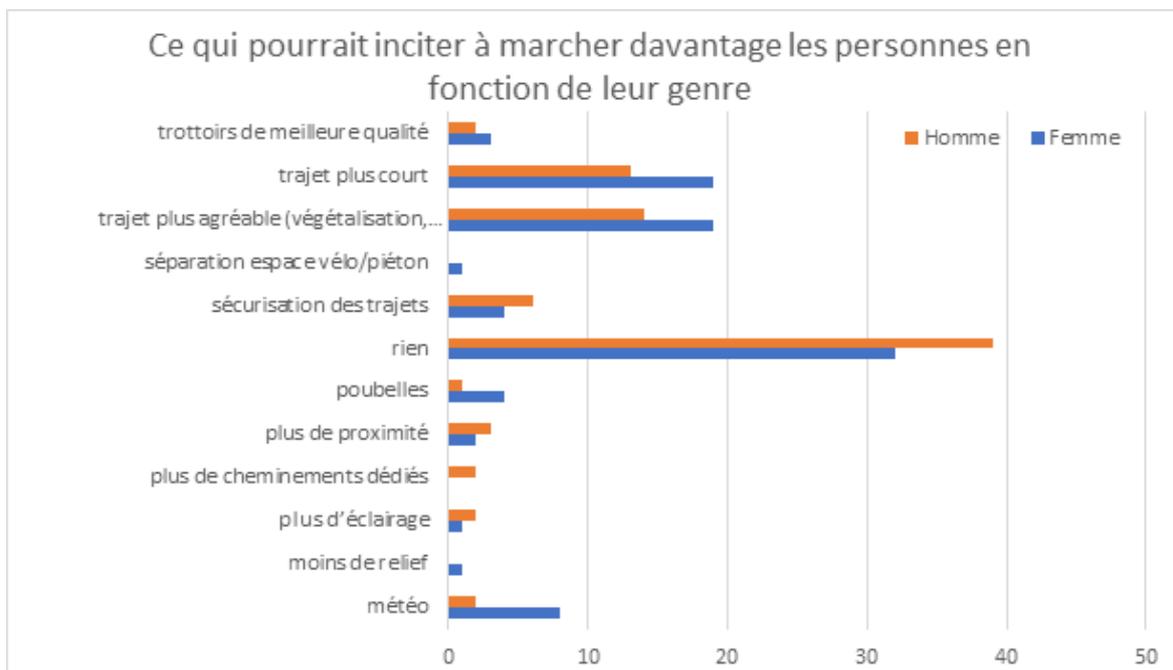


Figure 61 : Représentation graphique de ce qui pourrait inciter les personnes interrogées selon le genre
Réalisation du groupe

Analyse des résultats d'observations de cheminements piétons

Au cours de ce processus d'analyse, nous avons pu observer 235 personnes au cours de leurs trajets. Sur les quatre terrains d'observations, nous en avons retenu 3 pour réaliser les suivis de parcours. En premier lieu, le quartier Viotte à une quinzaine de minute du centre-ville de Besançon, est un espace caractérisé par son tissu urbain résidentiel et une proximité avec le hub de transport de la Gare Viotte, du tramway et des bus.

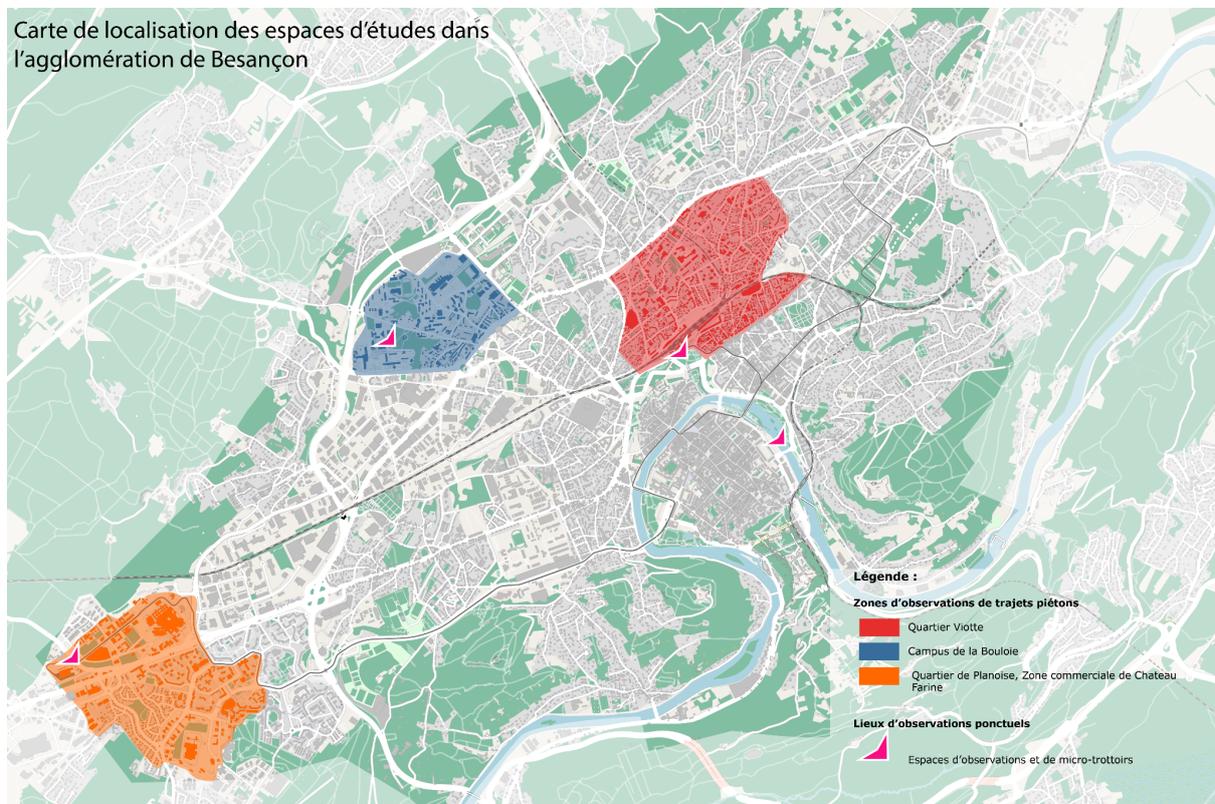


Figure 62 : Carte de localisation des espaces d'étude dans l'agglomération bisontine
Réalisation du groupe

Le second périmètre est le campus de la Bouloie, à plus de 35 minutes à pied du centre-ville de Besançon. Il est caractérisé par sa position excentrée du centre-ville à la limite nord de la ville. Cette situation s'observe par son éloignement du tramway et son accessibilité seulement en véhicule personnelle ou bus. On s'intéresse ici aux parcours étudiant de l'agglomération. Le troisième lieu est le quartier de Planoise à proximité de la zone commerciale de Chateaufarine. On trouve au sein de ce

périmètre le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Besançon, l'UFR de santé de l'université et également le quartier prioritaire de la politique de la ville de Planoise.

Notre étude des déplacements a été réalisée sur trois horaires : Le matin de 8h30 à 10h30, l'après-midi de 13h30 à 15h30 et le soir de 17h à 19h. Ce planning permet d'observer les tendances de déplacements et variations en fonction du moment de la journée.

▪ Caractérisation des individus et trajets observés

Le manque d'interactions avec les piéton-ne-s ne nous permet pas d'obtenir des statistiques détaillées mais nous pouvons néanmoins dresser un profil sommaire des marcheur-se-s bisontin-e-s. Tout d'abord la répartition genrée des profils est proche de la parité avec 55% de femmes, 43% d'hommes 2% qui sont indéterminé-e-s.

Répartition de la tranche d'âge des individus observés

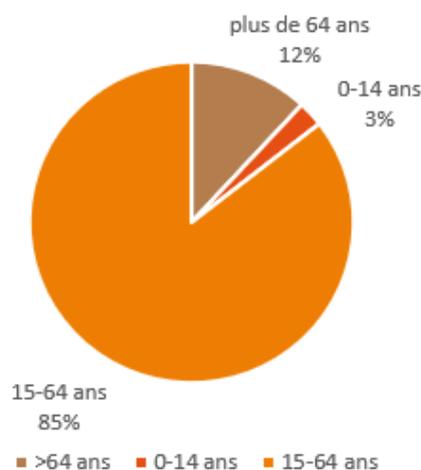


Figure 63 : Représentation graphique de la répartition de la tranche d'âge des individus observés
Réalisation du groupe

Le choix d'une tranche d'âge médiane avec une fourchette si importante nous permet d'évaluer la répartition de la population, sans commettre d'erreurs sur la classification des individus suivis.

Sur 235 personnes on remarque donc que la part des individus la plus basse est celle des plus jeunes (0-14 ans). On peut supposer qu'en dehors des heures de sortie des établissements scolaires, cette population n'est donc que peu présente dans l'espace public.

Durant l'enquête, 6% des individus étudiés étaient des PMR, ce qui est une proportion importante et souligne la nécessité d'une prise en compte de tous les usagers dans l'espace public.

Concernant les temps de trajet, la tendance semble qu'en moyenne les trajets ne dépassent rarement les 5 minutes. L'étude montre que les cheminements varient en fonction du genre : les femmes ayant une tendance à réaliser des trajets plus courts autour de 4 minutes 40 tandis que les hommes étaient plus souvent au-delà des 5 minutes 20.

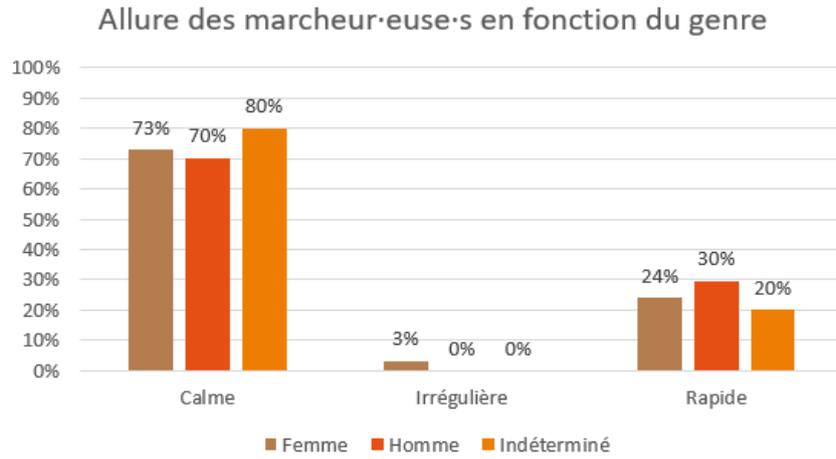


Figure 64 : Représentation graphique des différentes allures des trajets observés
Réalisation du groupe

On note que le temps de trajet n'est pas lié à l'allure de marche. Malgré des temps plus longs, les hommes marchent en général de manière plus rapide que le reste de l'échantillon de population.

- Observations des trajets piétons

Quartier Viotte

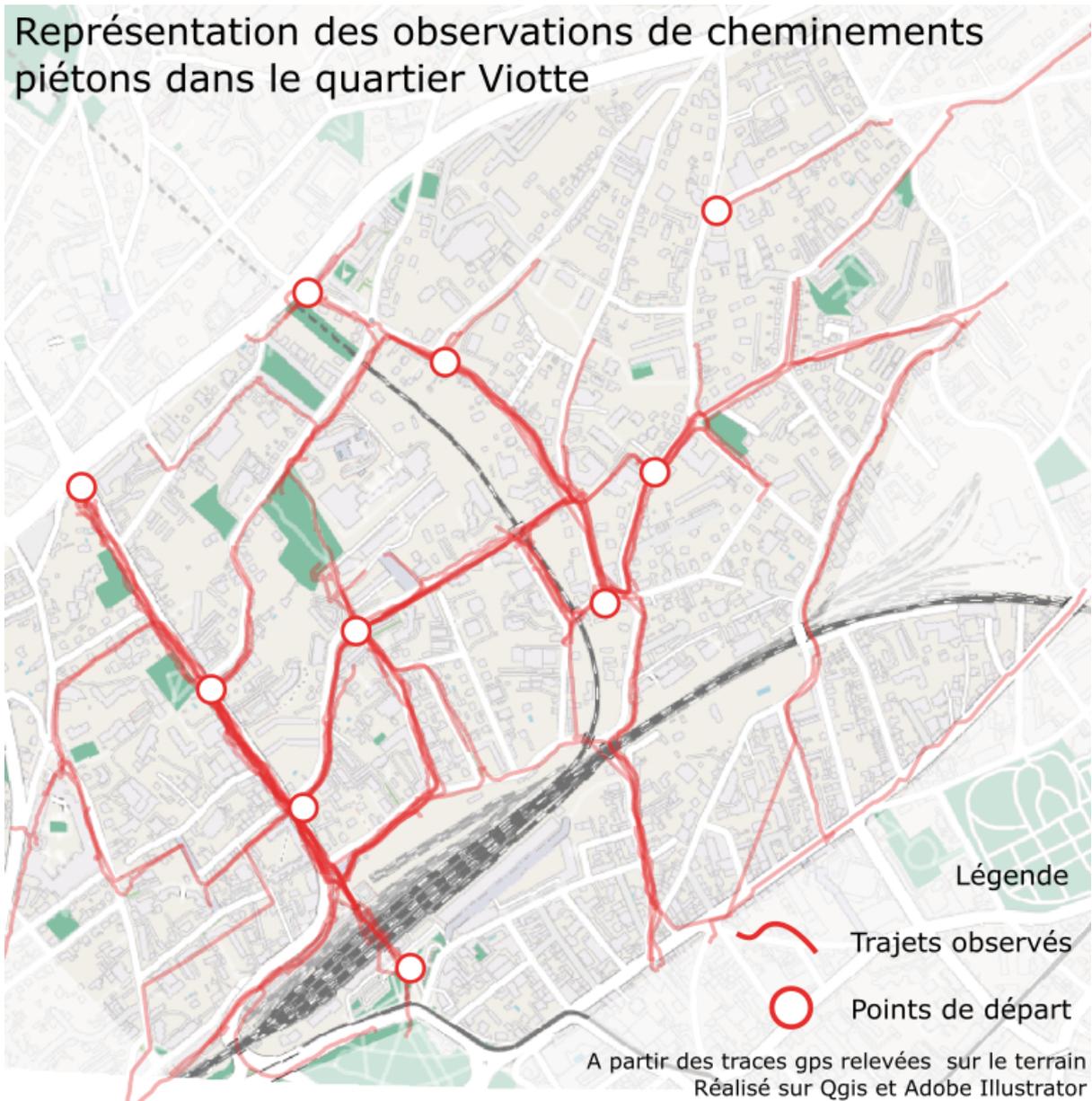


Figure 65 : Représentation des observations de cheminements piétons réalisés dans le quartier Viotte
Réalisation du groupe

Le périmètre choisi au nord de la gare Viotte représente 94 observations de cheminements, soit 40% du total. La représentation du chevelu montre des localisations des flux au sein du territoire. L'artère la plus traversée, la rue de Vesoul, proche de la frontière occidentale du périmètre, est caractérisée par des flux dans les deux sens. On remarque une tendance à la traversée rapide soit vers la gare et son pôle de transports ou une sortie de site au nord.

Le quartier est essentiellement composé par un tissu urbain résidentiel. De fait, les axes les plus représentés sont ceux qui permettent de rejoindre les lieux d'habitations et

pénètrent dans le cœur du quartier là où les immeubles d'habitations et pavillons se situent. Le périmètre est également fracturé par le passage des voies ferrées au sud et au cœur de la zone. Ces obstacles ont un fort impact dans les cheminements. Ils concentrent les trajectoires des piéton·ne·s sur des axes restreints. On observe donc que les trajets, pour sortir ou entrer dans le territoire se concentrent autour du sud de la carte. L'intensité de ces traversées diminue plus la trajectoire s'éloigne de la gare, ce qui souligne d'autant plus son importance dans la composition de l'espace et la vision des usager·ère·s quant à leurs déplacements pour franchir les voies.

Destination des trajets en fonction du moment de la journée - Quartier Viotte

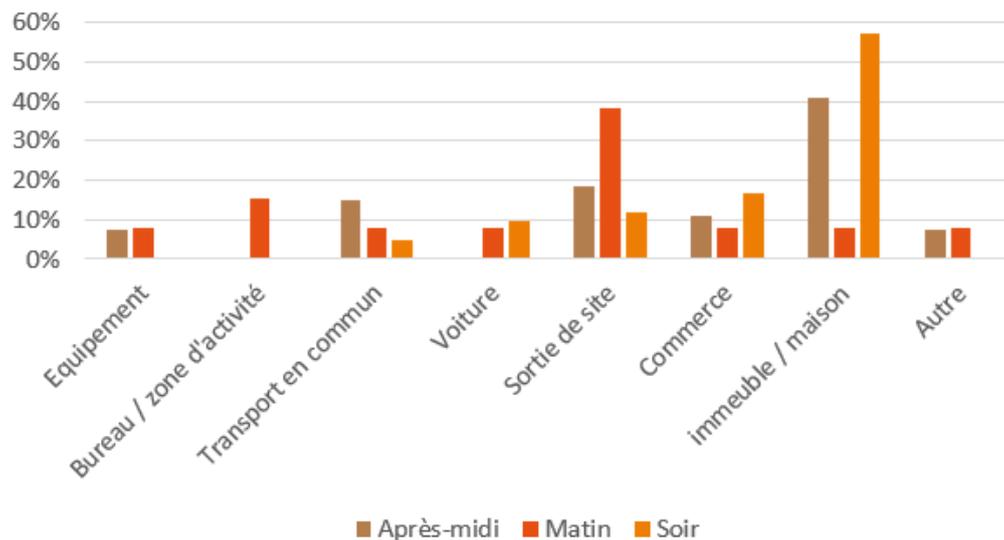


Figure 66 : Représentation graphique des destinations de trajets observés dans le quartier Viotte en fonction du moment de la journée
Réalisation du groupe

Ce quartier est donc un espace enclavé par les différents axes de transports (au nord la route, au sud les voies ferrées). Il est défini par des flux qui sont fortement marqués par la temporalité, étant principalement résidentiels, les mobilités pendulaires rythment l'activité piétonne. Le matin, on constate que la majorité des trajets observés

se dirigent vers une sortie de site, un accès aux transports (personnels ou collectifs). Tandis que le soir et l'après-midi caractérisent le retour au domicile avec un premier mouvement dans le début de l'après-midi et suivi plus intensément par les flux du début de soirée.

Pourcentage des trajets avec occupations gênantes du trottoir - Quartier Viotte

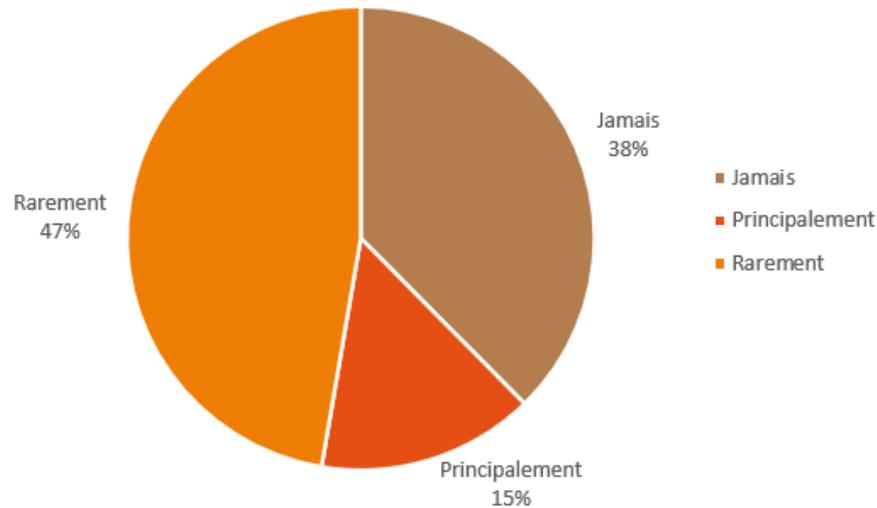


Figure 67 : Représentation graphique des occupations gênantes sur les trottoirs durant les trajets observés dans le quartier Viotte
Réalisation du groupe

L'analyse de la qualité des déplacements et des trottoirs est également nécessaire pour comprendre si des éléments physiques ou des gênes peuvent être à l'origine d'effets repoussoirs. On note que deux trajets sur trois comportent des obstacles et occupations gênantes des trottoirs. De plus, les situations de conflits d'usages viennent renforcer ces constats.

La part de trajets comprenant des situations de conflits d'usage représente plus d'un trajet sur 3 avec une prédominance des conflits piétons-voitures (70% des conflits), alors que les conflits avec les autres usagers (vélos - trottinette/hoverboard - piéton-ne-s) restent comparables (entre 12 et 6%). La taille des

trottoirs joue aussi un rôle dans ces cheminements dégradés. Près de la moitié des trottoirs étudiés lors des suivis montre une largeur insuffisante, ce qui signifie qu'un trajet sur deux se fait sur des espaces restreints qui obligent des détours et induisent des conflits d'usages.

Le quartier Viotte est donc un exemple typique d'un quartier résidentiel, où la marche est fonctionnelle et doit cohabiter avec des flux importants de déplacements (piétons, voitures, vélo, bus...). Il est victime d'aménagements insuffisants source de conflits et contraintes pour les marcheur-se-s (un trajet sur deux rencontre une situation avec un ou plusieurs trottoirs sont trop étroits).

Le campus de la Bouloie



Figure 68 : Représentation des observations de cheminements piétons dans le campus de la Bouloie
Réalisation du groupe

Le nombre de parcours observés au sein du campus de la Bouloie s'élève à hauteur de 25% du total, soit 60 individus. Bien que fortement liés au campus, les parcours n'appartiennent pas tous à des étudiant-e-s. Le tissu urbain de ce périmètre est en effet composé des bâtiments de l'université et de logements étudiants au sud et sud-ouest, mais le nord et nord-est sont qualifiés par des espaces d'habitations qui ne sont pas rattachés à l'ensemble universitaire.

Le profil des usager-ère-s se définit par une population en quasi-totalité comprise dans la tranche d'âge des 15 à 64 ans (pour 59 sur 60 marcheur-se-s). On note également un échantillon proche de la parité, avec 51% de femmes. Cette caractérisation s'explique par la présence du campus, mais montre que les espaces d'habitation au nord sont également

habités par des personnes actives, avec une sous-représentation des profils d'enfants ou de retraités.

L'étude de la carte des tracés de cheminements indique deux tendances dans les déplacements observés. On retrouve une forte activité au sud-ouest de la zone à l'emplacement des anciens et nouveaux bâtiments du campus, qui s'explique par le mouvement pendulaire des étudiant-e-s, avec une légère tendance à partir au nord vers les espaces sportifs et résidences étudiantes.

Le second axe majeur se situe au centre de la zone. Ces parcours sont un ensemble de parcours des étudiants rejoignant les bâtiments les plus excentrés du campus, mais également des habitant-e-s du quartier qui vont le traverser pour accéder aux commerces ou sortir de la zone.

Destination des trajets en fonction du moment de la journée - Campus de la Bouloie

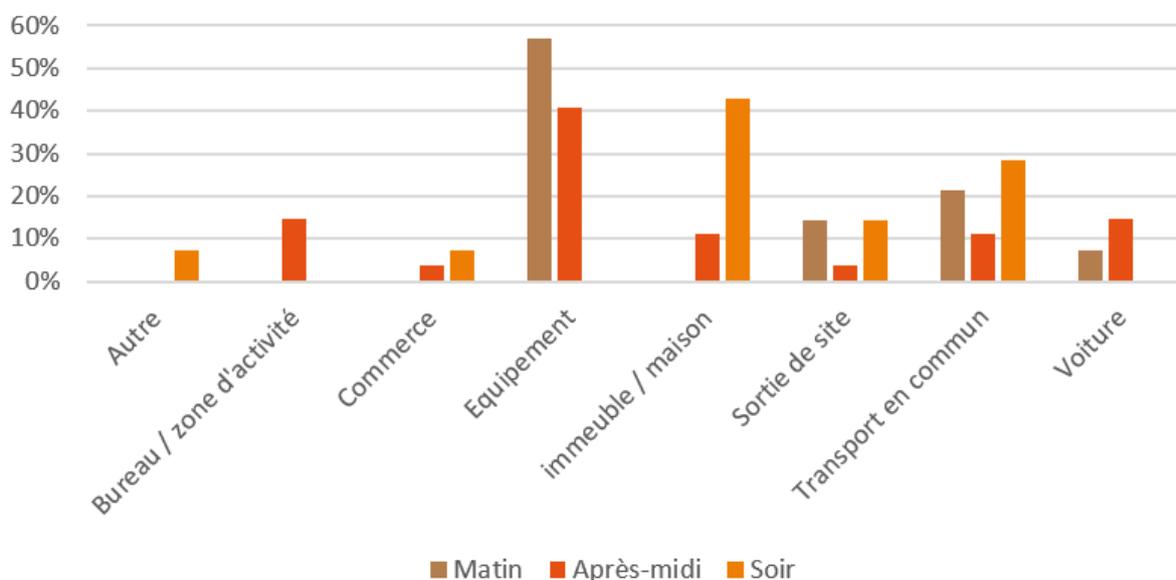


Figure 69 : Représentation graphique des destinations des cheminements piétons observés en fonction du moment de la journée sur le campus de la Bouloie
Réalisation du groupe

Le moment de l'observation joue un grand rôle dans la destination de ces trajets. On observe que le matin, près de 60% des individus se dirigent vers les bâtiments universitaires. Tandis que le reste des trajets semble sortir du site à pied, en transports collectifs ou en véhicule personnel. L'après-midi est caractérisée par une situation similaire mais qui montre de légères variations au retour du déjeuner, avec des retours vers le domicile ou une observation des trajets vers les lieux de travail invisible jusqu'alors. Le soir voit apparaître une tendance à des flux pendulaires, une absence de trajets vers les équipements, des sorties de sites qui s'accroissent et une tendance à rejoindre les espaces d'habitations apparaît (plus de 40% des trajets du soir).

Le périmètre est caractérisé par un aspect fonctionnel. Les flux montrent un nombre important d'arrivées le matin et de départ le soir. Les marcheurs restent donc sur le campus la journée et repartent le soir, que ce soit en transports en commun ou en véhicule personnel. Sa situation excentrée, rend le campus dépendant des moyens rapides pour se déplacer, la marche ne semble pas le mode de déplacement favorisé pour se rendre sur place, visible par les flux qui proviennent des arrêts de bus ou parkings.

Les cheminements sont également influencés par le profil des usagers. On note une différence de temps de trajets en fonction du moment de la journée.

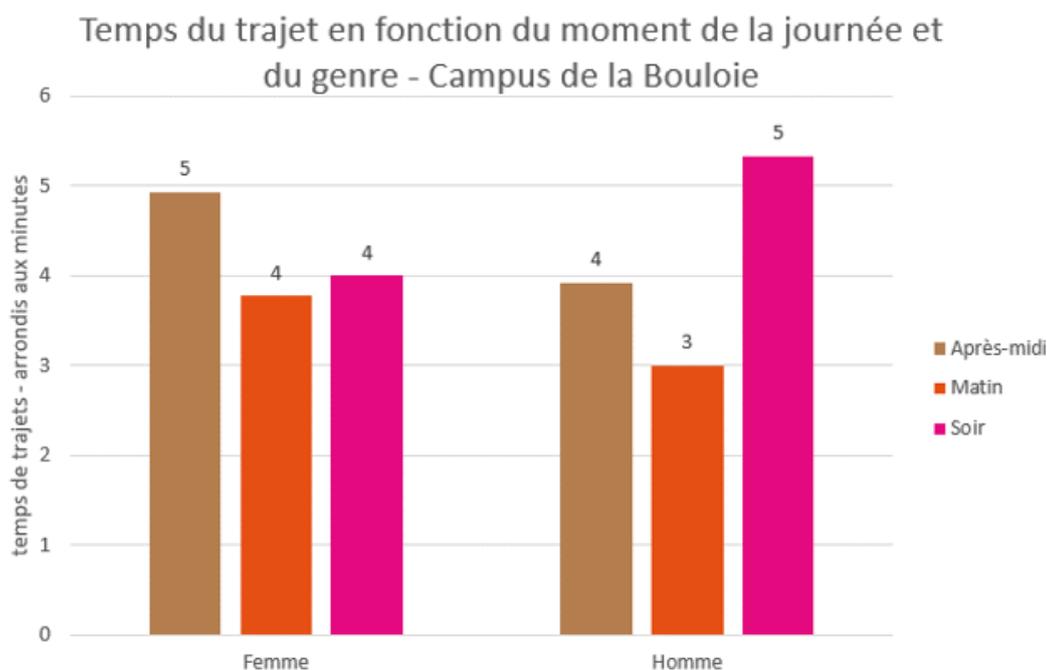


Figure 70 : Représentation graphique du temps de trajet observés en fonction du moment de la journée et du genre sur le campus de la Bouloie
Réalisation du groupe

Tout d'abord le temps passé durant les trajets est supérieur chez les femmes. Avec des trajets aux environs de 4 minutes 24. Tandis que les hommes ont des trajets plus courts, 3 minutes 50 mais également avec une tendance à rester plus longtemps dehors, le soir que le matin ou l'après-midi.

Les femmes vont passer plus de temps dehors l'après-midi et ne s'attardent pas dans l'espace public le matin et le soir. Cette tendance peut s'expliquer par une tendance le matin de se dépêcher pour rejoindre son lieu de cours et le soir une volonté de rentrer chez soi. On peut également supposer que les individus ne souhaitent pas rester la nuit sur le campus. L'analyse de l'allure des individus montre une tendance à l'accélération le soir indépendamment du genre.

Le périmètre étudié au moment de notre présence sur le terrain était en travaux, la qualité des cheminements est donc en évolution, mais un état des lieux nous semble nécessaire. La réhabilitation du campus permet d'observer une qualité de cheminements agréable, avec 75% des trajets où des trottoirs faisant plus d'1,40 mètres de

largeur (sur tout ou la majorité haute du parcours). On retrouve la même tendance sur la présence de bancs avec 75% des trajets où l'on retrouve des bancs sur tout ou presque tout le parcours. Cette qualité se ressent sur les situations de conflits d'usages. Bien que 40% des trajets rencontrent des situations d'usages, la majorité d'entre eux (avec des voitures) sont ponctuels et que l'on peut relier à l'aspect temporaire des travaux (bornes escamotables n'étant pas toujours actives). Les trajets au sein du quartier reflètent son rôle. C'est un lieu en cours de réhabilitation avec des aménagements de qualité qui facilitent le déplacement à pied des usager·ère·s en laissant la place aux piéton·ne·s. On note néanmoins que la partie nord du périmètre n'est pas un espace agréable pour les déplacements. Le manque d'espaces verts ainsi que les fractures urbaines créées par les grands axes routiers se ressentent dans la qualité des cheminements. On observe une double segmentation, par les routes et la qualité de l'aménagement.

Le quartier de Planoise

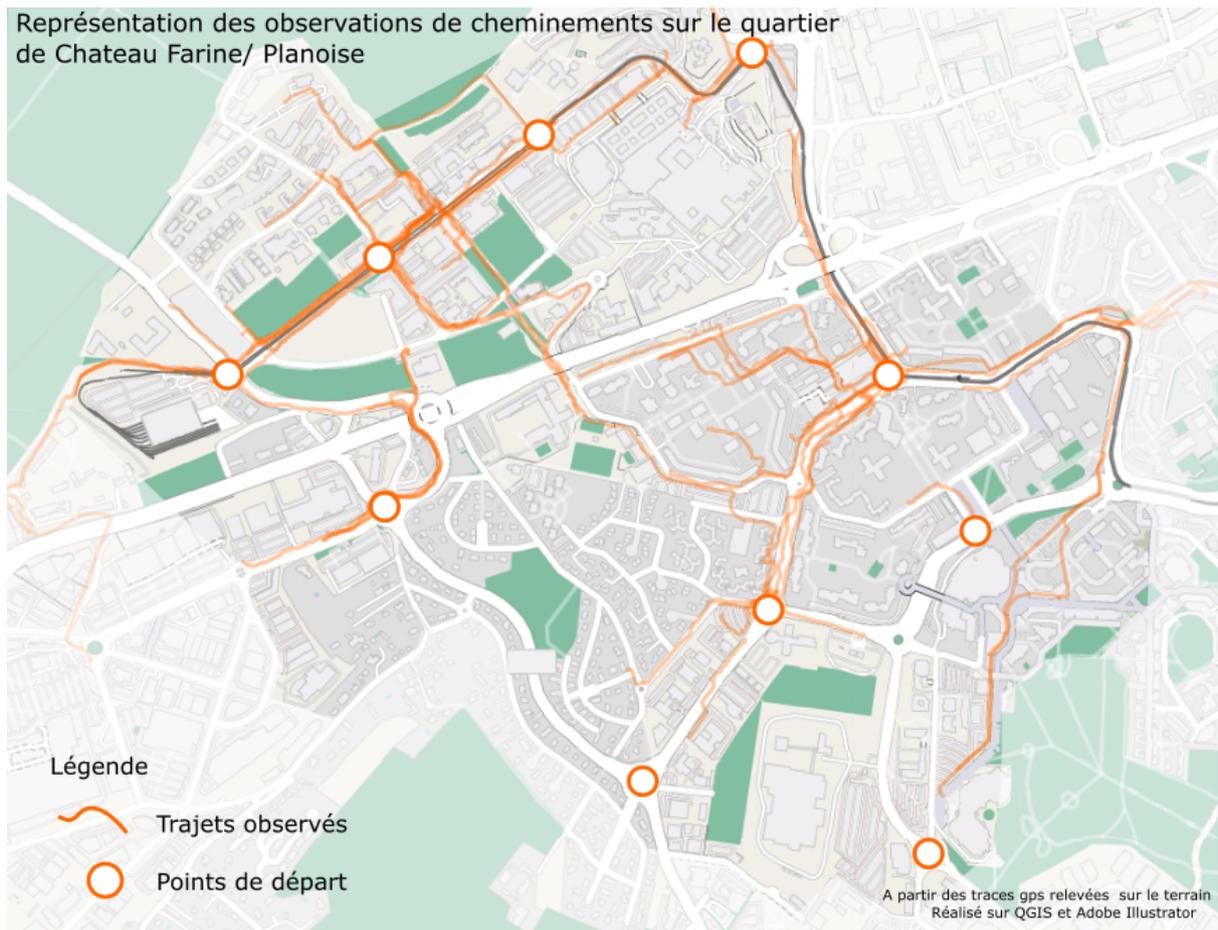


Figure 71 : Représentation des observations de cheminements piétons dans la zone de Châteaufarine-Planoise
Réalisation du groupe

Le dernier terrain est constitué par le quartier de Planoise, à l'extrémité ouest de Besançon, caractérisé par la zone commerciale de Châteaufarine, le CHU Minjoz et le QPV. Le total de trajets observés est de 80, soit 35% de l'échantillon. La composition du tissu urbain en fait un espace multifonctionnel qui se ressent dans les déplacements. Le nord voit un nombre important de trajets concentrés autour des arrêts de tramway au sein de l'UFR de santé et du CHU qui indique une présence importante étudiante. On observe également des trajectoires sortantes de cet espace, vers

la zone commerciale au sud ou les zones résidentielles au nord. Le second phénomène majeur sont les trajets au sud qui se diffusent dans les espaces résidentiels ce qui indiquent des déplacements importants depuis les noyaux de transports et une fréquentation importante de ces espaces publics.

La composition des profils d'individus observés montre ici une différence dans la pratique de l'espace. On note une occupation importante de l'espace public des femmes qui représentent 64% des trajets.

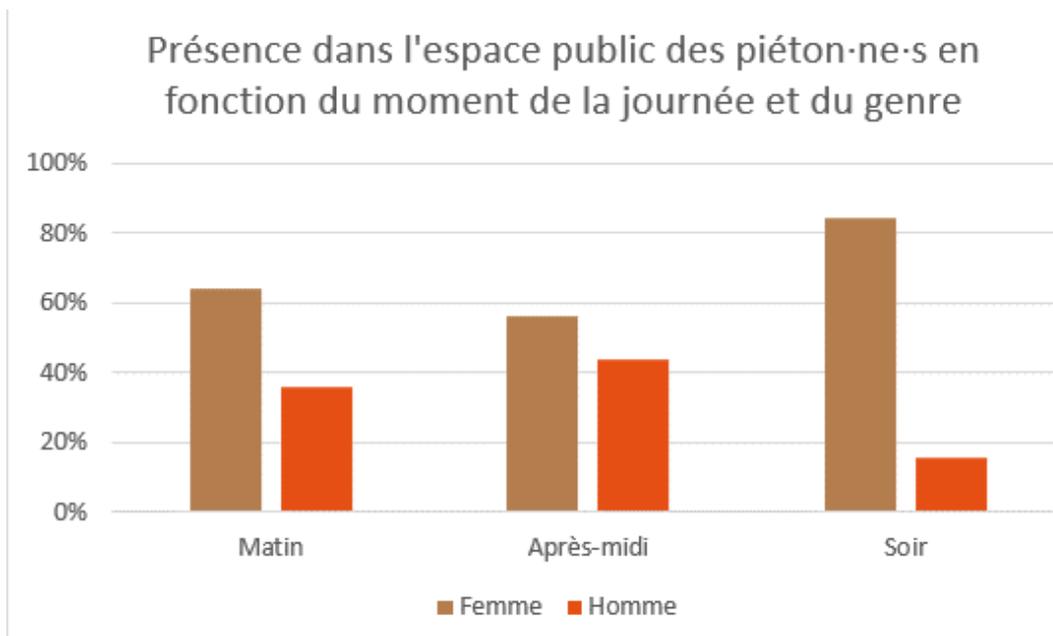


Figure 72 : Représentation graphique de la présence dans l'espace public observée en fonction du moment de la journée dans le quartier de Planoise
Réalisation du groupe

Cette tendance peut s'expliquer par deux phénomènes : la féminisation des professions de santé, en 2019 selon Le Monde, 70% les inscrits en première année de médecine étaient des femmes² Ce qui peut expliquer la différence de fréquentation de l'espace public autour des infrastructures universitaires et de santé. Le second facteur

pourrait être la garde d'enfants des mères qui emmènent et vont chercher leurs enfants à l'école dans le quartier de Planoise, ce qui pourrait expliquer les trajets vers les lieux de résidence dans l'après-midi (plus de 50% des trajets vers un domicile sont réalisé par des femmes dans l'après-midi).

² « En médecine, plus de filles mais toujours autant d'enfants de cadres », Cécile Peltier, Le Monde, 09 février 2019

Destination des trajets en fonction du moment de la journée - quartier de Planoise

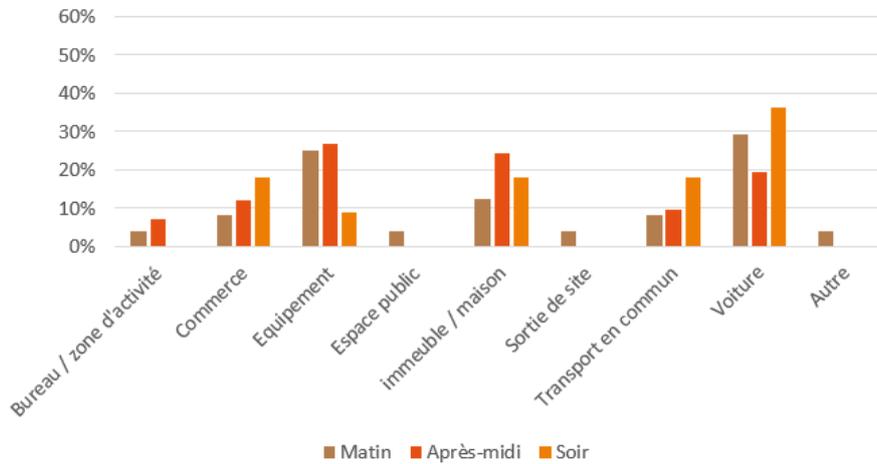


Figure 73 : Représentation graphique du temps de trajet observés en fonction du moment de la journée et du genre dans le quartier de Planoise
Réalisation du groupe

Les cheminements montrent également une répartition des trajets majoritairement vers les moyens de transports, avec une prédominance de la voiture. La distance du terrain d'étude du reste de l'agglomération, amène une tendance à l'utilisation d'un

véhicule personnel. La part d'utilisation des transports en commun reste comparable, avec une augmentation des trajets le soir. On observe donc une pratique de la marche fonctionnelle et souvent pour des raisons d'intermodalité.

Présence de trottoirs de taille réglementaire durant les observations de trajet - Quartier de Planoise

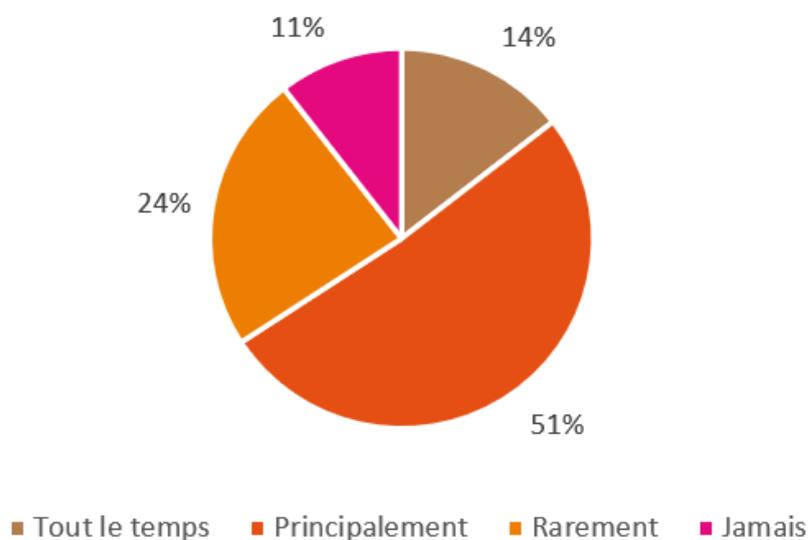


Figure 74 : Représentation graphique de la présence de trottoirs de taille réglementaire lors des cheminements piétons observés dans le quartier de Planoise
Réalisation du groupe

Les aménagements piétons constituent un facteur déterminant du confort de la marche. Les parcours de ce périmètre semblent indiquer des trottoirs en majeure partie agréables. Mais les 35% de trajets dégradés sont présents dans les espaces interstitiels et résidentiels. Là où les espaces de l'UFR de santé et du CHU sont suffisamment aménagés, le reste du maillage urbain n'est pas suffisant pour accueillir les déplacements de tous les usager·ère·s. La part de trajets dans les espaces résidentiels conforte ce manque à l'image du quartier Viotte à caractère également résidentiel. La forme urbaine de ce quartier, scindé en deux par un axe routier majeur, excentré et

enclavé, est aussi un problème. La pratique de la marche comme mode de déplacement, hormis celle de proximité, est par conséquent entravée. Châteaufarine étant en outre une zone commerciale, elle est construite autour de la voiture ce qui n'invite pas la marche, même si certains marcheur·euse·s bravent les routes nationales, tandis que l'espace autour de l'UFR voit encore se construire des parkings. Les tracés de nos observations montrent une tendance de la marche comme le premier pas vers un trajet intermodal par voiture, bus ou tramway ou se déplacer sur de courts trajets.

▪ Conclusion des observations de cheminements

Les suivis se sont révélés un moyen de connaître le tissu urbain de Besançon à travers le prisme des trajets quotidiens. Ils révèlent que les déplacements piétons sont tout d'abord fonctionnels. La vision de promenade est réservée aux centres-villes et espaces aménagés dans ce but. Les espaces périphériques sont des lieux à caractère résidentiel, éducatif ou accueillent des activités tertiaires. Ils sont soumis à des flux pendulaires importants qui nécessitent des

aménagements adéquats et une hiérarchisation fine pour permettre à tous les usager·ère·s de circuler.

Penser la marche dans ces quartiers excentrés est complexe, mais néanmoins un besoin urgent. Que ce soit pour des trajets purement piétons ou intermodaux, la majorité des cheminements doivent être renforcés pour des questions de confort, de cadre de vie et de sécurité.

Entretiens semi-directifs

La marche à Besançon : pratique universelle ou différenciée?

Cette partie représente le cœur du travail qualitatif de notre enquête étant composée par l'analyse des entretiens semi-directifs et parcours commentés réalisés avec 11 habitant·e·s de Besançon. L'objectif principal a été de saisir la marche par ses pratiques et représentations en ayant des participant·e·s de profils différents: étudiant·e·s, jeunes actif·ive·s, personne à mobilité réduite et personnes âgées. Comment les pratiques et les représentations de la marche évoluent-elles en fonction de chaque profil ? Quels sont les éléments qui se répètent au-delà des différences du profil de chaque participant·e ? Comment les représentations du territoire, et notamment de Besançon, influencent-elles les pratiques et les choix de déplacements de chaque participant·e ? La mise en place des entretiens semi-directifs adaptés aux enjeux des mobilités (spécialement aux pratiques et représentations liés à la marche) et les parcours commentés nous ont permis d'élargir et approfondir notre regard sur la marche en étant une activité individuelle et pratiquée de manière quotidienne. Ainsi, la mise en perspective et de l'ensemble des entretiens et parcours commentés a permis d'identifier des premiers éléments qui pourraient caractériser la marche à Besançon comme pratique sociale et collective. L'analyse et la présentation des résultats qui suivent débute avec la caractérisation des profils de nos participant·e·s et leur regard général sur la ville et son cadre de vie. Après, il s'agit de présenter leurs ressentis sur la marche, leurs pratiques de mobilité et les choix de déplacements privilégiés par chaque participant·e. Finalement, les perceptions sur la sécurité et le rapport à l'aménagement de la ville seront aussi examinés et mis en perspective à l'égard de la pratique de la marche.

▪ Qui marche à Besançon ? Une entrée par des profils variés

Comme souligné dans la partie méthodologique, nous avons privilégié un petit échantillon de profils différenciés (étudiant·e·s, jeunes actif·ive·s, personnes âgées et personnes à mobilité réduite) afin que notre caractérisation de la marche soit la plus diverse possible. Au total, nous avons rencontré 11 personnes de profils variés. A l'exception d'une participante (Angie), tous·te·s sont de nationalité française. Nous avons un total de 5 jeunes actif·ive·s (3 femmes et 1 homme), 4 étudiant·e·s (2 hommes et 2 femmes) et 2 personnes âgées (1 retraitée et 1 retraité à mobilité réduite) (Voir le tableau ci-dessous pour plus de détails). Les étudiant·e·s sont âgés de 20 à 29 ans, les jeunes actif·ive·s de 26 à 39 ans, une mère de 31 ans et 2 personnes âgées de 65 et 75 ans.

Tou·te·s les participant·e·s habitent à Besançon. certain·e·s d'entre eux sont arrivés à Besançon pour les études (Charlotte, Samuel, Marie, Marius), pour le travail (Alexandre, Louis) ou pour des raisons diverses (Angie). Ces dernier·ère·s habitent à Besançon depuis moins de 10 ans. En revanche, Mélusine, Yves et Caroline sont installés à Besançon depuis plus de 10 ans et ont déjà établi leurs vies ici (ayant fondé une famille pour les cas de Mélusine et Caroline). A part Angie, qui n'a jamais changé de logement à Besançon, les autres ont déménagé plusieurs fois à Besançon, la plupart du temps privilégiant les quartiers à proximité de la Boucle.

Parmi nos participant·e·s, 5 habitent La Boucle tandis que les autres résident dans des quartiers à proximité (Battant, Les

Chaprais, La Butte ou Saint-Claude-Torcolds). Il est important de garder ces informations à l'esprit car elles peuvent influencer les trajets quotidiens et le mode de transport privilégié

par chaque participant.e. De même, la prise en compte du lieu d'étude et de travail nous donne une idée des lieux fréquentés par les participant.e-s dans leur vie quotidienne.

Prénom	Âge	Profil
Angie	35	Cadre associative
Alexandre	34	Intérimaire
Caroline	39	Cadre associative/mère
Charlotte	22	Étudiante
Louis	26	Informaticien
Marie	29	Étudiante
Marius	20	Étudiant
Martine	75	Retraitée
Mélusine	31	Travailleuse sociale en reprise d'études/mère
Samuel	24	Étudiant
Yves	65	Retraité/PMR

▪ Les représentations sur Besançon: un regard dichotomique

La ville de Besançon et son cadre de vie sont perçues de manière positive pour nos participant.e-s ayant une tendance générale à valoriser sa proximité à la nature, sa taille humaine et l'offre éducative professionnelle qu'on y trouve.

Cette perception positive et généralisée de nos participant.e-s explique pourquoi nombre d'entre eux ont décidé de venir à Besançon pour étudier ou travailler. Angie a d'abord connu le Jura pendant ses vacances avant de décider de s'installer en Franche-Comté, à Besançon. Elle raconte avoir eu un coup de cœur en voyant la ville pour la première fois, plus spécifiquement en sortant de la Gare Viotte et en observant le Parc des Glacis. C'est justement derrière la gare qu'elle a décidé d'acheter sa maison. Ayant habité auparavant en région parisienne à Saint-Quentin-en-Yvelines, Angie souligne le fait d'avoir déménagé comme un bouleversement de son rythme et style de vie.

“Quand je vivais en région parisienne, je n'habitais de toute façon pas dans le centre ville. Je devais donc toujours utiliser la voiture pour aller faire mes courses. Et puis mon mode de vie a évolué et maintenant j'achète presque tout dans les petits commerces et on achète dans les petits endroits de la ville... Je n'ai donc pas besoin de voiture. Dans ma vie, je n'ai besoin de rien d'autre que de marcher. Ce n'était pas comme ça avant” (Angie)

La caractérisation de Besançon comme **ville de proximité** est répétée à plusieurs reprises dans les récits des participant.e-s. Il est aussi le cas de Charlotte qui, comme Angie, a quitté la région parisienne afin d'y faire ses études:

“... Depuis que j'ai déménagé je marche plus qu'avant. Parce qu'avant en habitant dans les Yvelines, on faisait tout soit en train soit en voiture. Alors que là tout est à proximité, donc je marche beaucoup plus. Et j'utilise moins les véhicules” (Charlotte)

Ceci est intéressant car la plupart de nos participant·e·s vivent dans ou autour de la Boucle. C'est précisément cette zone qui est considérée comme proche et, comme nous le verrons plus tard, la plupart d'entre eux y exercent leurs activités quotidiennes. C'est également dans cette zone ou ses proches alentours que se trouvent les lieux les plus appréciés par nos participant·e·s (parmi eux, le Parc de la Gare d'Eau, le long du Doubs, le parc Micaud et le quartier Rivotte). Toutefois, cette vision partagée de Besançon comme ville de proximité change lorsqu'il s'agit d'évoquer les zones situées en dehors de la Boucle.

“C'est comme s'il y avait 2 mondes, il y a le : “on est dans la Boucle, il y a moins de voitures”. Parce que bon, j'ai envie de dire, les infrastructures et les routes sont faites pour, c'est plus piéton, c'est plus restreint... mais dès qu'on sort de la Boucle, oui, il y a plus de voitures et de bus. Donc ça, géographiquement se sent par la traversée de la rivière” (Samuel)

Ce que dit Samuel est intéressant car il permet de rendre compte d'une vision dichotomique de la ville, du proche et du lointain. De la zone centrale, perçue comme bien aménagée et où les piéton·ne·s sont prioritaires et celle plus éloignée, où l'aménagement favorise et encourage l'utilisation des voitures en rendant difficile les déplacements à pied. Il est intéressant de noter que c'est le cours du Doubs qui marque la frontière entre ces deux zones. Une séparation physique qui donne lieu à une rupture symbolique entre deux zones de la même ville. L'espace extérieur à la Boucle peut en même temps être divisé en deux parties : celle qui s'identifie à l'espace naturel et paysager de Besançon et celle qui représente les quartiers périphériques. En ce qui concerne la première partie, l'espace naturel est perçu positivement et peut être visité pendant les randonnées du week-end. Ce groupe comprend également la Citadelle et

les différents forts qui constituent le paysage culturel de la ville. En revanche, la partie associée à la périphérie porte un regard plus critique et négative comme le montre un extrait de l'entretien de Mélusine :

“...Comme j'étais assistante sociale, j'ai beaucoup été dans toute la ville de Besançon. Moi, ce que je lui reproche, c'est que dans la Boucle les conditions sont super accueillantes, mais par contre dans les autres quartiers j'aime pas du tout marcher à pied” (Mélusine)

Lorsqu'elle parle d'autres quartiers, Mélusine fait référence aux quartiers périphériques comme Micropolis ou Planoise. Ceci est d'autant plus intéressant parce qu'elle a vécu à Planoise jusqu'à ses études et qu'elle a ensuite déménagé à l'intérieur de la Boucle (en changeant plusieurs fois de résidence avant d'arriver à son domicile actuel). Aujourd'hui, elle indique qu'elle ne se rend dans ce quartier que pour des raisons ponctuelles (pour rendre visite à ses parents) et se montre critique, notamment en termes de sécurité et d'aménagements facilitant les déplacements à pied.

Il est important de préciser qu'en parlant d'une vision dichotomique entre l'espace de la Boucle et l'espace extérieur, nous n'avons pas l'intention d'idéaliser le premier. Comme nous le verrons plus tard, il existe également des regards critiques concernant des zones spécifiques à l'intérieur de la Boucle qui peuvent conditionner l'expérience de la marche et, en général, les pratiques de mobilité de nos participant·e·s. Néanmoins, cette perception dichotomique entre la Boucle et l'extérieur suggère des pistes d'analyse pour rendre compte de pratiques différenciées (et peut-être inégales) de la marche selon la zone dans laquelle elle est pratiquée. Quels sont les types de profils qui marchent le plus dans la Boucle ? A quelles couches socio-économiques appartiennent-ils ? Où se concentrent les actions de la municipalité en faveur de la marche ?

▪ Pratiques de mobilité: la place de la marche dans le quotidien

Dans cette sous-partie, nous nous intéressons aux pratiques de mobilité de nos participant·e·s et à la place qu'y occupe la marche. Comme nous le verrons, bien que chaque participant·e ait des routines différentes et privilégie des choix différents pour se déplacer, il existe des facteurs généraux qui peuvent déterminer le choix d'un mode de déplacement et le plaisir ou l'inconfort ressenti au cours d'un trajet. L'influence ou le poids de ces facteurs sur les pratiques de mobilité dépend du profil et des préférences de chaque individu. Cependant, nous verrons que certains facteurs ont souvent une influence similaire sur les pratiques de nos participant·e·s, même s'ils ont des profils différents.

Tous nos participant·e·s ont indiqué que la marche était le **mode de transport qu'ils privilégient** dans leur vie quotidienne. Comme nous l'avons indiqué précédemment, ce choix de déplacement est lié au fait que tou·te·s habitent dans la zone de la Boucle ou ses alentours proches. Cependant, la marche peut être remplacée par l'utilisation des transports publics ou de la voiture particulière pour les longues distances. C'est le cas d'Angie, qui se rend deux à trois fois par mois dans la banlieue de Besançon en tramway dans le cadre de ses missions professionnelles. Quant à Samuel, il préfère toujours marcher, même sur de longues distances. Charlotte n'utilise les transports en commun que lorsqu'elle va faire ses courses à Châteaufarine, même si elle souligne que c'est rarement le cas. Enfin, Yves précise qu'il est plus confortable de se déplacer dans les rues de Besançon avec son fauteuil roulant et qu'il n'utilise le tramway qu'en cas de pluie. Bien que la marche soit le mode de transport préféré, plusieurs participant·e·s ont déclaré posséder un vélo (8/11) ou un véhicule personnel (7/11). Il est important de retenir cette dernière information car on pourrait se demander

jusqu'à quel point le fait que les participant·e·s soient à la fois piéton·ne·s, cyclistes et automobilistes peut conditionner leur regard sur la place de la marche et en général sur les conditions de mobilité. Cela peut inclure l'état d'aménagement de la ville (au niveau d'infrastructure et signalisation) ainsi que leur rapport aux autres usager·ère·s (soit cyclistes, piéton·ne·s ou automobilistes).

Le ressenti sur la marche

Le fait que tous nos participant·e·s privilégient la marche comme mode de transport signifie qu'il n'est pas rare qu'elle soit une activité pratique pas par obligation mais plutôt par plaisir. Plus qu'un devoir, la marche devient une nécessité tant sur le plan mental que physique. Ainsi, elle n'est pas seulement pratiquée lors des déplacements fonctionnels quotidiens, mais certain·e·s déclarent même prendre du temps dans la journée exclusivement pour cette activité.

“Je sens que quand je marche pas dans la journée ou quand je ne me suis pas déplacée un peu, je ne sais pas bien quoi... C'est plus un besoin” (Caroline)

“Ouais c'est vraiment aussi psychologique. Marcher, prendre son temps, c'est quelque chose que j'aime bien” (Marie)

“Tous les jours on marche, j'ai un mari qui a horreur d'être à la maison. Donc soit c'est la chasse, soit c'est le jardin, soit on a plein de choses à faire dans le jardin” (Martine)

Sachant que la marche est une expérience à part entière, il est intéressant de voir comment nous nous rapportons d'une manière particulière à l'environnement et aux personnes qui nous entourent pendant que nous la pratiquons. Parler de notre relation avec l'environnement peut être trop généralisant si nous l'interprétons comme tout ce qui nous entoure. Il serait donc plus approprié de parler des types de lieux que nous privilégions pour marcher ou des

conditions qui rendent la marche plus agréable (qu'il s'agisse de beau temps ou de paysages agréables).

“À chaque fois que je prends la rue Proudhon, je lève les yeux et je vois la colline, c'est joli, j'aime bien les endroits où tu vois un peu le paysage” (Caroline)

“J'aime bien faire les forts de Besançon, mais c'est quand même pas mal de marche pour le coup et c'est un peu en dehors du centre-ville, mais ça a le tour de la Boucle en longeant le Doubs, c'est toujours sympa en vélo ou à pied” (Louis)

(Sur son rapport à l'environnement): “Oui, les odeurs, oui, quand ça sent bon, le sourire vient plus vite” (Charlotte)

“Les odeurs, les bruits c'est très important quand je me balade dans les forêts” (Martine)

La valeur paysagère de Besançon (naturelle, architecturale et patrimoniale) est l'un des attributs les plus appréciés par nos participant·e·s. Le fait que Besançon soit considérée comme une ville à taille humaine permet d'en profiter plus facilement. Les parcs le long du Doubs (le Parc de la Gare d'Eau par exemple) et la Citadelle sont accessibles à pied depuis le centre ville. Les paysages plus naturels sont également accessibles en transports en commun, en voiture ou à vélo, ce qui renforce encore le sentiment d'être entouré par la nature. Ce sont également ces lieux qui ont été le plus souvent cités comme destinations pour des promenades ou des excursions de week-end. Il est intéressant de voir comment ces espaces permettent et activent le déploiement de différents sens (vue, odorat, ouïe).

“Je préfère d'ailleurs qui fasse froid et ensoleillé, quand il fait trop chaud j'évite de sortir” (Alexandre)

“C'est un peu aller en nature quoi... Aller respirer, c'est un peu ça, on se dit, on va aller dans une aire, un peu moins polluée. Mais c'est juste à côté. Aller dans des sentiers un peu plus nature, il y a du soleil aussi (Samuel)

Au contraire, la marche peut aussi devenir une contrainte et donc une expérience moins

agréable dans certaines conditions. L'une des conditions principales et les plus répétées est le mauvais temps (en particulier la pluie). Par ailleurs, le degré de fréquentation des rues a été mentionné comme un obstacle ou un facteur qui peut rendre la marche moins agréable. Sur ce dernier point, il est intéressant de noter que certain·e·s ont mentionné qu'ils évitent des rues telles que la Grande Rue ou la Rue de Granges en raison de l'intensité des flux.

“Ça va être surtout quand il y a beaucoup de monde et qu'il faut se décaler pour passer ou laisser des gens passer ou s'arrêter, tout ça, ça te coupe dans ton rythme. C'est plus par rapport à la densité des gens, le bruit aussi” (Louis)

“Je fais attention à essayer d'arriver dans des rues calmes et pas exposé au vent. Je suis traumatisée du vent” (Mélusine)

La marche au quotidien

Quels types de trajets nos participant·e·s effectuent-ils quotidiennement ? Ces déplacements quotidiens doivent être replacés dans le contexte socio-spatial dans lequel ils sont pratiqués. En l'occurrence, la ville de Besançon est caractérisée comme une ville moyenne avec un centre-ville dense et accessible à pied. Un autre point à prendre en compte est le fait que tous nos participant·e·s habitent, travaillent ou étudient dans ou à proximité du centre de Besançon, ce qui facilite et permet de privilégier la marche comme mode de transport quotidien. Après avoir clarifié ces deux points, nous nous intéressons maintenant à la manière dont la façon de marcher change en fonction de chaque profil, ainsi qu'à la possibilité qu'il y ait des schémas qui se répètent. Lorsque nous faisons référence aux schémas, nous parlons de la manière dont la pratique est effectuée : si des activités complémentaires sont effectuées en même temps (parler au téléphone, écouter de la musique), le rythme de marche adopté ou les tactiques mises en œuvre dans des situations spécifiques.

Lorsque les participant·e·s ont été interrogé·e·s sur leurs activités

complémentaires pendant la marche, près de la moitié (5/11) ont indiqué qu'ils avaient l'habitude d'écouter la musique en même temps pour se détendre. Cependant, il y aussi des réponses divergentes qui indiquent plutôt une attitude plus attentive à l'environnement en marchant.

En répondant à la question de savoir s'ils font des activités complémentaires en marchant :

“Ah non, jamais non. Il faut que je sois à l'affût de tous les bruits, de tous les risques” (Yves)

“Non, j'aime bien entendre mon environnement” (Mélusine)

“Le fait d'être dehors et de marcher m'aide à passer à autre chose. Sinon, quand je suis de bonne humeur, très enjouée, là j'écoute de la musique. Mais sinon, tout le reste du temps, je sors, je regarde les gens, je regarde les bâtiments, je trouve qu'on a des pépites vraiment cachées dans le centre-ville de Besançon, les vieux bâtiments et tout ça” (Marie)

“Nan j'écoute pas de musique, je suis pas sur mon téléphone, je flâne” (Alexandre)

Dans le cas d'Yves, le fait de devoir se déplacer en fauteuil roulant l'oblige à être plus attentif à son environnement : écouter ce qui se passe autour de lui est essentiel pour ne pas manquer des informations nécessaires pour préserver sa sécurité. Les autres participant·e·s n'écourent pas non plus de musique et préfèrent utiliser leur sens de la vue, en observant ce qui les entoure : les gens, l'architecture, les situations. Cependant, cela ne signifie pas nécessairement que l'écoute de la musique et l'observation de notre environnement sont des activités mutuellement exclusives. En tout cas, il s'agit avant tout d'une question de préférence personnelle.

Rythmes et tactiques pendant la marche

En parlant de rythmes de marche, on peut prendre en compte les facteurs généraux qui peuvent conditionner plus ou moins la pratique de chacun·e. Parmi eux, l'un de motifs plus mentionné est le fait de marcher accompagné·e :

“(…) **Si je suis accompagnée**, j'en prends moins conscience. Enfin, j'ai tendance peut-être plus à parler qu'à observer. Alors que quand je suis seule j'observe (...)” (Caroline)

“Déjà **quand je suis accompagné**, je marche moins vite. Seul, je marche relativement vite parce que j'ai parfois pas le temps de me balader et de “chiller” (Louis)

“On me dit souvent que je marche super vite. Alors que je dis que je regarde les façades... Donc oui, **si je suis accompagnée**, à mon avis, je marche un peu plus doucement et si je suis seule, je regarde plus mon environnement” (Mélusine)

Un autre facteur est le motif de la marche. Il existe une différence de rythme entre celles et ceux qui se déplacent pour une raison spécifique (marche fonctionnelle) et celles et ceux qui marchent pour le plaisir :

“Le débit de marche aussi est différent en fonction du moment de la journée. S'il y a du monde aussi, c'est vrai que si la rue est engorgée, parfois y a la braderie qui est dans les rues piétonnes qu'on a traversé, il y a beaucoup de monde et ça m'embête de m'attarder et de piétiner sur place” (Samuel)

“Si, par exemple, je dois chercher ma fille à 16h45 et que je sors du boulot à 16h40, je vais marcher un peu plus vite que ce que j'aime, car j'aime pas vraiment marcher vite.” (Caroline)

Le récit de Samuel est intéressant parce qu'il inclut le facteur de la temporalité. Ceci est important car il y a certains types de déplacements qui ont tendance à avoir lieu à un moment précis de la journée (départ ou retour du travail/étude ou aller chercher les enfants à l'école). Ces déplacements plus fonctionnels s'accompagnent souvent d'une volonté d'optimiser le temps, c'est pourquoi il est courant de “se dépêcher, d'accélérer le pas”. En revanche, s'il s'agit de marcher pour le plaisir, la personne disposera de plus de temps, ce qui implique de passer d'un rythme plus rapide à un plus calme. C'est aussi sur ce type de déplacement que l'on a le plus tendance à s'arrêter, à s'asseoir et à admirer le paysage.

En répondant à la question de savoir s'ils ont l'habitude de s'arrêter ou se poser pendant leur trajet :

“Dans des moments pas quotidiens, oui, enfin quand c'est occasionnel, que je me balade quoi ; pour prendre son temps quoi. Et puis juste apprécier, seule ou avec d'autres” (Charlotte)

“Je dirais que ça change. Ça arrive que je prenne plus mon temps de marché la nuit. Sauf quand on finit tard et qu'on a envie de rentrer” (Samuel)

Tout comme le rythme, les tactiques changent la façon dont une personne marche. Dans ce dernier cas, il existe également des facteurs généraux qui peuvent influencer l'adoption d'une tactique ou d'une autre. Il peut s'agir de la météo (surtout en cas de pluie) ou pour éviter les rues très fréquentées ou celles où passent beaucoup de voitures.

“S'il pleut vraiment fort, j'irai peut-être plus vite, mais c'est plus par rapport à des itinéraires que j'aime pas prendre. Par exemple, des fois y en a qui sont plus rapides, mais si c'est au bord d'une route, là, je ne le prendrai pas” (Caroline)

“Parfois, je prends un itinéraire différent lorsqu'il y a une route plus dense, c'est-à-dire qu'il y a des voitures qui passent. Alors je prends un chemin où il n'y a pas de voitures, même si c'est un peu plus long, moins direct.” (Angie)

Ces tactiques peuvent être considérées comme des stratégies que les participant·e·s mettent en œuvre pour rendre un trajet plus productif ou plus agréable. En outre, comme nous le verrons dans la section suivante, certaines stratégies sont utilisées en particulier dans des contextes d'insécurité.

▪ Comment se sent-on en marchant à Besançon?

Bien que Besançon soit généralement perçue comme une ville avec un bon cadre de vie et comme territoire marchable, nos participant·e·s ont souligné certains facteurs à prendre en compte en ce qui concerne la sécurité et l'état de son aménagement. Il convient de signaler que, lorsqu'il est question de sécurité, on se concentre sur la perception des participant·e·s et pas sur les facteurs objectifs qui contribuent ou non au problème.

Perception de sécurité

L'un des sujets récurrents est la gêne occasionnée par les automobilistes. Si, dans le centre-ville, la municipalité a limité la vitesse à 20 km/h, tous les citoyens ne se sentent pas pour autant en sécurité lorsqu'ils partagent l'espace avec les voitures.

“Alors les automobilistes ils sont super agressifs. En fait, encore hier soir, mes enfants sont rentrés de l'école et avec leur papa et ils m'ont dit “on s'est fait klaxonner” avec les larmes aux yeux. Je trouve que les gens ils sont certainement pas à 20 km/heure, donc ils ne respectent pas les limitations, la cohabitation est souvent assez compliquée” (Mélusine).

“J'ai peur des chiens. J'ai peur des voitures qui roulent vite, ça me tétanise. Bah là dans ma rue à

sens unique ou encore une fois il n'y a pas de vrai trottoir. Et des fois, les gens vont à, je ne sais pas, 70-80 alors que c'est une zone à 30. Et là, ça me fait vraiment peur, je ne peux pas m'empêcher de me dire que, à la moindre seconde de perte de contrôle en fait, la personne peut m'écraser à tout moment” (Marie)

“ En fait, il y a un petit Casino au bout de la rue Mégevand. On peut traverser pour rejoindre la rue Chifflet. Oui, et là il y a des voitures qui tournent et elles ont en fait, elles ont des gens à stop à droite, donc elles regardent à droite s'il y a des gens au stop et elles tournent automatiquement dans les piétons...Puis même oui, j'ai l'impression souvent d'avoir failli me faire bousculer par des camions qui quittent leur livraison” (Caroline)

Il en résulte une cohabitation parfois hostile entre différents types d'utilisateur·e·s de la ville. Ce malaise s'étend également aux cyclistes ou aux bus dans certaines occasions.

"Il y a un endroit que j'ai en tête, c'est le carrefour vers Pasteur vers là où y a le Quick. Il y a pas mal de vélos qui passent dans les 2 sens, souvent les Deliveroo, ou même les gens qui passent dans la rue principale en vélo. Des fois tu fais pas forcément gaffe, les gens roulent des fois un peu vite en vélo et parfois, si tu regardes pas, ça peut arriver les dangers. Moi je pense à cet endroit-là" (Louis)

"Le problème, c'est d'une part l'organisation de la ville, on choisit de vraiment pas contrôler, de laisser faire du transit dans un hypercentre qu'on peut pas élargir, hein, ça c'est un des choix à faire. Y a le fait de mettre les vélos sur les trottoirs, l'ancien maire a fait ça pendant 2 décennies. Alors donc ça, ça crée aussi du conflit d'usage. Ça crée un sentiment d'insécurité parce que des accidents entre vélos et piétons (Yves)

"Après faut faire gaffe aux bus parce qu'ils ont pas énormément de place pour tourner par exemple et donc ils prennent de la place sur les trottoirs et t'es obligée te serrer sur les murs. Donc faut faire un peu plus attention quand il y en a un qui passe, mais généralement non, ça va" (Charlotte)

En ce qui concerne la cohabitation et l'attitude critique à l'égard du comportement des automobilistes, on observe que certain·e·s participant·e·s soulignent en même temps qu'ils ne respectent pas les feux de circulation ou qu'ils ne traversent pas toujours au passage piéton.

"En fait, je sais qu'il y a des endroits où j'anticipe un peu, mais je sais qu'à cet endroit j'ai pas envie d'attendre, donc si je vois qu'il y a personne, je traverse en dehors des passages, et s'il y a des endroits où c'est peut-être un peu dangereux, je vais attendre. ça peut un peu m'énerver, ça dépend vraiment." (Caroline)

"J'essaye de me discipliner, à passer sur les passages piétons. Parce que la plupart du temps, j'aime bien "rentabiliser", être efficace dans mon déplacement, et du coup j'ai tendance à parfois couper au cordeau et du coup ce n'est pas compatible avec les passages piétons. Mais quand je suis avec Léandre, j'essaye de passer quand le feu est vert et de passer sur les passages piétons. (Marie)

"A vélo, je respecte à fond les feux. C'est marrant parce qu'à vélo je respecte le code de la route mais à pied, moins. Et c'est très français, je suis aussi Suisse de nationalité, en Suisse, je ne ferai pas ça, mais en France, non, j'attends pas le feu vert" (Mélusine)

"Je suis très prudent par rapport aux bagnoles, parce que moi, sur un passage piéton, je me suis fait écraser au vert, hein, quand j'avais 20 ans. Voilà donc les passages piétons, je suis prudent, mais alors évidemment quand il y a de la circulation, je m'arrête" (Yves)

Bien que notre intention ne soit pas de faire une analyse morale des attitudes de nos interlocuteur·rice·s, ces dernières réponses sont intéressantes. Tout d'abord, parce que nous pouvons nous demander dans quelle mesure le respect des règles de circulation est perçu comme une mesure de sécurité lors des déplacements en ville. De même, les réponses de Mélusine, de Marie et d'Yves posent la question de savoir si le respect du code de la route dépend du degré de vulnérabilité ressenti. Dans le cas de Mélusine, elle ne traverse en respectant les feux que lorsqu'on fait du vélo; dans le cas de Marie, elle essaie d'être plus attentive si on est avec des enfants et finalement, Yves fait plus attention aux voitures qu'aux autres véhicules (par exemple les vélos).

Deuxièmement, en ce qui concerne les zones de la ville considérées comme hostiles ou plus dangereuses, il y a eu surtout deux espaces plus mentionnés: le quartier Battant et la place et rue Pasteur.

" **Le quartier Battant**, mais plus rue d'Arènes... Je n'y vais pas parce que ce n'est pas les endroits où il y a des choses à faire là-bas. Dans cette direction en tout cas. Et c'est vrai qu'on se sent plus en **insécurité par là-bas** que dans la Boucle" (Samuel)

"Les quais vers le pont Battant. Là, y a le tram qui passe ou c'est en pente, je sais que ça a tendance à glisser. Et je sais qu'il y a un petit passage sur le côté où il y a un peu des marches et tout. S'il y a un endroit dangereux, je dirais bien là. Sinon, après pas spécialement non plus" (Louis)

"À côté du lycée Pasteur, il y a une rue, je sais pas comment elle s'appelle, mais tout le monde

l'appelle la rue de la soif.. et je l'aime pas du tout, parce qu'elle est étroite et c'est que des bars. Et c'est une rue qui pue la pisse, parce qu'il y a beaucoup de drogués qui y vont. Je déteste cette rue, je m'y sens pas bien, j'y vais pas du tout" (Charlotte)

"Alors peut-être détente de temps en temps quand je sors un peu tard dans la rue, on se méfie, mais ça ne nous empêche pas de sortir, voilà" (Martine)

Bien que ces espaces soient considérés comme dangereux ou hostiles pour les piéton-ne-s, ils n'ont été mentionnés que lorsqu'on a interrogé-e-s directement les participant-e-s sur les lieux considérés comme moins sûrs. En revanche, la question de la cohabitation et la perception de l'insécurité vis-à-vis des véhicules ou des vélos ont été mentionnées avec plus d'insistance sur la question de la sécurité. Il est également intéressant de noter que si le quartier de Battant est considéré comme dangereux pour les femmes par certains participants masculins, ce n'est pas le cas pour toutes les femmes. Dans le cas de Mélusine et Caroline – toutes deux résidentes

de Besançon depuis plus de 10 ans – elles ont identifié ce quartier comme l'un de leurs endroits préférés pour se promener dans la ville.

En ce qui concerne les différences de perception selon le genre, ce qui ressort n'est pas la mention de lieux spécifiques, mais plutôt l'adoption de stratégies pour se sentir plus en sécurité dans des situations considérées comme dangereuses. Dans le cas d'Angie, elle a indiqué qu'elle a l'habitude de saluer les personnes qui lui parlent dans la rue afin de paraître plus sûre d'elle. En revanche, Marie déclare avoir intériorisé des stratégies d'évitement et de protection et ne pas se sentir en danger la plupart du temps (sauf si elle doit passer par la place Pasteur). Dans le cas de Charlotte, elle évoque également certaines stratégies adoptées pour se sentir plus en sécurité. Parmi celles-ci, elle porte toujours ses clés à la main pour se protéger et préfère marcher en compagnie (et de préférence avec des personnes plus grandes qu'elle) lorsqu'elle doit se déplacer la nuit.

▪ Comment Besançon pourrait-elle devenir (encore) plus marchable?

Bien que Besançon soit considéré comme un territoire marchable, les participant-e-s ont exprimé des critiques et des recommandations afin d'améliorer l'expérience de la marche et la mobilité en général.

"Ce qu'il faut changer, c'est qu'il soit beaucoup plus facile de prendre le vélo et de ne pas être si près des voitures parce qu'il n'y a pas de voies spécifiques. C'est toujours comme partager la route avec les voitures" (Angie)

"En général, je trouve que la Boucle est quand même bien faite pour se balader à pied. Le centre, y a pas trop de voitures, y a beaucoup de cyclistes quand même, mais peut être que ça manque de zones de partage entre les cyclistes et les piétons, surtout dans les rues principales" (Louis)

"Micropolis n'a aucun sens. À pied on ne peut pas traverser l'échangeur, on ne peut rien faire. Quand j'étais lycéenne, je passais à pied, mais je ne le

ferais plus. Il y a aussi des endroits vers le magasin Noz. Il y a un dépôt, et là, il n'y a pas de trottoir, les voitures vont à toute blinde. Avant c'était mon quartier, j'habitais par là-bas et ouais je me suis fait des sacrées frayeurs. C'est des zones industrielles et commerciales à fond" (Mélusine)

En général, les critiques et les recommandations portent sur le partage de l'espace entre les différents usager-ère-s (cyclistes, automobilistes et piéton-ne-s). Les conflits d'utilisation de l'espace se concentrent sur les conflits piéton-ne-s-voitures ou cyclistes-piéton-ne-s. D'autre part, il y a une perception qu'il n'y a pas d'infrastructures adéquates pour la marche en dehors du centre-ville. Au contraire, l'utilisation de la voiture a tendance à être favorisée dans ces zones. Si l'on ne dispose pas d'un véhicule individuel, l'autre option est de se déplacer en transports publics.

Parcours commentés

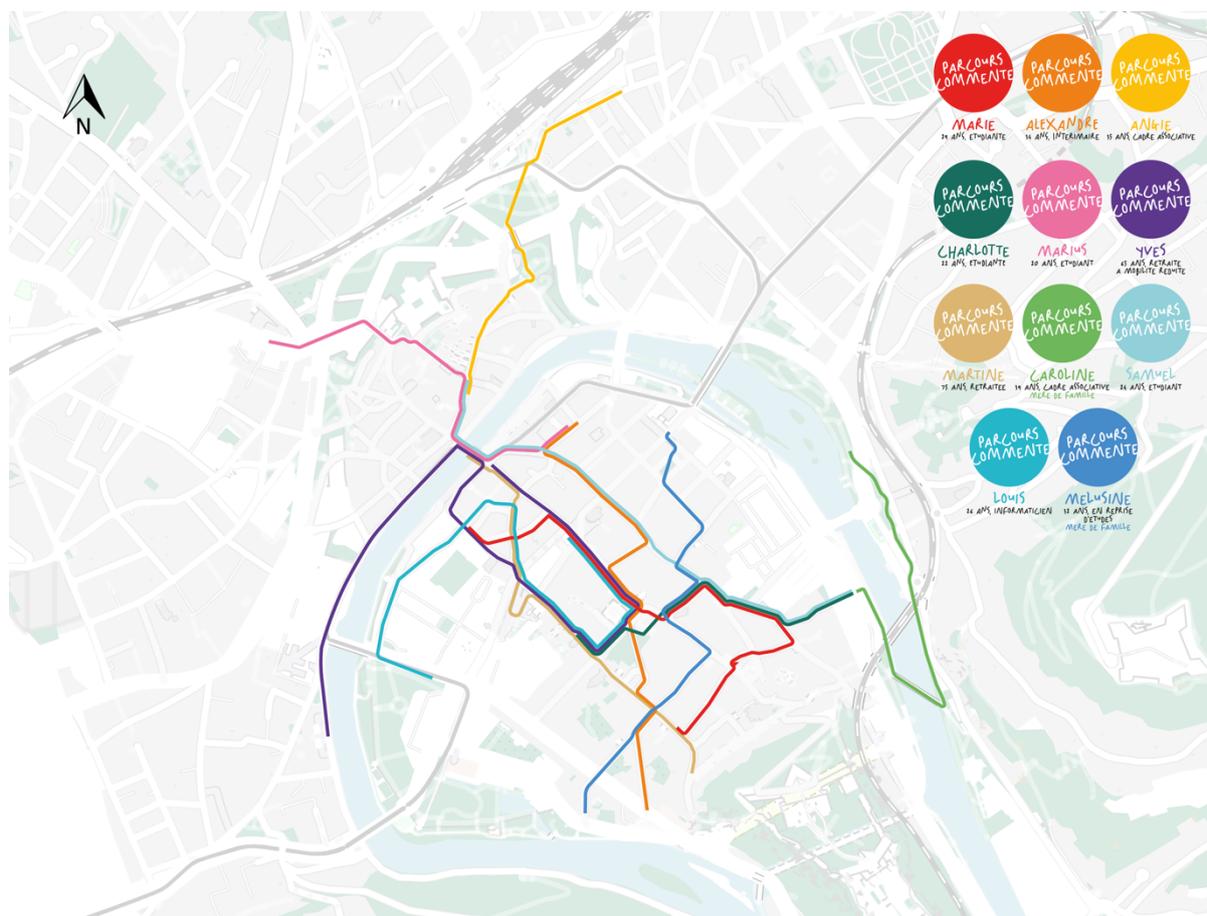


Figure 75 : Carte des parcours commentés réalisés.
Réalisation du groupe

Introduction

Dans le cadre de notre analyse qualitative, les entretiens semi-directifs sont couplés à onze parcours commentés réalisés par onze bisontin·e·s d'âges et de profils différents.

Ces parcours commentés consistaient en une observation participante, par la réalisation d'un parcours piéton quotidien du choix de l'enquêté·e, d'une durée indicative d'une vingtaine de minutes, au sein de la ville de Besançon.

Il était ainsi question par cet exercice d'analyser les pratiques et représentations de la marche au sein du chef-lieu du Doubs et de relever les déterminants de la marche

quotidienne en notant les comportements, les interactions avec l'environnement et les pratiques piétonnes des enquêté·e·s. Cette observation participante implique ainsi un moment d'immersion dans le trajet quotidien de chaque enquêté·e, afin d'aboutir à une cartographie sensible de chacun de ces itinéraires.

Une part non négligeable de nos enquêté·e·s nous ont proposé la réalisation de leur trajet quotidien de leur domicile à leur lieu de travail ou d'études (ou dans le sens inverse) : Marie, Samuel, Marius*, Angie et Charlotte, soit cinq enquêté·e·s sur onze.

Cinq enquêté·e·s ont préféré nous présenter un itinéraire de “balade urbaine” au sein de la ville de Besançon : Mélusine, Caroline, Alexandre, Martine et Yves.

Enfin, deux trajets sur les onze ont la particularité d’impliquer, comme point d’arrivée, un lieu de courses habituel (supermarché ou boutique) : Louis et Marius³.

De manière générale, les conditions de mobilité piétonne à Besançon dans le cadre

des itinéraires respectifs sont considérées comme relativement bonnes par nos enquêté·e·s. Toutefois, plusieurs zones sensibles, que nous qualifierons de “points noirs” – tant du point de vue des aménagements piétons que de l’ambiance et de la sécurité – ont été soulevés par nombre d’entre eux, ce que nous aborderons par la suite.

³ Le cheminement piéton proposé par Marius est toutefois particulier puisqu’il s’agit d’un itinéraire “travail-domicile-courses”.

- Les conditions de mobilité piétonne à Besançon, considérées comme relativement convenables par les enquêté·e·s

Plusieurs de nos enquêté·e·s nous ont fait part de leur opinion positive de l'environnement urbain dans lequel ils évoluaient pendant les parcours commentés. En effet, il s'agit d'une remarque récurrente ayant été soulevée de nombreuses fois. certain·e·s apprécient particulièrement le caractère relativement naturel de la ville de Besançon : ainsi, Louis, précise qu'il aime se garer au parking Chamars puisqu'il apprécie beaucoup la nature. De même, Caroline, en nous proposant un parcours de balade vers le parc Micaud, insiste sur son attrait pour les espaces verts et naturels, notamment le long du Doubs.

D'autres relevaient un attrait davantage lié à l'architecture, aux façades et au patrimoine urbain bisontin. Ainsi, Martine apprécie beaucoup l'architecture des bâtiments anciens de la Boucle de Besançon. Elle appuie ses observations par son affection pour la Citadelle de Besançon, qui surplombe les rues de la Boucle. De même, Mélusine apprécie les vieilles façades des bâtiments, son mari étant notamment passionné d'architecture. Elle se passionne également pour les cours d'immeubles, qu'elle trouve "magnifiques" pour certaines, notamment dans le centre de la Boucle. Enfin, Angie a quitté la région parisienne pour Besançon après avoir eu un coup de cœur pour la vue sur la ville depuis le parc des Glacis. Elle aime particulièrement marcher en ville et n'aime pas les trajets en voiture. Elle apprécie la vue sur le parc et la Citadelle depuis la gare Viotte :

"En été c'est hyper joli avec les fleurs et tout, c'est vraiment super sympa. J'ai eu un coup de coeur pour Besançon en voyant la vue sur la Citadelle depuis les Glacis"
(Angie)

Plusieurs rues et places appréciées

Plusieurs rues et places bisontines ont fait l'objet d'une opinion plutôt positive de bon nombre des enquêté·e·s.

La place Granvelle

La place Granvelle, récemment réaménagée, a fait l'objet de nombreux commentaires positifs de plusieurs de nos enquêté·e·s. Elle est également, d'après Louis, le lieu du marché de Noël de Besançon.

Pour Martine, malgré les travaux de réaménagement qui ont conduit à l'abattage de certains arbres, la place reste un îlot de fraîcheur dans la ville.

La place est également caractérisée par son petit kiosque de gaufres et crêpes, qu'apprécie Charlotte, et son ambiance "place du village" vivement soulignée par Alexandre. Ces deux enquêté·e·s aiment pratiquer la place pour y boire un verre et se poser tranquillement.

Plusieurs de nos enquêté·e·s ont également relevé le revêtement en sable du square pour appuyer leurs commentaires positifs sur le lieu.

"En hiver, c'est pas forcément son meilleur jour, mais c'est vrai que l'été ou même le printemps, quand les arbres commencent à se reverdir, je trouve que la place est vachement jolie."
(Louis)

Les bords du Doubs

Les bords du Doubs sont également une zone appréciée de nos enquêté·e·s, qui apprécient les fréquenter. Pour Samuel, il s'agit d'un endroit très beau le matin, car "quand y a du soleil, l'évaporation de l'eau avec le soleil qui tape dessus rend la zone très brumeuse, et c'est très joli à voir". Martine note que les bords du Doubs et les quais sont des lieux de

promenades privilégiés très fréquentés par les bisontin·e·s, notamment pour faire du sport.

Caroline, elle, qui nous a proposé un parcours entièrement à proximité du fleuve, considère qu'il s'agit d'un lieu de balade privilégié avec les enfants, pour apprécier les espaces verts présents en bordure du cours d'eau.

D'autres rues et places ont fait l'objet de commentaires positifs de la part de nos enquêté·e·s, comme la rue d'Anvers, la rue Bersot, la rue de Pontarlier.

Le caractère "piéton" de la Boucle

Une caractéristique particulière des parcours commentés réside dans la manière dont plusieurs personnes de notre panel considèrent la zone comme ayant un caractère piétonnier : en effet, plusieurs de nos enquêté·e·s nous ont fait part de leur impression que la Boucle était une zone entièrement piétonne, quand seules certaines rues sont entièrement piétonnisées (la rue Bersot entre autres). Plusieurs facteurs sont vecteurs de ce sentiment : plusieurs rues sont sous statut de zones de rencontres, et voient se côtoyer les piéton·ne·s, les voitures, les autobus, les vélos... (Grande rue, rue des Granges, etc.) ; la délimitation entre chaussée et trottoir peut parfois être floue, ce qui conduit plusieurs piéton·ne·s à marcher sur

la route et donc considérer la rue comme "piétonne". Enfin, la Boucle est une zone 30, ce qui peut influencer sur le comportement des piéton·ne·s.

"Au centre-ville dans la Boucle, je marche assez facilement sur la route. J'ai l'impression que c'est un endroit plutôt piéton. Pour moi, dans ma tête, les voitures ne dépassent pas 20 km/h et puis quand on passe, on passe. Je ne sais pas si c'est inconscient. Moi, je me sens assez prioritaire."
(Mélusine)

Les rues piétonnes ont largement fait l'objet de commentaires élogieux lors des parcours commentés. En effet, pour nos enquêté·e·s, celles-ci permettent un cheminement plus agréable qui leur permet d'être moins "sur leurs gardes", contrairement aux rues 'zones de rencontres' où les piéton·ne·s peuvent faire face à la présence de véhicules parfois imposants comme des camions et des bus.

"Ici, si je suis avec mes enfants, c'est vigilance zéro et je les sens complètement en sécurité. C'est à dire que là, si j'ai une discussion avec une amie, je les "oublie" presque. Les rues piétonnes comme ça, c'est pas du tout la même vigilance que les rues avec véhicules, et j'ai tendance à essayer de passer par ces rues-là."
(Mélusine à propos de la rue piétonne Bersot)

- Des points noirs subsistent au sein du centre-ville bisontin

La Grande rue, mal-aimée de tous les enquêté·e·s

Sur les sept enquêté·e·s ayant proposé un itinéraire de parcours commenté passant par la Grande rue, six d'entre elles-eux ont une opinion négative de la Grande rue et n'apprécient pas y passer, voire l'évitent en adoptant des stratégies de contournement de cet axe.

La Grande rue relie le pont Battant au sud du centre-ville et constitue l'axe principal de la Boucle. Elle est très fréquentée et commerciale, et se caractérise par de

nombreux flux d'usager·ère·s divers·es : piéton·ne·s, voitures, vélos...

La présence d'un grand nombre de piéton·ne·s dans cette rue constitue un premier critère gênant pour plusieurs de nos enquêté·e·s. Ainsi, Martine (75 ans, retraitée) y passe peu et n'y emmènerait par exemple pas des enfants, du fait du trop grand nombre de piéton·ne·s. Pour Alexandre (34 ans, intérimaire), le trop grand nombre de flux sur

cette rue rendent les déplacements difficiles.

De plus, le caractère de ‘zone de rencontre’ de cette rue implique des séparations floues entre les trottoirs, la chaussée et la piste cyclable, la rue étant à un niveau unique et aucune séparation n’étant matérialisée. Dès lors, la quasi-inexistence des trottoirs et le flux de véhicules constituent un autre critère gênant.

Ainsi, Alexandre et Mélusine notent un grand nombre de conflits d’usages entre les bus, piéton·ne·s et vélos sur cette rue.

“Ici, il y a des gens qui roulent comme des fous. Les gamins, quand ils sont en vélo, je les mets bien sur le trottoir. Même moi, quand je suis en vélo, je me mets sur le trottoir. Parce que y en a, ils voient la ligne droite, ils foncent.”

(Mélusine, au sujet de la Grande rue)

Pour Marie (29 ans, étudiante) la Grande rue est une rue avec très peu de trottoirs, donc *“souvent les gens marchent sur la route... c’est un endroit qui est très passant et il faut souvent faire attention aux bus, aux voitures, aux vélos, etc.”*

De même, plusieurs interrogé·e·s nous ont fait part de la Grande rue comme une rue où les piéton·ne·s peuvent être très

fréquemment sollicité·e·s, notamment par les sans-abris et personnes en situation d’extrême précarité.

“(…) le soir il y a souvent du monde et du bruit, des gens qui demandent de l’argent ou alors des gens qui insultent...”

(Marie, au sujet de la Grande rue)

“Je passe jamais par la Grande rue parce qu’il y a soit des gens qui essaient de te revendre des trucs, soit des mendiants. Je trouve qu’on n’est jamais tranquille dans la grande rue. Les gens viennent te parler alors qu’en fait, t’as pas envie de parler (...).”

(Louis, au sujet de la Grande rue)

Certain·e·s enquêté·e·s ont adopté des stratégies d’évitement pour contourner la Grande rue, qu’ils considèrent comme un véritable point noir. Ainsi, Charlotte (22 ans, étudiante) préfère passer par la cour du musée du Temps pour éviter la Grande rue et rejoindre la rue de la Bibliothèque : *“Il y a tous les bus qui y passent, toutes les voitures aussi, et puis c’est une rue trop passante”.*

De même, Marie (29 ans, étudiante), préfère emprunter la rue d’Anvers pour ne pas passer par la Grande rue et la place Pasteur qui s’y situe.

Le quartier Battant et la rue éponyme, considérés comme peu sécurisés

Lors des entretiens semi-directifs, à la question de savoir quelle(s) rue(s) ou zone(s) étaient les moins agréables et/ou les moins sécurisées, un grand nombre de réponses citaient le quartier Battant et la rue éponyme, qui relie la gare SNCF et le parc des Glacis au pont Battant à l’entrée de la Boucle. Le même ressenti s’est retranscrit lors des parcours commentés.

Pour Marius (20 ans, étudiant), la rue Battant où il réside n’est pas la rue *“la plus réputée pour être la plus agréable”*. Il estime qu’il y règne un désordre, mais a d’après lui réussi à s’y faire, *“à force”*. Il juge également qu’à Besançon sont présents de nombreux SDF, et

que le rapport *“nombre d’habitant·e·s/nombre de SDF”* doit être élevé. Pour Angie (35 ans, cadre associative) qui y travaille, la zone est un quartier populaire où *“il faut faire un peu plus attention la nuit”* car plusieurs personnes fréquentent la rue. Elle indique également que la rue n’est pas très sécurisée pour les piéton·ne·s, avec un trottoir très étroit du côté nord, assez gênant et qui donne peu de visibilité notamment à vélo ; et une zone de rencontre fréquentée par plusieurs véhicules à partir de la rue Mayence.

La dimension olfactive, source de sensibilité pour certain·e·s enquêté·e·s

Plusieurs enquêté·e·s ont mis en évidence la question des odeurs dans les rues, qu'elles soient sources de nuisances ou agréables pour elles-eux.

De même, Charlotte considère que la rue de la Raye, petite ruelle où elle est “obligée de passer” (sic) sent mauvais et n'est pas éclairée. Elle souligne que les usager·ère·s des bars alentour s'y rendent pour uriner, ce qui explique cet inconvénient.

Marius et Samuel sont eux assez sensibles aux odeurs de restaurants rapides sur la place de la Révolution et la rue des Boucheries, ainsi qu'aux odeurs du marché qui se tient sur la place, et y sont très réceptifs.

- Plusieurs aspects restent à améliorer pour la sécurité des piéton·ne·s et l'agrément des espaces

Un réaménagement nécessaire de certaines rues et places pour plus d'accessibilité

Plusieurs réaménagements restent à effectuer pour améliorer la sécurité des piéton·ne·s et l'accessibilité de plusieurs rues et places bisontines.

Ainsi, pour Yves, la place Granvelle – qui ne lui est pas accessible entièrement – devrait être réaménagée de sorte à pouvoir être pratiquée par des personnes à mobilité réduite. De même, plusieurs rues du quartier de la Madeleine, comme la rue de Vignier, ne sont pas agréables en fauteuil roulant et mériteraient d'être aménagées de sorte à être accessibles.

Plus de trottoirs larges et une meilleure surveillance de la vitesse et du stationnement des véhicules

Un grand nombre d'enquêté·e·s estiment que les trottoirs doivent être élargis dans la Boucle, notamment dans les rues du sud de la zone. Pour Martine, les trottoirs sont trop serrés et le cheminement y est difficile. De même, rue Mégevand, comme dans d'autres rues, le trottoir est trop étroit et une place trop importante est accordée à la chaussée automobile.

“Le trottoir, il y a des endroits où il se rapetisse vachement par rapport à la route. Quand tu es à pied et qu'il y a des gens qui sont sur le trottoir, tu

te retrouves obligé de te mettre sur la piste cyclable. Il n'y a pas vraiment la place pour le passage de deux personnes en simultané”
(Louis)

De même, les stationnements gênants de voitures sur les trottoirs sont un élément gênant souvent soulevé lors des parcours commentés. Ainsi pour Marie, non seulement les trottoirs sont vraiment petits, ce qui ne les rend pas pratiques, “il y a souvent beaucoup de voitures qui se garent sur les trottoirs, ce qui oblige à marcher sur la route”, notamment rue de Pontarlier.

Enfin, des trottoirs plus larges permettraient aux piéton·ne·s d'éviter de se cogner aux grilles ventruées, caractéristiques de Besançon et introduites dans la ville lors de l'occupation espagnole de la Franche-Comté. Il s'agit d'un élément relevé lors des parcours de Martine et de Marie, qui estiment que souvent des piéton·ne·s n'y prêtent pas attention.

Un besoin de végétalisation

La végétalisation de la Boucle a également été signalée comme élément qui permettrait d'améliorer l'agrément des espaces. La place de la Révolution, réaménagée dans les années 2000, ce qui a conduit à l'abattage des arbres qui y

prenaient place, a fait l'objet de plusieurs remarques des enquêté·e·s.

Martine signale qu'“il y a 20 ans en arrière, c'était une place arborée”. Pour Marius, le fait qu'il y avait auparavant “plus de verdure” et qu'elle ait été retirée rend la place “un peu triste”.

De même, Mélusine juge que la place est très aride, et précise qu'elle n'y passerait pas en plein été car il y ferait trop chaud. Toutefois, elle aime l'aspect de la place car elle trouve “qu'on met bien en valeur les façades”, et qu'elle peut y laisser les enfants jouer du fait d'une meilleure visibilité.

Alexandre, lui, trouve également la place trop minérale mais à proximité de centres d'intérêts de loisirs importants pour lui : le cinéma, les restaurants et bars.

Plus de sécurisation des carrefours et des cheminements

Lors du parcours commenté de Caroline (39 ans, cadre associative) le long du Doubs, elle a qualifié un tronçon passant près d'une route comme étant une nuisance. Elle indique préférer emprunter des sentiers piétons et des parcs pour ses balades.

La question de la sécurité des piéton·ne·s face à des axes relativement passants et parfois dangereux a souvent été citée. Ainsi, plusieurs carrefours dangereux ont été indiqués lors des parcours.

Pour Mélusine, le carrefour des rues Chifflet et Nodier est trop dangereux. Elle ne laisse pas ses enfants se rendre seuls à l'école car elle craint ce croisement.

Pour Marie, dans la Boucle, tout le monde se pense prioritaire. Il n'y a pas du tout ou très peu de signalisation, ce qui implique pour les piéton·ne·s d'être attentif·ive·s en permanence.

Ces carrefours gênants et cette nécessité d'être constamment prudent conduisent Caroline à fréquenter d'autres lieux pour se balader : *“Avec les voitures en ville, les magasins, les trottoirs serrés, les gens pressés, on a plutôt l'habitude de venir prendre l'air un petit peu ici”* (les bords du Doubs, ndlr).

Plus de piétonnisation : l'exemple paradoxal de la rue de la Bibliothèque

Deux passages (Mélusine et Charlotte) par la rue de la Bibliothèque ont révélé un paradoxe de perception des effets des travaux sur les cheminements piétons en ville.

Pour Charlotte, du fait des travaux sur la façade de la bibliothèque d'archives, la rue n'est pas du tout agréable à emprunter parce qu'ils “bloquent la route”. Elle précise avoir déjà eu affaire à des “embouteillages” (sic) du fait de plusieurs passages simultanés de personnes à vélo qui passaient face à d'autres piéton·ne·s.

À l'inverse, Mélusine passe plus par cette rue depuis le début des travaux, *“parce qu'il n'y a pas de risque d'avoir une voiture en face. Avec les gamins en vélo, ils peuvent aller facilement”*. Dès lors, les travaux permettent l'interdiction du passage des voitures dans l'autre sens, ce qui aboutit à une circulation des piéton·ne·s plus agréable.

Pour Marie, malgré la petite piste cyclable dans cette rue, avec les voitures, *“il faut parfois forcer”*.

Ces ressentis nous conduisent à estimer qu'une piétonnisation du plus grand nombre de rues possible est nécessaire pour aboutir à des cheminements piétons plus apaisés.

Un meilleur encadrement des livraisons et achalandages : la rue des Granges

Plusieurs enquêté·e·s ont souligné la présence de camions de livraison gênants sur la rue des Granges. Ainsi, Samuel souligne le fait que malgré le fait que la rue soit une zone de rencontre, il rencontre souvent des problèmes à cause des livraisons et des achalandages de magasins. Les camions stationnent sur le trottoir et donc sur l'espace piéton.

Ce constat est partagé par Mélusine, qui estime que *“le problème de Besançon, c'est les livraisons, mais en même temps il faut bien achalander les boutiques... mais il y a souvent des camions, des voitures en double file, et ça c'est quasi-quotidien”*. Elle estime que la rue est très encombrée le mardi matin, quasiment inutilisable, avec des camions partout.

Un meilleur éclairage

Le passage par la rue de la Raye, ruelle sombre et étroite, lors de plusieurs parcours a mis en évidence un besoin de meilleur éclairage de certaines parties de la ville.

Ainsi, Charlotte estime qu'elle est obligée de passer par cette ruelle qu'elle juge pas

éclairée. Elle n'aime pas du tout cet endroit, et fait toujours en sorte d'être accompagnée lorsqu'elle passe par là la nuit. Elle précise qu'elle n'hésiterait pas à emprunter une autre rue si une alternative plus sécurisée s'offrait à elle, du fait de cet inconvénient d'éclairage inexistant/trop faible.

- Représentations artistiques des parcours individuels

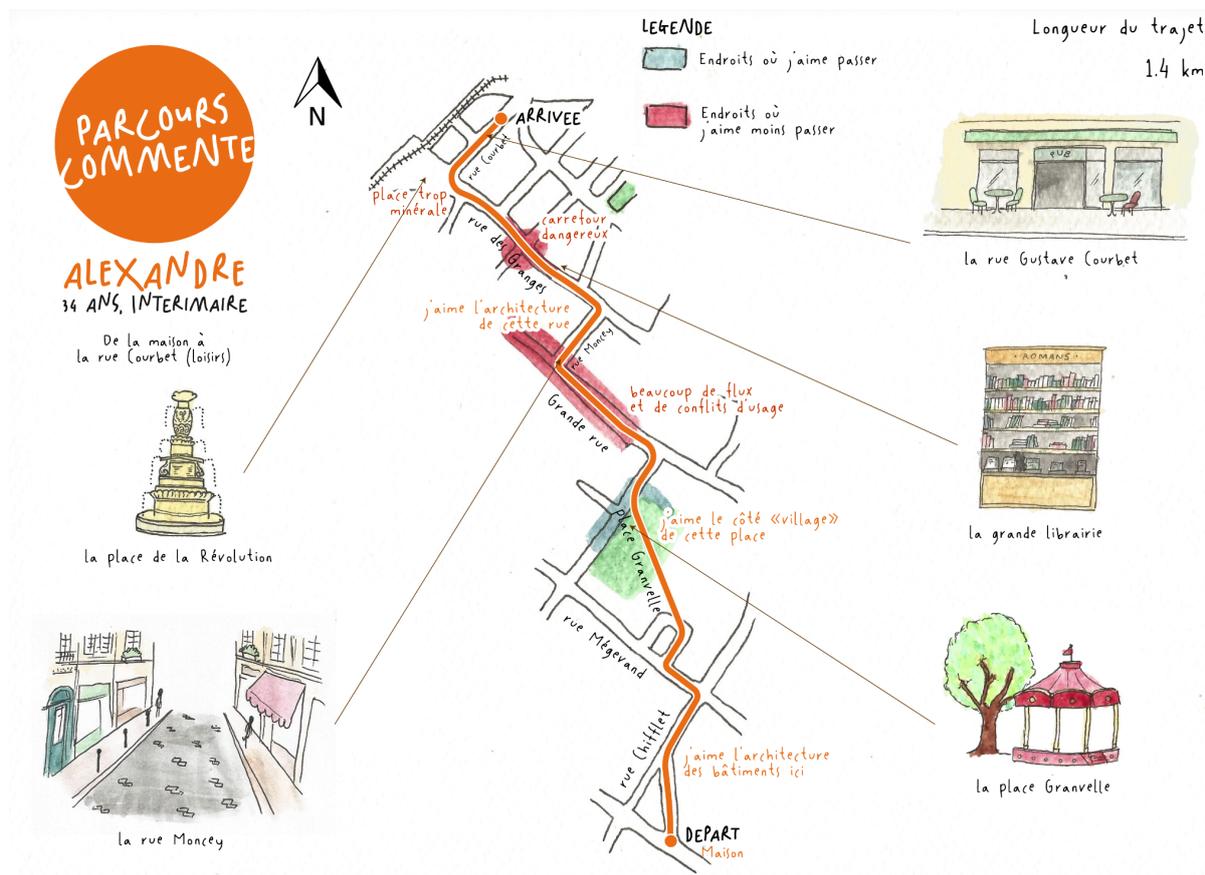


Figure 76 : Représentation artistique du parcours commenté d'Alexandre
Réalisation du groupe

Alexandre, 34 ans, est intérimaire. Il réside dans le sud de la Boucle. Son trajet quotidien proposé est un itinéraire de son domicile à la rue Gustave Courbet, dans le nord de la Boucle, connue pour ses pubs et bars très fréquentés en soirée. Il nous signale que cette rue constitue un lieu qui rassemble ses lieux d'intérêt en termes de loisirs : bars, cinéma, restaurants... S'il apprécie l'architecture des bâtiments et l'ambiance globale des rues du sud de la Boucle, ainsi que le caractère "villageois" de la place Granvelle ; il a une opinion plus négative de la grande rue et de la rue des Granges, dans lesquelles il note beaucoup de flux et de conflits d'usages entre les différents usager-ère-s de l'espace ainsi que des carrefours dangereux. Enfin, il considère la place de la Révolution comme étant "trop minérale".

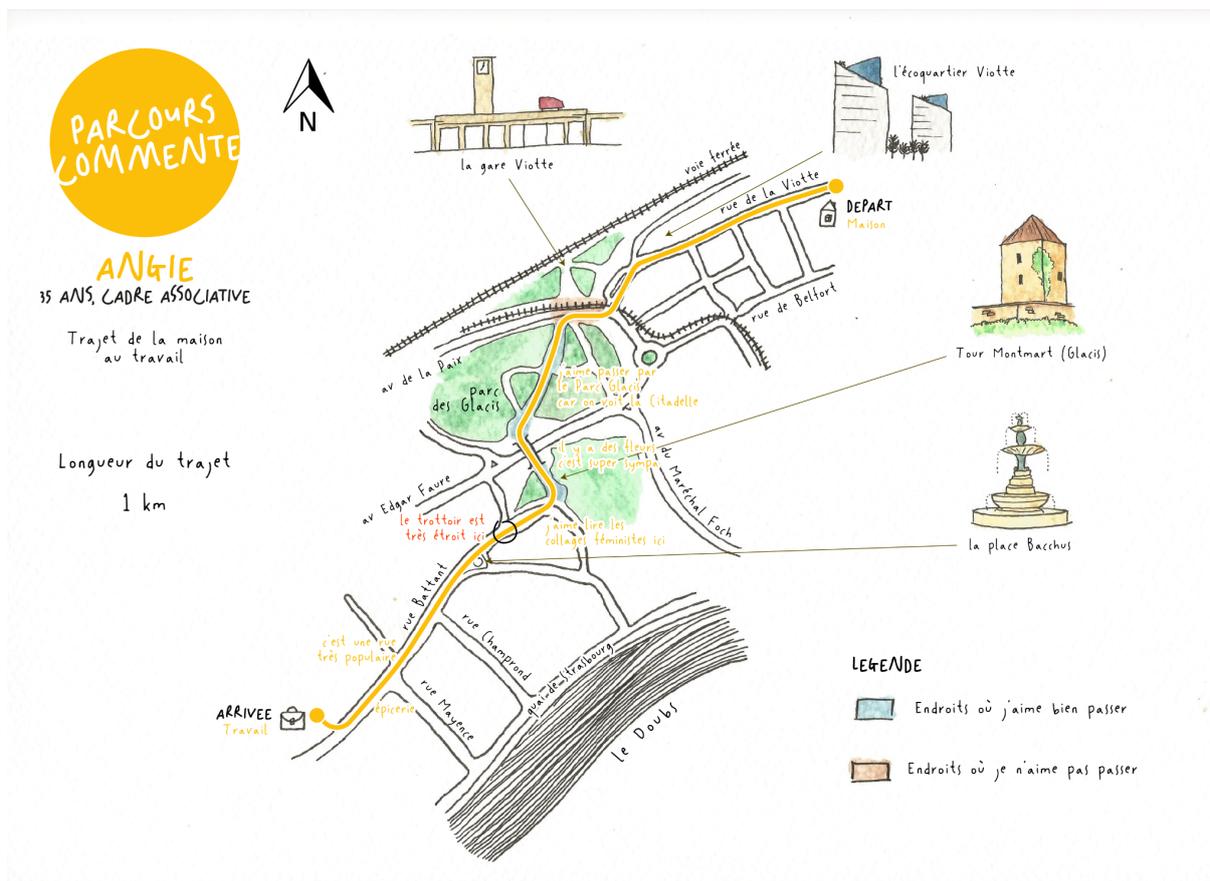


Figure 77 : Représentation artistique du parcours commenté d'Angie
Réalisation du groupe

Angie, 35 ans, est cadre associative. Elle réside rue de la Viotte, près de la gare SNCF de Besançon-Viotte. Elle travaille à la Pive, association promouvant une monnaie locale propre à la Franche-Comté afin de favoriser les circuits courts. Son trajet quotidien proposé pour notre parcours commenté est son déplacement pendulaire de la maison au travail le matin à 9 heures. Un point de nuisance est noté par Angie, au niveau du carrefour situé devant la gare Viotte, où le nombre de véhicules et d'usager·ère·s de l'espace (piéton·ne·s, voitures, vélos, tram, bus) réduit son sentiment de sécurité. Après le passage piéton, le cheminement lui est beaucoup plus agréable : elle apprécie les paysages, les fleurs et la verdure du parc des Glacis. Enfin, si elle apprécie la rue Battant pour son caractère populaire ainsi que son épicerie bio, elle déplore toutefois l'étroitesse des trottoirs et l'insécurité des piéton·ne·s dès la conversion de la rue en zone de rencontre après la rue Mayence.

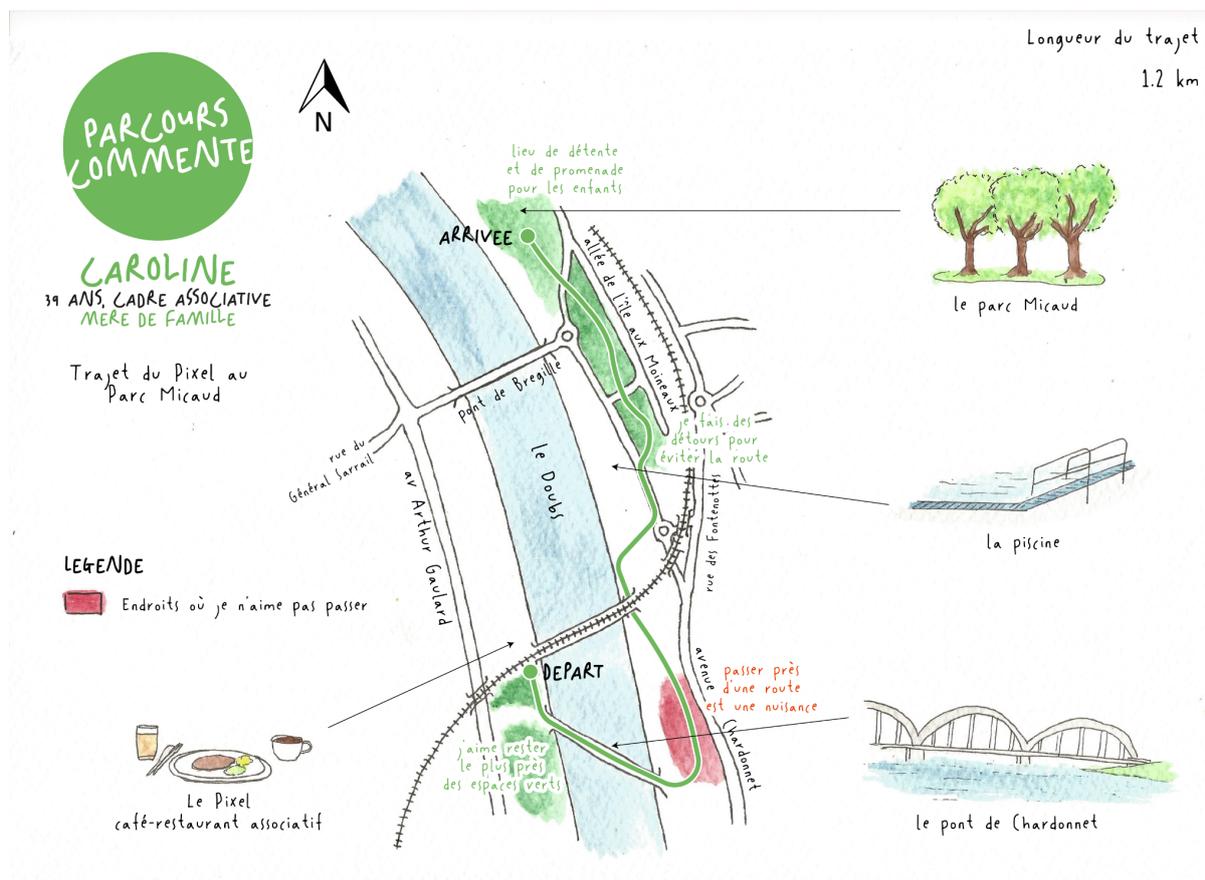


Figure 78 : Représentation artistique du parcours commenté de Caroline
Réalisation du groupe

Caroline, 39 ans, est cadre associative. Elle travaille à la Pive, association promouvant une monnaie locale propre à la Franche-Comté afin de favoriser les circuits courts. Son trajet quotidien proposé est un itinéraire réalisé souvent en compagnie de ses enfants. Il prend son départ au Pixel, café-restaurant associatif qu'elle fréquente souvent et où elle est bénévole. Elle emprunte les bords du Doubs, qu'elle apprécie particulièrement pour les espaces verts, avant de passer par le pont de Chardonnet, où elle indique qu'elle doit rester particulièrement vigilante avec les enfants du fait du passage d'un grand nombre de vélos. Lors du passage près de l'avenue de Chardonnet, elle nous signale que passer près d'une route est pour elle une nuisance, et qu'elle cherche le plus possible à pratiquer des cheminements exclusivement piétons, quitte à réaliser des détours. L'itinéraire prend fin au parc Micaud, qu'elle apprécie comme lieu de détente et de balade avec les enfants.

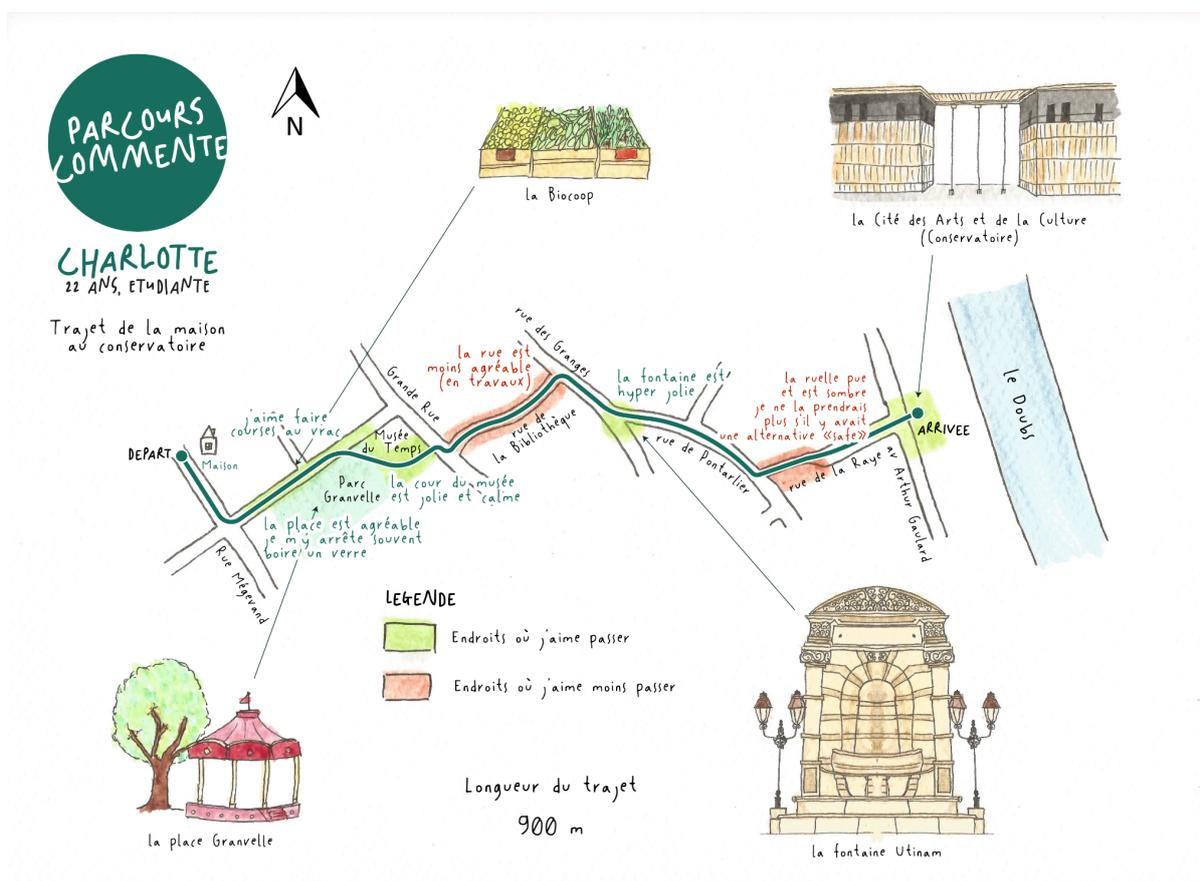


Figure 79 : Représentation artistique du parcours commenté de Charlotte
Réalisation du groupe

Charlotte, 22 ans, est étudiante au conservatoire de la cité des Arts et de la Culture, située sur les bords du Doubs, à l'est de la Boucle. Son trajet quotidien proposé est l'itinéraire qu'elle réalise de son domicile, rue Mégevand, à son lieu d'études. Elle indique apprécier la place Granvelle, qu'elle fréquente souvent, autant pour sa coopérative bio où elle fait ses courses en vrac que pour y prendre un café avec des ami·e·s. Une particularité de son cheminement piéton est le passage par la cour intérieure du Musée du Temps, qu'elle considère très jolie. Elle l'emprunte pour éviter la Grande rue qu'elle juge trop passante. Elle note les travaux de la rue de la Bibliothèque et considère qu'ils rendent celle-ci moins agréable. Elle apprécie la fontaine Utinam, à l'angle des rues de Pontarlier et des Martelots. Enfin, elle signale la rue de la Raye, qu'elle décrie pour son manque d'éclairage, le sentiment d'insécurité qui en découle ainsi que sa mauvaise odeur (elle nous indique que des usager·ère·s des bars y urinent le soir). Elle nous précise enfin qu'elle n'hésiterait pas à emprunter une autre rue si une alternative plus sécurisée était possible pour son trajet.

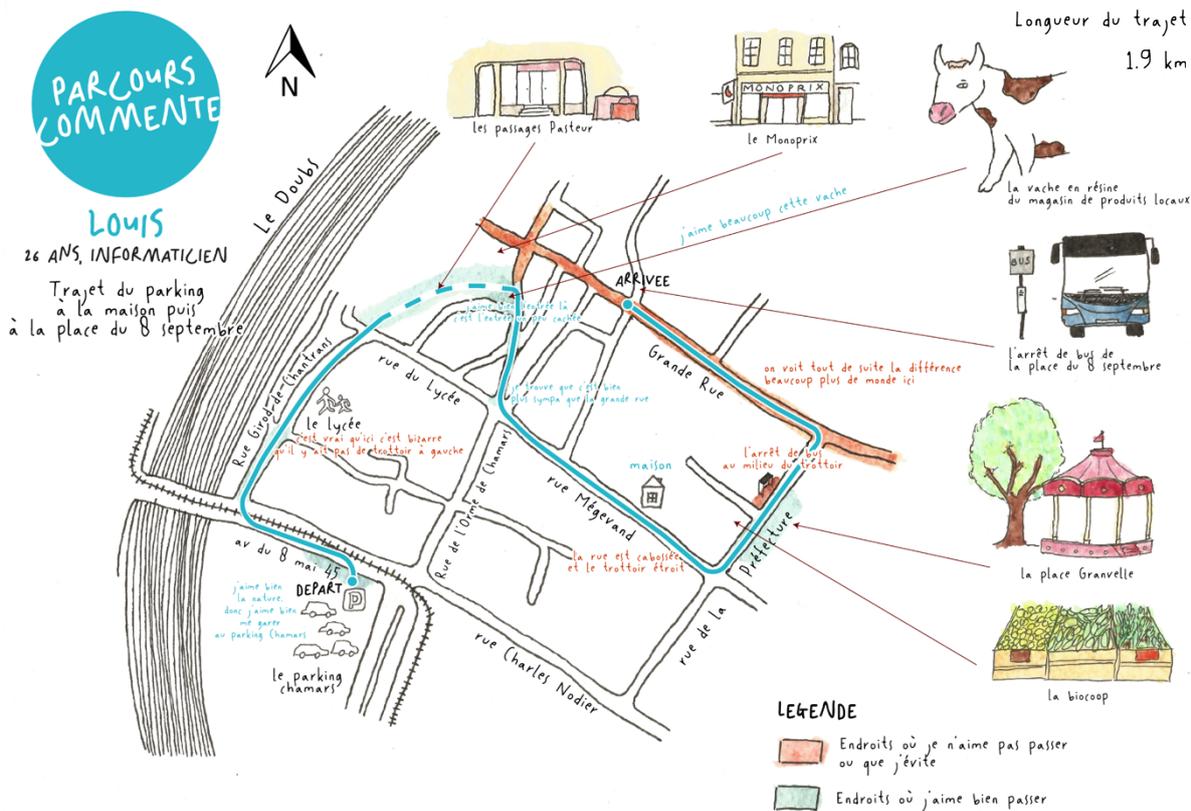


Figure 80 : Représentation artistique du parcours commenté de Louis
Réalisation du groupe

Louis, 26 ans, est informaticien près de la gare TGV Besançon Franche-Comté. Il réside rue Mégevand, et son itinéraire piéton proposé consiste en un trajet depuis le parking Chamars, où il stationne sa voiture personnelle, à la place du 8 septembre où il aime se procurer des choses à manger, en passant par le supermarché Monoprix situé dans les passages Pasteur et par son domicile rue Mégevand. Il indique aimer se garer au parking Chamars car il apprécie son cadre naturel et les grands platanes qui l'entourent.

Il emprunte la rue Girod de Chantrains, où il juge "bizarre" l'absence de trottoir sur le côté gauche de la rue. Il apprécie passer par les passages Pasteur afin de sortir sur la rue du même nom, afin d'éviter de passer par la Grande rue où il juge que l'on est "trop souvent sollicité" (SDF, mendiants). S'il apprécie la rue Pasteur, il considère que la chaussée de la rue Mégevand est en mauvais état et que ses trottoirs sont beaucoup trop étroits. Une voiture effectue un stationnement gênant sur le trottoir pendant notre parcours, et bloque tout passage pour les piéton·ne·s. Louis nous indique que cela illustre les incivilités qui peuvent avoir lieu dans cette rue. Enfin, il apprécie la place Granvelle, où il effectue ses courses en vrac à la coopérative bio, mais déplore l'emplacement gênant de l'abri-bus sur le trottoir : il se retrouve contraint de marcher sur la chaussée du fait des voyageurs·euses attendant le bus. Enfin, il emprunte la Grande rue, qu'il apprécie peu, et juge que l'on "voit vite la différence" avec les autres rues.

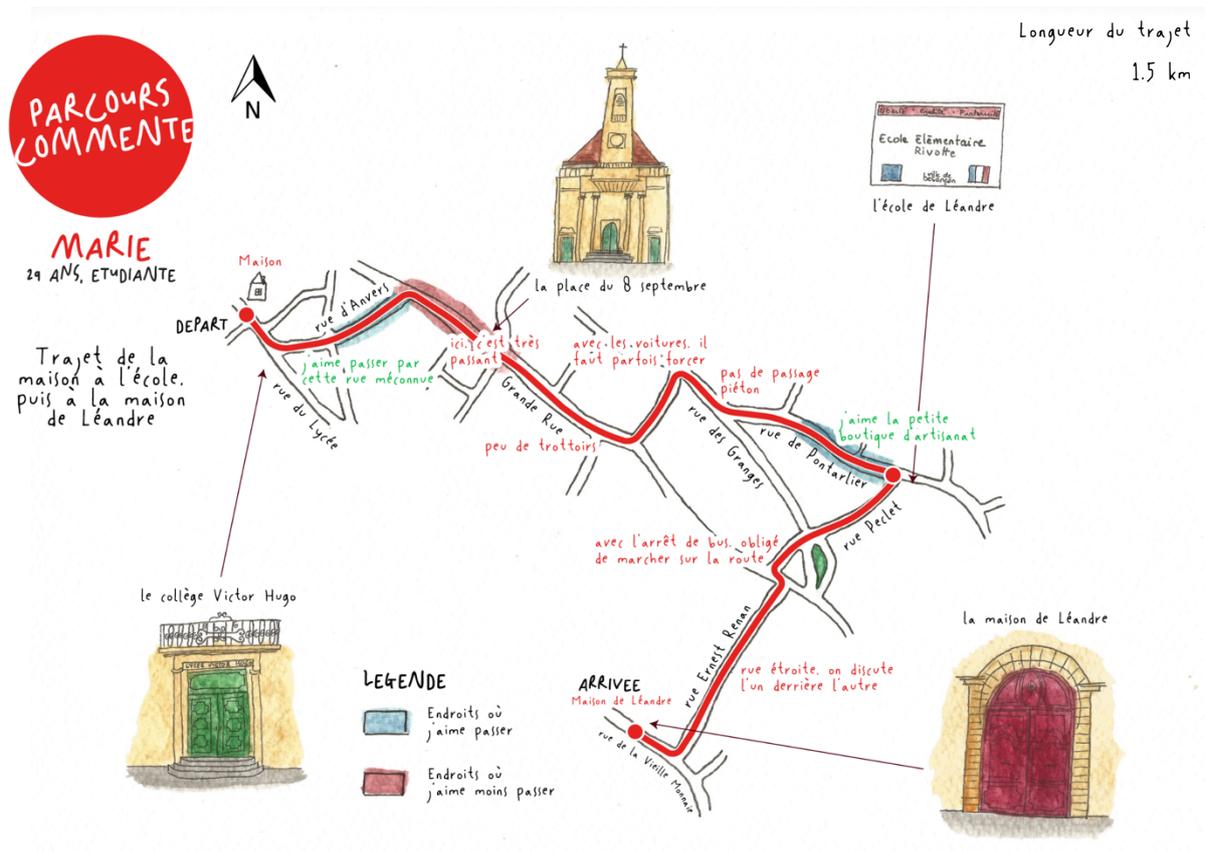


Figure 81 : Représentation artistique du parcours commenté de Marie
Réalisation du groupe

Marie, 29 ans, est étudiante en sciences du langage. Elle s'occupe de Léandre, 10 ans, à sa sortie de l'école élémentaire Rivotte. Son trajet quotidien proposé est celui qu'elle réalise plusieurs fois par jour, de son domicile à l'école de Léandre puis au domicile de ce dernier. Elle juge le croisement entre les rues d'Anvers et Pasteur problématique puisque "tout le monde s'y pense prioritaire". Elle apprécie passer par la rue d'Anvers, afin d'éviter la place Pasteur, qu'elle déteste.

Elle juge la Grande rue "très passante" et considère que les trottoirs sont trop peu présents. De plus, elle considère qu'il est nécessaire de "forcer" face aux voitures dans la rue de la Bibliothèque et, à son arrivée sur la rue des Granges, traverse de manière anarchique du fait de l'absence de passage piéton matérialisé. Elle apprécie passer par la rue de Pontarlier pour ses boutiques d'artisanat, mais juge le passage par la rue Victor-Hugo peu pratique du fait de l'arrêt de bus et des voyageurs en attente, qui la contraignent à marcher sur la chaussée. Enfin, elle passe par la rue Ernest-Renan, où elle juge les trottoirs trop étroits, au point de devoir converser avec Léandre "l'un derrière l'autre".



Figure 82 : Représentation artistique du parcours commenté de Marius
Réalisation du groupe

Marius, 20 ans, est étudiant en théâtre. Il travaille à côté comme hôte au cinéma Megarama de la rue Gustave Courbet. Son trajet quotidien proposé est le trajet de son lieu de travail au supermarché Aldi, lieu de ses courses, en passant par son domicile rue Battant. Il nous indique que la place de la Révolution avait plus de verdure mais que les arbres ont été retirés, ce qu'il juge "triste". Il indique être sensible aux odeurs de fast-food près du pont Battant, qui lui donnent faim.

Il apprécie la vue sur le Doubs et les montagnes au loin depuis ce même pont. Il considère que la rue Battant n'est pas la rue "la plus agréable" mais y passer ne le dérange pas énormément. Il apprécie passer par les sentiers piétons accessibles par les cours afin de grimper jusqu'au fort Griffon, lieu de certains de ses cours, et rejoindre l'avenue Edgar-Faure et le supermarché Aldi.



Figure 83 : Représentation artistique du parcours commenté de Martine
Réalisation du groupe

Martine, 75 ans, est médecin à la retraite. Elle réside sur le chemin de Valentin dans le quartier Saint-Claude, mais pratique beaucoup le centre-ville de Besançon où elle est née et a effectué ses études secondaires. Elle indique peu apprécier la Grande rue, où elle n'emmènerait pas des enfants". Elle apprécie l'architecture des vieux bâtiments de la Boucle, et aime faire un crochet par l'esplanade des Droits de l'homme (près de la mairie). Elle fréquente régulièrement l'université ouverte du centre diocésain.

La place Granvelle est considérée comme une place très fraîche par Martine, qui aime fréquenter également le théâtre Ledoux sur la rue Mégevand. Elle apprécie les vieilles cours du sud de la Boucle, mais juge les rues trop fréquentées et étroites, ce qui crée des conflits d'usage. Elle apprécie finir son parcours à la Citadelle.

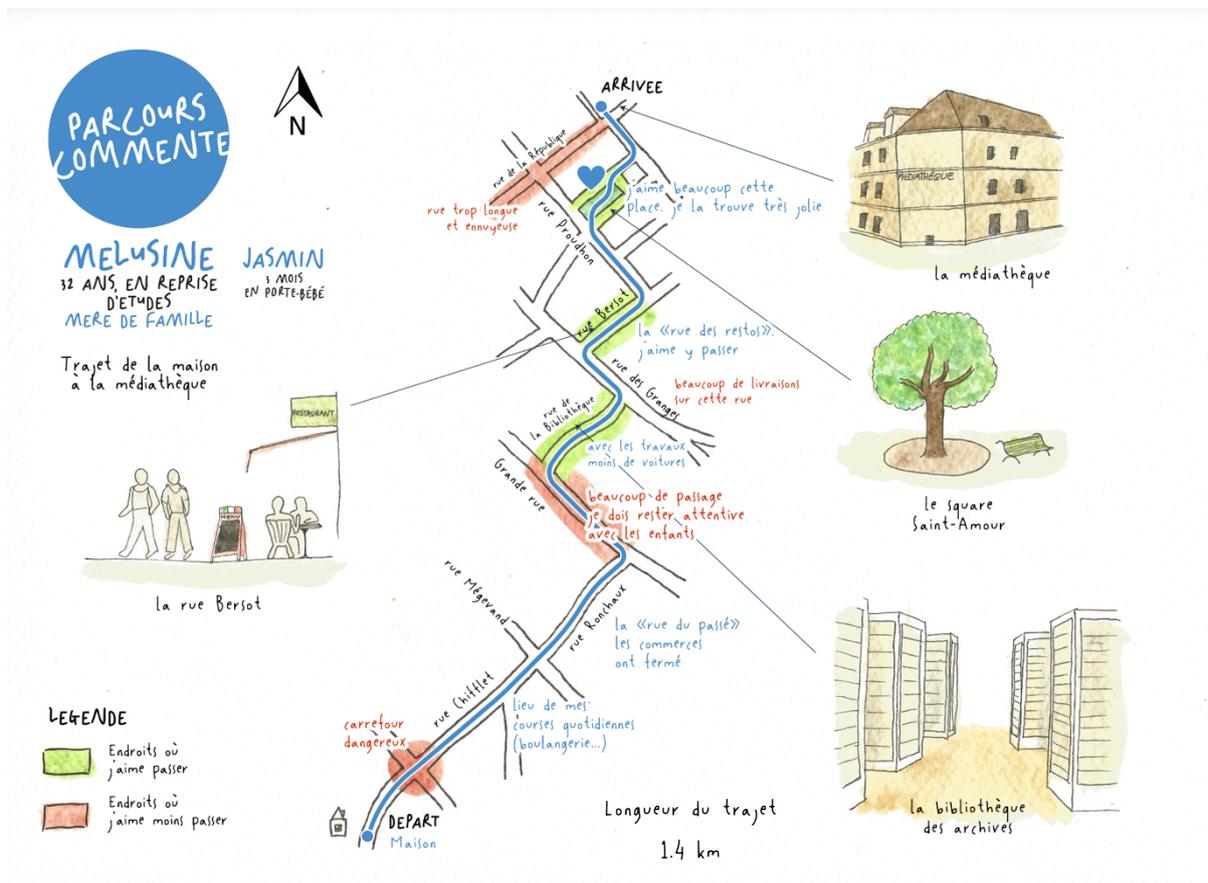


Figure 84 : Représentation artistique du parcours commenté de Mélusine
Réalisation du groupe

Mélusine, 32 ans, est travailleuse sociale en reprise d'études. Son parcours quotidien proposé prenait pour point de départ son domicile, rue du Porteau, et pour point d'arrivée la médiathèque Pierre-Bayle, rue de la République, qu'elle fréquente régulièrement avec ses enfants. Le parcours a été réalisé en présence de Jasmin, 3 mois, en porte-bébé. Mélusine relève un carrefour dangereux, au croisement des rues Nodier et Chifflet, qu'elle n'apprécie pas emprunter surtout en présence des enfants.

Elle effectue ses courses quotidiennes rue Chifflet, et note la disparition de nombreux commerces rue Ronchaux, qu'elle surnomme "rue du passé". À son arrivée sur la Grande rue, elle note beaucoup de passage et de conflits d'usage, qui la conduisent à la rester attentive avec les enfants. Paradoxalement, et contrairement à Charlotte, elle apprécie plus la rue de la Bibliothèque depuis les travaux, qui empêchent le passage de voitures et qui la rendent, pour elle, plus agréable. Elle considère que beaucoup de livraisons ont lieu dans la rue des Granges, avec des camions très souvent stationnés sur le trottoir. À l'inverse, elle apprécie beaucoup la rue Bersot, piétonne, qu'elle surnomme "la rue des restos". Elle nous indique pouvoir "oublier" ses enfants et ne pas être aussi attentive qu'elle peut l'être dans d'autres rues. Enfin, elle apprécie particulièrement le square Saint-Amour, qu'elle juge très joli, mais considère la rue de la République trop longue et ennuyeuse, et l'évite.

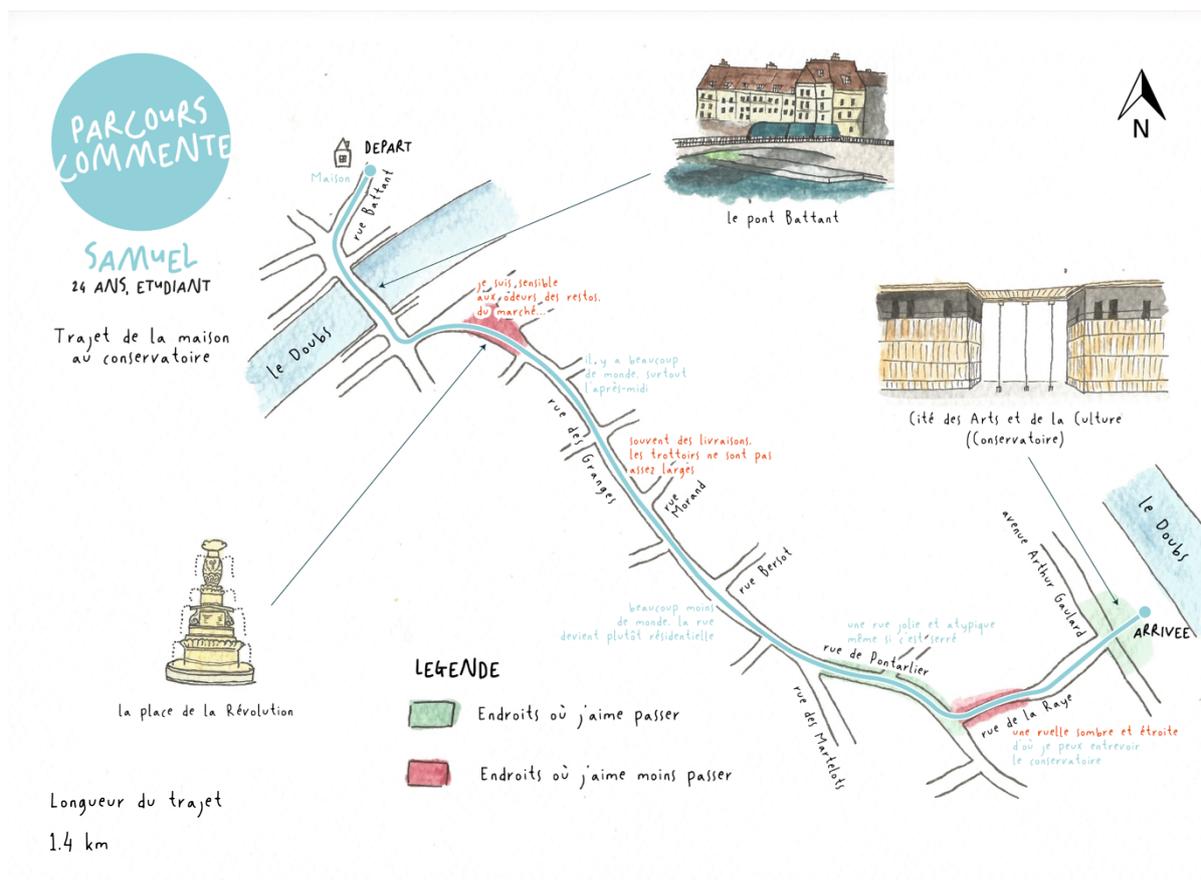


Figure 85 : Représentation artistique du parcours commenté de Samuel
Réalisation du groupe

Samuel, 24 ans, est étudiant. Il réside rue Battant, et son parcours quotidien proposé prend pour point de départ son domicile et pour point d'arrivée son lieu d'études à la cité des Arts et de la Culture. Il nous indique être sensible aux odeurs, notamment sur la place de la Révolution, du fait des nombreux restaurants et du marché. Il relève la présence de beaucoup de passant·e·s sur la rue des Granges, surtout l'après-midi. Il note, de la même façon que Mélusine, le grand nombre de livraisons sur cette même rue, et les trottoirs trop étroits.

Il note que la rue devient moins passante et plus résidentielle après la rue Bersot. Il apprécie la rue de Pontarlier qu'il juge jolie et atypique, même si "serrée". Enfin, il apprécie peu la rue de la Raye, qu'il considère trop sombre et étroite.

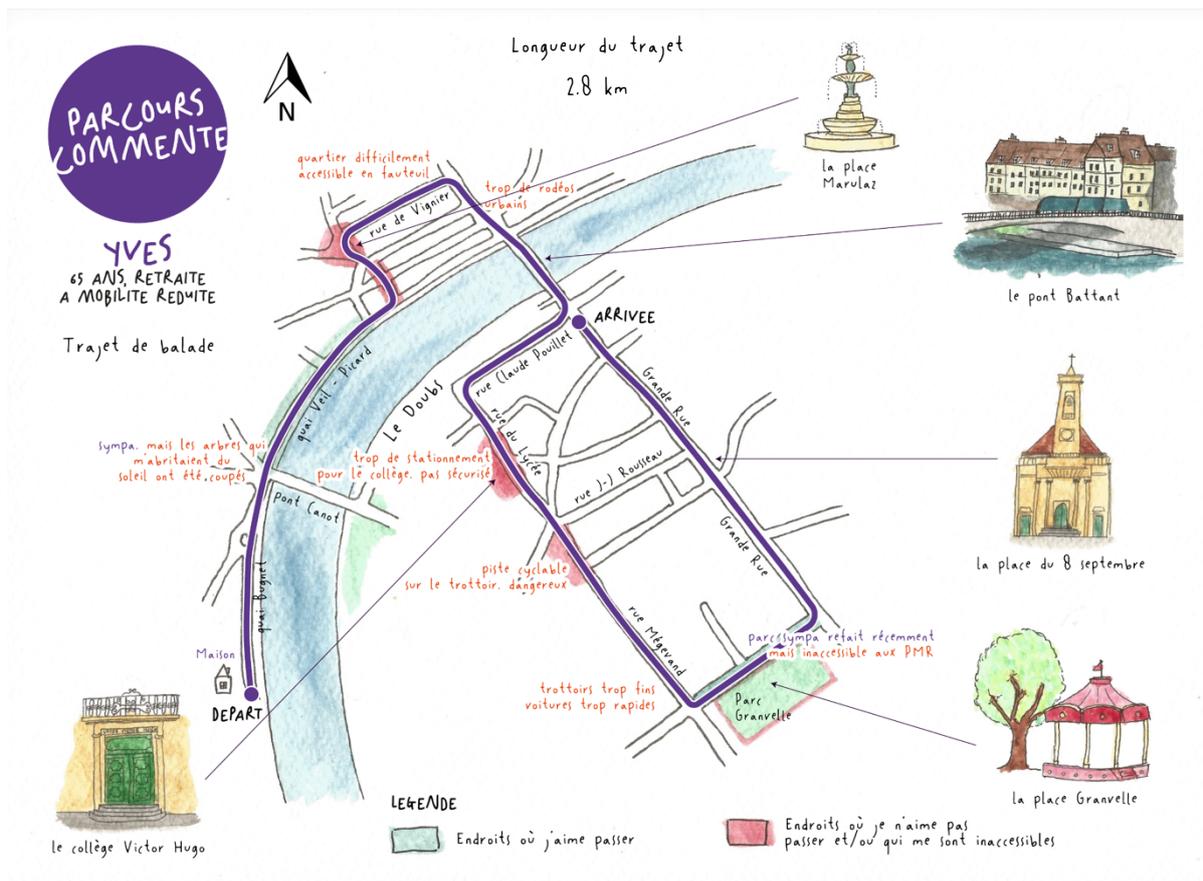


Figure 86 : Représentation artistique du parcours commenté d'Yves
Réalisation du groupe

Yves, 65 ans, est retraité. Il s'agit d'une personne à mobilité réduite puisque, du fait d'une condition médicale, il se déplace en fauteuil roulant. Son parcours quotidien proposé est un parcours de "balade", de son domicile situé quai Bugnet, sur la rive droite du Doubs, à l'intérieur de la Boucle. Il considère le quai Veil-Picard "sympa" car refait récemment, mais regrette l'abattage des arbres qui l'abritaient du soleil.

Il fréquente peu la place Marulaz et le quartier de la Madeleine car il s'agit de zones qui lui sont difficilement accessibles en fauteuil roulant. Il estime que trop de rodéos urbains ont lieu dans la zone également. Il juge aussi la rue du Lycée trop peu sécurisée du fait d'un nombre important de stationnements pour le collège ainsi que de collégien·ne·s aux heures de sortie des classes. Il juge la rue Mégevand dangereuse, du fait de la présence d'une piste cyclable sur le trottoir. Il considère par ailleurs ces derniers trop étroits, et les voitures trop rapides sur cette même rue. Enfin, il trouve que la place Granvelle est sympathique car refaite récemment, mais elle est inaccessible par endroits aux PMR, il ne peut donc pas la fréquenter.

Analyses croisées

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 développées précédemment. Les observations, questionnaires, entretiens et parcours commentés réalisés dans le cadre de l'étude de Besançon, dont la morphologie et l'organisation spatiale ont de nombreuses

similitudes avec d'autres villes, a permis de recenser une variété de points de vue particulièrement riche sur la diversité des usages et des représentations, aboutissant à une meilleure appréhension de la marche à pied. 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.

- **La marche à Besançon : un regard dichotomique sur la ville (Boucle-
reste de la ville)**

L'un des aspects saillants et transversaux de notre travail est le fait de constater que la ville de Besançon suit un modèle centre-périphérie, en termes de ruptures socio-spatiales comme dans la pratique de la marche. Comme énoncé par un enquêté, le Doubs se pose comme une rupture géographique entre la Boucle (le centre-ville) et le reste, et renforce aussi 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. Cette dernière zone est aussi identifiée et représentée en deux parties: celle associée à la nature ou au patrimoine et qu'il est possible de fréquenter pour les loisirs et une autre associée plutôt aux quartiers périphériques où il est nécessaire de se déplacer en véhicule motorisé.

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 (PLU Besançon, 2022). En revanche, la situation s'avère différente sur l'autre rive du Doubs⁴, 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 (notamment aux Hauts du Chazal et sur le Campus). Malgré un aménagement et des équipements qui favorisent la circulation des véhicules motorisés (bus, tram ou voiture personnelle), la marche reste un mode de déplacement qui y est pratiqué quotidiennement. La différence réside dans

⁴ À l'exception de la rue Battant, réglementée comme zone de rencontre et fermée sur un tronçon par bornes d'accès, comme plusieurs secteurs de la Boucle.

les conditions dans lesquelles elle se pratique ainsi que les stratégies mises en place par les habitant·e·s, qui ont été signalées dans la partie d'analyse des cheminements.

Il est important de mettre l'accent sur le fait qu'en évoquant l'extérieur de la Boucle, il n'est pas pertinent de l'aborder avec un regard homogénéisant ou essentialisant. En effet, des différences intra-quartiers existent et sont à prendre en compte en considérant les caractéristiques socio-économiques dominantes de chacun, ainsi que l'état de l'aménagement local. On peut prendre comme exemple une première catégorie de quartier composé par les quartiers Battant et Cras-Chaprais situés en première couronne et limitrophes du centre, et une deuxième catégorie composée par Saint-Claude-Torcols, Planoise-Châteaufarine et Montrapon-Montboucons qui sont plus éloignés et peu accessibles à pied.

Dans la première catégorie, Battant se caractérise comme étant plutôt un quartier étudiant (plus de 25% de la population) au bâti ancien, car faisant partie du centre historique. Il compte des équipements publics (surtout à caractère social), quelques services administratifs et parapublics ainsi que des commerces (se concentrant sur le long des rues Battant et de la Madeleine) (Besançon, PLU 2022). Le fait qu'il soit situé très proche du centre ville permet une fréquentation régulière du centre par ses habitant·e·s, y compris pour la réalisation de leurs activités quotidiennes. Dans le cas de Cras-Chaprais, il s'agit d'un quartier densément peuplé et qui est identifié par les services de la ville comme étant de plus en plus attractif. Il compte aussi de nombreux équipements publics et commerces (tant des grandes surfaces que de proximité). Les observations et cheminements faits à proximité de la zone appelée Viotte montrent que la proximité de la Gare favorise l'accessibilité et les déplacements intermodaux (Besançon, PLU 2022).

Nous avons également pu observer plus précisément les pratiques de mobilité des résidents de ces deux quartiers à travers les expériences de nos enquêté·e·s (entretiens et parcours commentés). Dans le cadre de notre enquête, deux de nos participant·e·s habitent à Battant mais font leurs activités quotidiennes au centre-ville tandis qu'une autre travaille à Battant mais habite aux Cras-Chaprais et réalise en même temps ses activités quotidiennes à l'intérieur de la Boucle.

Dans le cas de la seconde catégorie, le quartier de Saint-Claude-Torcols se compose de deux secteurs distincts : la partie sud, la plus desservie par les services et équipements et la partie nord plutôt résidentielle. Il s'agit d'un quartier localisé dans une zone où l'on observe une très forte représentation des ménages à hauts revenus donc très favorisés⁵. Cette situation vient à être contrastée par le cas de Planoise-Châteaufarine où les ménages disposent presque exclusivement de faibles revenus. Il est également nécessaire de distinguer les zones de Planoise et Châteaufarine : la première concentre une part importante de logements sociaux et la deuxième est composée surtout de logements individuels et d'une zone commerciale (Besançon, PLU 2022). Au Nord-Ouest, le terminus des lignes de tramway ainsi que les résidences étudiantes et la zone commerciale de Châteaufarine en font un espace de transit important avec des flux importants conditionnés par les arrivées et départs du tramway et des bus. Enfin, nous avons eu l'opportunité d'observer les pratiques de la marche à Montrapon-Montboucons, précisément dans le secteur du Campus de la Bouloie. Ce dernier quartier se distingue par une population relativement jeune : un tiers de la population a moins de 40 ans (qui s'explique par le nombre élevé d'étudiant·e·s). La zone montre malgré tout une différence d'organisation urbaine, avec au sud-ouest la présence des bâtiments de l'université,

⁵(Insee, 2016) Un haut degré de ségrégation résidentielle dans l'agglomération de Besançon <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019781>

tandis qu'au nord-est on retrouve des lieux d'habitation plutôt récents ainsi qu'une galerie marchande à l'est, en dehors de notre périmètre d'étude.

La forte différenciation entre les espaces à l'intérieur de la Boucle et le reste de la ville constitue une piste d'analyse qui permettrait d'approfondir la réflexion sur les pratiques de la marche. Cela implique de ne pas parler uniquement de différences mais plutôt d'inégalités et de disparités socio-spatiales au sein de l'agglomération comme une variable qui conditionne notre rapport et les pratiques de marche. À travers nos observations des parcours commentés et entretiens, on a pu observer qu'il existe des conditions plus favorables à la marche au sein de la Boucle, tandis que dans les quartiers plus éloignés du centre-ville, les transports en commun et les véhicules motorisés sont davantage utilisés. Il pourrait alors être intéressant de mener une étude comparative en considérant un échantillon composé d'une diversité des profils et catégories socio-économiques qui nous permettrait de mieux connaître les pratiques de mobilité de celles et ceux qui n'habitent pas dans un quartier où la marche est favorisée (en ayant aussi en compte les inégalités socio-spatiales des quartiers déjà mentionnés). Quels choix de déplacements sont privilégiés ? Quels types de stratégies

sont mises en place en marchant ? Au sujet des inégalités, un rapport de l'Insee (2016) signale que Besançon "fait partie des agglomérations où la banlieue est aisée et la ville centre qualifiée d'intermédiaire". Cela s'explique dans le centre-ville par 27% de la population avec un niveau de vie inférieur au seuil national du 2ème décile, et 17% des ménages qui ont un niveau de vie supérieur au seuil national du 8e décile (Insee, 2016). En considérant cette dernière information, est-ce que les pratiques de la marche évoluent parmi la population du centre-ville selon le niveau de vie de chacun ? Dans quelle mesure les pratiques de mobilité se distinguent-elles si on observe le centre-ville et le reste de l'agglomération ? Ces questions pourront trouver une réponse dans la mesure où une étude avec un échantillon plus représentatif et qui prend en compte les différences selon chaque territoire et niveau de vie de chaque personne pourrait être menée. Enfin, pour une analyse plus fine des pratiques de la marche, il faut évoquer les inégalités à travers une approche intersectionnelle qui nous permet de prendre en compte d'autres variables comme le genre, l'origine ou les conditions de santé. Dans ce sens, notre étude montre déjà qu'il y a des facteurs qui conditionnent la pratique de la marche surtout pour les femmes et les personnes à mobilité réduite.

- **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 villes moyennes et grandes villes, 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 se situe dans des espaces où les trottoirs ne sont jamais ou rarement supérieurs à 1,40m de largeur ce qui rend le cheminement moins agréable et est un repoussoir pour les marcheur·euse·s. En général, moins d'un trajet sur cinq est doté de trottoirs de taille réglementaire sur sa totalité.

La différence de hiérarchisation des modes est également visible dans les quartiers à proximité du centre. Le pont de la République, fermé à la circulation automobile, est caractérisé par de nombreux trajets

pendulaires piétons, et une segmentation des deux rives entre l'espace résidentiel du quartier des Chaprais et le centre-ville et ses commerces. La traversée du pont montre l'importance de la voiture en dehors des zones soumises à des réglementations, chacune des rives étant fortement soumises aux flux automobiles. La présence de la voiture se ressent par l'intensité sonore et la fracture qu'elle représente dans la continuité piétonne du centre-ville vers le quartier du Chaprais.

La qualité des aménagements et leur répartition inégalitaire déclenche également des situations de conflits de partage de l'espace public. Ces situations sont ponctuelles avec environ 30% des trajets analysés, qui présentent une situation de conflit. Ces gênes résultent pour les trois quarts d'une interaction avec les automobiles, et résultent d'un manque de considération pour les piéton·ne·s et leurs déplacements. 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. Cette mise en danger des piéton·ne·s et cyclistes résulte tout autant de la présence intense de voitures mais également d'une hiérarchisation qui favorise les voitures face aux autres usager·ère·s.

Dans les quartiers Viotte et Planoise, le manque d'aménagements piétons et de sécurisation des trajets s'observe donc à travers une hiérarchisation urbaine insuffisante pour accommoder les marcheur·euse·s. La taille des trottoirs, la place des autres usager·ère·s s'additionnent à des déplacements qui sont parfois contraints par des obstacles. Près de 25% des cheminements suivis présentaient une forme de gêne physique qui force l'usager·ère à traverser, faire un détour.

Ces différences entre les espaces périphériques et le centre de la ville sont visibles. On peut s'interroger sur la pertinence de l'organisation urbaine qui structure une marche que l'on peut qualifier de « contraintes ». Les différentes zones d'études (hormis le quartier Viotte) se situent à plus de 30 minutes de marche à pied du centre-ville, ce qui est vu par les habitant·e·s de Besançon comme un trajet et une distance importantes.

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. En outre, les autres usager·ère·s du tramway sont souvent résidents du périurbain proche comme François et déposent leurs véhicules au parking relais ; et marchent donc très peu lors de ce trajet.

Le déplacement des structures universitaires aux frontières de la ville encourage une utilisation de transports dans un souci d'efficacité avec des trajets plus rapides, mais cette organisation urbaine défavorise les plus démunis et force la marche comme une perte de temps et semble renforcer la place de la voiture dans la vie des bisontin·e·s.

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 renforce la dépendance autour des véhicules personnels et localise la marche et la promenade dans le centre face aux lieux oubliés aux marges de l'agglomération.

▪ 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 : ainsi, plusieurs enquêté·e·s indiquent emprunter le tramway et les bus lors de leurs déplacements en périphérie, par exemple à Planoise, Chalezeule ou Châteaufarine, éloignés du centre de Besançon.

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. Plusieurs rues et places ont fait l'objet d'une opinion assez positive de bon nombre des enquêté·e·s, telle que la place Granvelle, la rue Bersot ou les bords du Doubs.

Cette zone du centre-ville est également considérée par plusieurs des répondant·e·s comme prioritaire pour les piéton·ne·s, quand bien même des voitures – considérées comme gênantes – fréquentent l'intérieur de la Boucle : en effet, seulement quelques rues sont exclusivement piétonnisées. 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* permet aux habitant·e·s de profiter de ce patrimoine plus facilement : les parcs situés le long du Doubs et la Citadelle sont accessibles en moins de dix minutes à pied depuis le centre-ville. Ces lieux ont également été le plus souvent cités comme lieux de promenades ou de sorties.

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.

Notre enquête ne nous a pas permis de caractériser les **pratiques piétonnes au prisme du genre**. Nous avons toutefois pu constater quelques variations très minimes : les personnes questionnées dans le cadre des micro-trottoirs ont principalement indiqué rentrer chez elles ou aller sur leur lieu d'étude ou de travail. Dans chacune de ces situations, ce sont légèrement plus de femmes qui effectuent ces déplacements, quand les hommes font plus de déplacements pour des motifs de promenade, loisirs et achats.

▪ 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. En effet, 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 par les personnes ayant répondu au questionnaire et celles ayant participé aux entretiens. 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. La présence de bus ou de camions de livraison dans les zones de rencontre ou encore celles de cyclistes sur les voies piétonnes et les trottoirs participent à créer des sentiments de vulnérabilité et d'insécurité chez les piéton·ne·s. On peut toutefois souligner que la cohabitation des piéton·ne·s avec les autres modes de transport n'est pas la seule explication du sentiment d'insécurité. A titre d'illustration,

la rue Battant a été soulignée à plusieurs reprises comme étant un lieu dans lequel on ne se sent pas en sécurité à cause de nombreuses occupations statiques dans cet espace, jugées gênantes par plusieurs enquêté·e·s. Ainsi, les piéton·ne·s interrogé·e·s lors des entretiens se sentent moins en sécurité dans ce quartier où ils disent avoir plus de chance de se faire interpeller ou déranger, en particulier la nuit. De plus, ces espaces pointés comme insécurisant sont aussi ceux que les enquêté·e·s ont pointé comme sentant l'urine (rue Battant et rue de la Raye). On peut penser que la gêne olfactive participe à créer une ambiance désagréable qui amplifie le sentiment d'insécurité.

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. A l'inverse, les hommes sont davantage gênés à cause de travaux et du manque de solutions de déviation proposées aux piéton·ne·s. Lorsqu'on questionne les passantes sur ce qui pourrait les inciter à

plus marcher, elles évoquent davantage de solutions pouvant garantir leur sécurité : elles sont celles qui évoquent le plus le besoin d'éclairage et de séparation des espaces vélo et piéton, et sont plus demandeuses de sécurisation des trajets et de temps libre. Un exemple marquant est celui de la rue de la Raye, empruntée par deux étudiant·e·s (une femme et un homme) qui se côtoient. Alors que l'une déplore le manque d'éclairage et la saleté de cette rue sinueuse dans laquelle elle évite d'y passer seule et en particulier la nuit, l'autre quant à lui évoque la difficulté d'y circuler lorsqu'il croise un cycliste et le risque de glisser lorsqu'il pleut ou qu'il fait froid. En outre, ce sont les différences genrées de stratégie d'évitement qui sont les plus marquantes. Ne pas marcher seule la nuit et tenir des clés dans sa main sont les stratagèmes cités lors des entretiens, quand les hommes interrogés n'ont pas particulièrement de stratégie. Les hommes cherchent moins à garantir leur sécurité car ils en ressentent moins le besoin. Lors des entretiens, ces derniers reconnaissent qu'ils ne sont pas exposés aux mêmes nuisances et harcèlement dans l'espace public que les femmes.

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 nous montre que c'est un impensé pour beaucoup de personnes, et ce peu importe la fréquence de leur déplacement à pied. L'entretien avec Marius en a été un bon exemple : il nous a confié ne jamais avoir pris du recul sur sa

pratique de la marche et les réponses à nos questions semblaient ne pas être évidentes à formuler pour lui. De plus, 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. Cela peut s'expliquer par le différentiel d'adaptabilité des piéton·ne·s en fonction de leur âge : 85% des 15-24 ans interrogé·e·s dans le cadre du questionnaire déclarent ne remarquer aucune gêne dans leur pratique de la marche. Pourtant, les espaces publics présentent des niveaux de confort, de qualité et de fonctionnalité assez divers, du fait des travaux importants en cours sur le campus par exemple, qui ne semblent pas impacter de manière significative l'appropriation et l'usage des lieux par les étudiant·e·s. A titre d'illustration, l'occupation des trottoirs par du stationnement de voiture, en particulier dans les rues à faible trafic automobile, ne dérange pas les piéton·ne·s en bonne santé mais représente un réel frein au fait de circuler dans la ville pour les personnes à mobilité réduite. Une personne en fauteuil roulant interrogée expliquait que certains quartiers de la ville, du fait de leur topographie et du fort relief, lui étaient inaccessibles en fauteuil roulant manuel. A l'inverse, les piéton·ne·s plus jeunes et en meilleure santé ont tendance à s'adapter plus facilement aux freins qu'ils peuvent rencontrer sur leur trajet.

▪ 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. Les trois secteurs étudiés (Planoise-Châteaufarine, Viotte et Campus de la Bouloie) possèdent chacun des arrêts de bus

et/ou de tramway vers lesquels la densité des trajets observée est la plus importante. Cette tendance est liée à l'attractivité des lieux comme les infrastructures universitaires du campus, la gare Viotte ou encore le CHU Minjoz. Mais on note que la marche est surtout une étape de l'intermodalité, ou

encore un moyen de jonction des espaces locaux avec les transports. L'exemple du quartier Viotte le démontre : **la majorité des trajets partent ou rejoignent un nœud de transport** ou les lieux de résidence des enquêté·e·s.

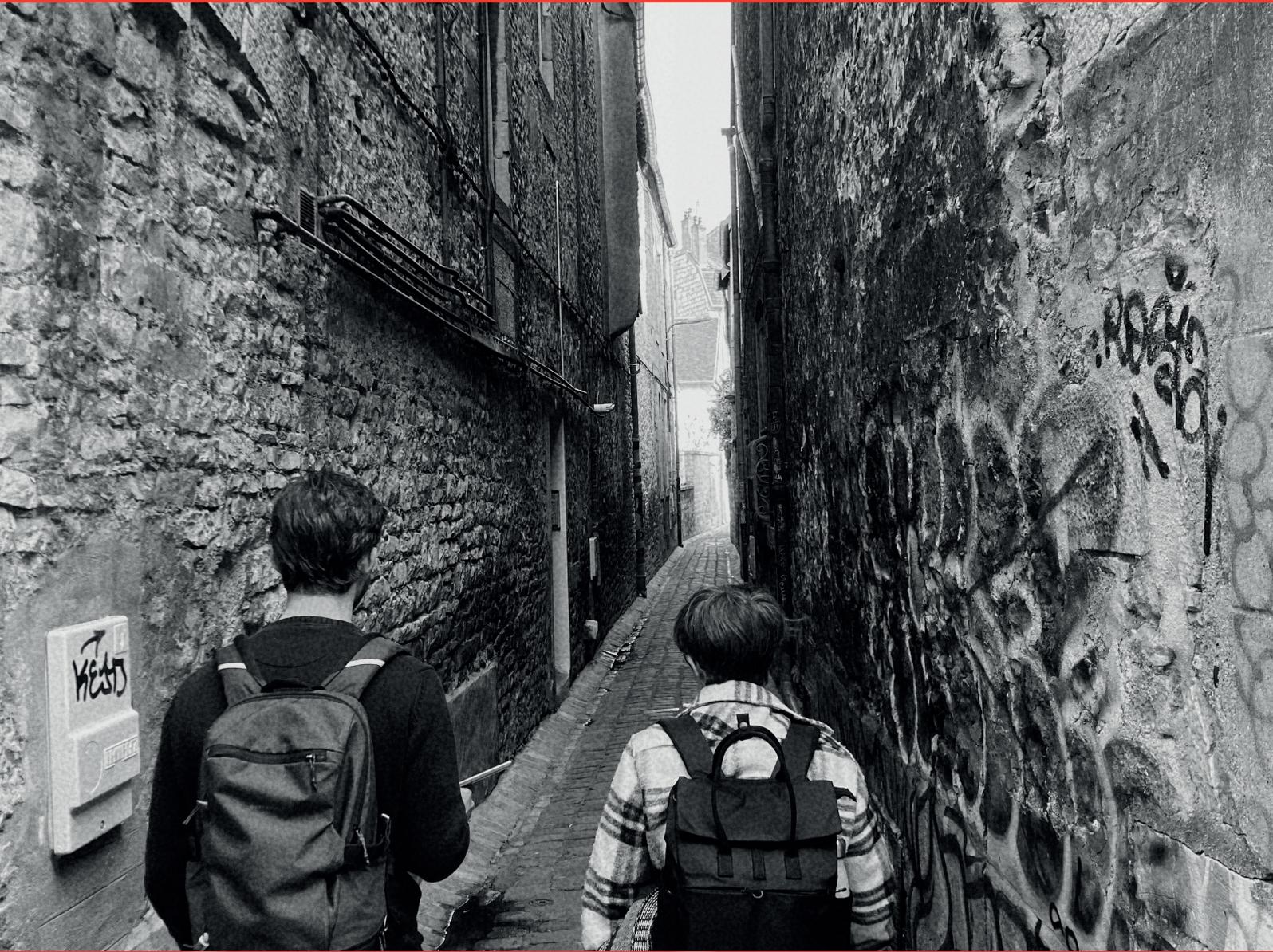
Les lieux présentant une offre importante de transports en commun voient la part modale de la marche seule baisser, au profit de la marche intermodale. La gare de Besançon-Viotte est un bon exemple, puisque particulièrement bien reliée au centre-ville de Besançon, à pied comme en transports en commun.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

Réaménagés à l'occasion de l'arrivée du tramway en 2014, les espaces piétons du parvis ainsi que le cheminement piéton traversant le parc des Glacis à destination du centre-ville sont lisibles, confortables, continus, et sécurisés. Ils semblent donc propices au développement de la liaison piétonne gare/centre-ville ; pourtant les flux piétons sont majoritairement très courts et circonscrits au pôle intermodal que constitue le parvis de la gare. Ces flux imposent au parvis leur rythme et leur fréquence ; comme les matins en semaine, pendant lesquels les passages de bus, de tramway, de TER signalent l'arrivée de passager·ère·s sur le parvis, vide le reste du temps. En termes de volume, les trajets piétons gare-centre-ville sont bien moindres, et l'attraction des transports en commun semble éclipser la marche vers la Boucle.

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, et profite notamment d'une liaison directe avec le centre-ville via le bus L3, une des "lianes" à haut niveau de service du réseau bisontin, permettant des déplacements intermodaux facilités.

Sur le campus, les circulations piétonnes sont principalement le fait d'étudiant·e·s circulant vers divers lieux de la vie universitaire (lieux d'enseignement, BU, RU, résidence CROUS). L'accessibilité piétonne aisée entre ces lieux et la bonne desserte en transports en commun expliquent la part très importante de piéton·ne·s sortant ou se dirigeant vers les arrêts de bus. 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.



06

réflexions finales pour
une meilleure prise en compte
de la marche
dans les politiques publiques

06

réflexions finales pour une meilleure prise en compte de la marche dans les politiques publiques

**Des hypercentres marchables et apaisés :
proximité, confort de circulation,
diversité d'activités et continuités** p. 159

**La marche pensée comme activité récréative
et levier d'attractivité plutôt que comme
un mode de déplacement fonctionnel** p. 159

**Des politiques publiques de la marche
se focalisant sur la piétonnisation d'espaces
plutôt que sur le développement de réseaux de marche** p. 160

**Une pratique de la marche essentiellement
intermodale dans les espaces périphériques** p. 161

**Des limites structurelles au développement
de la marche dans les espaces périurbains** p. 161

**Une nécessaire redéfinition du partage
de l'espace public** p. 162

**Une prise en compte de tous les
profils de marcheur-euse-s nécessaire
pour construire une vraie politique piétonne** p. 162

06

Réflexions finales

pour une meilleure prise en compte de la marche dans les politiques publiques de mobilité

A partir des enjeux résultant de l'analyse de nos enquêtes de terrain à Besançon, nous tirons plusieurs conclusions sous forme de points-clés sur la compréhension des pratiques et du ressenti des marcheur·euse·s, ainsi que des points d'alerte destinés à 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.

Des hypercentres marchables et apaisés : proximité, confort de circulation, diversité d'activités et continuités

Nous notons qu'il est possible de se déplacer quasiment uniquement à pied lorsque l'on est résident·e de l'hypercentre. En effet, dans le cas de Besançon, nous avons pu constater que la Boucle constituait un centre-ville "à taille humaine", dans lequel il est globalement confortable de circuler à pied. Nous pouvons également y noter une diversité d'activités et d'équipements, ainsi qu'une proximité des lieux d'intérêts facilitant un mode de vie entièrement piéton délaissant les modes de déplacements individuels, voire même les transports en commun. Nous avons constaté que la marche était

principalement traitée par les collectivités locales dans les espaces urbains, voire hyper-centraux comme la Boucle de Besançon, au détriment des espaces de banlieue, des espaces périurbains, des espaces ruraux.

Points d'alerte :

→ Conforter et apaiser les cœurs de ville en y limitant la place de la voiture

→ Renforcer les espaces piétons dans les hyper-centres afin de favoriser les déplacements à pied, par exemple en développant plusieurs rues piétonnes en réseau

La marche pensée comme activité récréative et levier d'attractivité plutôt que comme un mode de déplacement fonctionnel

Un des écueils de la représentation de la marche à pied réside dans le fait qu'elle est perçue par les politiques publiques comme une activité récréative. La promenade et la flânerie sont des

pratiques répandues mais d'après nos observations, elles ne représentent pas la majorité des déplacements à pied à Besançon. La majorité des villes françaises concentrent leurs efforts afin

de créer des espaces marchables autour des cellules commerciales situés dans leur centre, pour en faire des espaces attractifs, apaisés et agréables, dans l'optique de renforcer l'attractivité du lieu. Le centre-ville de Besançon a notamment fait l'objet, ces dernières années, d'une politique d'attractivité nommée les samedis piétons. La ville et les commerçant·e·s proposent des avantages financiers aux automobilistes

pour rejoindre le centre-ville à pied ou en transports en commun. Les observations de cheminements et questionnaires réalisés durant le terrain montrent plutôt une pratique fonctionnelle de la marche : les trajets les plus récurrents dans les espaces en périphérie sont des trajets du quotidien. Les espaces choisis reflètent donc un besoin d'aménagement pour accueillir cette pratique de la marche du quotidien.

Points d'alerte :

- **Développer les cheminements piétons** reliant les espaces résidentiels aux centralités urbaines
- **Penser des politiques publiques incluant la marche fonctionnelle** comme mode de déplacement à part entière

Des politiques publiques de la marche se focalisant sur la piétonnisation d'espaces délimités plutôt que sur le développement de réseaux de marche

Les politiques publiques liées à la marche tendent à être trop localisées et limitées. L'exemple de Besançon est caractéristique d'un grand nombre de territoires français : si dans certaines villes comme Strasbourg, la marche est pensée en réseau et fait l'objet de politiques systémiques, à Besançon la marche à pied n'est pas pensée "en réseau", mais fait l'objet de simples réaménagements d'espaces publics assez ponctuels et limités spatialement.

Ainsi, la municipalité met l'accent sur la piétonnisation de périmètres définis, au détriment d'espaces limitrophes qui tendent à être beaucoup moins fréquentés à pied et non considérés comme marchables. Nos constatations tirées des entretiens et parcours commentés le prouvent : les enquêté·e·s considèrent spontanément la Boucle comme l'espace privilégié de la marche à pied à Besançon (cf. parcours commentés).

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

Une pratique de la marche essentiellement intermodale dans les espaces périphériques

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, comme le Doubs ou le faisceau ferroviaire de la gare Viotte. 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.

Des limites structurelles au développement de la marche dans les espaces périurbains

Le développement de la marche dans une zone périphérique comme le Campus de la Bouloie est limité par des caractères structurants que connaissent la plupart des espaces périurbains français : le manque de proximité et l'absence de mixité d'activités. La marche, notamment intermodale y est pourtant déjà bien implantée, parce que les étudiant·e·s sont peu équipés en voitures individuelles et s'appuient sur un réseau de transports en commun de qualité, et que certain·e·s résident sur le campus bien doté en cheminements piétons sécurisés.

Cependant, ces facteurs permettant d'observer une place importante de la marche au sein des déplacements, et particulièrement de la marche intermodale, ne suffisent pas. Les étudiant·e·s dépendent des horaires des bus, peu fréquents en soirée et le week-end, et font pour partie le choix de

l'automobile, qui pourrait voir sa place encore réduite.

La station Hauts du Chazal, terminus du tramway bisontin, est un autre exemple de lieu a priori pensé pour favoriser les mobilités alternatives à l'automobile qui ne semble pouvoir concurrencer la voiture pour des raisons structurelles. Bien qu'un parking relais existe, et que des cheminements piétons rejoignent la station, dont un permettant d'accéder à la zone commerciale de Châteaufarine, le volume de piéton·ne·s est dérisoire par rapport au nombre d'automobilistes empruntant les routes alentours. La facilité avec laquelle les bisontin·e·s peuvent se garer dans la zone commerciale et relier le centre-ville, la très faible densité de population dans cette zone périurbaine dominée par les grandes emprises commerciales et industrielles, et les distances entre pôles de vie et d'activités rendent l'usage de transports en commun et la marche à pied peu attrayants face à l'automobile.

Points d'alerte :

- **Densifier le bâti et les activités** là où cela est possible, afin de créer davantage de proximité
- Proposer une plus grande **mixité des usages** dans des espaces aujourd'hui monofonctionnels

Une nécessaire redéfinition du partage de l'espace public

La place donnée aux divers usager·ère·s de l'espace public dépend de l'organisation urbaine, des tendances historiques des déplacements et des politiques publiques. L'organisation de la voirie et de l'espace public favorise aujourd'hui les déplacements automobiles, en dehors des centres urbains davantage aménagés pour les piéton·ne·s. Le problème n'est pas uniquement dans la prédominance d'un mode de déplacement sur les déplacements actifs ou les transports collectifs, mais dans une absence d'une pensée du partage dans les aménagements et les conflits d'usages qui en résultent. Le diagnostic réalisé montre une faible remise en cause de la place de l'automobile à Besançon. La présence de stationnement vélo sur les

trottoirs et de voies vertes en milieu urbain dense forcent le partage d'un même espace pour les cyclistes et les piéton·ne·s, sans remettre en cause la hiérarchie urbaine existante.

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.

Une prise en compte de tous les profils de marcheur·euse·s nécessaire pour construire une vraie politique piétonne

Dans l'état actuel des choses, l'accessibilité à tous les profils de marcheur·euse·s n'est pas garantie dans l'ensemble de Besançon. Les aménagements ne répondent pas pleinement aux besoins de l'ensemble des usager·ère·s, en particulier ceux des personnes à mobilités réduites, qui sont systématiquement victimes d'aménagements non adaptés à leur condition et du stationnement automobile sur les trottoirs. Du point de

vue du ressenti des enfants et des personnes âgées, ce sont ceux dont le manque de sécurité représente la plus grande gêne à leur pratique de la marche. 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, qu'il s'agisse d'usager·ère·s rencontrant des difficultés à se déplacer de manière durable ou momentanée.

Les personnes âgées peuvent rencontrer des difficultés à marcher sur des surfaces inégales ou glissantes, tandis que les personnes à mobilité réduite peuvent avoir besoin d'accès adaptés et d'équipements spéciaux pour se déplacer en toute sécurité. Les femmes peuvent être confrontées à des problèmes de

sécurité dans les espaces publics mal éclairés ou mal conçus : il est important de penser la ville de sorte à réduire au maximum les risques de harcèlement et d'agression dans l'espace public. De plus, les enfants ont besoin d'espaces sûrs, adaptés à leur taille et dans lesquels ils puissent jouer afin de favoriser leur autonomie et leur indépendance : rendre la ville désirable pour les enfants revient à la rendre désirable pour toutes et tous. En somme, penser la marche pour tous et toutes est un moyen de rendre l'espace public plus inclusif, plus accessible et plus sûr, en offrant à chacun la possibilité de se déplacer à pied en toute liberté et en toute sécurité.

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 angles morts : rendre une ville désirable et marchable nécessite de mettre 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

Bibliographie

Articles académiques

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”

Abdelli M., Baccou V., Galand P., Saint-Jalme A., Senften F. (2022), *Comment aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité ?*, Forum Vies Mobiles

Antoine Fleury, Jean-Baptiste Frétigny, Dimitra Kanellopoulou (2022). “Les espaces publics à l'épreuve des mobilités”. Fleury A.; Frétigny J.-B.; Kanellopoulou D. Presses universitaires de Rennes

Baccou, V. (2002). “La cohabitation entre vélo et piéton: quelle place dans l'espace public”?. Mémoire professionnel de master 2 urbanisme et aménagement. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Certeau, M. D. (1994). “L'invention du quotidien”, *Arts de faire. Archives de sciences sociales des religions*, n°80,

Debie, 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*

Emilio Duhau et Angela Giglia (2008), “Las reglas del desorden: habitar la metrópoli”, México DF: Siglo XXI - Universidad Autónoma Metropolitana- Azcapotzalco

Folhen, “*Histoire de Besançon*”. Nouvelle librairie de France, Paris, 1965.

Haiden, A. (2018). “strategy to promote walking in Austria” *Klimaaktiv*

Hoyaux, A. F. (2015). “Habiter: se placer plaçant et se penser pensant”, *Annales de géographie* (No. 4, pp. 366-384). Armand Colin.

Jacobs, J. (2011). “Vida y muerte de las grandes ciudades”. *Madrid: Capitán Swing*.

Kaufmann, V (2008). “*Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*” Collection le savoir suisse.

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

Leclère, C. (2017). “Les nudges : un outil pour les politiques publiques ?” *Idées économiques et sociales* 188

Millet, H (2017). *L'aménagement au prisme de la marche urbaine: perspective habitants*. Mémoire de master 2 urbanisme et aménagement. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

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

Poulot, M-L (2018). "Visites et promenades urbaines: un moyen de s'approprier la ville? Vers la ville citoyenne, le cas de Montréal"

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

Roussel, J. (2016). "Le confort de la marche dans l'espace public parisien: représentations, pratiques, enjeux", dissertation doctorale, Paris Est

Simone, R. D. (2018). "Mujeres y ciudades. Urbanismo género-consciente, espacio público y aportes para la ciudad inclusiva desde un enfoque de derechos. El Estado y las mujeres: el complejo camino hacia una necesaria transformación de las instituciones"

Sonia Lavadinho, Yves Winkin. (2005) "Quand les piétons saisissent la ville : éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain" *MEI - Médiation et information*, N° 21-2004

Stock, M. (2012). "Faire avec de l'espace: pour une approche de l'habiter par les pratiques." *Habiter. Vers un nouveau concept*, 57-75.

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

Gallez, C., & Maksim, H. N. (2007). "À quoi sert la planification urbaine?", *Flux*

Thomas, R. (2007). "La marche en ville. Une histoire de sens" *L'Espace géographique*, 36(1), 15-26.

Documents stratégiques institutionnels

AudaB, (2015), Plan de déplacements urbains du grand Besançon 2015-2025, https://www.grandbesancon.fr/wp-content/uploads/sites/2/2020/07/01_PDU-TOME-1-Diagnostic-Projet-Version-approuv%C3%A9e.pdf

Autorité Nationale des Autoroutes de Norvège (2013) "The Norwegian Walking Strategy" : https://ud2014.se/wp-content/uploads/submissions/ud2014_submission_102.pdf

Cerema, (2022) "Plans piétons : vers des villes plus marchables - retour sur un rendez-vous mobilités" <http://www.cerema.fr/fr/actualites/plans-pietons-villes-plus-marchables-retour-rendez-vous>.

Forum vies mobiles, (2019) "Centre-ville, piétonnisation et modes de vie" <https://forumviesmobiles.org/recherches/12832/centre-ville-pietonnisation-et-modes-de-vie>.

Fournier, Sébastien. (2021). “La marche en ville, grande oubliée des politiques publiques ?” *Objectif Métropoles de France* (blog).

<https://objectifmetropolesdefrance.fr/la-marche-en-ville-grande-oubliee-des-politiques-publiques/>.

Grand Besançon. (2022), Se déplacer plus simplement.

<https://www.grandbesancon.fr/infos-pratiques/transports/se-deplacer-plus-simplement/>

Guide de l'espace public bruxellois (2018) “Hiérarchisation et spécialisation des voiries” :

<http://www.publicspace.brussels/contexte/specificites/specialisation-des-voiries/>.

Institut Paris Region (2022) “Les territoires de la marche en Île-de-France”.

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-territoires-de-la-marche-en-ile-de-france/>.

Institut Paris Region (2022) “L’urbanisme transitoire”

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/lurbanisme-transitoire/>.

Ministères Écologie Énergie Territoires (2022) “Le vélo et la marche, des modes de déplacements vertueux et avantageux”

<https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>.

Métropole de Strasbourg (2021) “Plan piéton”

<https://www.strasbourg.eu/plan-pieton>

Municipalité de Besançon. (2020), rubrique Grands projets.

<https://www.besancon.fr/la-ville/grands-projets/>

Municipalité de Pontevedra (2011) “*Caminar Resuelve: peatones, seguridad y movilidad urbana. Hacia una inversión del esquema dominante*”

https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/caminar-resuelve_tcm30-169416.pdf

Tisséo, Photothèque, et Emmanuel Grimault. 2013. “Villes marchables : les piétons entendent gagner du terrain, les communes doivent s’y mettre” *Actu-Environnement*.

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/villes-marchables-deplacement-quotidien-collectivites-39034.php4>.

Ressources statistiques

AMP Conseil pour Keolis, 2018, Rapport d'étude qualitative “Développer la fréquentation des réseaux urbains dans les agglomérations de taille moyenne”

Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement et les transports, 2019) "Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes"

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personne>

Conseil National de l'information statistiques, (2019), "Enquête globale transport"

<https://www.cnis.fr/enquetes/enquete-globale-transport-egt-2019x712tr/>

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des territoires (2008), "Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) | Données et études statistiques"

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-nationale-transports-et-deplacements-entd-2008>

Cerema (2019), Enquête mobilité 2018 du Grand Besançon

<https://www.audab.org/files/missions/publi-emd-2019-final-bd.pdf>

Cerema, (2022) "Les Enquêtes Mobilité EMC²"

<http://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/connaissance-modelisation-evaluation-mobilite/observation-analyse-mobilite/enquetes-mobilite-emc2>

Comité des partenaires de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL), (2020) "Suivi de la mobilité pendant le confinement et le déconfinement"

<https://omnil.fr/spip.php?article262>

Comité des partenaires de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL), (2024) "Bilan des déplacements en 2013 à Paris"

https://omnil.fr/IMG/pdf/bilan-des-deplacements-2013_vdp.pdf

Comité des partenaires de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL), (2015) "Bilan des déplacements en 2014 à Paris"

<https://omnil.fr/spip.php?article145>

Comité des partenaires de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL), (2016) "Bilan des déplacements en 2015 à Paris"

<https://omnil.fr/IMG/pdf/-198.pdf>

Comité des partenaires de l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL), (2017) "Bilan des déplacements en 2016 à Paris"

<https://omnil.fr/spip.php?article130>

Commissariat général au développement durable (2010). "La Revue du CGDD : La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements".

https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/La_mobilite_des_Francais_ENTD_2008_revue_cle7b7471.pdf

Ministère de la transition écologique. "Marcher et pédaler, les pratiques des français (Rapport issu de l'EMP 2019), (2021)

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/datalab_essentiel_266_marcher_pedaler_deceembre2021.pdf

Forum Vies Mobiles, Enquête nationale mobilités et modes de vie, 2020

<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35081-Enquete-mobilite-francais-forum-vie-mobiles-2020.pdf>

Cerema, (2019) “*Mobilité dans les villes moyennes - Trois échelles territoriales d’analyse*”, Collection Connaissances.

https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2019/06/cerema-mobilite_villes_moyennes.pdf

Cerema, Carte des EMC2 en France 2022 :

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/10/emc2_v2_carte_2022_nouvelle_legende.pdf

Harris pour Keolis, (2022), Enquête “Utilisation respective Vélo et trottinettes vs marche”

https://harris-interactive.fr/opinion_polls/les-nouvelles-exigences-vis-a-vis-de-la-ville-theme-2-les-mobilites-en-ville/

Ipsos pour Keolis (2019), Rapport d’analyse “La pratique de la marche en contexte urbain”

https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2019-10/ipsos_transdev_mobilites_en_regions.pdf

Sitographie

France Bleu et France 3, (2020), Les samedis piétons reviennent! “Rendez-vous le 10 décembre au centre-ville de Besançon”

<https://www.francebleu.fr/vie-quotidienne/evenements/les-samedis-pietons-reviennent-rendez-vous-le-12-mars-au-centre-ville-de-besancon-1646838402>

annexes

Matrice d'analyse des entretiens semi-directifs

- Informations générales
- Représentations
- Sentiment de sécurité
- Ressenti général
- Pratiques de mobilité
- Rapport à l'aménagement

Informations générales (profils)						
Nom, Prénom	Âge	Occupation	Lieu de résidence	Date de l'entretien	Lieu de l'entretien	Code participant
Caroline	39	Jeune active	Besançon (proche du Conservatoire)	23/02/2023	Pixel	1
Angie	35	Jeune active	Rue Viotte	21/02/2023	Bureau de la Pive	2
Marie	29	Étudiante	Rue du Lycée	20/02/2023	BU	3
Alexandre	34	Jeune actif	Sud de la Boucle (proche Gare d'Eau)	20/02/2023	Bar Le Klarney	4
Charlotte	22	Étudiante	Rue Mégevand	21/02/2023		5
Marius	20	Étudiant	Rue Battant	21/02/2023		6
Martine	75	Retraitée	Saint-Claude - Torcols	22/02/2023	Domicile	7
Yves	65	Retraité	Quai Henri Bugnet	22/02/2023	Domicile	8
Louis	26	Jeune actif	Rue Mégevand	23/02/2023	Café Bagelstein	9
Samuel	24	Étudiant	Rue Battant	24/02/2023	Pixel	10
Mélusine	31	Jeune active	Rue du Porteau	21/02/2023	Domicile	11

Représentations			
N° Participant	Rapport Besançon	Représentation sur le cadre de ville	Connaissance de la ville/quartiers
1	"Je trouve que c'est une ville qui se prête beaucoup à la Marche mais je trouve qu'on pourrait faire beaucoup plus pour Encourager encore plus la marche"		elle aime : Square Saint-Amour, Battant (traverser le pont), Rue Proudhon (voir les collines), bords du Doubs
2		"depuis que j'ai déménagé je marche plus qu'avant. Parce qu'avant en habitant dans les Yvelines, on faisait tout soit en train soit en voiture. Alors que là tout est à proximité , donc je marche beaucoup plus. Et j'utilise beaucoup moins les véhicules quoi!"	aime bien: quartier Rivotte (pres du Doubs, moins de monde) évitte: Citadelle et Parc de la Gare de l'Eau (trop de monde)
3			aime bien : Rue de Granges (petites boutiques) évitte: Grand Rue (trop de transit, grands magasins)
4			il évite "Je pense qu'il y a 2-3 rues dans le quartier Battant.... c'est un quartier multiculturel, et ouais, j'aime pas trop y passer" - Gens tout le temps dans la rue aime bien: quartier Battant coté centre ville terrasses au bord du
5			aime bien: Quartier Rivotte ne va jamais: Square Castan, Porte Noire et au-dessus (lieux des habitations et ça grimpe)
6			
7			aime bien: Parc Micaud évitte : Planoise (C'est nul), Chateaufarine (Trop commerciale)
8			aime bien: la citadelle, Madeleine (trottoir de plus de 50 cm)
9	"ça parce que la ville est grave cool, enfin moi j'aime bien, c'est un peu le mélange entre le côté Nature et le côté ville . Les gens ne sont pas trop pressés dans la ville je trouve. Si tu regardes assez facilement, tu vois les collines, les forêts, la forêt etc. Et t'as pas mal de petits coins de nature, t'as le Doubs. Et puis, je trouve que c'est super beau au niveau des architectures		La Boucle pour se balader a pied Aime bien: quartier Rivotte (calme et beau) Parc de la Gare d'Eau ne va jamais: Rue Berloz ou Place Marulaz évitte: Grand Rue (trop de monde)

10	<p>"C'est comme s'il y avait 2 mondes, il y a le : "on est dans la boucle, il y a moins de voitures". Parce que bon, j'ai envie de dire les infrastructures et les routes sont faites pour, c'est plus piétons, c'est plus restreint... mais dès qu'on sort de la boucle, oui, il y a plus de voitures et de bus. Donc il y a un peu de monde et ça, géographiquement, ça se sent par la traversée de la rivière" Vision dichotomique entre ville (boucle)-périphérie</p>	<p>ville de proximité "tout est très proche dans la Boucle"</p>	<p>Aime bien: Rue Pasteur, Doubs, vieille ville (agréable et peu transité) pour la randonnée: le fort de Beuregard ou le fort de Bregille</p>
11	<p>Elle habite a Rue du Porteau (pres de la Gare de l'eau) mais pendant son enfance et jeunesse plutot a Planoise où maintenant elle va pour des raisons ponctuelles "comme j'étais assistante sociale, j'ai beaucoup été dans toute la ville et Besançon. Moi, ce que je lui reproche, c'est que c'est une la boucle où ici les conditions sont super et super accueillantes. Et par contre les autres quartiers j'aime pas du tout marcher à pied" Vision dichotomique entre ville (boucle)-périphérie</p>		<p>" je connais vraiment le centre-ville, alors là, oui, comme ma poche" aime bien: le Gare de l'Eau, la Boucle, Micaud, Viotte, quartier Battant évite: Fontaine Ecu, Palente, Montrapon (tous dehors Besancon Ville)</p>

Sécurité			
N. Participant	Partage de l'espace	sentiment de sécurité/insécurité	sécurité liée au genre
1	" En fait, il y a un petit Casino au bout de la rue Mégevand. On peut traverser pour rejoindre la rue Chiffet. Oui, et là il y a des voitures qui tournent et elles ont en fait, elles ont des gens à stop à droite, donc elles regardent à droite s'il y a des gens au stop et elles tournent automatiquement dans les piétons. Donc là. Puis même oui, j'ai l'impression souvent d'avoir failli me faire bousculer par des camions qui quittent leur livraison"		
2		S'il y a des possibles endroits dangereux, elle va parler avec la personne au lieu de l'ignorer	
3	" J'ai peur des chiens. J'ai peur des voitures qui roulent vite, ça me tétanise. Bah là dans ma rue à sens unique ou encore une fois il n'y a pas de vrai trottoir. Et des fois, les gens vont à, je ne sais pas, 70-80 km/h alors que c'est une zone à 30. Et là, ça me fait vraiment peur, je ne peux pas m'empêcher de me dire que, à la moindre seconde de perte de contrôle en fait, la personne peut m'écraser à tout moment!"	" Mais sinon, à part cet endroit très précis, je ne ressens jamais d'insécurité"	" Je sais que plus j'ai l'air déterminée et moins on m'embête. Si je marche vite ou si j'ai un regard franc, voilà. En fait, j'ai des techniques depuis tellement longtemps que maintenant je fais plus attention à des techniques d'évitement/dé protection"
4		"Je pense qu'il y a 2-3 rues dans le quartier battant... c'est un quartier multiculturel, et ouais, j'aime pas trop y passer. En fait il y a des gens qui sont là, on les reconnaît. Enfin, je les reconnais et qui sont là en permanence quand on passe" (plus de malaise que d'insécurité)	" Je dirais justement le quartier Battant, la rue d'Arènes, c'est une rue où il y a une forte présence masculine en permanence dans la rue, plantés dans la rue quoi. J'ai jamais vu d'altercations personnellement mais je vois dans les regards"
5		Ce sont des lieux qu'elle n'aime pas "À côté du lycée Pasteur, il y a une rue, je sais pas comment elle s'appelle mais tout le monde l'appelle la rue de la soif et je l'aime pas du tout ces trucs parce que elle est étroite et c'est que des bars. Et c'est une rue qui pue la pisse, parce que il y a beaucoup de drogués qui y vont. Je déteste cette rue, je m'y sens pas bien, j'y vais pas du tout"	" J'ai toujours ma clé dans la main et je prends toujours les grandes rues. Des rues qui sont éclairées, là où il y a de l'espace, parce qu'au moins si jamais il y a quelqu'un en face de moi ou derrière, je peux esquiver. Enfin, j'ai plus de marge de manoeuvre quoi, donc c'est ce que j'essaye de faire"
6	"il n'y a pas beaucoup de voitures. A vélo, j'ai vécu quelques petites frayeurs avec des vélos, mais en fait, c'était surtout quand moi j'étais en vélo"	"tu me disais que la nuit, c'était peut-être un peu plus glauque et tout, mais moi je trouve ça justement assez cool. Et il y en a justement, où ils évitent certaines rues la nuit, parce qu'il peut se passer des trucs bizarres. Moi c'est pas trop en fonction de ça que ça change la nuit, c'est plus en fonction de si le lieu est cool ou pas"	"pour sentir plus sécurisé. Besançon, quand il fait nuit, j'aime pas trop être seule, je me sens pas forcément en sécurité. Être avec un groupe, surtout que les gens sont généralement plus grands que moi en taille, c'est plus agréable"
7		"Alors peut-être détente de temps en temps quand je sors un peu tard dans la rue, on se méfie, mais ça ne nous empêche pas de sortir, voilà, hein"	"La rue Battant, Les femmes de Besançon en tout cas quand tu leur demandes, c'est principalement la rue d'Arène qui est juste en face de la rue Battant, à côté de l'Église. Ou la rue battant généralement c'est ça qu'elle répond. C'est vrai que ça fait un peu plus peur"
8			"Bon, bien que battant par exemple quand on était petite, c'était une zone mal famée battante. Je me souviens que on montait Battant, ma mère nous donnait, ne nous disait, ne me lâchez pas la main. Alors qu'il y avait des Italiens et des Portugais, c'était les premiers migrants sur La France, hein, quand même qui ne possaient aucun problème. Ils sont très bien intégrés quand même, hein"

9	<p>"Parfois dans la grande rue on croise un peu de tout le monde et des fois, ben il y a pas trop la place de passer effectivement. T'as un peu peur des fois que les gens te percutent, à certains croisements où les gens regardent pas forcément et du coup ils s'arrêtent pas, etc. Bon, en vélo tu peux plus facilement esquiver"</p> <p>"Il y a un endroit que j'ai en tête, c'est le carrefour vers Pasteur vers là où y a le Quick. Il y a pas mal de vélos qui passent dans les 2 sens, souvent les Deliveroo, ou même les gens qui passent dans la rue principale en vélo. Des fois tu fais pas forcément gaffe, les gens roulent des fois un peu vite en vélo et parfois, si tu regardes pas, ça peut arriver les dangers. Moi je pense à cet endroit-là"</p>	<p>"Les quais vers le pont Battant. Là, y a le tram qui passe ou c'est en pente, je sais que ça a tendance à glisser. Et je sais qu'y a un petit passage sur le côté où il y a un peu des marches et tout. S'il y a un endroit dangereux, je dirais bien là. Sinon, après pas spécialement non plus"</p>	
10	<p>"Comme j'ai montré tout à l'heure, les voitures qui se garent sur les zones qui sont vraiment piétonnes et donc on est obligé de soit se coller, soit passer sur la route mais en même temps y a le bus qui passe"</p>	<p>"Le quartier battant, mais plus rue d'Arène... Je n'y vais pas parce que ce n'est pas les endroits où il y a des choses à faire là-bas. Dans cette direction en tout cas. Et c'est vrai qu'on se sent plus en insécurité par là-bas que dans la boucle"</p>	
11	<p>"J'ai déjà failli me faire shooter un certain nombre de fois et à pied au croisement de la rue Chifflet et de la rue Megevand. Là, avec mes enfants dans la nuit, je vous ai parlé de l'application mais j'ai pointé cet endroit où j'ai déjà failli me faire faucher plus d'une fois"</p> <p>"Puis même oui, j'ai l'impression souvent d'avoir failli me faire bousculer par des camions qui quittent leur livraison. Souvent des livreurs ou des livreurs sont pressés, donc ils ils, ils quittent sans trop regarder alors que nous, piétons, on essaie de les contourner. Ou alors ouais, des gens qui vont trop vite au centre-ville. Ah ouais, moi j'ai déjà eu peur plus d'une fois"</p> <p>"Alors les automobilistes ils sont super agressifs. En fait, ça c'est bizarre encore hier soir-là, mes enfants sont rentrés de l'école et avec leur papa et ils m'ont dit "on s'est fait klaxonner" avec des larmes aux yeux. Je trouve que les gens ils sont certainement pas à 20 km/heure, donc ils respectent pas les limitations, la cohabitation est souvent assez compliquée"</p>	<p>"Et puis là, à l'intérieur des remparts, à la gare d'eau, là c'est hyper dangereux. Il y a mini trottoir avec des lampadaires en plus en plein milieu. Donc là j'ai peur et j'essaie de pas y passer"</p> <p>"Le centre-ville, c'est un peu complexe. Je vous disais, moi, je les envoie pas à l'école alors que j'allais à pied à l'école à Planoise. Je trouve qu'à planoise, en tant que piéton, on était plus en sécurité. A Planoise, j'avais l'habitude de sortir dehors, et puis mes parents me laissaient y aller. Mais ici, j'ai l'impression que même un petit peu plus grands, vers 10 ans, j'aurais du mal à les laisser être usagers du centre-ville en autonomie, parce que c'est trop de dangers quand on est peu attentif"</p>	

Ressenti général						
N°	Rapport marche/environnement	Rapport aux autres usagers	Rapport marche/corporalité	Rapport marche/plaisir	Rapport marche/contrainte	Autres
1	"Il y a des endroits où je me dis, tiens, à chaque fois que je prends la rue Proudhon, je lève les yeux et je vois la colline, c'est joli enfin. J'aime bien les endroits où tu vois un peu le paysage."	Privilégier les endroits moins denses Davantage de problèmes avec les automobilistes "Je vais vraiment pas souvent dans les parties très piétonnes de la grande rue par exemple, parce que bon c'est piéton mais par contre il y a vraiment beaucoup de monde, c'est que des commerces et c'est pas vraiment un endroit où j'aime flâner quoi"	"Ce que j'aime bien dans la marche, c'est vraiment rêver un petit peu. Enfin voilà, pas forcément être très attentif à ma sécurité, enfin voilà, j'ai pas vraiment envie de faire attention"	"Je sens que quand je marche pas dans la journée ou quand je ne me suis pas déplacé un peu, je suis pas bien quoi... C'est plus un besoin"	Météo (pluie)	
2	"Quand il y a du soleil et surtout quand c'est le début d'après-midi où il n'y a pas beaucoup de monde et où on peut profiter du soleil. Parce que par exemple en hiver, le soleil commence à se coucher vers 4 ou 5 heures, donc si tu sors à 5 heures tu n'as pas beaucoup de temps pour marcher". [1]	Privilégie les endroits moins denses	"Pour moi ce que j'aime, c'est marcher et être dans ma tête et c'est tout"	Gare d'Eau "Bien sûr, quand je me promène, c'est pour me détendre, n'est-ce pas ? Pas pour voir des gens"	aller chercher des courses lourdes et devoir les porter jusqu'à chez elle	
3	"J'aime bien être dehors, quand il pleut un peu moins, mais sinon le froid ou le chaud non, c'est plus important pour moi de marcher et de sortir que de laisser d'autres conditions modifier mon trajet et le temps que je passe dehors"	Privilégier les endroits moins denses "Après, à Besançon, il y a beaucoup de SDF ou de gens dans l'extrême pauvreté, donc on est tout le temps sollicité. Une autre raison, les gens ne sont pas très ordonnés en marchant"	"Ouais c'est vraiment aussi psychologique. Temps, c'est quelque chose que j'aime bien."	Randomnée paysages et architecture	Météo (pluie)	"En général, pour que je sorte, il faut que j'aie un itinéraire précis. J'ai un peu du mal à sortir de chez moi. Du coup, le fait d'avoir des objectifs m'aide à sortir"
4	Privilégier le paysage et l'architecture "Je préfère d'ailleurs qui fasse froid et ensoleillé, quand il fait trop chaud j'évite de sortir"	Privilégie les endroits moins denses				
5	"Les odeurs, oui, quand ça sent bon, le sourire vient plus vite"	Endroits moins denses : "Mais dès qu'il y a trop de monde, ça, ça a tendance à m'énerver, et un peu à m'oppresser. C'est pour ça que j'aime bien les horaires auxquels je passe parce qu'il y a moins de monde, tout le monde travaille."	Aime sentir les odeurs	Météo agréable Sortir du centre ville et aller à la campagne	Météo, pas de motivation	
6	"Au-delà de la beauté, l'atmosphère du lieu quoi. J'aime bien avoir un truc à observer. Mais c'est vrai que des fois juste être posé à un endroit où il n'y a rien du tout... C'est plutôt cool en fait de trouver un lieu comme ça"	Les gens qui marchent moins vite : "Les gens qui ne marchent pas assez vite, ils font des groupements au mieux, du trottoir, ça me saoule quoi. Quand les rues il y a beaucoup de monde dedans et que les gens ils marchent pas vite et que tu peux pas les doubler, ça m'énerve"		Marcher pendant la nuit [2]	"Marcher, c'est vraiment que quand je dois le faire, c'est pour casser un rythme que j'ai qui n'est pas ouf quoi"	"Maintenant, je marche plus vite, sinon je pense pas que ma démarche a changé. Je marche plus vu que je suis en ville, ça c'est sûr. Et mon ressenti, bah si vraiment on parle on part de quand j'étais tout petit, marcher dans mon village c'était un truc de ouf pour moi. Maintenant, c'est totalement anodin. C'est plus contemplatif"
7	Marcher tôt pour entendre les oiseaux se réveiller "Les odeurs, les bruits c'est très important quand je me balade dans les forêts" Privilégier les endroits avec de la nature"	"Et puis il faut aussi que les piétons fassent attention où ils mettent les pieds"	Bénéfices de la marche pour la santé spécialement pour son âge	"Moi j'aime marcher. Ouais, dans ma famille, on a toujours marché, quoi"	Météo (pluie)	
9	"J'aime bien faire les forêts de Besançon, mais c'est quand même pas ma dé marche pour le coup et c'est un peu en dehors du centre-ville, mais ça a le tour de la boucle en longeant le Doubs, c'est toujours sympa en vélo ou à pied"	Privilégier les endroits moins denses	Plus de plaisir quand ce n'est pas un trajet contraint mais volontaire		"Ça va être surtout quand il y a beaucoup de monde et qu'il faut se décaler pour passer ou laisser des gens passer ou s'arrêter tout ça, ça te coupe dans ton rythme. C'est plus par rapport à la densité des gens, le bruit aussi"	
10	"C'est pour le plaisir. C'est un peu aller en nature quoi"	Sentir le soleil dans les yeux pendant le trajet pour aller au conservatoire	Le fort (sortir du centre-ville), le long du Doubs. Profiter plus de la marche quand plus de temps : pas une marche fonctionnelle Selon la météo		"Je dirais la fréquentation. Et les odeurs, ça peut jouer aussi. C'est vrai que le quartier où j'habite, parfois, ça me sent pas très bon. Il y a beaucoup de bruit. Les bus, les véhicules municipaux d'entretien, les gens qui dans la nuit qui reviennent de soirée, il y a un peu de ça"	météo

11	Observer les points de vue de la ville, aller aux lieux plus proches de la nature.	<p>"Après moi, ça m'est arrivé de mettre des petits coups ou de faire des petites frayeurs aux automobilistes pour qu'ils prennent conscience" (elle parle du passage piéton de la gare d'eau)</p> <p>"Les trottinettes électriques, faut abolir ça, faut arrêter les trottinettes électriques, c'est plus dangereux, ils vont super vite, ils vont sur les trottoirs, sur les pistes cyclables, sur la route"</p>		<p>"Quand on va en randonnée, je pense que là c'est le plus plaisant. Mais ça peut être aussi des randonnées dans la ville, des fois avec les gamins, on monte à Chaudanne, on monte à Bregille ou à la citadelle. Je pense que le plus de plaisir, c'est de monter sur un des sommets de Besançon ou d'aller en rando" Randonnées dans la forêt ou la ville, marcher à la fin de la journée [3]</p>	
----	--	---	--	--	--

Pratiques de mobilité							
N. Participant	activités comp. en marchant	rythmes en marchant	tactiques en marchant	Equipement mobilité	déplacements non quotidiens	déplacements quotidiennes	choix de déplacements
1		"Si je suis accompagnée, je prends moins conscience. Enfin, j'ai tendance peut-être plus à parler qu'à observer. Alors que quand je suis seule, j'observe". Marcher plus vite si à des choses à faire Se poser dans le terrasses ou les parcs Marche sans s'arrêter	Marcher plus vite s'il pleut Évite les rues avec plus de voitures La nuit, évite le long du Doubs Ne passe pas forcément par les passages piétons ou respecte les feux verts "J'ai pas envie d'attendre, donc si je vois"	voiture, vélo	randomisées hors de la ville	aller chercher son fils à l'école (système pédaibus)	marcher
2	"marcher et être dans sa tête"		prendre des routes alternatives s'il y a des routes très denses	vélo	sortir en dehors de Besançon pour le travail, faire des randonnées hors de la ville	mardi et jeudi pour aller au travail, marche les autres jours : pour prendre l'air mais privilège d'autres cheminements (Parc Micaud, l'air) chercher Léandre à l'école	marcher transport en commun/vélo
3	varie selon la situation: écouter de la musique (j'ole), podcast (réfléchir), observer les gens (Flâner)			Google Maps vélo voiture		marcher transport en commun si lieu d'arrivée éloigné vélo à besoin d'arriver rapidement	marcher vélo à besoin d'arriver rapidement
4		S'asseoir pour fumer ou pour regarder la ville		vélo, vélo électrique, voiture		aller au travail, manger au restaurant, rentrer et avant passer chez un ami	marcher en ville voiture ou bus pour le travail vélo s'il pleut
5	écouter de la musique		pour se sentir plus en sécurité : avoir les clés dans la main, marcher en groupe dans la nuit		"Dans des moments pas quotidiens, oui, je me balade quoi ; pour prendre mon temps quoi." [5]	aller au conservatoire	marcher voiture (faire courses à Châteaufarine)
6	fumer, écouter de la musique	Varie selon l'humeur, la météo, le jour selon les rythmes des gens avec lesquels il marche		voiture			marcher transport en commun (rarement, selon météo)
7				vélo			
8	aucune : doit rester "à l'affût"			voiture			
9	"J'écoute souvent de la musique quand je me balade. Et c'est vrai, quand je vais me balader tout seul et que je suis en dehors un peu centre-ville, j'enlève mon casque, c'est là où je profite un peu aussi de l'environnement"	"Déjà quand je suis accompagné, je marche moins vite. Seul, je marche relativement vite parce que j'ai parfois pas le temps de me balader et de "chiller"	Privilège les lieux où il y a plus de monde, surtout pendant la nuit Respect des règles ou passage piéton "Par exemple, je prends la place du 8 septembre. Il y a une route au milieu, avec les voitures et les bus, et y'a pas"	voiture, vélo	liés au rythme = si c'est pour se balader ça sera en écoutant la musique et observant l'environnement les forts et le long du bois le weekend	sortir 3 à 4 fois par semaine pour des compromis concrets Aller au travail (en tram) marcher jusqu'à la gare ou de la gare vers la maison	fauteuil (plus pratique) tram (s'il pleut) varie selon la météo (tram), distance-temps (voiture, tram) pour faire les courses voiture
10	"Quand je suis tout seul et que j'ai envie de sortir marcher, parfois je mets mes écouteurs. Pour écouter de la musique"	Marcher sans s'arrêter "sur mon trajet quotidien je ne passe pas à côté des parcs tout ça, donc non, ça m'arrive très rarement de m'arrêter de m'asseoir sur le trajet" il prend plus son temps la nuit [6]	Liés à la sécurité: "Je ne m'attarde pas, je ne marche pas plus vite, je marche d'un pas déterminé plutôt" Respect de règles: "Ca m'arrive un peu quand il n'y a pas de voiture, mais sinon ouais, je passe au passage piéton. Le plus souvent quand il est vert"	vélo	courtir le long du bois aller prendre l'air le week-end s'il fait beau	Marche quotidienne = sans s'arrêter aller au Conservatoire rentrer à la maison directement ou "boire un coup" si c'est le week-end	marcher n'utilise pas le vélo car il faut en descendre
	préfère entendre son environnement	marcher vite quand seule et plus doucement si accompagnée (Avec ses enfants par exemple)		vélo/voiture	Gare d'Eau, Micaud hors du centre-ville pour faire des randonnées	"Je pense que je marche plus avec les enfants, mais je fais moins de grandes randos par contre. Alors avec les enfants je vais plus aussi dans des parcs, je vais plus lentement"	marcher vélo
11							

Rapport à l'aménagement		
N. Participant	Rapport marche/aménagement	Partage de l'espace
1		"En fait, il y a un petit Casino au bout de la rue Mégevand. On peut traverser pour rejoindre la rue Chifflet. Oui, et là il y a des voitures qui tournent et elles ont en fait, elles ont des gens à stop à droite, donc elles regardent à droite s'il y a des gens au stop et elles tournent automatiquement dans les piétons. Puis même oui, j'ai l'impression souvent d'avoir failli me faire bousculer par des camions qui quittent leur livraison"
2	"En fait, en général, je pense que c'est un truc bien français. Je veux dire, les pistes cyclables sont toujours partagées avec les voitures. Et vous n'avez pas un endroit spécifique pour le vélo, où les véhicules ne peuvent pas passer, donc je n'aime pas le fait que ce soit comme ça"	"Ce qu'il faut changer, c'est qu'il soit beaucoup plus facile de prendre le vélo et de ne pas être si près des voitures parce qu'il n'y a pas de voies spécifiques. C'est toujours comme partager la route avec les voitures"
3		"La plupart du temps, c'est les gens qui marchent sur la route. Du coup bah quand je suis en vélo surtout, j'ai une petite sonnette et ils n'aiment pas qu'on leur signale qu'ils ont tort. Et enfin ouais, en vélo c'est constant, vu qu'il n'y a pas toujours des aménagements pour les vélos"
4		"Mais la plupart des conflits, c'est quand même dans la grande rue qui est la rue principale du centre-ville et où on est en coprésence avec vraiment tous les types d'utilisateurs : scooter, moto, voiture, trottinette, skate, piétons, des enfants, des poussettes, des personnes âgées, des gens qui marchent en groupe de 5"
5	"Le seul endroit pour l'instant, seul mon trajet où il y avait des travaux, c'est la rue de la bibliothèque. Et c'est vraiment pas pratique parce qu'ils nous laissent un tout petit espace pour passer et ça devient vite un peu embouteillé, et ils prenaient beaucoup de place dans une petite rue donc bon"	" Je sais que je vais devoir me pousser, mais je sais qu'à pied, je suis mobile, très, très mobile, donc ça va être plus en vélo que des conflits peuvent apparaître"
6		" Après faut faire gaffe aux bus parce qu'ils ont pas énormément de place pour tourner par exemple et donc ils prennent de la place sur les trottoirs et tu es obligée te serrer sur les murs. Donc faut faire un peu plus attention quand il y en a un qui passe, mais généralement non, ça va"

7	<p>"Alors oui, parce que quand même notre quartier a l'avantage car c'est beaucoup plus vert. La forêt est à côté et les chemins sont aménagés. Pour arriver aux commerces sans risque sur les chemins qui sont larges et bien aménagés, ils ont fait des travaux et un chemin qui est aménagé avec une barrière, c'est super" Elle habite dans un quartier privilégié</p> <p>"Moi je trouve qu'il y a beaucoup de choses qui sont faites pour les piétons, par exemple, la traversée du pont Saint Pierre du pont de la République. Celui qui est devenu piétonnier depuis un an qui a beaucoup fait râler les commerçants qui disaient que ça allait gêner l'accès au centre-ville par les voitures"</p>	<p>En parlant sur une zone pour faire des barbecues pres de chez elle et qui a été fermé "Quand vous habitez dans des grandes barres d'immeubles. Il faut bien même qu'ils puissent accéder, puis y a des et puis y'a quand même des gens qui aiment se retrouver groupés, en particulier les Noirs en particulier, mais là il passait des journées avec leurs gamins. Et maintenant plus personne n'y a accès."</p>
8	<p>En parlant sur une zone pour faire des barbecues pres de chez elle et qui a été fermé "Quand vous habitez dans des grandes barres d'immeubles. Il faut bien quand même qu'ils puissent accéder, puis y a des et puis y a quand même des gens qui aiment se retrouver groupés, en particulier les Noirs en particulier, mais là il passait des journées avec leurs gamins. Et maintenant plus personne n'y a accès."</p>	<p>"Alors oui et non. Je suis très prudent par rapport aux baignoires, parce que moi, sur un passage piéton, je me suis fait écraser au vert, hein, quand j'avais 20 ans. Voilà donc les passages piétons, je suis prudent, mais alors évidemment quand il y a de la circulation, je m'arrête. Mais surtout ce que j'aimerais, c'est que l'espace, il faut le rééquilibrer: Transport en commun, vélo, piétons. Il faut hiérarchiser, prioriser"</p>
9	<p>"En général, c'est, je trouve que la boucle c'est quand même bien fait pour se balader à pied. Le centre ville, y a pas trop de voitures, y a beaucoup de cyclistes quand même, mais peut être que ça manque de zones de partage entre les cyclistes et les piétons, surtout dans les rues principales"</p>	<p>"Le centre ville, y a pas trop de voitures, y a beaucoup de cyclistes quand même, mais peut être que ça manque de zones de partage entre les cyclistes et les piétons, surtout dans les rues principales. T'es obligé de toujours slalomer entre les gens ou y a des vélos qui slaloment entre toi et les gens. Parfois c'est vraiment un peu la jungle quoi. Pareil le samedi, des fois il y a des rues qui sont un peu blindées, obligé de passer des fois par d'autres rues parallèles, etc"</p> <p>Manque de zones de partage et dérangement si il y a beaucoup de monde dans la rue</p>

10	<p>"Et justement, je dirais que vu que c'est quand même des zones assez piétonnes, malgré qu'il y ait une route au milieu, dans la rue des granges, ce qui est embêtant, c'est quand il y a des voitures"</p>	<p>"Je dirais le pont Battant et le virage vers Place de la Révolution parce qu'il y a les voies de tram. Ah ouais et ça en plus, c'est un endroit très fréquenté. Mais en même temps, c'est un virage pour. Le tram et Donc ça peut être l'endroit un peu dangereux je trouve du trajet que je fais quotidiennement et qui peut être dangereux pour les enfants qui se mettent à courir ou même pour ceux qui sont en vélo ou en trottinette"</p> <p>"La Rue de la Raie. Celle qui est juste là. Parce qu'elle est atypique et je pense y en a beaucoup qui aime son petit charme. On va dire. Un peu petite ruelle avec des pavés. Mais c'est vrai que on est très vite serrés quand on croise quelqu'un et elle peut être, elle peut être aussi accidentelle, presque parce que les pavés sont incurvés. S'il y a du verglas ou que c'est mouillé, ça on peut-on peut assez vite glisser"</p> <p>Les critiques se font sur des lieux spécifiques de la ville</p>
11	<p>"Micropolis. Ça n'a aucun sens. Enfin, à pied on peut pas traverser l'échangeur, on peut rien faire. Quand j'étais lycéenne, je passais à pied, mais je le ferais plus hein. Il y a des gens qui vont trop vite, et à vélo je passe vite, des fois je me dis "oh la la". Aussi il y a des endroits des fois vers le magasin Noz. Eh ben derrière Noz il y a un dépôt et là il y a pas de trottoir, les voitures vont à toute blinde. Avant c'était mon quartier, j'habitais par là-bas et ouais je me suis fait des sacrées frayeurs. C'est zones industrielles et commerciales à fond"</p> <p>"Il y a d'ailleurs aussi le passage entre le CHU Minjoz et Châteaufarine. C'est difficile en transport en commun de faire CHU-Châteaufarine, donc j'ai déjà essayé à pied mais c'est hyper mal aménagé. Passer la rue de Dole, c'est très compliqué"</p>	