



AUAT

MOBILITÉS DE COURTES DISTANCES

enjeux et perspectives pour le bassin de vie toulousain

Observatoire partenarial
de la mobilité
avril 2025

Cette publication présente une réflexion sur la hausse des mobilités de courtes distances parmi les habitudes de déplacement des habitants du bassin de vie toulousain.

S'il n'existe pas de consensus pour désigner les déplacements de « courtes distances », ils sont ici considérés comme les déplacements de 0 à 3 km. Ce seuil correspond aux distances pouvant être parcourues en moins de 10 minutes à vélo et aux alentours de 45 minutes à pied. Ces déplacements représentent également la moitié des trajets réalisés sur une journée enquêtée en 2023 par les habitants du bassin de vie toulousain.

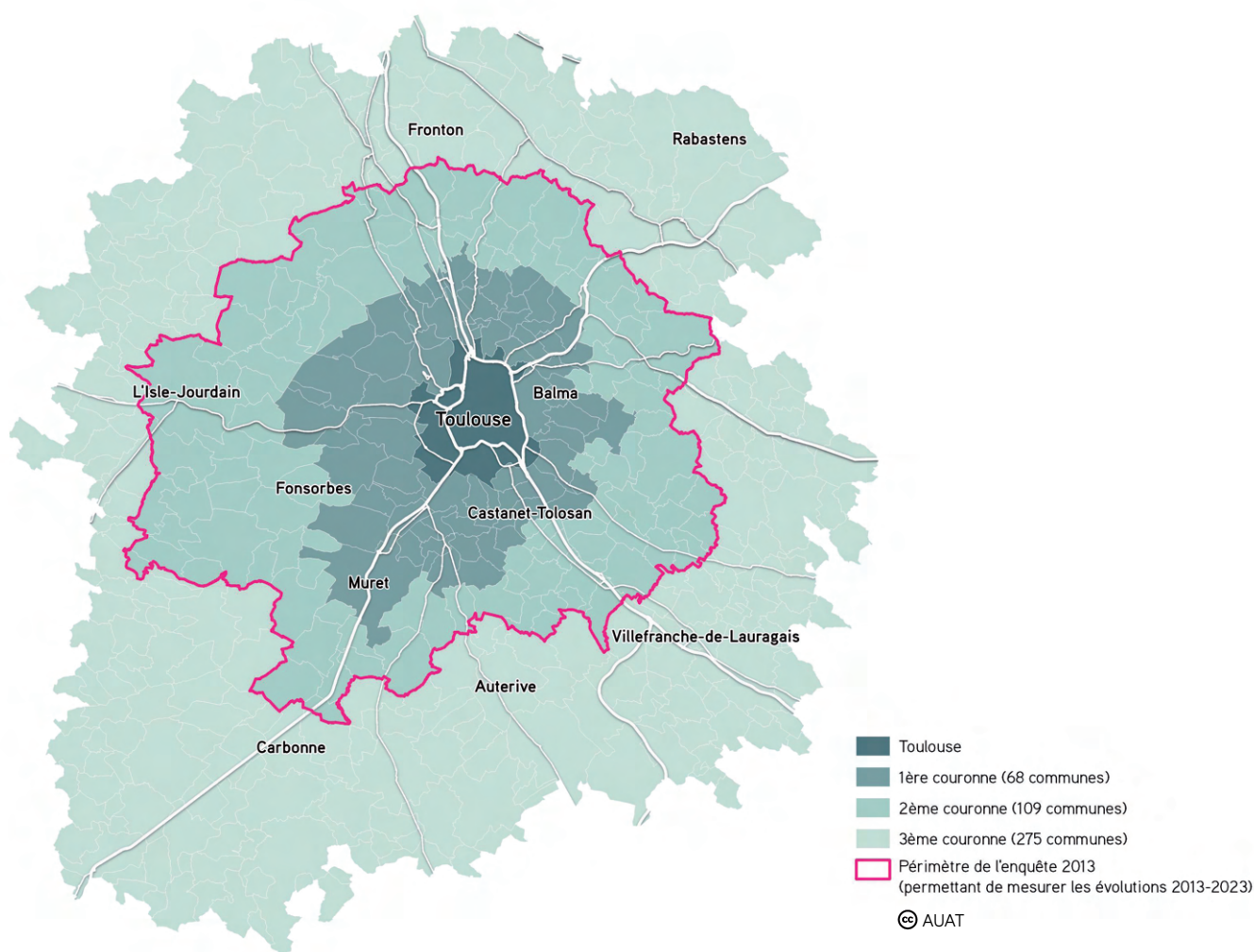
Portées de plus en plus dans les politiques publiques, les mobilités de courtes distances reflètent les aspirations des habitants d'accéder à un meilleur cadre de vie tant du point de vue de l'environnement, de la santé que du lien social. Elles interrogent le développement d'infrastructures adaptées, la capacité des territoires à proposer des aménagements propices aux courtes distances et favorables à la santé. Elles posent aussi les enjeux de sensibilisation aux besoins de changement de pratiques de mobilités.

LES DONNÉES MOBILISÉES POUR APPROCHER CE SUJET

L'Auat s'appuie sur les enseignements de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) réalisée par Tisséo Collectivités entre septembre 2022 et février 2023 à l'échelle de 453 communes du bassin de vie toulousain. Cette enquête rend compte des pratiques quotidiennes de déplacement des résidents. La réalisation une décennie plus tôt de cette même enquête sur un périmètre plus restreint (178 communes) permet d'observer les évolutions de pratiques de mobilités.

Celles-ci ont été au cœur des échanges d'une rencontre des observatoires organisée en 2024, en portant la focale sur les mobilités de courtes distances. Les participations de Stéphane Malek, urbaniste à l'agence Monono, et Bruno Revelli, enseignant-chercheur en aménagement du territoire à l'Université Toulouse II Jean-Jaurès, ont permis d'apporter un éclairage à la fois théorique, technique et stratégique.

Périmètre de l'enquête mobilité 2023



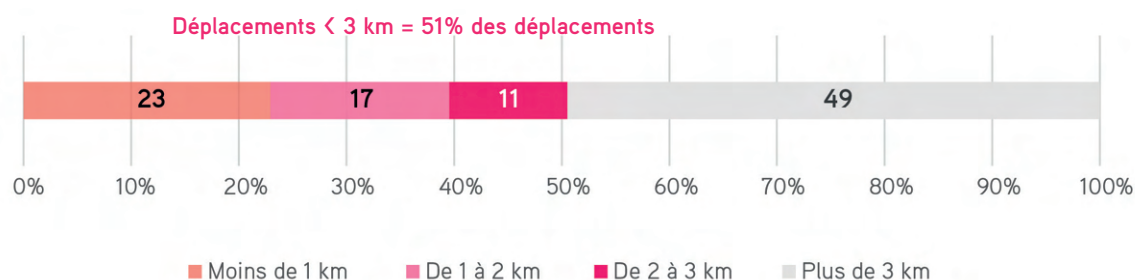
LES DÉPLACEMENTS DE COURTES DISTANCES DES HABITANTS DU BASSIN DE VIE TOULOUSAIN

Des pratiques de proximité importantes

L'enquête mobilité réalisée auprès des habitants du bassin de vie toulousain révèle que les pratiques de proximité prennent une place de plus en plus importante dans les déplacements des habitants. En 2023, un habitant parcourt chaque jour 26 km en moyenne sur l'ensemble de ses déplacements de la journée, comprenant par exemple ceux pour aller à l'école, se rendre à son travail, faire des achats, se promener, aller chez son médecin ou encore pour se rendre sur un lieu de loisir. Une grande partie sont des déplacements que l'on peut qualifier de courtes distances, inférieurs à 3 km. Ils représentent plus de la moitié des déplacements des habitants à l'échelle du bassin de vie toulousain (mobilité de semaine, hors week-end). Au-delà de cette moyenne, les pratiques de proximité sont variables selon les individus.

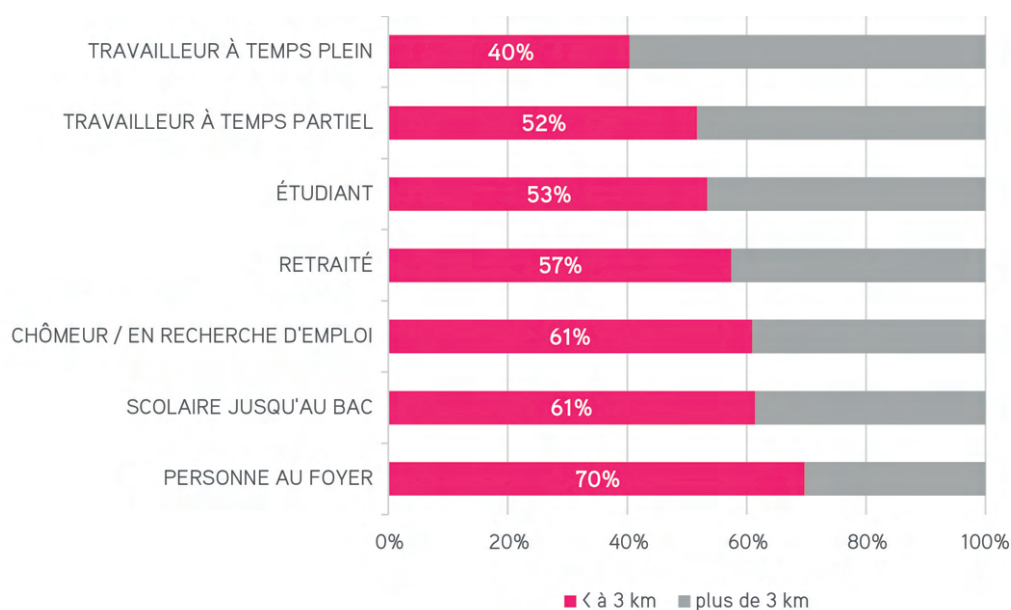
Cela dépend de leur profil, des activités qu'ils ont besoin de réaliser, de leurs contraintes et aussi de leurs modes de vie. L'enquête mobilité indique par exemple que les personnes « au foyer » organisent leur quotidien essentiellement dans leur environnement proche, 70 % des déplacements de ces individus font moins de trois kilomètres. À l'inverse, les actifs à temps plein sont contraints, par la localisation de leur lieu de travail qui est parfois distant de leur lieu de résidence, à parcourir des distances plus longues. La part de leurs déplacements de courtes distances se réduit alors à 40 %. Cette organisation spatiale distendue favorise le recours à la voiture pour réaliser ces déplacements et exerce une influence sur l'ensemble de leurs activités et déplacements de la journée.

Part des déplacements de courtes distances (2023)



Sources : EMC², Tisséo, AUAT

Part des déplacements de courtes distances selon l'occupation des personnes (2023)



Sources : EMC², Tisséo, AUAT

La part des déplacements de courtes distances s'est renforcée entre 2013 et 2023. Ils se sont notamment intensifiés autour du domicile, en lien avec les activités d'achats et de loisirs. Selon Bruno Revelli, maître de conférences à l'Université Toulouse II Jean-Jaurès, cette progression résulte à la fois d'une réussite de la « fabrique urbaine » mais aussi d'une forme « d'adaptation » des individus ou encore de l'offre privée de commerces et de services.

« D'une part, le développement de la ville s'est réalisé avec plus de mixité fonctionnelle en rapprochant les lieux d'habitat des services, commerces et équipements, contribuant ainsi à réduire la longueur des déplacements et à favoriser la croissance des déplacements de proximité. Ces dernières années, la stratégie de développement d'un urbanisme de proximité s'est traduite de plus en plus dans les documents de planification intercommunaux (SCoT, PLUi, PDU/PDM¹) concourant à impulser cette dynamique. D'autre part, il semblerait qu'aujourd'hui la proximité soit davantage valorisée par les individus. Il y a encore quelques années, la liberté de pouvoir parcourir de nombreux kilomètres le week-end pour s'échapper de son environnement quotidien était valorisée. Depuis la crise sanitaire, c'est l'inverse. Cet événement a contraint à une réappropriation de l'espace de proximité, révélant la possibilité et l'intérêt de son usage. Il est devenu un atout et un essentiel dans certains modes de vie. Ainsi, une proximité qualitative autour de son domicile est considérée comme un critère de choix important dans les stratégies résidentielles des individus. »

¹ Schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme intercommunaux, plan local d'urbanisme, plan de déplacements urbains et plan de mobilités.



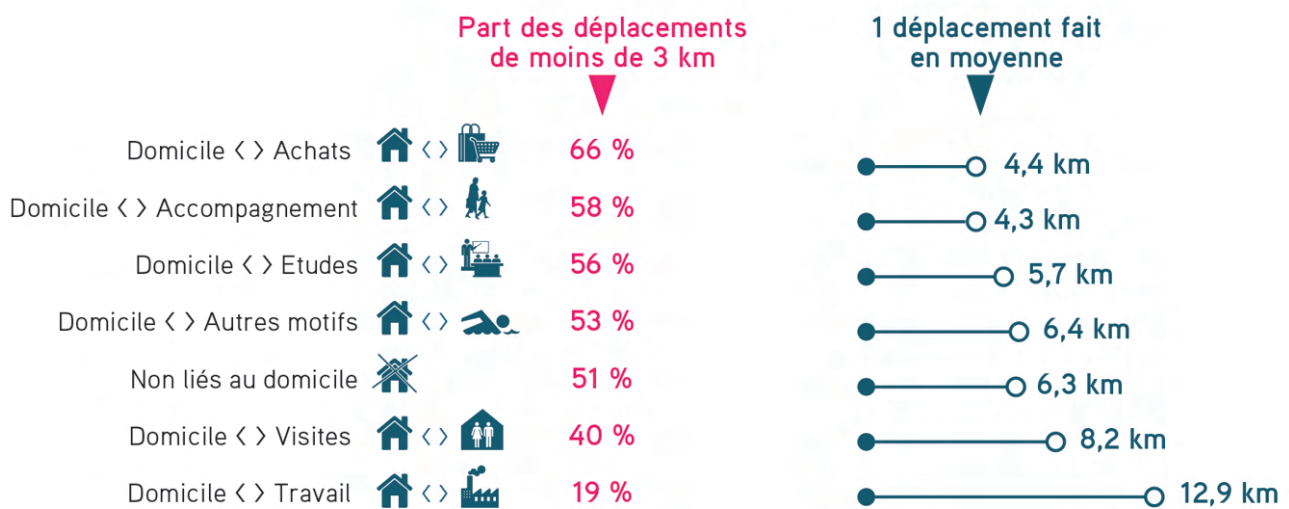
Des pratiques de proximité qui s'intensifient autour du domicile

L'analyse de l'enquête mobilité 2023 indique que les déplacements entre le domicile et les lieux d'achats sont très majoritairement réalisés dans un espace de proximité. Les deux tiers de ces déplacements font moins de 3 km avec une distance moyenne de 4,4 km. La dynamique d'évolution est positive avec une augmentation significative de ces déplacements sur les 10 dernières années (+ 18%). Depuis la crise sanitaire, les pratiques de consommation des Français sont davantage tournées d'une part vers des modes de consommation de proximité, et d'autre part vers le retrait en points relais d'achats effectués en ligne.

En parallèle, les opérateurs privés de la grande distribution recomposent leur offre commerciale vers des petites surfaces² qui tendent à se rapprocher du consommateur (Proxy, Carrefour contact, etc.). Dans la perspective de développement d'une ville plus durable, encourager et accompagner ces pratiques d'achats autour du domicile est un levier important qui renvoie à différentes pistes d'actions : favoriser le développement d'un tissu commercial de proximité, améliorer l'accessibilité piétonne et cyclable vers les lieux de commerces et de services des centralités, proposer une offre de stationnement vélo adaptée à la proximité des lieux d'achats, etc.

2 <https://www.aua-toulouse.org/commerces-panorama-de-loffre-alimentaire-de-proximite-dans-la-metropole-toulousaine/>

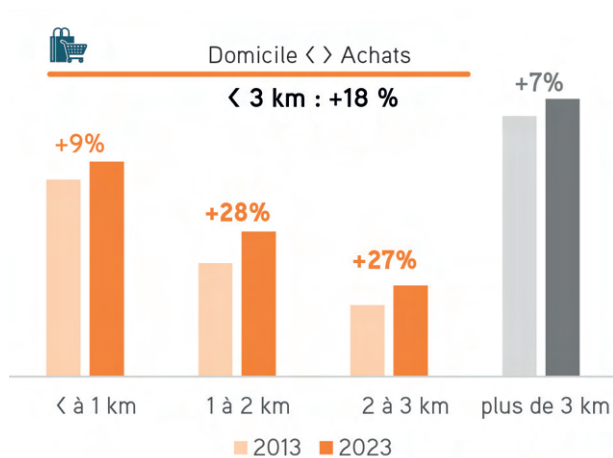
Part des déplacements de courtes distances et longueur moyenne d'un déplacement selon le motif



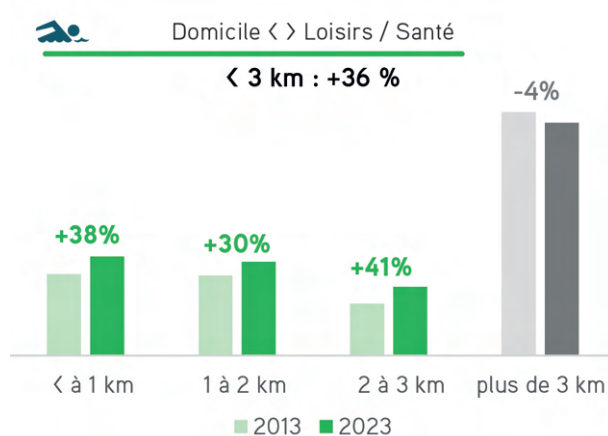
Sources : EMC², Tisséo, AUAT

L'accompagnement des enfants vers leurs lieux d'étude, mais aussi vers l'ensemble de leur programme d'activités (sports, loisirs...), est une partie importante des déplacements de proximité. Ces déplacements sont structurants dans l'organisation de la mobilité des familles et dans leurs choix modaux. Bruno Revelli précise que dans les logiques de choix résidentiel, la localisation des établissements scolaires fait partie des critères importants pour les familles, elles cherchent à minimiser le temps de déplacements de leurs enfants dans l'objectif d'optimiser l'organisation familiale. La qualité de l'accessibilité aux équipements scolaires et aux activités potentielles de leurs enfants devient ainsi un atout important pour leurs choix résidentiels. Il apparaît donc important d'améliorer l'accessibilité aux équipements scolaires afin de donner la possibilité aux parents et aux jeunes de se rendre à l'école autrement qu'en voiture. La sécurisation des cheminements participe également à renforcer l'autonomisation des déplacements des enfants qui est en baisse depuis plusieurs années.

Les déplacements de proximité sont aussi en croissance depuis dix ans pour les activités de loisirs et de santé (activités sportives, culturelles, associatives, promenade...). Pour ces motifs, les déplacements de moins de 3 km ont augmenté de +36%. Bruno Revelli explique que la période particulière de la crise sanitaire a eu comme effet de renforcer les usages des espaces de proximité situés aux abords du domicile. La redécouverte de ces espaces a ainsi permis aux habitants de réinvestir, par différentes pratiques, ces lieux de nature et de loisirs. Ces usages doivent être confortés en développant davantage de trame verte pour structurer l'espace de la proximité et pour permettre aux habitants d'investir et de se déplacer enfin en modes actifs.



Sources : EMC², Tisséo, AUAT



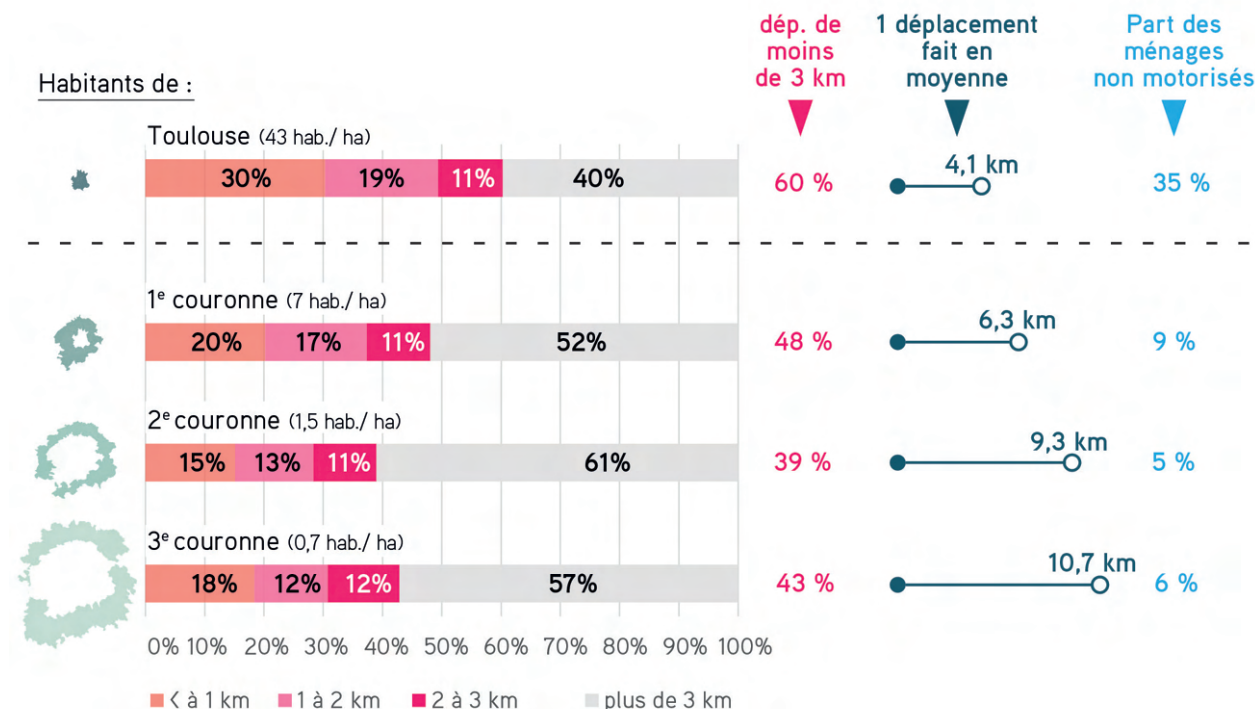
Sources : EMC², Tisséo, AUAT

L'influence du lieu de résidence et du contexte territorial

Si le programme d'activités des individus conditionne fortement les pratiques de mobilité et en particulier de proximité, le contexte urbain de résidence est également un facteur primordial. Habiter dans un contexte urbain ou rural n'a pas le même impact sur l'organisation des activités et le choix du mode de déplacement. La densité permet une concentration plus importante d'activités et de services dans un même lieu et favorise donc des déplacements de plus courtes distances. C'est aussi dans ces espaces urbains et denses que les aménagements dédiés aux modes actifs sont les plus développés et que l'offre en transport en commun est plus attractive, contribuant pour certains ménages à ne plus posséder de voiture. L'enquête mobilité 2023 met en évidence une dichotomie entre les pratiques observées pour les habitants de Toulouse pour

lesquels 60% des déplacements font moins de 3 km, et les habitants des communes périphériques pour lesquels moins de 50% des déplacements sont de courtes distances. Bruno Revelli souligne la corrélation existante entre l'importance des déplacements de proximité et la densité mais aussi la mixité fonctionnelle. Il met en avant l'importance du développement des lieux de centralités pour permettre d'accéder à un ensemble d'équipements et de services pour faciliter l'organisation des programmes d'activités quotidiens. Le développement des centralités de proximité ne doit pas être réservé qu'aux espaces urbains denses, il s'agit de trouver une répliquabilité, à géométrie variable, dans l'ensemble des territoires qu'ils soient ruraux ou périurbains en lien également, avec une bonne accessibilité en transport en commun.

Part des déplacements de courtes distances selon le lieu de résidence



Sources : EMC², Tisséo, AUAT

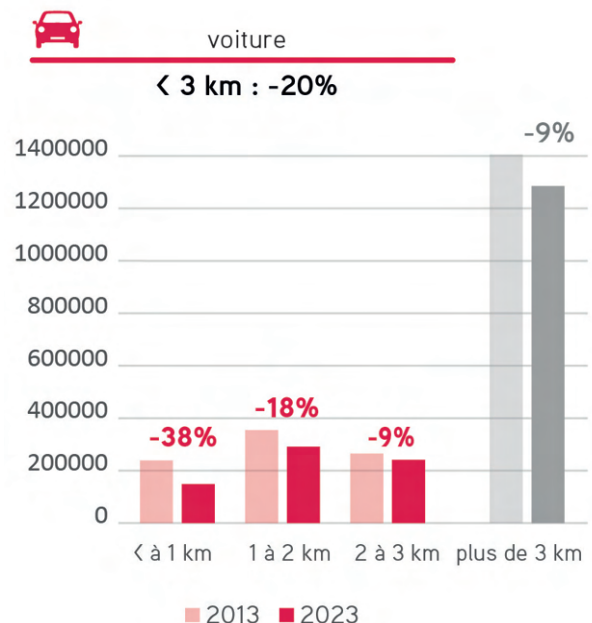
UNE PART ENCORE IMPORTANTE DE L'AUTOMOBILE DANS LES DÉPLACEMENTS DE COURTES DISTANCES

Une tendance à la baisse

Depuis la précédente enquête mobilité réalisée en 2013, le nombre de déplacements en voiture de moins de 3 km a diminué de 20% pour les déplacements de courtes distances, à périmètre comparable. Cette diminution est particulièrement importante pour les déplacements d'hyper proximité, inférieurs à 1 km, avec une baisse de 38%. Malgré cette dynamique à la baisse, l'automobile reste encore très utilisée pour certains déplacements de courtes distances et représente encore un tiers de ce type de déplacements, engendrant 1,3 million de kilomètres parcourus chaque jour.

Ces résultats font état d'une dépendance encore importante à l'automobile avec ce qu'elle engendre en termes de coût social et environnemental. L'enjeu est de changer les habitudes de déplacements de la voiture individuelle vers des modes plus sobres plus appropriés aux courtes distances. Le report modal vers ces modes de la proximité est une solution pour répondre simultanément aux enjeux des mobilités mais aussi environnementaux, de santé publique ou encore d'accessibilité du territoire. En incitant les citoyens à délaisser la voiture pour certains trajets au profit de la marche, ou du vélo, les émissions de gaz à effet de serre sont réduites et l'activité physique favorisée. Cette stratégie de mobilité nécessite toutefois des politiques publiques incitatrices qui visent à rendre ces modes alternatifs plus attractifs que la voiture, transformant ainsi nos habitudes de déplacement et notre rapport à l'espace et au temps.

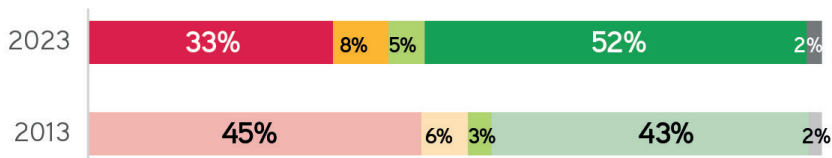
Évolution du nombre de déplacements en voiture de courtes distances entre 2013 et 2023



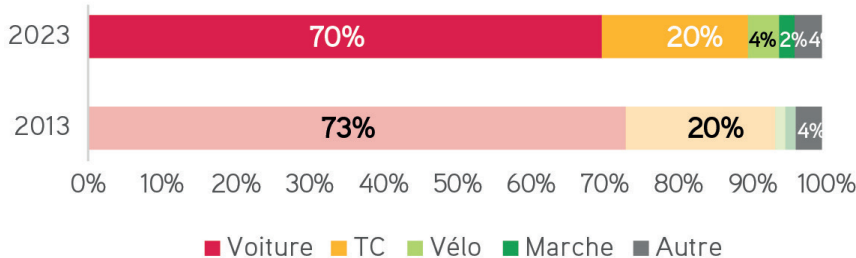
Sources : EMC², Tisséo, AUAT

Évolution de la part modale des déplacements de moins de 3 km et de plus de 3 km entre 2013 et 2023

Moins de 3 km



Plus de 3km



Sources : EMC², Tisséo, AUAT

Un potentiel de transfert modal vers les mobilités de proximité

Comme le montre les résultats de l'EMC², des changements de pratique sont en cours et pour accompagner cette dynamique, des leviers existent pour favoriser ces modes de déplacements plus sobres qui coïncideraient davantage avec le développement d'une ville des proximités. Les politiques locales engagées pour l'aménagement du territoire peuvent jouer un rôle clé pour repenser les logiques de déplacement et insuffler des pratiques plus vertueuses en matière de mobilité. Le développement d'infrastructures dédiées aux modes actifs, la constitution de centralités multifonctionnelles répondant aux besoins quotidiens, le développement du réseau de transport collectif, etc., sont autant d'exemples que de solutions pour développer les proximités et les modes de déplacements des courtes distances.

Dans cette perspective, le recours à la marche à pied revêt un potentiel intéressant pour développer non seulement une pratique de déplacement plus

vertueuse mais aussi pour contribuer à la construction d'espaces de vie plus qualitatifs. La pratique de la marche a augmenté de + 30% depuis dix ans à l'échelle du périmètre enquêté en 2013. Cette dynamique est mise en avant par une évolution importante des déplacements à pied de 1 à 2 km (+59%), et de 2 à 3 kilomètres (+66%) depuis 2013. Les habitants se déplacent donc plus à pied et de plus en plus loin depuis 10 ans. Ce constat remet en perspective l'échelle des proximités, où la marche à pied serait utilisée plus souvent et pour des déplacements plus longs. Pour être davantage attractive, la marche à pied ne doit pas être considérée uniquement comme un mode de déplacement.

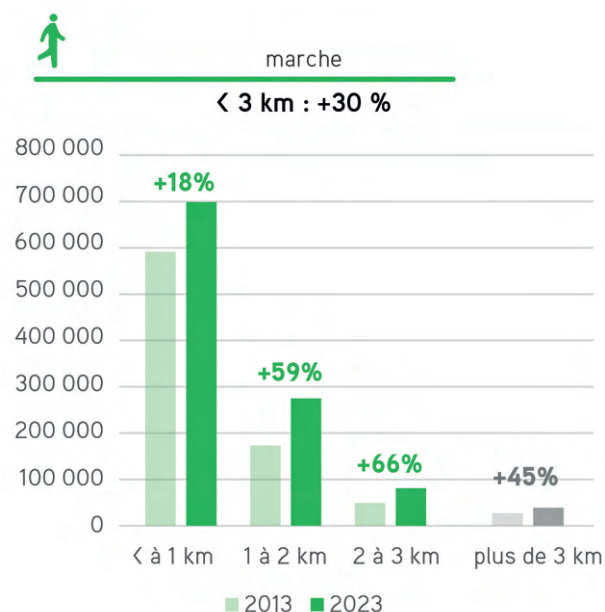
Elle doit être intégrée dans des enjeux plus larges que ceux de la mobilité pour attirer davantage de marcheurs. Pour Stéphane Malek, urbaniste à l'agence Monono, la marche doit être considérée comme la cellule-souche autour de laquelle s'articulent les autres modes de déplacement. Par exemple, à Bordeaux, un plan d'aménagement de l'espace public a été réalisé en accord avec la métropole bordelaise et le gestionnaire du réseau de transports afin de favoriser les pratiques d'intermodalité et désaturer le réseau de tramway. Dans cet objectif, des itinéraires à pied ont été matérialisés puis communiqués au grand public. Cette expérimentation intermodale entre marche à pied et transports collectifs a permis de maximiser les effets de l'un et de l'autre en repositionnant le piéton au cœur de la stratégie mobilité. Il apparaît donc important d'agir sur l'aménagement des trames actives pour orchestrer la complémentarité entre les modes de déplacements.



La pratique du vélo comporte aussi un potentiel de report modal sur les courtes et moyennes distances. Depuis dix ans, un changement de pratique est à l'œuvre et l'usage du vélo connaît un fort essor. A l'échelle du périmètre comparable entre les deux enquêtes, sa pratique a doublé depuis 2013 (passant de 2 à 4%) et le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 70% pour les déplacements de courtes distances inférieurs à 3 km (+ 133% d'augmentation pour les segments entre 2 et 3 km). Le vélo est donc un mode très privilégié pour réaliser des déplacements de proximité. Si des défis subsistent, notamment en matière d'infrastructures continues, lisibles et sécurisées, de stationnement ou encore de lutte contre le vol, la mise en place d'actions dédiées contribue à lever certaines de ces contraintes. Ainsi, dans la grande agglomération toulousaine, les actions engagées à l'initiative de Tisséo Collectivités, notamment

dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération, contribuent à développer l'usage du vélo en agissant sur plusieurs leviers encourageant sa pratique : développement d'infrastructures cyclables structurantes à travers le Réseau Express Vélo, lancement d'une nouvelle offre de vélo en libre-service "VéloToulouse", étendue à plusieurs communes, etc. Des aides financières sont développées par les acteurs privés et publics pour rendre le vélo économiquement attractif en proposant par exemple une indemnité au kilomètre, une aide à l'achat d'un vélo ou un vélo de société. Si les aides économiques tendent à s'affranchir des contextes territoriaux, le développement de services et d'aménagements cyclables sont pour beaucoup réalisés en contexte urbain. La diffusion de ces initiatives vers les espaces périurbains et ruraux est essentielle pour activer davantage le report modal vers le vélo dans tous les territoires.

Évolution du nombre de déplacements par tranches de distance et selon le mode



Sources : EMC², Tisséo, AUAT



Un facteur contextuel influent

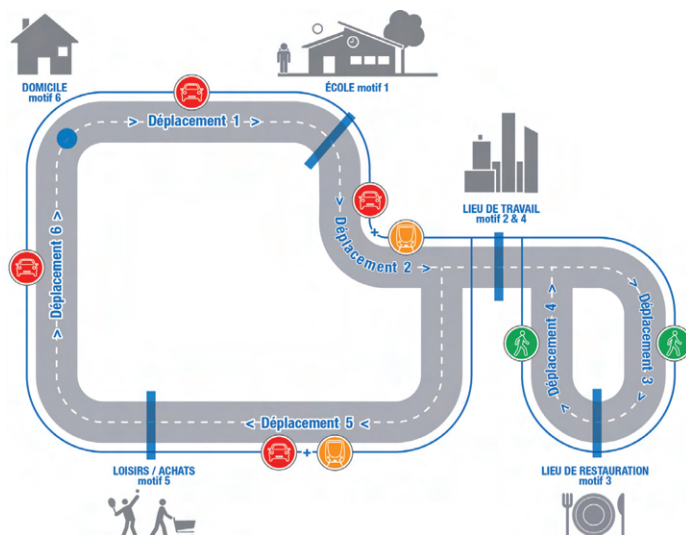
Dans les faits, il serait logique de penser que les déplacements inférieurs à 3 km représentent la part des déplacements les plus simples à réaliser en modes actifs. Il est vrai qu'une partie pourrait se reporter vers des modes de déplacements appropriés pour ces "courtes distances" comme le vélo, la marche à pied ou encore les transports collectifs. Toutefois, ce potentiel de report modal n'est pas aussi évident à mobiliser. Il se heurte à certains obstacles liés au rythme de vie des individus, à leurs contraintes personnelles, familiales, professionnelles ou encore organisationnelles (impératif familiaux, accompagnement d'un proche, déplacement contraint, compétitivité des temps de transport, chaîne de déplacement compilant plusieurs déplacements...). Le capital de mobilité des individus et, surtout, leurs potentiels de report modal dépend fortement de leurs réalités sociales et territoriales. Prenant comme exemple les 800 000 déplacements courts réalisés quotidiennement en voiture par les habitants du bassin de vie en 2023 :

- 27% sont dédiés au motif accompagnement à la personne. Ils concernent majoritairement des parents accompagnant leurs enfants à l'école ou à diverses activités (sports, loisirs, etc.).
- 22% ne concernent ni le domicile comme origine ni comme destination. Ces trajets, souvent liés à des loisirs, des achats ou de l'accompagnement, s'intègrent dans des boucles de déplacements plus complexes.

Ces enchaînements de déplacements influencent grandement le choix d'utiliser la voiture au cours d'une journée car la succession de déplacements présente des distances variables, certaines courtes réalisables en modes actifs et d'autres plus éloignées. À ces contraintes s'ajoutent les défis liés au modèle territorial et à la perception de l'espace dans lequel nos pratiques s'établissent. Du fait de son développement territorial, le bassin de vie toulousain est le support de pratiques de mobilité très différentes. Moins d'un tiers des déplacements des habitants de Toulouse sont réalisés en voiture, contre deux tiers pour les résidents des zones périurbaines. L'allongement des distances, lié à l'étalement urbain, à la polarisation de l'activité et au développement des infrastructures routières, explique en partie cette disparité. Au-delà de l'aménagement du territoire d'autres facteurs plus subjectifs peuvent venir influencer le choix de réaliser ces déplacements en voiture.

Illustration d'une boucle de déplacement

EMD 2013, AUAT.



CONSIDÉRER LA PERCEPTION DU TERRITOIRE ET SON ACCESSIBILITÉ

La notion de « proximité » varie selon les contextes territoriaux et les représentations individuelles de l'espace. Ce qui est considéré comme proche pour une personne ne l'est pas forcément pour une autre. Loin de se réduire à une simple mesure kilométrique, la notion de distance, et plus largement de la proximité, se déploie comme une représentation sociale et spatiale de l'espace où s'entremêlent des réalités subjectives et objectives.

Une proximité à échelle variable

Pour expliciter la perception de la distance, celle-ci peut être détaillée à travers deux facteurs. Le premier renvoie à l'aménagement du territoire, qui va conditionner la représentation que l'on s'en fait. Le second est lié aux capacités et aux choix de déplacements qui vont orienter les pratiques de mobilité des individus dans l'espace, en fonction de la distance qu'ils ont à parcourir ou bien de l'activité qu'ils ont à réaliser. L'aménagement du territoire émerge comme un premier élément qui peut influencer la perception que l'on se fait de la distance à parcourir entre deux lieux. S'il est avéré qu'un environnement peut être vécu différemment par plusieurs personnes, il est aussi supposé que l'aménagement de l'espace permette de favoriser son utilisation pour différents usages.

Selon l'Obsoco³, un Français sur deux renonce à se déplacer à pied faute d'infrastructures praticables, révélant l'importance de l'aménagement du territoire pour développer notamment la pratique de la marche. L'expérience de la marche est ainsi fortement liée à l'environnement physique dans lequel elle s'insère. L'absence d'aménagements dédiés complexifie considérablement le développement de la pratique des modes actifs et représente un obstacle à leur développement. C'est par exemple le cas pour les espaces les moins denses et les plus isolés qui sont moins équipés en trottoirs et voies apaisées que les espaces urbains denses.

Localement, les résultats de l'enquête mobilité 2023 vont dans ce sens. Il en ressort que les niveaux de mobilité active les plus élevés se situent dans les environnements urbains denses et les niveaux généralement les plus faibles dans les environnements les plus éloignés et diffus. Du fait de leur aménagement, habiter dans un cadre de vie urbain ou périurbain a un réel impact sur l'usage de la marche, même si celui-ci tend à s'extraire des espaces uniquement urbains à travers d'autres pratiques davantage tournées vers le loisir. En partie pour des raisons de confort et de sécurisation de la pratique, l'expérience des déplacements de courtes distances est fortement dépendante de l'environnement physique et de son aménagement.

L'insécurité, un obstacle aux modes actifs

Toutefois, d'autres leviers plus subjectifs contribuent à favoriser ou non la pratique de ces déplacements. La littérature scientifique sur le sujet met en évidence que l'insécurité⁴, qu'elle soit perçue ou réelle, peut être un obstacle au développement des modes actifs.

Elle peut être liée à plusieurs facteurs dont le manque d'aménagements dédiés aux piétons et cyclistes, le fonctionnement complexe de ces aménagements, le comportement des autres usagers ainsi qu'à l'ambiance générée par un lieu. Cet aspect subjectif du ressenti est faiblement pris en compte par les politiques publiques de mobilité et d'aménagements de l'espace public. Il contribue fortement à influencer les représentations spatiales que l'on peut se faire d'un territoire et donc des choix de mobilité pour le parcourir. Or, dans un objectif de report modal, favoriser le développement des modes de proximité passe aussi par la mise en place de politique de reconquête de l'espace public pour réduire ce sentiment d'insécurité. Cette dimension infrastructurelle ne peut être dissociée des caractéristiques individuelles qui façonnent les potentiels de mobilité.



3 <https://lobsoco.com/observatoire-des-mobilites-emergentes-vague-6/>

4 <https://forumviesmobiles.org/recherches/15820/theme-3-le-potentiel-de-report-modal-de-la-marche>

Les individus n'ont pas tous les mêmes aptitudes à se mouvoir

Second élément influençant la perception du territoire, la motilité – concept développé par Vincent Kaufmann – qui permet d'appréhender comment les potentialités de mobilité des individus s'élaborent. La motilité se compose de plusieurs facteurs qui définissent la potentialité d'un individu à être mobile dans l'espace. Elle interroge les capacités à envisager et réaliser un déplacement : les compétences individuelles, les conditions d'accès aux réseaux, les représentations culturelles et les expériences personnelles construisent des rapports distincts à l'espace et au mouvement. Tous les individus ne disposent pas des mêmes aptitudes à se mouvoir, à percevoir et à investir un territoire. Ces inégalités de mobilité se cristallisent à travers plusieurs dimensions : les caractéristiques physiques et cognitives, les contraintes économiques ou encore les représentations socioculturelles.

Un même espace urbain peut ainsi apparaître radicalement différent selon le profil et les compétences de mobilité de l'usager qui le parcourt. Dans les territoires ruraux par exemple, les modes actifs ne sont pas systématiquement utilisés pour les déplacements de proximité. Ce renoncement peut résulter de différents facteurs : des infrastructures inadaptées, un étalement territorial qui allonge les temps de trajet, une méconnaissance des systèmes de mobilité alternatifs, ou encore des représentations individuelles qui privilégient la voiture comme seul moyen de déplacement. Chaque individu arbitre sa mobilité en fonction de ses aspirations, compétences et projets, conduisant à des choix qui reflètent une optimisation personnelle de ses déplacements.

Au prisme de l'aménagement de l'espace public et des représentations que l'on peut s'en faire, les deux éléments détaillés ci-dessus viennent éclairer certains mécanismes qui composent les choix de mobilité. Agir sur la faculté des individus à se déplacer revient aussi à comprendre ces contraintes pour proposer des solutions et des aménagements de mobilité adaptés. D'autres recherches et expériences opérationnelles sur le sujet soulignent l'importance cruciale des premiers et derniers kilomètres. Ces segments, souvent négligés, conditionnent pourtant l'attractivité et la praticabilité de l'ensemble d'une chaîne de déplacement, qu'elle soit multimodale ou non. La qualité des infrastructures cyclables, la présence de services de proximité, l'accessibilité des points de connexion au réseau de transport collectifs, deviennent des lieux stratégiques sur lesquels les rabattements en modes actifs doivent faire l'objet d'une attention particulière en matière d'aménagement de l'espace public et de signalétique urbaine.

Le déplacement ne se résume pas à un simple trajet avec un départ et une arrivée, il devient une activité à part entière porteuse d'une dimension expérientielle. La marche, par exemple, n'est plus seulement un mode de déplacement mais une pratique de bien-être, d'exercice physique, d'interaction avec l'environnement urbain (pratique commerciale par exemple).

Ces différentes perceptions invitent les politiques publiques à repenser globalement la mobilité, notamment en considérant sa dimension systémique et en privilégiant l'usage et le vécu de l'espace pour construire les aménagements adéquats. L'objectif devient alors de construire des territoires où la mobilité devient une expérience et une capacité à créer d'autres usages.

Souligné par certains intervenants de la rencontre des observatoires, un des enjeux de la marche à pied réside aussi dans le fait de dépasser l'échelle des proximités pour que ce mode puisse s'intégrer dans des déplacements qui relèvent de la moyenne distance. Aujourd'hui, une certaine partie des déplacements dépasse le seuil de la proximité et s'inscrit dans des échelles d'agglomération.

Associer la marche aux transports collectifs permet de lier les échelles des courtes et des moyennes distances. Rétrospectivement, les politiques de transports n'ont pas su lier ces deux échelles et se sont principalement intéressées aux développements d'infrastructures lourdes. Or, un usager des transports collectifs est en premier lieu un piéton. Développer l'intermodalité et la multimodalité permet d'apporter une plus-value à l'ensemble de la chaîne de déplacement et d'étendre les échelles d'attractivité de ces modes plus vertueux pour l'environnement et le développement du cadre de vie.

Prendre en compte les usages dans les politiques d'aménagement

Les politiques de planification territoriale et d'aménagement de l'espace public ont un rôle à jouer concernant le développement des mobilités de courtes distances. En synthèse de son intervention, Stéphane Malek précise que le renouvellement des politiques publiques en faveur des mobilités de proximité nécessite un changement de paradigme profond : passer d'une approche techniciste centrée sur l'infrastructure à une vision plaçant l'individu au cœur de la réflexion.

Cette transition paradigmatique apparaît aujourd'hui indispensable pour dépasser les limites d'une conception purement fonctionnaliste qui a longtemps prévalu. Jusqu'à présent, le sujet qu'est la personne qui marche est absent des travaux sur la marche. Le développement de la marche est parfois l'objet d'une approche traditionnellement fonctionnaliste, fondée sur l'application des normes, réduisant le piéton à un simple objet physique, négligeant ainsi la richesse et la diversité de la pratique et des usages (marche-loisir, marche-santé, marche-utilitaire...).

La figure du piéton doit être appréhendée dans sa double dimension : comme figure mobile, dotée d'une capacité à tisser des liens entre territoires et modes de déplacement, mais aussi comme figure sociale, porteuse d'interactions, de consommation et d'animation urbaine. Cette dualité invite à repenser fondamentalement les modalités d'action publique.

La marche à pied recouvre des réalités multiples - marche-loisir, marche-déplacement, marche-santé - qui s'entremêlent souvent au sein d'un même trajet. Les déplacements quotidiens, bien qu'utilitaires dans leur finalité, s'enrichissent de dimensions récréatives, sociales ou contemplatives. Cette polyvalence appelle un embellissement qualitatif des trames piétonnes, conjuguant fonctionnalité, qualité paysagère et potentiel d'interaction sociale.

Pour œuvrer en ce sens, le renouvellement des politiques publiques peut s'articuler autour de trois axes stratégiques.

Premièrement, une refonte de la conduite de projet, privilégiant une approche bottom up qui intègre le point de vue des usagers. Cela implique le développement de démarches participatives, l'expérimentation d'aménagements temporaires et une attention accrue au design des espaces publics. L'enjeu est de croiser approches qualitatives et quantitatives pour saisir la diversité des situations de marche.



Deuxièmement, un renforcement de la vision stratégique peut favoriser une meilleure intégration de la question dans les documents de planification urbaine, pour poser le cadre à décliner en matière de politique de mobilités. Il s'agit de dépasser l'aménagement par opportunité pour construire un maillage cohérent et continu, favorable aux mobilités actives. Cette planification doit s'accompagner d'une démarche de décloisonnement programmatique pour avoir d'autres vies de l'espace public, permettant d'enrichir son usage.

Troisièmement, un renouvellement des principes opérationnels d'aménagement facilite la fabrique des espaces publics favorables aux piétons en termes de programmation et de conception. L'objectif est d'agir sur les trames et d'aménager l'espace pour le mouvement. Un piéton va où il veut, il est ainsi essentiel de faciliter l'appropriation par cet usager de l'ensemble de la trame et non pas de canaliser les aménagements sur des espaces témoins. Cela peut passer par une redéfinition radicale du partage de la voirie pour inverser les rapports de force à l'échelle de la rue. S'affranchir du trottoir permet, par exemple, d'inverser le rapport de force en positionnant le piéton sur plus d'emprise et de lui accorder un espace plus conséquent.

Cette évolution implique d'abandonner une culture de l'aménagement centrée sur l'infrastructure, notamment routière, au profit d'une approche plus inclusive, attentive aux usages et au vécu des espaces. Les modes actifs et tout particulièrement la marche à pied, par sa capacité à générer de l'espace public qualitatif et par ses vertus multiples (santé publique, sociabilité, durabilité), mérite d'être replacée au centre du projet urbain, non plus comme simple variable d'ajustement mais comme modalité structurante de la fabrique de la ville. Ce changement de perspective invite à considérer le piéton non plus comme un usager à contraindre pour le protéger des autres flux (vélos, deux roues motorisés et voitures) mais comme un acteur à part entière de la ville, dont les pratiques diverses et les besoins multiples doivent guider la conception des espaces publics. Cette approche renouvelée ouvre la voie à une ville plus inclusive, plus vivante et plus durable, où la mobilité de proximité prend une place importante dans le fonctionnement du quotidien.

Ressources complémentaires :

Le vélo et la marche, une revue de littérature, Forum vies mobiles, 2023 <https://forumviesmobiles.org/recherches/15819/revue-de-litterature-le-velo-et-la-marche-comme-moyens-de-transports>

Mobilités, ancrages et inégalités. Actualité du concept de motilité, entretien avec Vincent Kaufmann, Urbanités, 2019 <https://www.revue-urbanites.fr/11-kaufmann/>

Guide des bonnes pratiques piétons/boît à outils : vers une culture de la marche dans les territoires de l'agglomération toulousaine, AUAT

Les déterminants du choix social, Institut Paris Région, 2020 https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2324/De__terminants_du_Choix_Modal_versionfinale.pdf

L'Observatoire des mobilités émergentes – Vague 6, 2023 <https://lobsoco.com/lobservatoire-des-mobilites-emergentes-vague-6/>

Les résultats de l'enquête 2023 sur les mobilités des habitants du bassin de vie toulousain, AUAT <https://www.aua-toulouse.org/les-resultats-de-lenquete-2023-sur-les-mobilites-des-habitants-du-bassin-de-vie-toulousain/>