

La marche, grande oubliée des statistiques

Par **Thomas Bernard**

Les enquêtes de mobilité peinent à mettre en valeur l'entièreté des trajets à pied. Conséquence: les piétons sont invisibilisés dans les politiques publiques.

Marcher sur ses deux jambes, fruit d'un processus d'évolution de millions d'années, est le premier et le plus naturel mode de déplacement, perfectionné par ce lointain parent nommé *Homo erectus*. C'est peut-être pour cela qu'il fut aussi fortement... oublié. Comme une vérité qui, à force de ne plus être énoncée, perd de son évidence. Devenu *Homo automobilicus*, le genre humain, du moins une large partie de ses représentants, choisit désormais la voiture comme premier mode de locomotion. Vraiment? Pas si vite! Pour l'affirmer, les enquêtes de mobilité font office de statistiques certifiées. Les questionnaires dévoilent pourtant une chose: l'extrême complexité technique lorsqu'il s'agit de mesurer précisément l'ensemble des déplacements. Concernant la marche à pied, une sous-estimation est inévitable.

En France, dans les études sur le sujet, «la part modale de la marche ne concerne

que la marche exclusive, c'est-à-dire les déplacements entièrement faits à pied, par les résidents, sur l'espace public et hors du temps de travail», expose Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste émérite (université de Lille), dans un article du site The Conversation. Il rappelle également que les conventions statistiques sur la mobilité furent élaborées dans les années 1960-1970, à l'époque du tout automobile. Cela aurait tendance à gommer la vraie place de la marche, premier mode de déplacement humain.

La situation en Belgique n'est pas différente. Lors des grandes enquêtes sur la mobilité, les répondants sont le plus souvent interrogés sur l'ensemble de leurs déplacements pour une journée donnée, à l'aide d'un «carnet de déplacements». Les biais et oubli influencent forcément les résultats obtenus lorsque les données se fondent sur du déclaratif. Avec ici aussi, une voiture devenue omniprésente et des trajets à pied omis. «Effectivement, très souvent, seul le mode principal de déplacement est comptabilisé, reconnaît Christophe Pauwels, conseiller au SPF Mobilité, en charge de la coordination des enquêtes. Concrètement, si quelqu'un



Avancer dans la (re) prise en compte du piéton dépasse le simple enjeu de santé publique.



GETTY

Envisager la marche comme un loisir et pas comme mode de déplacement biaise les politiques de mobilité.

se rend au travail en train, le mode de déplacement jusqu'à la gare disparaîtra des statistiques. C'est un choix méthodologique. Les gens ont aussi tendance à omettre les petits trajets occasionnels, comme un passage à la boulangerie ou un détour. Cela peut amener à sous-évaluer le poids de la marche, même en posant des hypothèses et en effectuant des corrections.»

Dans sa dernière grande étude (septembre 2024-septembre 2025), le SPF note que près de 60% des trajets sont effectués en voiture, contre un peu moins de 22% à pied. Avec des chiffres qui évoluent peu, comme la plus forte utilisation du vélo en Flandre (16% des trajets contre 3% à Bruxelles et 1,5% en Wallonie),

ou encore l'environnement urbain qui rend la voiture moins obligatoire. C'est notamment le cas à Bruxelles, où la marche pèse pour 28% des boucles de déplacements et les transports en commun (hors train) pour plus d'un trajet sur cinq. La proximité accrue des services ou commerces favorise d'autres formes de mobilité, même si, là aussi, certains trajets à pied peuvent avoir été oubliés par les répondants.

«Même si les données ne présentent pas une parfaite exhaustivité, il faut noter que la mobilité évolue assez lentement. Parce que les caractéristiques liées à l'environnement de déplacement restent assez similaires. Sur une année, il est difficile de sentir des changements profonds. A des échelles plus longues, en revanche, cela devient plus intéressant. Sur 20 ans, on voit clairement l'augmentation du nombre de déplacements vers le travail à vélo, par exemple. Mais c'est

aussi lié au fait que nous menons une enquête plus spécifique sur les trajets domicile-travail, avec davantage de données», poursuit le conseiller du SPF Mobilité.

Des résultats difficiles à corriger

L'observation de la marche se heurte aussi à certaines limites liées à la population étudiée, composée uniquement des résidents. Dans les villes touristiques, les visiteurs n'entrent pas en compte dans les données, sauf à y intégrer des comptages physiques effectués par ailleurs. Même si, là aussi, la distance exacte parcourue à pied reste sujette à interprétation.

La technologie peut fournir des données d'appoint intéressantes, alors que les smartphones et montres connectées suivent nos foulées, et que des compteurs de pas et traqueurs GPS existent. ...

... Encore faut-il pouvoir s'assurer de la représentativité de l'échantillon des personnes suivies et fournir l'équipement adéquat le cas échéant, ce qui représente évidemment un coût élevé. Sans parler de la lourdeur technique pour analyser les tracés obtenus.

En mettant le piéton sur le bord de la route statistique et en consacrant la voiture, c'est pourtant une part des politiques publiques qui se jouent. «A la vue des données, il paraît nécessaire de s'occuper en priorité des voitures, de leur accorder davantage de place pour circuler et stationner, même si cela doit se faire au détriment des espaces publics, des trottoirs, des places publiques et autres terre-pleins», déplore Frédéric Héran.

Invisibilisé dès les années 1920

C'est notamment pour tenter de peser sur le débat public que des associations de défense des piétons (Tous à Pied, Voetgangersbeweging, Walk.brussels) tentent de se structurer. Elles sont notamment à l'origine du «baromètre piétons», une large enquête (non représentative de la population), donnant notamment un avis sur la qualité des infrastructures. A l'échelle du pays, la «marchabilité» des espaces publics obtient tout juste la moyenne, avec un indice de 10,4/20.

Fait intéressant, près de la moitié des répondants affirment n'avoir aucune idée du nombre quotidien de pas qu'ils effectuent. Une nouvelle manifestation de la difficulté d'enregistrer précisément les kilomètres parcourus et du besoin de place au sein de l'espace public pour les piétons.

Cet effacement du marcheur ne date pas d'hier. «Dans les années 1920, il y a une uniformisation des procédés et les discussions tournent autour du coût de rénovation des routes, relate Claire Pelgrims, chercheuse FNRS en urbanisme et mobilité à l'ULB. Ce qui pose question dans les congrès internationaux dédiés à la mobilité, c'est de connaître l'effet d'usure qu'auront les différentes formes de déplacements. Vu que le piéton est très léger, comme le vélo d'ailleurs, il n'use pas vraiment la route et il sortira donc des statistiques, sera effacé. Cela restera ainsi jusqu'à très tardivement.»

Marche loisir versus marche utile

La lenteur du changement dans ce domaine découle notamment

d'un déficit de représentation politique, très prégnant selon la chercheuse. Les lobbys piétons émergent seulement depuis 2020, là où ceux consacrés au vélo sont organisés depuis les années 1960, parfois même avant, et se sont professionnalisés. Avec des conséquences en matière d'inaction à destination des piétons. Il subsiste également une forme d'ambiguïté lorsque cette mobilité douce est évoquée. «Il y a en réalité de nombreux discours autour de la marche, mais plutôt vue comme un loisir, souligne Claire Pelgrims. Il s'agit de prendre l'air, de faire du sport, de bouger. La question de la marche est abordée sous le prisme de la santé publique. Cela engendre une tendance à négliger cette marche du déplacement quotidien. Ce qui occulte les contraintes: les trottoirs en mauvais état, la difficulté à circuler avec une poussette, les bordures infranchissables en fauteuil roulant, etc. Si les données sur cette marche utilitaire manquent ou sont incomplètes, on peut passer à côté des enjeux.»

La représentation de la marche, éminemment culturelle, influence aussi les usages. Dans les endroits de la planète où le sentier reste prédominant sur le bitume, les habitants rechignent moins à marcher longtemps. «Aux Etats-Unis, ils ont tendance à considérer que la marche est intéressante pour un demi-kilomètre, commente l'experte. En Europe, on est plutôt à deux kilomètres. Dans certains contextes africains, les distances parcourues à pied sont beaucoup plus importantes. Il y a donc aussi une image qu'on se fait de la marche, avec une tendance d'ailleurs à surévaluer le temps qu'un trajet prendra. La durée est devenue capitale. On le voit également dans certains lieux touristiques, où l'indication de distance s'est effacée au profit du nombre de minutes de marche vers tel ou tel point. Ce qui peut créer des problèmes pour une personne à mobilité réduite ou marchant avec plus de difficulté.»

Améliorer la (re)prise en compte du piéton dépasse donc largement le simple enjeu de santé publique. Marcher confronte à l'utilisation de l'espace public, avec ses aspects pratiques, économiques et culturels. Avec, comme pour le vélo, un besoin de visibilité. Homo erectus s'est redressé pour libérer ses mains et voir plus loin. Un million et demi d'années plus tard, Homo automobilicus s'est assis et peine désormais à voir ceux qui marchent à côté de lui. ●

