

# Place aux piétons : la marche en ville, éloge de la lenteur ?



*La marche a quelque-chose qui anime et avive mes idées :  
je ne puis presque penser quand je reste en place ;  
il faut que mon corps soit en branle pour y mettre mon esprit.*

*Jean-Jacques Rousseau*

*Il ne marche pas celui que l'amour ne porte pas, il déambule et fuit.*

*Emeric Fisset*

*On voit à la démarche de chacun s'il a trouvé sa route.  
L'homme qui s'approche du but ne marche plus,  
il danse.*

*Nietzsche*

*C'est le piéton qui fait la ville.*

*Jean-François Augoyard*



**Réalisation** Question Santé asbl - Service Education permanente

**Texte** Emilie Pommereau/Question Santé

**Graphisme** Carine Simon/Question Santé

**Remerciements à** Anna Tinebra de l'ASBL *Tous à pied* et Christine Schaut pour les interviews, ainsi qu'à Charlotte, Quentin, Jérémy et Delphine pour leurs témoignages

**Avec le soutien** de la Fédération Wallonie-Bruxelles

**Editeur responsable** Olivier Balzat – 72, rue du Viaduc – 1050 Bruxelles

**D/2022/3543/5**

# Tous des piétons !

Quand toutes les activités nous étaient confisquées pendant le confinement, la marche est apparue comme le seul et unique moyen de s'aérer le corps et l'esprit. L'occasion de se rappeler qu'avant d'avoir une voiture ou un vélo, nous sommes tous et avant tout des piétons. Une mobilité douce que certains estiment urgent de mettre en avant, pour des raisons sanitaires, environnementales et économiques, quand beaucoup d'entre nous peinent à atteindre ne serait-ce que la moitié des 10.000 pas par jour recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Lorsqu'on parle de mobilité douce, lorsqu'on évoque l'alternative à la voiture, on pense souvent au vélo, mais rarement au fait de simplement marcher. Pourtant, avant de nous rendre à un arrêt de bus, après s'être garé, après avoir attaché son vélo, nous sommes tous des piétons. Ce sujet concerne donc une majorité de gens. La communauté des piétons en Wallonie et à Bruxelles s'élèverait environ à 5 millions de personnes.

Avec la montée des prix de l'énergie, nous sommes obligés de revoir notre mode de vie, et notamment l'utilisation de la voiture, qui coûte de plus en plus cher. Sans parler de l'impératif écologique et sanitaire. La concentration des particules fines dans les villes est responsable de nombreuses maladies<sup>1</sup> (allergies, asthme, infarctus, augmentation de risque de cancer, etc.).

Mais comment combiner un impératif économique et écologique à cette réalité de terrain : ceux qui utilisent le plus la voiture sont bien souvent ceux qui ne peuvent pas se permettre d'habiter dans les villes, près de leur travail. Des études analysent d'ailleurs la piétonnisation des centres villes comme une forme de marketing urbain, destiné à séduire certaines populations pour reléguer les autres en périphérie<sup>2</sup>.

Force est de constater que nos modes de vie ne sont pas toujours adaptés à la marche (vie en périphérie, absence de trottoirs, manque de temps, problèmes de santé physique etc.).

L'idée de cette publication n'est pas de diaboliser l'automobiliste ou l'utilisation de la voiture, mais d'exposer les arguments en faveur de la culture de la marche (écologique, sanitaire, social) pour ouvrir les perspectives quant à la nécessité d'adopter plus de lenteur pour faire cohabiter différents modes de mobilité.

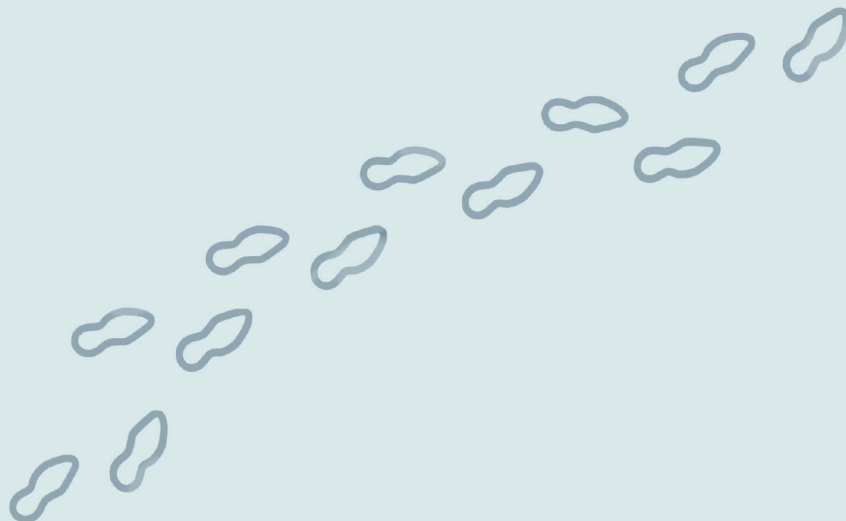
Quels sont les bienfaits réels de la marche en ville ?

Comment développer la culture de la marche ?

Comment rendre nos villes plus piétonnes ?

Comment ne pas exclure ceux, qui, pour différentes raisons,  
ne peuvent pas marcher ?

Comment combiner les différentes mobilités ?



# Marcher en ville, quel intérêt ?

Elle est notre premier moyen de locomotion, nécessite peu d'outils et de moyens, est accessible à tous et ne produit aucune sorte de pollution.

La marche est le moyen le plus naturel, sain, écologique et économique de se déplacer.

Marcher constitue en soi une activité physique bonne pour la santé. Mais une ville avec plus de marcheurs est aussi une ville plus sûre, avec moins d'accidents. Pour de nombreux urbanistes, philosophes et architectes, la marche en ville permet aussi de réinvestir l'espace public, de se connecter aux autres, de créer du lien entre les habitants. Bref, la marche comporte de nombreux bienfaits !

## Ecologique

Une ville avec plus de piétons, c'est tout simplement moins de pollution ! Si la majeure partie des grandes capitales dans le monde développent aujourd'hui des politiques de piétonnisation, qui peuvent rendre la vie difficile aux voitures, c'est qu'il y a un énorme enjeu en termes de réduction de gaz à effet de serre. Les métropoles urbaines sont connues pour concentrer dans l'air des particules fines, nocives pour l'environnement et notre organisme, émanant de la circulation automobile. Sans parler de la faune, qui subit aussi la violence de cette pollution, notamment au niveau du bruit. Oiseaux, renards, hérissons... Les animaux habitent aussi les villes et ont leur rôle à jouer dans la biodiversité. Mais une circulation trop dense les fait fuir.

## Social

La marche en ville favorise les interactions sociales entre les personnes. On croise un ami, une voisine, on parle du beau temps et de la pluie avec des inconnus à l'arrêt de bus, et qui sait, parfois même on fait de belles rencontres inopinées... Ce sont aussi ces échanges entre les personnes qui rendent les villes conviviales, chaleureuses, vivantes, à l'instar de l'image un peu carte postale des villes du sud, où les gens papotent à l'extérieur, sur un banc, le pas de la porte ou dans la rue.

Des interactions qui contribuent aussi à créer un climat de confiance et qui rassurent. « *On l'a vu pendant la pandémie, les personnes sont sorties de chez elles, ont redécouvert leur quartier, rencontré leurs voisins, les gens se sont rencontrés. La marche permet d'instaurer plus de convivialité dans l'espace public* », estime Anna Tinebra de l'ASBL Tous à Pied.

Ce débat sur l'interaction sociale est essentiel à l'heure où l'on réalise de plus en plus d'activités derrière un écran, et de surcroît chez soi (télétravailler, regarder Netflix, se faire livrer à manger, draguer sur Tinder, etc.). D'après le *Baromètre de l'Inclusion numérique*, entre 2019 et 2021, l'utilisation des services numériques essentiels augmente : e-banking (+2%), e-santé (+11%), e-commerce (+11%), e-administration (+14%). Résultat des courses, certains centres urbains concentrant bureaux, magasins et cinémas sont désertés. Voulons-nous de rues davantage dévolues aux livreurs qu'aux promeneurs ?

## Économique

Des études ont démontré que les zones piétonnes favorisaient l'activité économique. On ne se rend pas juste à un seul magasin en garant sa voiture dans un parking. En marchant, on passe devant d'autres vitrines, on profite d'une course pour en faire une autre, on se pose à une terrasse de café et, de fil en aiguille, on fait tourner les commerces de proximité. Gand fait par exemple figure de pionnière en matière de ville piétonne en Belgique. Elle possède un grand piétonnier de 35 hectares depuis 1996. Et prouve qu'il ne nuit pas au commerce : outre le centre historique, il concentre tous les grands magasins de la ville.

La marche est aussi un moyen de déplacement économique, car il ne nécessite aucun outil, hormis une bonne paire de chaussures et l'envie de se déplacer à pied.

## Sanitaire

Faut-il encore le rappeler, la marche est une activité physique en soi, qui mobilise tout le corps, les pieds et les jambes bien sûr, mais aussi le dos et le ventre pour se tenir droit. Elle réactive la circulation veineuse, améliore les rythmes cardiaque et respiratoire, influe positivement sur le diabète de type 2 et permet de travailler la proprioception, c'est-à-dire la sensation qu'on a de son propre corps, indispensable pour préserver sa motricité, son énergie et son équilibre. Même si cinq minutes

de marche sont toujours bonnes à prendre pour la santé, l'OMS recommande de marcher environ 30 minutes par jour. Une injonction qui peut paraître irréaliste mais qui permet de mettre l'accent sur le fait qu'il ne suffit pas de transpirer une ou deux fois par semaine à son cours de sport, et qu'il faut bouger un peu tous les jours pour maintenir une bonne santé. Plus que le manque d'une activité physique, c'est la sédentarité qui nous tue à petit feu. Voiture, ascenseur, siège de bureau, canapé : une journée banale peut rapidement se limiter à une dizaine de pas effectués entre différents postes d'immobilité.

Mais Delphine, 43 ans, l'admet, il est difficile pour elle d'intégrer la marche dans son quotidien de technicienne de surface à Liège. *« Je suis obligée de prendre ma voiture pour me rendre chez les différents clients chez qui je fais le ménage et qui habitent d'un bout à l'autre de la ville. J'ai des journées très longues, avec un rythme soutenu et des gestes pénibles à répéter. Je n'ai tout simplement pas le temps, ni l'énergie de m'amuser à marcher 30 minutes par jour ».*

## DIS-MOI COMMENT TU MARCHES, JE TE DIRAI QUI TU ES

La démarche peut en dire long sur la personnalité d'une personne : rouler des épaules pour faire le beau, faire le dos rond par manque d'assurance, baisser les yeux par peur... Elle révèle aussi certains maux : les genoux qui se regardent, les pieds qui tournent vers l'intérieur, le dos courbé, la tête en avant, les épaules crispées... Si l'être humain apprend à marcher entre un et deux ans, personne n'apprend pourtant à bien marcher. En déroulant toute la voûte plantaire au sol, en sollicitant aussi les orteils, en étirant toute la colonne, en rentrant le menton, en mobilisant les muscles du ventre... D'après l'ostéopathe Jacques-Alain Lachant, une mauvaise foulée pourrait être à l'origine de nombreux maux musculéto-squelettiques. Comment savoir si on marche mal ?

L'ostéopathe détaille : *« Lorsque l'on n'aime pas marcher, déjà. Ensuite, lorsque, même si l'on est mince et que l'on n'a pas de problème de poids, on a le sentiment de se traîner, de peser une tonne. Ou quand encore l'idée de piétiner pendant deux heures lors d'une exposition nous paraît insurmontable ».*

Les bienfaits de la marche sont nombreux et ne sont plus à démontrer. On trouvera difficilement un détracteur de la marche... Mais s'il s'agit d'un moyen naturel, simple et économique, marcher dans la ville revêt différentes réalités selon qu'on est un enfant, une femme, une personne âgée ou encore un sans-abri.

La marche est-elle vraiment à la portée de tous ?  
Pourquoi est-il plus difficile pour certaines personnes  
de traverser la ville à pied ?

Quelles peuvent-être les difficultés, les freins à la marche ?





# Tous piétons, mais tous différents

Si nous sommes tous des piétons avant d'être des automobilistes, des cyclistes  
ou des usagers des transports en commun,  
nous ne marchons pas tous sur un même pied d'égalité.

Parcourir la ville au seul moyen de ses pieds est plus inégalitaire pour certains.  
Pour favoriser la culture de la marche et faire des villes inclusives où tout le monde trouve sa place,  
il faut aussi prendre en considération certaines spécificités.

La ville n'est pas aussi accessible lorsqu'on tient une canne, pousse une poussette  
ou porte une jupe. Interroger la place du piéton  
c'est aussi se mettre à la place de ces différentes personnes.

## Les enfants, grands absents des rues

De récents articles ont fait état de la disparition des enfants des villes<sup>3-4</sup>. De moins en moins d'enfants se rendent seuls à l'école ou jouent tout simplement dans la rue. Si on peut remettre en cause une certaine forme d'« hyper-parentalité » qui pousse les parents à surprotéger leurs enfants, on peut aussi questionner l'environnement de la ville qui, entre les voitures, les zones peu éclairées et les espaces de bitume, n'encourage pas toujours à laisser ses petits gambader. Le sociologue Clément Rivière, qui a enquêté sur le sujet, en vient même à parler de « l'enfant d'intérieur ». Il estime qu'« *on ne peut comprendre leur retrait de l'espace public sans prendre en compte le développement massif de l'automobile en ville* ». Il faudrait donc pouvoir faire à nouveau confiance à la ville, se réapproprier les rues, pour qu'elles ne soient plus uniquement un lieu de passage.

## Dur dur d'être un sénior en ville

Se déplacer en ville quand on est un sénior est un chemin semé d'embûches. Outre les trottoirs, les pavés irréguliers, les marches compliquées à grimper, il faut aussi penser au manque d'espace pour éventuellement faire une pause et s'asseoir. D'après l'Agence wallonne pour la Sécurité routière, plus du quart des plus de 65 ans décédés sur les routes wallonnes sont des piétons.

« Les 65 ans et + sont surreprésentés parmi les victimes piétonnes. Généralement, les causes sont la sous-estimation de la vitesse des automobiles et la surestimation de leur propre vitesse pour traverser la route ». Or, la marche représente un vecteur d'autonomie pour les aînés. C'est bien souvent leur seul moyen de se déplacer, de faire quelques courses, de prendre l'air, d'être connectés au monde extérieur et d'entretenir des contacts sociaux, indispensables à leur bien-être psychique.

*« Quand la verticalité se perd, le psychisme s'effondre. Lorsqu'on se porte,  
on ne subit plus, on se réapproprie son corps, on habite  
l'espace. On harmonise sa pensée. Les ruminations cessent.  
La marche portante aide les malades en traitement à retrouver un  
sentiment de sécurité, une vitalité, une énergie.  
On est du côté des vivants à nouveau.  
C'est le meilleur des antidépresseurs. »*

Jacques-Alain Lachant, ostéopathe, auteur de *Bien marcher, ça s'apprend*

### **Être porteur d'un handicap, un parcours du combattant**

Les personnes en fauteuil roulant, malvoyantes ou porteuses de tout autre handicap physique, bien souvent ne conduisent pas et se retrouvent donc piétonnes dans l'espace public. Elles doivent alors surmonter tant bien que mal les obstacles des trottoirs étroits, voire leur absence, les travaux sans passerelles, etc.

### **Les stratégies de contournement quand on est une femme**

Les inégalités de genre dans l'espace public sont une question dont on parle de plus en plus. Les piétons en ville sont en majorité des femmes et elles adoptent des stratégies de contournement par sentiment d'insécurité ou d'inconfort. C'est d'autant plus vrai pour les jeunes filles et adolescentes. *« En portant plus particulièrement notre attention sur la période de l'adolescence, période de construction identitaire et d'affirmation de soi, il apparaît que l'espace public, lieu de socialisation et d'expérimentation, s'apparente souvent pour les filles à un espace de violence symbolique et psychique »<sup>5</sup>.*

## Ceux qui tiennent les murs, des piétons illégitimes ?

Christine Schaut, sociologue de l'espace urbain et de l'architecture, s'est penchée sur les différentes figures de piétons qui subissent des inégalités. *« La marche devient parfois un argument de marketing urbain pour favoriser un certain type de ville et, par là même, un certain type de piéton en phase avec une certaine image de la ville. Un piéton qui bouge, et non pas un piéton qui reste. Que sont les jeunes qui tiennent les murs, les sans-abris qui dorment dans la rue ? Ils occupent l'espace public bien qu'ils ne marchent pas, mais ils sont mal vus, considérés comme illégitimes. Aujourd'hui on mise sur des espaces publics ouverts, qui ne sont pas favorables à ce genre de piéton. Quand on fait la promotion de la marche, il faut voir de quelle marche on parle et au profit de quels usagers ».*

## Tout faire à pied, un luxe de bobo citadin ?

Outre les piétons pour qui traverser la ville est plus problématique pour des questions de genre, d'âge ou de santé physique, il y a tout ceux qui ne peuvent tout simplement intégrer la marche dans leur quotidien, par manque de temps par exemple. Bon nombre de personnes prennent la voiture car elles habitent trop loin de leur lieu de travail et ne peuvent se permettre de vivre en ville, où les logements sont parfois trop chers...

*« L'utilisation de la voiture permet de se rendre d'un point à un autre de manière plus rapide, dans une ville étalée et dispersée, avec d'immenses surfaces de voiries. Mais nos villes sont le plus souvent denses et diverses. Elles entraînent pour l'automobiliste des embarras de circulation, la difficulté de se garer et d'accéder au lieu. La densité favorise donc la marche, mais elle doit également s'accompagner d'une certaine mixité de fonctions qui s'offre aux piétons : habitat, commerces, banques, restaurants, cafés, services de santé,... »<sup>6</sup>*

La rue appartient-elle vraiment à tout le monde<sup>7</sup> ?

Que recouvre la réalité des piétons ?

Ce mode de déplacement est-il vraiment à la portée de tous ?

Quelles peuvent en être les contraintes ?

Marcher dans la rue n'est certainement pas aussi aisé pour un enfant, une personne âgée, porteuse d'un handicap, un parent avec une poussette ou une femme. Il est important de prendre conscience des différents profils de piétons pour essayer de faciliter la marche pour tout le monde.

# Qu'est-ce qu'une ville plus agréable pour la marche ?

Les trottoirs en pavés deviennent glissants avec la pluie.

Etroits, ils ne permettent pas de se croiser. Il faudra enjamber des dépôts sauvages de poubelles, contourner un panneau publicitaire, des trottinettes mal stationnées, des terrasses de café qui débordent... Sans parler des carrefours anxieux à traverser et de la circulation bruyante. Marcher en ville peut s'apparenter à un vrai sport de combat. Comment la rendre plus agréable ?

Alors que les politiques de piétonnisation des grandes villes sont à la mode, des architectes et urbanistes réfléchissent aux moyens de rendre une ville plus agréable pour les piétons. Pour Anna Tinebra, directrice de l'ASBL Tous à pied, *« la marche est accessible à tout le monde, mais ce sont surtout les trajets qui doivent être rendus confortables et sûrs. Si les aménagements sont bons, les vêtements confortables, qu'on se sent en sécurité pour marcher, alors le déplacement à pied sera plus fréquent ».*

Sur quels éléments peut-on agir pour favoriser la marche en ville ? On pourrait...

- Augmenter la largeur des trottoirs
- Augmenter la durée des feux pour piétons
- Installer des bancs pour offrir des zones de repos et d'échange
- Végétaliser les axes de promenade pour apporter de l'ombre et de l'oxygène
- Renforcer les réseaux de transports en commun pour combiner la marche avec d'autres transports
- Diminuer ou ralentir la circulation automobile pour plus de sécurité et moins de pollution
- Insérer de l'art dans l'espace public pour inciter les citoyens à déambuler dans les rues
- Installer des panneaux de signalétique pour indiquer les temps de marche et créer des liaisons entre les différents quartiers
- Densifier les villes pour raccourcir les trajets entre logement, travail, loisirs et services
- Favoriser la mixité des fonctions dans la ville (mélanger habitat, commerces, loisirs, bureaux, services de santé, etc.)

Namur a par exemple inauguré en mai 2020 une passerelle cyclo-piétonne baptisée « l'Enjambée », qui traverse la Meuse et permet de relier le centre historique de Namur à Jambes.

Une ville qui se marche mieux est aussi une ville où le citoyen a accès aux espaces publics, et cela est même devenu un enjeu international, car il contribue à améliorer le vivre-ensemble. L'ONU a d'ailleurs adopté une résolution en 2011, prévoyant que *« tous les gouvernements et les autorités locales sont invités à faciliter l'usage des espaces publics tels que les rues, parcs et marchés, de manière à favoriser la convergence sociale, culturelle et environnementale, pour que tous les citoyens aient accès aux espaces publics dans un paysage socialement juste et dans des conditions environnementales résilientes »*.

Outre les équipements et la qualité du *design* urbain, les urbanistes travaillent aussi sur deux notions : la densification des villes et la mixité des fonctions, qui ont toutes les deux pour objectif de rendre accessibles les différentes activités qui structurent nos journées et de raccourcir les distances entre elles. On pourrait par exemple déposer les enfants à l'école le matin, se rendre ensuite au travail, aller voir le médecin l'après-midi et faire les courses le soir dans un périmètre limité avec des trajets qui chacun n'excèderaient pas 15 minutes.

### Concept de « marchabilité »

La plupart des grandes villes occidentales développent des politiques piétonnes pour être plus agréables... mais aussi pour attirer une population sensible à ce critère<sup>8</sup>. On parle d'ailleurs de « marchabilité » ou de « potentiel piétonnier » défini par le degré de facilité avec lequel on peut tout faire à pied, à proximité de chez soi. L'idée est de densifier à nouveau la ville, en proposant plus d'espaces publics avec une variété d'activités possibles, le tout bien connecté<sup>9</sup>. Ce potentiel de marche dans une ville contribue à la rendre attractive, à attirer notamment la classe « créative », une élite urbaine qui a des moyens et qui fait aussi augmenter le prix du foncier... Des détracteurs des piétonniers y voient aussi un moyen de surtout mettre en avant des artères commerçantes, des grandes enseignes et donc de favoriser la consommation, qui deviendrait l'activité principale de l'espace public.

Pour qui sont faites les villes piétonnes ?

Si les politiques piétonnes attirent des gens plus riches, faut-il pour autant les critiquer ?

Comment faire en sorte que tout le monde y trouve son compte ?

Peut-on sensibiliser toutes les classes sociales à la marche ?

Peuvent-elles toutes trouver un intérêt à retourner à plus de lenteur ?

# Développer la culture de la marche

Pour favoriser la marche en ville, il faut certes des aménagements urbains adaptés, qui facilitent l'expérience, des politiques qui incluent tous les piétons, mais se déplacer à pied nécessite de se mettre dans un état d'esprit.

Peut-on parler de la culture de la marche ?

En quoi consisterait-elle ?

Comment pourrait-on la développer ?

## Dès l'école

Les anciennes générations convoquent souvent le souvenir de cette marche pour se rendre à l'école le matin ou pour rentrer le soir. À une époque où la voiture n'était pas accessible à tous, les transports en commun peu développés, les enfants pouvaient parcourir plusieurs kilomètres dans la journée. Aujourd'hui, de nombreuses associations s'organisent pour favoriser la marche sur ce trajet essentiel, comme le « pedibus » de Malonne<sup>10</sup>. Cela décongestionne les abords des écoles et les rend plus sûrs. Mais cela permet aussi d'offrir un temps de discussion et de pause avec son enfant, et l'entraîne tout simplement à intégrer la marche dans son quotidien. Une activité qui mobilise d'autres compétences, comme savoir s'orienter, traverser, adapter sa vitesse, observer, etc.

## LE CODE PIÉTON

Il existe un code de la route pour les voitures. Mais existe-t-il un code à respecter pour le piéton ? On parle souvent de lui comme d'un usager vulnérable, dont il faut respecter les droits, mais a-t-il aussi des devoirs ? *« On parle très peu du code piéton au niveau de la sécurité routière. Nous avons créé un code des mobilités, où l'on aborde le code de la sécurité routière avec les lunettes du piéton » rappelle la directrice de Tous à pied. L'ASBL a aussi réalisé un « code du p'tit piéton »<sup>11</sup> à destination des enfants entre 8 et 12 ans.*



Outre l'école et l'éducation, qui peuvent initier les enfants aux comportements à adopter en rue, aux dangers à repérer ou tout simplement aux vertus du déplacement à pied, développer la culture de la marche passe aussi par une certaine philosophie de vie à adopter au quotidien.

*« Les grandes pensées ne nous viennent qu'en marchant »*

*Nietzsche*

## Je marche donc je suis

Nombre de grands philosophes ont écrit sur la marche, de Socrate à Michel Serres. Ils estiment que c'est avec elle que la pensée prend forme, que l'imagination se libère... Pour l'architecte Philippe Robert, la marche est, avant tout, une expérience sensorielle totale qui active le corps et l'esprit : *« En marchant, le corps donne des informations qui activent l'esprit et organisent nos pensées. Le mouvement régulier de nos pas met en état de disponibilité mentale totale, propice aux enchaînements d'idées »*<sup>12</sup>.

## Marcher pour mieux voir, voir pour mieux comprendre

Les visites guidées des quartiers et les marches exploratoires sont d'autres façons de développer la culture de la marche. Par exemple, le projet « Liège Orbitale » propose un circuit balisé de 41,5 km autour de Liège, en ciblant les espaces verts méconnus, le patrimoine architectural et les lieux où la ville se transforme. De la même manière, la « Boucle noire » est aussi un itinéraire de randonnée de 22 km autour de Charleroi, qui invite à redécouvrir les paysages post-industriels de la ville ainsi que ses zones vertes. Admirer des façades et les détails architecturaux, découvrir des zones périphériques, mais aussi comprendre comment la ville se construit et se transforme, notamment au travers de projets de construction, de rénovation, mesurer le rôle des promoteurs immobiliers qui modifient le visage des quartiers, mais aussi de la société... Marcher permet de voir, de regarder, d'observer et par là même de mieux connaître son environnement. *« La marche en ville peut aussi être envisagée comme un art civique, dans le sens où elle donne droit de cité (présence physique au monde) tout en donnant à penser la cité (organisation de la distribution socio-économique du lieu) »*.<sup>13</sup>

*« La vue est le mouvement premier de la connaissance »*

*« Tout regard se transforme en observation,  
toute observation en réflexion, toute réflexion en sensations »*.<sup>14</sup>

# Eloge de la lenteur

Marcher c'est aussi accepter d'aller moins vite qu'en voiture, à vélo ou en transports en commun.

C'est retrouver un temps davantage connecté à notre condition humaine.

C'est accepter de ne rien faire d'autre que marcher.

Remettre le piéton au cœur de la ville va de paire avec la valeur de la lenteur.

Mais la lenteur est-elle compatible avec la ville, synonyme de modernité et donc de vitesse ?

Qu'est-ce que la lenteur aurait à nous apporter ?

## Petite histoire de la ville et des mobilités

Michel Hubert, professeur de sociologie à Saint-Louis à Bruxelles, s'est intéressé à l'histoire de la mobilité et comment elle a façonné les villes. Pour lui *« l'histoire du développement des villes est inséparable de l'histoire de la vitesse »*.<sup>15</sup> Jusqu'au 19e siècle, le piéton est le mode dominant. L'essor du chemin de fer contribuera ensuite à créer les premières banlieues, mais dont les centres restent structurés autour des gares. Ce n'est qu'à partir de 1950, avec l'avènement de l'automobile, que la ville va commencer à scinder les espaces : d'un côté les piétons, de l'autre les voitures, d'un côté les lieux de résidences, de l'autre ceux du travail. C'est d'ailleurs l'un des principes du modernisme, qu'on retrouve dans la charte d'Athènes et appliqué dans les constructions d'après-guerre : la séparation des fonctions (habiter, travailler, circuler, se divertir), pour ne surtout pas entraver la vitesse, rendue possible par les innovations techniques et synonyme de modernité. Les travaux réalisés avant l'expo 58 à Bruxelles, les grands axes, les ponts autoroutiers, les parkings témoignent de cette logique du « tout automobile ».

## La marche, un mode lent, doux et passif ?

L'expression « mobilité douce » englobe aussi bien les transports qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (vélo, marche) que ceux qui contribuent à une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.



Pourtant l'énergie dépensée lorsqu'on marche n'est pas la même que si on utilise un vélo électrique ou prend le bus. Certains préfèrent d'ailleurs parler de « mobilité active », car la marche mobilise une attention totale : celle du corps qui bouge, celle de la pensée qui vagabonde, celle des sens qui sont stimulés. *« En la nommant 'mobilité active' cela permet de rendre compte que c'est une activité physique mais aussi un vrai mode de déplacement, et pas seulement un loisir »*, explique Anna Tinebra, directrice de l'asbl Tous à pied.

## La mode du slow

Slow food, slow fashion, slow sex... La lenteur est devenue un concept développé par des mouvements sociaux altermondialistes. Il est né en Italie à la fin des années 80, face à l'accélération des modes de vie. À l'origine, il concerne surtout l'alimentation et promeut une agriculture de proximité, des produits locaux et de saison. Depuis, le concept s'est élargi à d'autres champs de la vie.

*« Les gens et les moteurs ne se meuvent pas à travers le même type d'espace. Les gens automobiles transforment les espaces non appropriables, [les « communaux »] sur lesquels ils marchent ou se reposent; ils demeurent dans un domaine défini par le pouvoir de leurs pieds et le rythme autolimitant de leur corps. Les véhicules, pour leur part, tendent à annihiler les « communaux » et à les transformer en corridors de passage illimités. En transformant les « communaux » en ressource pour la production de kilomètres-passagers, ils réduisent la valeur d'usage des pieds. Ils homogénéisent le paysage, le rendant non transitable et catapultent ensuite les gens d'un point à un autre ».*<sup>16</sup>  
Ivan Illich

## La lenteur pour réhabiliter le sens commun

Alors que les voitures ne flânent pas, vont d'un point A à un point B, pour un objectif précis et individuel, elles détruisent les espaces communs. Marcher ramène de la lenteur dans la ville et stimule les espaces communs et leur partage et, par là même, le sens commun en général. Cela nous confronte à l'altérité. Boris Nasdrovisky, qui travaille sur la mobilité pour la Région wallonne, a participé à une étude sur la corrélation entre la lenteur et les communs. *« Ralentir les rythmes et prendre le temps*

*de la contemplation, de la discussion et du rassemblement, dans des espaces appropriés à cela, sont autant d'éléments qui favorisent la rencontre de préoccupations collectives. De plus, aussi bien la lenteur que les communs s'inscrivent hors du marché, de la compétitivité et de la concurrence. Ils s'inscrivent donc dans les mêmes logiques et dans les mêmes rythmes de vie ».<sup>16</sup>*

*« À partir de ce point de vue, on peut se dire que la marche urbaine, dont la caractéristique principale n'est pas de nous faire nécessairement opérer de grands déplacements dans l'espace physique/géographique, a un grand potentiel de mobilité dans l'espace social, en nous donnant accès de manière sensible à des contextes proches, qui peuvent pourtant être très différents du nôtre. Elle est ainsi susceptible de concrétiser l'adage selon lequel ' l'aventure commence au coin de la rue ', en nous faisant expérimenter l'altérité ».<sup>15</sup>*

Mais en se focalisant sur la marchabilité des villes,  
qui nécessite un certain retour à la lenteur,  
ne risque-t-on pas de négliger d'autres transports,  
plus rapides, qui sont pourtant des bonnes alternatives à la voiture ?



# L'ennemi à combattre : la vitesse ou la voiture ?

Remettre le piéton au cœur de la ville, appeler à l'apaisement des vitesses, faire l'éloge de la lenteur...

Oui, cela pourrait être bien, mais au détriment de quoi ? De la vitesse, ou des voitures ?

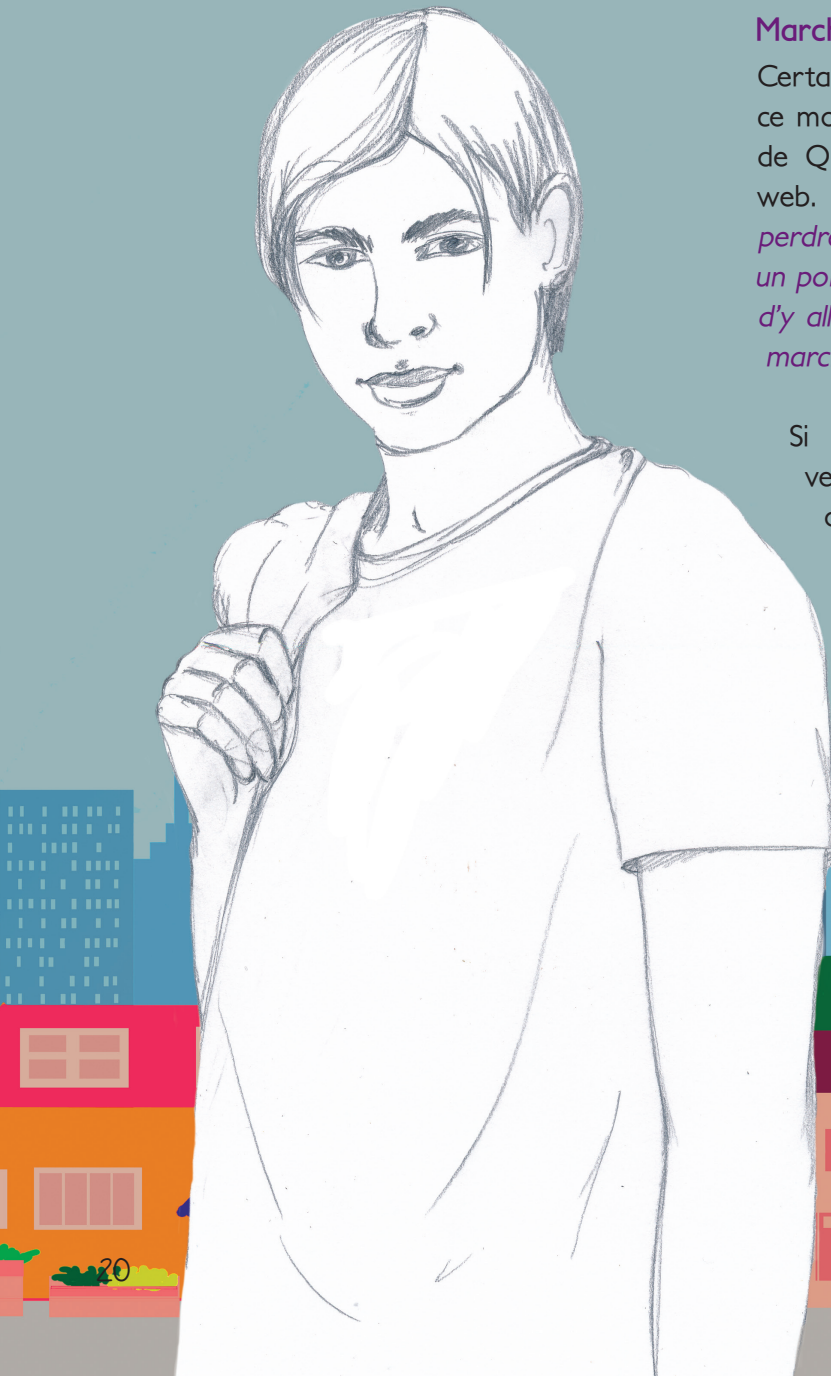
Les transports en commun sont primordiaux dans les grandes villes et pourtant ils peuvent aller vite.

Les trottinettes et les vélos électriques sont considérés comme une mobilité douce, mais leur vitesse peut être dangereuse dans l'espace public...

## L'utopie du marcheur immobile

Dans les années 60, avant le phénomène de piétonnisation des villes, on installe des escalators et des tapis roulants. Il ne s'agit plus ici d'aller vite, mais de diminuer les efforts, de mettre la machine au service de l'homme pour rendre la ville plus efficace. *« Le marcheur immobile ou le piéton accéléré dans l'idéal urbain des années 1970 est aux antipodes du retour forcé à la marche, qui s'impose aujourd'hui, pour notre santé ou une citoyenneté responsable : la marche, c'est comme les fruits et légumes, il en faut pour chacun une dose journalière : ' une demi-heure par jour ' ! Nous sommes sommés de nous convaincre des bienfaits de la marche, de renoncer à l'escalator pour retrouver l'effort salutaire de l'escalier, neuropsychiatres et physiologistes à l'appui. L'escalator, cette invention du progrès, et le tapis roulant pour accélérer sans rien faire vont bientôt disparaître... En déclarant qu'aujourd'hui, ' la mobilité n'a rien avoir avec le transport ', on peut craindre pour le futur et le confort des transports publics ».*<sup>17</sup>

Comment stimuler la marche,  
donner envie de goûter aux joies de la lenteur,  
sans discriminer les autres modes de transports,  
de déplacements et de vitesse ?



## Marche plaisir versus marche utilitaire

Certains n'aiment pas marcher car ils trouvent ce mode de déplacement trop lent. C'est le cas de Quentin, bruxellois, 34 ans et développeur web. *« J'aime bien être efficace et n'aime pas perdre mon temps pour marcher d'un point A à un point B quand je sais que ça serait plus rapide d'y aller à vélo. Je ne prends pas de plaisir à la marche et n'y vois pas d'utilité ».*

Si certains voient la lenteur comme une vertu à remettre au goût du jour, pour d'autres elle peut desservir l'image de la marche en ville.

Charlotte, 39 ans habite à Sint-Pieters-Leeuw et se rend à son travail à Bruxelles avec la voiture en attendant l'achat d'un vélo électrique. *« Le matin, je dois déposer ma fille à la crèche avant d'aller au bureau et en transports cela me fait des détours. En voiture c'est plus pratique mais mon but c'est d'y aller à vélo électrique ».*

Charlotte et son compagnon sont de grands amateurs de randonnées et intègrent la marche dans leur quotidien, notamment à midi pour s'aérer. *« Je travaille huit heures par jour assise devant mon écran, j'ai besoin de bouger ».*

Jérémy, 45 ans, adore marcher, mais le reconnaît, *« à priori on n'a aucune raison de le faire. En ville, on peut faire du vélo, utiliser les transports ou la voiture de société. Si je marche, c'est pour prendre le temps de me reconnecter au monde extérieur, lever le nez de mon écran, méditer, réfléchir. Même si le vélo est une mobilité active, elle exige une forme de concentration. On ne peut pas se laisser divaguer. Et surtout, on traverse des axes. Quand je suis à pied, je fais plus facilement des découvertes. D'ailleurs, mon grand hobby, c'est de prendre des photos en arpentant la ville. »*

Pour Anna Tinebra de l'ASBL Tous à pied, *« l'éloge de la lenteur est souvent associée à la marche plaisir, dans la nature, celle qu'on prend le temps de faire le weekend ou en vacances, pour méditer et admirer le paysage. Or, tout l'enjeu c'est justement de mettre en avant le déplacement à pied pour les trajets quotidiens utilitaires, pour aller à l'école ou au travail. Mais pour rendre ce moyen de transport pleinement efficace, il faut que le trajet soit linéaire et direct, d'où la nécessité de repenser les aménagements des villes, en intégrant la notion de quartier apaisé, qui consiste à libérer les voiries de la circulation motorisée ».*



# Faire cohabiter différentes mobilités

S'il est plaisant de faire l'éloge de la lenteur, du bonheur retrouvé de flâner, de laisser aller son regard, de laisser son esprit divaguer au gré des pas, il n'en reste pas moins que nous avons besoin de moyens de transports efficaces, et donc rapides, pour se déplacer d'un bout à l'autre de la ville, tant que celle-ci est aussi étalée et grande.  
Comment faire cohabiter différentes mobilités ?  
Faut-il hiérarchiser les transports ?

## Apaiser les vitesses

Si des tentatives de piétonnisation des villes ont émergé entre les années 60 et 80, elles opposaient le piéton au reste de la circulation. Louvain-la-Neuve est à ce titre un très bon exemple. Cette ville nouvelle estudiantine, qui a été créée de toutes pièces dans les années 70, a la particularité d'être entièrement piétonne, mais encerclée de routes et de parkings. Elle fait figure de ville avant-gardiste, car elle a été conçue de sorte que l'habitant puisse tout faire à pied dans un rayon de 1.100 mètres. Aujourd'hui, on accepte que différents types de mobilité existent et qu'on ne peut offrir des voies de circulation exclusives pour chacune d'entre elles. Car si l'enjeu est de diminuer au maximum la circulation automobile, pour des raisons écologiques et sanitaires, on ne peut totalement la supprimer. L'apaisement des vitesses apparaît alors comme un des outils essentiels pour faire cohabiter piétons, cyclistes et automobilistes.

*« La vitesse est un paramètre essentiel pour favoriser la cohabitation. On ne peut pas saucissonner les rues avec autant de voies qu'il y a de modes de transport, actifs ou motorisés. Plutôt que de ségréguer l'espace public et séparer chaque mode de déplacement, il faut au contraire privilégier son partage dans une logique de cohabitation, avec un ralentissement des vitesses. Surtout en ville où l'espace est rare ».<sup>18</sup>*

Sonia Lavadinho, géographe

## Hiérarchiser les différents usagers de la route

Dans un contexte de cohabitation, le principe STOP<sup>19</sup> hiérarchise l'attention qu'on doit porter aux différents usagers de la route : d'abord le piéton, ensuite les cyclistes, puis les transports en commun et seulement enfin la voiture.

### QUAND EST NÉ LE PIÉTON ?

Le fait de séparer les différents usagers de la route et de faire du piéton une figure à part entière est assez récent. Il semblerait que le piéton naisse au croisement du 18<sup>e</sup> et du 19<sup>e</sup> siècle, notamment grâce au travail de deux urbanistes de la ville de Paris, Pierre Patte et Eugène Hénard. Le premier conçoit la ville dans son ensemble et met l'accent sur de grands axes qui mettent en valeur les monuments et permettent de les admirer. Le second, « privilégie les nuances dans le parcours, qui mettent le piéton dans la peau d'un promeneur champêtre, en suggérant que la ville soit pensée telle une forêt, avec des jeux d'ombres et de lumières, et des cadrages différents ». <sup>20</sup> C'est en 1910 qu'Eugène Hénard propose alors le concept de « la rue du futur », qui permet de séparer les piétons du flux des autres véhicules, grâce à l'invention des trottoirs. Alors que la figure du piéton est en train de naître, en même temps qu'une nouvelle discipline qu'est la science des villes, la marche devient un outil pour les urbanistes. « Elle est un instrument de compréhension et de conception qui se décline sous trois fonctions : arpenter, guider, jalonner ». <sup>21</sup>

# Conclusion

On assiste aujourd'hui à un véritable renouveau de la marche urbaine. Il n'y a pas une grande ville, capitale ou métropole qui ne soit dotée de son plan piéton<sup>22</sup>. La marche est désormais intégrée dans les politiques urbaines et permet de revenir à une question centrale par rapport aux villes et à la société : comment cohabiter ? Comment partager l'espace ? Comment finalement vivre ensemble ?

Si les bienfaits de la marche sont incontestables, force est de constater qu'elle n'est pas accessible à tout le monde. Que cela soit pour des raisons de santé, de temps, ou d'accessibilité. Comment rendre la marche accessible à tous ? Comment sensibiliser aux bienfaits d'une certaine lenteur retrouvée ?

Questionner la marche, la place du piéton en ville, c'est aborder des questions bien plus profondes qu'un simple plan de mobilité. Cela permet de reposer le débat du vivre ensemble. Car si on sait aujourd'hui qu'il s'agit davantage de faire cohabiter les différentes mobilités plutôt que de favoriser uniquement l'une ou l'autre, cette cohabitation nécessite de stimuler une attitude qu'on a parfois perdue dans nos modes de vie effrénés, individualistes et rendus à la seule logique de l'efficacité : tenir compte de la présence des autres.



## Sources

- « Être mobile aujourd'hui : quelques acquis récents de la recherche en sciences sociales et enseignements pour la marche urbaine », Michel Hubert, *Clara* 2013/1 N° 1
- « La marche, le marketing du corps », Dominique Rouillard, *Clara* 2013/1 N° 1
- « La meilleure façon de marcher. Une analyse des rapports inégaux à la mobilité contemporaine », Christine Schaut, *Clara* 2013/1 N° 1
- *Marcher en ville, percevoir et évaluer les ambiances*. Etude de la «marchabilité» à Liège à travers deux cheminements, 2014, Florine Bastin, Université de Liège, Faculté d'architecture, 2014
- *La ville créative : concept marketing ou utopie mobilisatrice ?* Lisa Pignot, Jean-Pierre Saez, 2010
- « La marche est le ciment de la ville », [https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/26/la-marche-est-le-ciment-de-la-ville\\_5441509\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/26/la-marche-est-le-ciment-de-la-ville_5441509_3234.html)
- « Vers un retour de la lenteur et des communs ? », Aniss M. Mezoued, Vincent Kaufmann et Boris Nasdrovisky, *Espaces et sociétés* 2018/4 n°175
- « Aménager la lenteur. La dimension imaginaire de la piétonnisation du centre-ville bruxelloise », Claire Pelgrims, *Espaces et sociétés* 2018/4 n° 175
- Du renouveau de la marche en milieu urbain, Frédéric Héran, *Espaces et sociétés* 2019/4 n° 179

1. En 2016, on estimait à 4,2 millions de décès prématurés provoqués par la pollution de l'air ambiant (extérieur) dans les villes et les zones rurales de par le monde : OMS, [https://www.who.int/fr/news-room/factsheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/fr/news-room/factsheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)
2. *Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?* <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00941866v2/file/doc00016996.pdf>
3. « Où sont passés les enfants des villes ? » [https://www.lemonde.fr/festival/article/2022/09/14/ou-sont-passes-les-enfants-des-villes\\_6141609\\_4415198.html](https://www.lemonde.fr/festival/article/2022/09/14/ou-sont-passes-les-enfants-des-villes_6141609_4415198.html)
4. « L'enfance, qui se déroulait dans l'espace public, s'est retirée dans les chambres » [https://www.liberation.fr/idees-et-debats/lenfance-qui-se-deroulait-dans-lespace-public-sest-retiree-dans-les-chambres-20211203\\_XUPL3R7IKRAQZO3BAKMVOIOAJM/](https://www.liberation.fr/idees-et-debats/lenfance-qui-se-deroulait-dans-lespace-public-sest-retiree-dans-les-chambres-20211203_XUPL3R7IKRAQZO3BAKMVOIOAJM/)
5. *Adolescence, genre et espace public. La participation citoyenne des jeunes face aux inégalités de genre dans l'espace public*, Elsa Bailly, Faculté de philosophie, arts et lettres, Université catholique de Louvain, 2018.
6. *Marcher en ville, percevoir et évaluer les ambiances. Etude de la « marchabilité » à Liège à travers deux cheminements*, Florine Bastin, Université de Liège, Faculté d'architecture, 2014
7. « La rue est à nous » <https://www.symbioses.be/pdf/113/Sy-113.pdf>
8. « La meilleure façon de marcher. Une analyse des rapports inégaux à la mobilité contemporaine », Christine Schaut, *Clara* n°1, 2013
9. Idem 6
10. <https://pedibusdemalonne.net>
11. <https://www.tousapied.be/content/uploads/2019/07/CahierEnfant-Code-du-ptit-piéton.pdf>
12. *Architrek, marcher pour savourer l'espace dans la ville, l'architecture, le paysage*, Philippe Robert
13. « Marcher dans la ville », *Sciences de la Société* N°97-2016 <https://journals.openedition.org/sds/2851>
14. Idem 12
15. « Être mobile aujourd'hui : Quelques acquis récents de la recherche en sciences sociales et enseignements pour la marche urbaine », Michel Hubert, *Clara* n°1, 2013
16. Cité dans « Vers un retour de la lenteur et des communs », Aniss M. Mezoued, Vincent Kaufmann, Boris Nasdrovsky. *Dans Espaces et société* 2018/4 (n°175)
17. « La marche, le marketing du corps », Dominique Rouillard, dans *Clara* n°1, 2013
18. « La marche est le ciment de la ville » [https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/26/la-marche-est-le-ciment-de-la-ville\\_5441509\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/03/26/la-marche-est-le-ciment-de-la-ville_5441509_3234.html)
19. Acronyme néerlandophone qui reprend l'idée de hiérarchisation des mobilités : « S » pour « stappers » les piétons, T pour « trappers » les cyclistes, O pour « openbaar vervoer », les transports publics, P pour « privé vervoer », le transport privé comme la voiture.
20. Idem 6
21. « Arpenter, guider, jalonner, la marche, outil des processus participatifs en architecture et urbanisme du XXème siècle », Judith Lemaire, *Clara* n°1, 2013

Le document que vous tenez en main ou affichez sur votre écran est destiné à susciter le débat ou la prise de conscience, aider à la compréhension des enjeux, développer nos capacités d'analyse critique, tout cela dans une optique de participation et d'émancipation.

Vous n'y trouverez pas de solutions toutes faites ni de points de vue définitifs sur un sujet ou une problématique.

Plus qu'une brochure, il s'agit d'un outil d'éducation permanente.

Il semblerait qu'on ait tout à gagner à développer des villes qui laissent plus de place aux piétons : moins de pollution, une meilleure santé, plus de convivialité, une économie stimulée.

Mais les défis à relever sont nombreux : il faut adapter les infrastructures pour changer les comportements, faire évoluer les mentalités et surtout, faire en sorte que tout le monde trouve sa place dans l'espace public, des automobilistes aux enfants.

Cette nouvelle publication de *Question Santé* interroge : quelle place a le piéton dans la ville de demain ? Comment favoriser la culture de la marche ?

Comment combiner les différents types de mobilités (piétons, cyclistes, transports en commun, voitures) ?

Une ville lente est-elle compatible avec la modernité ?

Car on le sait, au-delà d'une idéologie écologique, de l'utopie de la ville joyeuse et conviviale, il y a désormais une urgence : celle de ralentir nos modes de vie et de déplacements, pour le bien de la planète.

Si de nombreuses associations de défense des cyclistes existent, très peu défendent les piétons.

Pourtant, avant de rejoindre un arrêt de bus, après s'être garé en voiture, après avoir attaché son vélo, nous sommes tous des piétons.

Alors, quelle ville voulons-nous pour demain ?



Question  
**SANTÉ**

Cette publication s'adresse à tous les publics.

Elle est téléchargeable sur le site [www.questionsante.org](http://www.questionsante.org)

Edition 2022