

LA FILIÈRE PIÉTONS





4. LA FILIÈRE PIÉTONS

La marche à pied intervient dans tous les déplacements domicile-travail, mais à des degrés divers :

- le déplacement à pied entre lieu de résidence et lieu de travail ;
- de manière plus générale, avant ou après l'utilisation d'un autre moyen de transport : les déplacements depuis ou jusqu'aux arrêts des transports en commun, depuis ou jusqu'aux parkings de vélos ou de voitures, etc.

La marche ne doit pas être uniquement envisagée comme un mode de déplacement domicile-travail isolé, mais aussi comme une offre complémentaire aux autres modes de déplacement. Elle constitue donc un **maillon majeur de l'intermodalité** dans la mesure où elle est associée à d'autres modes, parmi lesquels les transports en commun. **Si les conditions ne sont pas réunies** pour offrir un trajet piéton confortable et sécurisé entre les arrêts de transport en commun et l'entreprise, **le choix des transports en commun risque d'être lui-même compromis.**

Les déplacements à pied offrent de sérieux **avantages** :

- aux travailleurs :
 - o pas de dépenses pour des équipements particuliers, pas de paiement des transports en commun, ni pour le covoiturage etc. ;
 - o la fiabilité et la ponctualité : le marcheur ne dépend pas du fonctionnement du véhicule utilisé (pas de crevaison, pas de panne de moteur, etc.), ni des problèmes de circulation (files et déviations) ;
 - o en outre, et ce n'est pas négligeable, la marche participe à la bonne hygiène de vie ;
- aux employeurs, qui bénéficient des mêmes types d'avantages que les travailleurs : frais de déplacements nettement plus faibles, fiabilité et ponctualité du personnel, personnel en meilleure santé.

Par ailleurs, œuvrer pour la promotion de la marche à pied est, pour la collectivité, une démarche intéressante pour l'environnement (diminution des nuisances et pollutions) et pour la mobilité (décongestion du trafic).

Les employeurs souhaitant favoriser la marche pour les déplacements domicile-travail, seront attentifs à une série de critères qui conditionnent ce choix :

- la distance à parcourir :
 - o la marche est un excellent mode de déplacement pour les déplacements domicile-travail de moins de 2 km ;
 - o la marche est généralement acceptée pour les déplacements vers des arrêts de bus inférieurs à 300 m, de tram inférieurs à 400 m et de métro ou chemin de fer inférieurs à 500 m.
- la sécurité le long du trajet : sécurité routière (traversées dangereuses, partage de la voirie avec d'autres modes de déplacement, etc.) et sécurité de la personne (éclairage, configuration des lieux, contrôle social) ;
- la qualité de marche sur le trajet : type et état du revêtement du sol, espace de circulation et dénivellations ;
- l'accessibilité : la continuité des cheminements et les barrières urbaines ;
- le confort et la propreté : équipements, bancs, entretien des trottoirs ;
- le cadre et le paysage : la proximité du trafic motorisé, l'animation commerciale, la présence d'éléments naturels.



€ En 2011, 2,3% des déplacements domicile-travail se faisaient à pied (moyen de transport principal)



La marche à pied est le premier mode utilisé dans les post-trajets lors de déplacements intermodaux

Pour ce qui est de l'aménagement, de l'entretien et de la sécurisation des trajets, l'employeur ne pourra agir directement que sur le site de l'établissement. Pour les autres espaces (les espaces publics), il peut intervenir auprès de l'autorité gestionnaire. L'employeur peut également mettre en exergue, dans son plan de déplacements de l'entreprise ou dans des communiqués aux travailleurs, des itinéraires de qualité ou des liaisons pratiques.

Les mesures proposées ci-dessous revêtent donc toute leur importance, tant pour les déplacements domicile-travail réalisés exclusivement à pied que pour les déplacements intermodaux incluant une partie du trajet à pied.

4.1 LA COMMUNICATION, LA SENSIBILISATION ET L'INFORMATION

Dans notre société motorisée, les déplacements à pied ont été trop souvent négligés. La marche est ressentie comme une perte de temps. La motorisation induit la vitesse et donc une consommation accélérée d'images, de paysages et d'états. La marche implique une certaine lenteur qui permet la réflexion et la profondeur, pas toujours en phase avec notre époque boulimique. Il y a donc lieu d'aller à contre-courant, de montrer les avantages de la marche et d'en corriger l'image.



Seuls 5% des trajets de moins de 5 km entre le domicile et le lieu de travail se font à pied

Les employeurs disposent d'outils pour mener une stratégie de promotion de la marche dans les déplacements domicile-travail : les campagnes de sensibilisation et de communication et l'utilisation de moyens d'information performants.

(a) Les campagnes de sensibilisation

Les campagnes de sensibilisation et de communication ou information peuvent être organisées au sein même des entreprises ou écoles. Elles s'adressent aux piétons (sécurité routière, itinéraires possibles et praticables) mais également aux automobilistes et autres usagers (respect des feux de signalisation, dangers de la vitesse, agressivité au volant et courtoisie entre usagers...). Elles seront plus efficaces si elles sont accompagnées de l'organisation d'événements ou d'actions spécifiques marquants (petit-déjeuner piétons, concours du meilleur marcheur, distribution de parapluies ou capes, etc.).

En Irlande, plus de 4 000 personnes, provenant de 52 établissements, ont participé en 2012 au « Défi podomètre », une action qui encourage les travailleurs à abandonner la voiture pour la marche pour leurs déplacements domicile-travail.

Dans le cadre du Programme Smarter, la National Transport Authority irlandaise organise un défi podomètre annuel pour encourager les employés à faire des choix de modes de déplacements intelligents et de passer de l'utilisation de la voiture à la marche. Des équipes de 3 à 6 personnes sont formées au sein des entreprises participantes, chaque personne d'une équipe dispose d'un podomètre qu'il doit porter durant toute la durée du défi (4 semaines). Chaque jour, le capitaine d'équipe note le nombre de pas de chaque personne de son équipe. De nombreux prix sont à gagner.

En raison des résultats positifs obtenus quatre années de suite en matière de transfert modal, le cinquième « Défi podomètre » a été accompagné d'une évaluation. L'enquête auprès des participants (24%) a donné trois résultats essentiels:

- 97,7 % des participants avaient l'intention de continuer la pratique de la marche après le défi ;
- le Défi podomètre a des effets positifs sur le renforcement et l'esprit d'équipe ;
- le Défi a permis une amélioration du moral et une réduction du stress du personnel en utilisant la marche pour se rendre au travail.

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 10



Certaines écoles de Flandre organisent un « **examen de piéton** » pour les élèves de 4^{ème} primaire afin de savoir si ceux-ci sont **capables d'aller seul, à pied, à l'école**.

A la Gemeentelijke basisschool Boutersem, les instituteurs ont formé leurs élèves pour se déplacer à pied en toute sécurité. Les élèves disposent alors de quelques jours pour s'exercer avec leurs parents et passent ensuite l'examen sur la voie publique. Des observateurs adultes jalonnent l'itinéraire de l'examen.

Toutes les deux minutes, un élève démarre, les observateurs notent si l'élève passe les obstacles avec prudence ou non. Lorsque l'examen est terminé, seuls les élèves ayant été prudents à chacun des obstacles reçoivent le **diplôme les autorisant à aller seul à pied à l'école**.

Cette action a pour objectifs :

- d'apprendre aux élèves les éléments de la sécurité routière et la manière de se comporter sur la voirie, de leur donner confiance en eux-mêmes ;
- d'ôter les craintes auprès des parents.

Le succès de ce type d'opération se mesure aussi par le nombre croissant d'élèves pouvant se rendre seuls à l'école, donc sans être déposés par des adultes en voiture.

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 10

(b) Les outils de communication et d'information

Des outils d'information permettent de promouvoir auprès des travailleurs la marche pour les déplacements domicile-travail : plans, brochures, intranet, etc. Ces outils doivent :

- mettre en avant tous les avantages de la marche (voir plus haut) ;
- fournir des informations objectives sur le temps de parcours entre l'établissement et les commerces, les arrêts des transports en commun (les gares notamment) ;
- comparer, pour différents cas de figure, les temps de parcours et les coûts par mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail.

Lors de la semaine de la mobilité, en septembre 2013, **près de 5 500 entreprises** ont fait la demande pour obtenir des « **cartes modes actifs** » comportant des informations pratiques à destination des piétons et cyclistes.

La Région bruxelloise a édité en format de poche une « **carte modes actifs** » indiquant les itinéraires piétons et cyclistes, les stations de transport public, les stations Villo et Cambio, etc. Cette carte **innove** particulièrement au niveau des **informations liées à la marche**. En effet, les distances à pied y sont indiquées et permettent d'**estimer le temps de parcours** entre deux points.

Lors de la semaine de la mobilité en septembre 2013, près de 5 500 entreprises ont fait la demande pour obtenir des cartes modes actifs, contre 3 300 en 2012. Cet outil est donc **de plus en plus demandé par les employeurs pour leur personnel**.

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 10

4.2 LES INCITANTS FINANCIERS

Comme pour les autres modes de transport, il est possible pour l'employeur de fournir des avantages financiers aux travailleurs se rendant à pied au travail. Ces avantages peuvent prendre différentes formes : indemnités pour les déplacements piétons, primes...

L'employeur peut accorder une « prime piéton » à ses employés qui se rendent, pour tout ou partie du déplacement, à pied sur leur lieu de travail. Cette prime, dont maximum 370€ peuvent être exonérés d'impôt par le travailleur¹, peut ainsi encourager le travailleur à se déplacer à pied pour de courtes distances :

- pour l'employé qui réside à proximité de son lieu de travail : comme mode de déplacement principal ;
- pour l'employé qui réside à proximité d'un arrêt de transports en commun et réalise des déplacements intermodaux pour se rendre sur son lieu de travail : en complément de l'usage des transports en commun (en effectuant le pré-trajet à pied) et des éventuelles mesures financières déjà prises en charge par l'employeur en matière de transports en commun.

L'entreprise **Forster** basée à Southwark (Londres) a lancé un **plan de déplacement** pour ses travailleurs afin de les encourager à davantage pratiquer la marche.

Les mesures adoptées comprennent pour les travailleurs :

- **5 minutes de vacances supplémentaires** par jour de déplacement domicile-travail à pied ou en transports en commun (navette), ce qui peut constituer, par an, **2,5 jours de vacances supplémentaires** ;
- un prix offert chaque semaine aux membres du personnel ayant le plus marché ;
- la fourniture de **cartes pour piétons et cyclistes** pour les encourager dans ces déplacements alternatifs.

*Les mesures mises en œuvre dans le plan de déplacement ont permis à l'entreprise de décrocher en 2009 le prix de « Best Green Company » délivré par le Sunday Times. Suite à la mise en place de ce plan, l'entreprise a notamment enregistré une **augmentation de 15%** du personnel allant à pied au travail.*

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 10

¹ Info-Fiche Eco-mobilité « Soutenir financièrement les alternatives », IBGE, 2013



L'entreprise Anton Paar (Graz, Autriche) offre à ses travailleurs se rendant à pied à leur travail **une prime écologique** de un euro par jour.

L'entreprise Anton Paar a mis en place en 2002 différentes actions visant à promouvoir des déplacements plus durables. Afin de promouvoir la marche, elle offre à ses travailleurs se rendant à pied à leur travail **une prime écologique** de un euro par jour. Cette prime est donnée à la fin de chaque mois, en même temps que le salaire. Ainsi, les travailleurs venant tous les jours à pied au travail peuvent recevoir jusqu'à 210 euros par an.

Pour mettre ces systèmes de primes en place, une **pointeuse** a été placée à l'entrée de l'établissement afin de permettre aux travailleurs d'enregistrer leurs modes de déplacement utilisés. Le pointage permet d'afficher quotidiennement le nombre de cyclistes, de marcheurs, de covoitureurs,... mais aussi de **calculer la prime** qui leur sera octroyée à la fin du mois au titre de leur implication dans le plan de mobilité.

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 10

Les employés communaux de Saint-Gilles (en Région de Bruxelles-Capitale) se rendant à pied au travail reçoivent 30€ par an.²

Ce montant de 30€ par an, appelé le « **subside semelle** », est destiné à l'achat ou à la réparation de leurs semelles de chaussures. Cette mesure est marquante dans les esprits pour promouvoir les déplacements domicile-travail à pied, plutôt que réellement intéressante au niveau financier.

L'entreprise **Vivaqua** (Forest, Région de Bruxelles-Capitale) propose pour les déplacements domicile-travail effectués à pied une indemnisation de deux euros par jour.³

L'entreprise Vivaqua, pour son centre technique du secteur d'assainissement Lusambo à Forest, labellisé « entreprise écodynamique » par l'IBGE en 2006, propose une indemnisation de deux euros par jour pour les trajets effectués à pied entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

² Diagnostic des déplacements domicile-travail 2008, SPF Mobilité et Transport

³ Fiche label « Entreprise écodynamique », IBGE, 2013

4.3 MESURES AMÉLIORANT LES CONDITIONS DE LA MARCHÉ

Ces mesures encouragent les travailleurs à opter pour la marche à pied. Elles touchent à la fourniture de matériel, à l'aménagement des cheminements piétons et à l'organisation des déplacements piétons.

(a) La fourniture de matériel

Les employeurs peuvent fournir ou prêter du matériel à leurs salariés, tels des **chasubles fluorescentes, des capes, des parapluies, des sacs à dos**, etc., soit des équipements pour la sécurité et le confort du marcheur. Il ne s'agit pas de gros investissements, mais plutôt d'actions à valeur symbolique qui ont leur place dans la panoplie des actions menées par l'employeur pour promouvoir la mobilité durable des déplacements domicile-travail.

Souvent, les entreprises utilisent ces petits équipements personnels comme supports pour leur publicité. Elles les distribuent parmi le personnel, mais souvent aussi aux visiteurs, clients ou relations d'affaires. Des sociétés commerciales spécialisées dans les « cadeaux d'affaires » fournissent ces équipements munis de publicités en grandes quantités et à des prix fort concurrentiels.

(b) L'aménagement des déplacements piétons

L'amélioration des conditions de marche passe par des mesures ayant trait au confort et à la sécurité du piéton.

La signalétique piétonne est un guide et une facilité pour le marcheur. Il est aussi un outil de promotion de la marche et se distingue par :

- son aménagement et sa localisation par rapport au cheminement à pied ;
- sa présentation (hauteur de lecture, type et taille des caractères utilisés, couleurs, etc.) ; les distances sont exprimées en mètres (et non en kilomètres) ou minutes de marche ;
- son contenu : les trajets balisés sont ceux qui peuvent être effectués à pied : ils ne tiennent pas compte des sens uniques et peuvent emprunter des cheminements inaccessibles aux automobiles (sentiers, parcours au travers de parcs ou d'îlots, ponts ou tunnels pour piétons).

Beaucoup de villes ont déjà installé sur leur territoire une signalétique piétonne, notamment à destination des touristes (musées, hôtels et restaurants, sites remarquables, etc.). Mais un établissement peut lui-même s'inscrire dans cette signalisation pour piétons, en plaçant à la sortie de l'établissement des indications de distances à pied jusqu'aux arrêts des transports en commun, jusqu'au centre-ville ou jusqu'aux sites remarquables à une distance à pied raisonnable (par exemple inférieure à 2 000 m ou 30 minutes de marche).



Des itinéraires sécurisés, confortables, agréables et bien entretenus sont encourageants pour la marche à pied. Il appartient aux gestionnaires de la voirie d'assurer la qualité de ces itinéraires. L'entreprise ne peut intervenir qu'indirectement pour l'aménagement de l'espace public, mais dispose de moyens pour l'aménagement sur son site d'exploitation (voir le chapitre dédié aux trajets entreprise-arrêt des transports en commun).

Les entreprises peuvent s'inscrire dans la signalétique piétonne organisée au niveau de la ville.

*En 2010, la mise en place d'une **signalétique piétonne** a été testée dans 9 villes de France. Cette action consistait à établir le fléchage d'itinéraires, à indiquer des **temps de parcours** à pied (en plus des distances),...*

Une enquête réalisée en mai 2011 a montré que :

- « 91% des habitants apprécient la nouvelle signalétique mise en place ;
- 86% la jugent utile ;
- 16% déclarent avoir déjà changé certains de leurs comportements au profit de la marche à pied ».

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 10

L'entreprise de production de bioéthanol Biowanze, établie à Wanze (Wallonie) a aménagé des cheminements pour piétons afin de garantir leur sécurité.

*Cet établissement, occupant un site au sein duquel circulent de nombreux poids lourds, porte une attention particulière à l'aménagement pour modes de déplacement durables. Dans ce cadre, des cheminements ont été aménagés pour les piétons afin de garantir leur **sécurité**. Ils ont, dans un premier temps, été conçus pour les visites guidées (visiteurs, écoles, commune,...), mais ont progressivement été étendus à la totalité du site pour créer un environnement favorable à tous les déplacements piétons : **zones de marquage au sol claires et espaces bien articulés entre eux**.*

Bien que l'objectif de l'entreprise était ici avant tout d'assurer des déplacements piétons sécurisés entre les diverses unités de l'établissement, l'aménagement participe à la sécurisation des piétons vers l'extérieur de l'établissement, participant ainsi à la mobilité durable pour les déplacements domicile-travail.

Pour plus d'informations, voir p. 11



(c) L'organisation des déplacements piétons

Cette organisation des déplacements piétons n'intéresse que les écoles qui souhaitent, d'une part promouvoir les déplacements à pied, d'autre part, assurer la sécurité des élèves.

*En 2013, le projet de promotion des déplacements à pied des élèves « **L'école au bout des pieds** » a été mené par l'asbl Empreinte dans les écoles primaires de dix communes wallonnes (Dinant, Ecaussinnes, Engis, Herstal, Jalhay, Ohey, Perwez, Rebecq, Tournai et Villers-La-Ville).*

*« **L'école au bout des pieds** » a pour objectif de lancer au sein des écoles primaires une dynamique pour que les élèves se rendent davantage à pied à l'école. Des possibilités d'amélioration en termes de confort et de sécurité ont été mises en évidence sur les cheminements des élèves lors de cette expérience : obstacles à éliminer, à aménager ou à éviter, sécurisations nécessaires,.... Elles ont été transmises aux communes concernées.*

Actions menées dans les écoles par l'asbl Empreinte :

- « Test des dépose-minute et itinéraires ;
- Accompagnements de **rangs à pied** (matin et après-midi) ;
- Evaluation de l'utilisation des itinéraires empruntés par les élèves participants à ce projet ;
- Comptage quotidien des élèves utilisant les zones de dépose-minute et les itinéraires ;
- Mise en place d'affiches informatives du projet et sensibiliser les habitants et automobilistes à la sécurité aux abords de l'école ».

Pour plus d'informations, cliquez [ici](#) ou voir p. 11

RÉFÉRENCES

4.1 La communication, la sensibilisation et l'information

(a) Les campagnes de sensibilisation

Programme Smarter (la National transport Authority irlandaise)

- Site Eltis (The Urban Mobility Portal) : Smarter Travel Workplaces Pedometer Challenge 2012, Ireland : http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3682

Examen Piéton

- Site « Veilig te voet ? » (KUL) : <http://faber.kuleuven.be/voetgangersexamen/>

(b) Les outils de communication et d'information

Cartes modes actifs

- Site de Bruxelles, ville Durable : <http://www.villedurable.be/content/news-brussels/une-carte-mobilite-en-mode-actif>
- Site officiel de Bruxelles Mobilité : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/carte-velo>

4.2 Les incitants financiers

Entreprise Foster (plan de déplacement)

- Site Eltis (The Urban Mobility Portal) : Promoting sustainable travel at Forster's London : http://www.eltis.org/index.php?id=13&lang1=en&study_id=3634

Prime Piéton (Anton Paar GmbH)

- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France, IAU (2010) « Fiches PDE Europe ». http://www.promobilite.fr/files/2009/11/fiche_pde_autriche.pdf

4.3 Mesures améliorant les conditions de la marche

(b) L'aménagement des déplacements piétons

Signalétique piétonne (villes de France)

- Dossier documentaire (club Ecomobilité France Chine (2013): « Semaine européenne de la mobilité ». <http://www.urba2000.com/club-ecomobilite-DUD/IMG/pdf/2013thns-carfreeday-frenchversion.pdf>

Biowanze (pistes d'aménagement pour les piétons)

- Rapport d'étude d'incidence environnementale sur Biowanze, BRAT (2013).

(c) L'organisation des déplacements piétons

L'école au bout des pieds

- Site : <http://www.empreintesasbl.be/activites/ebp/>
- Vidéo : http://www.youtube.com/watch?v=b8q9412soeQ&context=C3477aa8ADOEgsToPDs_kLqctEbORpg6lgAgdLTyjPw
- Article de Presse : <http://www.empreintesasbl.be/files/images/EBP/11-COM-RP-EBP-DH-mars.jpg>