

**La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant
la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)**

**Walkability in the city: Socio-cultural factors impeding
walkability (case of the city of Khemis-Miliana)**

Lamari Lineda¹

¹ Université Djilali Bounaama (Khemis-Miliana),

l.lamari@univ-dbkm.dz

Received: 30/05/2023 Accepte:16/08/2023 Published:06/10/2023

Résumé : L'objectif de cet article est de mettre la lumière sur les facteurs qui peuvent entraver la marchabilité en ville en prenant comme exemple la ville de KHEMIS-MILIANA, une ville aux multiples potentiels : proximité des infrastructures hospitalières, administratives, universitaires, commerciales..., la connectivité et la perméabilité des voies. Seulement, la marche demeure un moyen de mobilité contraignante face à plusieurs facteurs:

Des facteurs socio-culturels lié aux problèmes du genre, l'inexistence d'un plan de transport répondant aux changements introduits à la ville ces dernières années (extensions urbaines et augmentation de la population), les trottoirs détournés de leur fonctions initiales, l'incapacité des autorités à instaurer la loi vis-à-vis de ces espaces et l'inadéquation des trottoirs à la marchabilité.

Mots clés: marche, marchabilité, mobilité durable, facteurs socio-culturels.

Abstract: The objective of this article is to shed light on the factors that can hinder walkability in the city, taking the example

Lamari Lineda

of the city of KHEMIS-MILIANA, a city with multiple potentials: proximity to healthcare, administrative, educational, and commercial facilities, as well as connectivity and road permeability. However, walking remains a challenging mode of mobility due to several factors.

Keywords: walking, walkability, sustainable mobility, socio-cultural factors.

Auteur correspondant : Lamari Lineda

1. Introduction

Aujourd'hui, La marche est considérée comme un mode de mobilité particulièrement encouragé pour ses nombreux avantages, tant au niveau économique car gratuite, qu'au niveau de la santé physique et mentale, ayant un impact direct sur la santé des individus si bien que la marche contribue grandement à la lutte contre l'obésité (problème de santé public des sociétés modernes). Elle est donc à la fois un mode utilitaire et un loisir puisqu'elle a la particularité d'imposer à son usager une interaction directe avec son environnement, sans oublier son efficacité écologique car exempt de bruit et de pollution.

Ces avantages font d'elle, à la fois un mode doux, non polluant, et un mode actif favorable à la santé.

Longtemps aperçue comme une simple alternative à l'incapacité d'emprunter d'autres modes de déplacement ou bien comme un liant entre divers modes, aujourd'hui elle est au cœur des débats, elle suscite l'intérêt de différents acteurs dans un contexte où les sociétés modernes font face à de nombreux défis : Réchauffement climatique, surpeuplement des villes, pollution,

La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)

épuisement des ressources naturelles, ce qui fait de la marche un sujet émergent maintenant que la mobilité durable est aux centres des préoccupations « La marche est au cœur de la plupart des politiques de mobilité dans les villes contemporaines, à la fois pour des questions de mobilité, d'environnement, de lien social et de santé». (Amar et al., 2009).

Son intégration dans la planification urbaine, en concevant des environnements favorables à la marche tout en agissant sur les espaces existants afin de faciliter la mobilité des piétonniers devient vital et doit être parmi les préoccupations majeurs des différents acteurs en premier plan les décideurs. La ville d'aujourd'hui doit s'adapter aux différents changements en créant des espaces plus résilient et durable en favorisant la marchabilité en son sein et aussi un grand travail de sensibilisation afin de changer les mentalités.

La marchabilité est un concept assez récent, multidimensionnel renvoyant à plusieurs disciplines connues dans les pays anglo-saxons sous l'appellation walkability. Il s'inscrit dans un contexte à la fois de développement durable et de transition écologique. d'une manière générale « La marchabilité désigne un ensemble de caractéristiques de l'environnement bâti, tantôt physico-spatiales (morphologiques), tantôt empiriques, qui sont à mêmes de favoriser les déplacements piétonniers, en rendant ces derniers plus faciles et confortables ou optimaux » (Talen et Koschinsky, 2013), Par

Lamari Lineda

conséquent, le concept fait référence « aux caractéristiques d'un milieu propice à la marche, de sorte qu'il est facile de se rendre à pied vers des destinations particulièrement utiles pour la vie quotidienne » (Lo, 2009).

La marchabilité définit l'adaptation d'un environnement construit aux déplacements à pied,

Autrement dit, la marche à pied dépend largement d'un contexte adéquat qui répond à plusieurs critères permettant à la ville de devenir marchable ; des critères d'ordres techniques mais il y a d'autres critères d'ordres humains qui sont peu explorés (facteurs socio-culturel), longtemps, l'accent ait été porté sur les critères liés à l'environnement.

L'objectif de cette communication et de mettre la lumière sur ces facteurs humains peu explorés qui peuvent entraver la marchabilité en ville en prenant comme exemple la ville de KHEMIS-MILIANA, une ville aux multiples potentiels : proximité des infrastructures hospitalières, administratives, universitaires, commerciales..., la connectivité et la perméabilité des voies. Seulement, la marche demeure un moyen de mobilité contraignante face à plusieurs facteurs qu'on peut classé par deux catégories :

•**Facteurs humains :**

- Des facteurs socio-culturels lié aux problèmes du genre.
- Les trottoirs détournés de leur fonctions initiales par l'homme.

La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)

-Le non-respect de l'homme les lois qui organisent les espaces
Didier aux piétons.

•Facteurs environnementaux :

-L'inadéquation des trottoirs à la marchabilité.

-Qualité des chemins et de l'environnement bâti.

Pour ce faire, dans un premier lieu, nous essayerons de cerner les différentes définitions de la marche et la marchabilité pour ne pas confondre les deux concepts, il faut rappeler que chacun d'entre eux renvoi à un sens différents même s'il y a un consensus sur leurs ambiguïtés, puis aux seconds lieux, nous essayerons de relever les facteurs humains qui peuvent être des éléments entravant à la marchabilité ici le cas de la ville de Khemis-Miliana.

2. La Marche et la marchabilité dans la littérature:

Si les deux concepts s'inscrivent dans une orientation visant le développement de la mobilité durable, sur le plan épistémologique même si les deux sont ambigu et difficile à cerner, la marche ne veut pas dire la marchabilité. Chaque concept renvois à une définition qui lui est propre. Le premier désigne un comportement (une action), et le second un moyen qui mesure le premier.

2.1 La marche : d'un moyen naturel à un mode de déplacement

Longtemps considéré comme un acte banal est naturel, la marche fait l'objet d'un regain d'attention ces dernières années et

Lamari Lineda

fait son grand retour. C'est une mobilité dite active, un moyen naturel et innée. Marcher, c'est se déplacer sans apport d'énergie autre que son seul effort physique Elle a un faible impact sur l'environnement, autrement dit un mode doux, elle prend sens et représenté comme un mode de déplacement parmi d'autres.

Décrite comme : « la cellule souche de la mobilité, source de toutes les formes ultérieures de mobilité » (Amar G, 2010. P174).

La marche reste un concept ambigu, composé de plusieurs dimensions, il a aussi son caractère évolutif selon les époques, la marche s'impose comme un concept à part entière, et pas uniquement une simple alternance de pas. D'où l'intérêt porté à son égard et fait l'objet d'étude .Elle a suscité l'intérêt de nombreux chercheurs de différentes disciplines, ce qu'il lui y vaut une diversité d'approche.

La définition classique de la marche consiste en l'action de marcher c'est-à-dire fouler aux pieds. « Elle est ancrée dans l'action, faite de rythmes (ralentir, accélérer.), et de vitesses différenciées (marche lente, marche rapide), elle peut être contrainte et codifiée (marche en colonne, marche militaire, en cortège...) ou libre (déambulation, flânerie).

Généralement, l'objectif de la marche est d'atteindre une destination, mais pas que, elle peut être un loisir ou l'objectif n'est pas forcément la destination (promenade, randonnée, marche rapide, marche nordique). (Victor N, 2016. P37)

La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)

En anthropologie la marche est décrite comme un phénomène social total, elle est un acte corporel acquis, appris, dont les traits essentiels (rythme, gestualité, allure, posture...) varient selon les cultures, les sociétés, les modes et les convenances., engendrerait alors des tactiques d'adaptation, d'ajustement et de protection vis-à-vis de l'environnement Marcel Mauss défini :« La marche : habitus du corps debout en marchant, respiration, rythme de la marche, balancement des poings, des coudes, progression le tronc en avant du corps ou par avancement des deux côtés du corps alternativement (nous avons été habitués à avancer tout le corps d'un coup). Pieds en dehors, pieds en dedans. Extension de la marche » (Mauss, 1950, p. 380).

David le Breton lui aussi met en avant la dimension corporelle de la marche, trois niveaux de description s'entremêlent pour donner à penser les multiples facettes de cette pratique ordinaire de la ville : Dans un premier temps, la marche est d'abord définie comme une activité d'ajustement entre les piétons et l'environnement, Dans un second temps, la marche est comprise comme une activité sensible. Outre une maîtrise physique des corps et des rythmes urbains, elle met les sens à l'épreuve, David Le Breton qualifie enfin la marche de « Relation affective » à la ville. la littérature sociologique quad à elle s'est porter à dégager les traits fondamentaux qui, du point de vue de ce champ disciplinaire, caractérisent cet acte social ordinaire « Marcher, c'est forcément naviguer, observer et agir

Lamari Lineda

en même temps ; c'est ajuster son allure, sa direction, le contact physique avec l'environnement d'humains et d'objets, à l'occasion, penser aux salutations ou aux adieux, faire un mouvement de tête et, s'il s'agit de « marcher d'un même pas », signaler tout changement de rythme. Bref, c'est produire des indices de son activité au moment même de son effectuation, cadrer et marquer son déplacement avec et pour ceux qui l'observent » (Joseph, 2000, p. 18). La marche repose sur une mobilisation permanente des potentialités de la ville et des compétences cognitives, perceptives ou pratiques du piéton.

2.2 La marchabilité:

La marchabilité ou potentiel piétonnier (de l'anglais « Walkability ») est un concept assez récent, émergé dans les années 1990 en Amérique du Nord pour mesurer la capacité de pratiquer la marche dans un espace urbain, autrement dit, il renvoie à la mesure de la performance de l'espace aux pratiques piétonnes (Ewing et al., 2006, p. 224). Elle définit l'adaptation d'un environnement construit aux déplacements à pied. Elle peut être évaluée à différentes échelles spatiales. Ce terme polysémique, a fait l'objet de multiples définitions issues pour la plupart de travaux nord-américain.

La marchabilité comme la marche, est caractérisée par sa complexité et son ambiguïté, vu la multitude et la diversité des attributs et indicateurs qui la composent, il faut dire qu'elle a suscité l'intérêt de plusieurs chercheurs de différents horizons, ce qui explique l'existence d'une littérature très abondante. Parmi

La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)

ces différentes définitions nous avons choisis de citer une qui englobe les différents critères qui la composent et qui confirme son caractère multidimensionnel :

« Nous définissons la marchabilité comme la mesure dans laquelle une zone est située à distance de marche d'une propriété, encourage les déplacements à pied de la propriété vers d'autres destinations...c'est un ensemble multidimensionnel composé de différents facteurs qui forment un seul concept théorique. Les attributs de ce concept incluent la densité urbaine, le mélange d'affectation des sols, la connectivité des rues, le volume du trafic, la distance par rapport aux destinations, la largeur et la continuité des trottoirs, la taille des ilots urbains, la pente topographique, la sécurité et l'esthétique perçue... » (Pivo and Fisher, 2011, p.186)

Cette définition explique comment la marchabilité englobe des attributs à caractères objectifs liés à l'environnement urbain, et des attributs subjectifs relatifs à la perception et réactions des piétons.

Comment mesurer et évaluer la marche ? Dans la littérature l'approche s'appuie sur des indices permettant d'évaluer (objectivement) les niveaux de « marchabilité ». Plusieurs attributs de l'environnement peuvent être considérés. Un concept aussi complexe et touchant à plusieurs phénomènes nécessite des approches pluridisciplinaires pour l'évaluer (Lo, 2009, p14). Il faut dire que plusieurs méthodes et techniques sont explorées depuis son apparition.

Lamari Lineda

On peut parler d'approche spatiales qui analyse l'environnement bâti: voir la topologie du réseau viaire (présence de trottoirs et voies piétonnes, la connectivité et la continuité des rues, les coupures urbaines) ; les aménités accessibles à pied (mixité des fonctions urbaines) ; la fonctionnalité (proximité et accessibilité aux équipements, services et interfaces de transit, densité résidentielle et mixité) ; la sécurité routière et les nuisances liées au trafic (bruit et pollution de l'air). Dans ce type d'approche, nous distinguons d'une part, des modèles d'analyse spatiale appliqués à des unités surfaciques de différentes échelles (quartier, ville, commune, etc.) considérant plusieurs dimensions de l'environnement construit et d'autre part des modèles permettant de qualifier l'attractivité des segments de la trame piétonne.

Outils mesurant le comportement des piétons: Au-delà des questions liées à la structure et à l'organisation du territoire, l'étude de la marche à pied renvoie naturellement à l'expérience physique et multisensorielle. Dans les approches plus fines, qualitatives et centrées sur l'expérience de l'individu, la « marchabilité » s'intéresse à des dimensions subjectives avec un lien indissociable entre « sentir et se mouvoir », et il existe des outils qui permettent de mesurer le comportement des piétonniers (comptage, suivie, enquêtes, parcours commenté). Et d'après une enquête de recherche ces outils ont été classés en trois catégories : les audits, les analyses, capteurs du mouvement les analyses géolocalisées. (DÖrrzapf et al.,2009)

La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)

La «marchabilité» est alors abordée à partir des perceptions du piéton en mouvement. Parmi les attributs intégrés à ce type d'approche, on peut citer, l'esthétique (présence de verdure, d'éléments historiques, d'espaces ouverts) ; les odeurs (circulation routière, espaces verts) ; le sentiment de sécurité/d'insécurité (perception des lieux, niveaux de trafic, éclairage) ; la sensation de bien-être (propreté des lieux) ; le sentiment de confort (présence de lieux de repos, ombrage et abris) (Levitte, 2008, p. 228).

3. Marchabilité en ville: cas de la ville de Khemis-Miliana

Khemis-Miliana est une Daïra dans la wilaya de Aïn Defla en Algérie. Elle est située à 20 km à l'est d'Aïn Defla et à 115 km à l'ouest d'Alger. Et de 68 km de Blida et de 50km de Médéa et de 86 km de Chlef.

Elle est dotée d'un enjeu géostratégique importante. Traversée par la RN 4 et l'autoroute Est-Ouest.

Une ville aux multiples potentiels : proximité des infrastructures hospitalières, administratives, universitaires, commerciales..., la connectivité et la perméabilité des voies. Seulement, la marche demeure un moyen de mobilité contraignant.

Le but est de ne pas mesurer la marchabilité en son sein en utilisant les outils cités précédemment, mais de relever d'autres facteurs que nous nommons **des facteurs humains**. En plus de la capacité de l'environnement bâti à faciliter et encourager les

Lamari Lineda

déplacements. Ici il est question de l'homme : comment il peut devenir un facteur entravant la marchabilité ?



Fig.1. Carte de la wilaya de Ain Defla

3.1. Des facteurs socio-culturels lié aux problèmes du genre :

Notre exploration du terrain nous a dévoilé cette présence dominante du genre masculine dans les espaces dédiés à la marche (trottoirs, voiries...), une présence intimidante pour le sexe opposé, comme le montre les images suivantes ci-dessous (Fig2-Fig3-Fig4). Les femmes sont contraintes de changer de voies la majorité du temps, ou prendre un moyen de transport, ou bien s'éloigner et laisser un espace important (marcher à l'extrémité du trottoir ou carrément dans voirie) afin d'éviter le regard de ces hommes.

Fig.2.

La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)



Fig.3.



Fig.4.



3.2 Les trottoirs détournés de leur fonctions initiales par l'homme:

Un autre facteur et qui n'est pas de moindre, le fruit de l'homme. Le détournement de la fonction initiale des trottoirs, une pratique qui très fréquente en Algérie, ou le trottoir et en quête d'identité, il peut se transformer en parking, comme il peut

Lamari Lineda

devenir un espace marchand, ou de différentes activités peuvent trouvés place exposant les piétons aux différents dangers de la voirie. Il remplit diverses fonctions à l'exception de sa fonction de bas un espace pour les piétons. Terrasse d'un café imposée illégalement, dépôts de marchandises pour les commerçants qui exercent légalement leur commerce, et des commerçants qui exercent d'une manière illégale. Le non-respect de l'homme des lois qui organisent les espaces Didier aux piétons dévoilent l'absence ou bien l'incapacité des autorités locales à instauration la loi et son respect.

Fig.5.



Fig.6.



La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)

En plus du détournement de la fonction des trottoirs, ces derniers sont dans un état déplorable à cause des stationnements fréquents des voitures et camions livreurs à même ces espaces. Ajoutons à cela les intempéries au fil des années qui détériorent grandement ses espaces ou à l'abandon / ou dépassement des services de la DTP pour l'entretien et la maintenance des routes, des trottoirs et de la ville en général.

4. Conclusion

Un espace marchable, selon la littérature scientifique, est un espace qui facilite et encourage les déplacements effectués à pied. Seulement, marcher n'est pas toujours possible ni réaliste selon les différents environnements urbains fréquentés. L'environnement urbain représente l'ensemble des composants physiques figés (bâtiments, rues, trottoirs...) et aussi les composants mobiles comme les voitures, poubelles, piétons.... Enfin les composant immatériels (bruit, pollution visuel, odeur,).

Nous avons essayé, par la présente étude exploratoire, de présenter une autre vision liée à l'homme et à son implication directe ou indirecte sur la marchabilité.

Il y a un grand travail qui doit être fait au niveau des institutions de socialisation, d'abord afin de changer les mentalités et d'établir des valeurs autour du respect de l'autre et de l'environnement.

5. Liste Bibliographique :

1-Amar, G. ; Michaud, V. (éds) 2009. La marche au cœur des mobilités. État des connaissances, Lyon, CERTU.

2-Lo, R. H. (2009) 'Walkability: What is it?', Journal of Urbanism, 2(2). pp. 145–166. In Boukelouha, R. ; Labii, B. (2019) Redéfinir la Marchabilité Urbaine, Une revue de littérature, Les Annales de l'université d'Alger 1, N°33-Tome 4, pp776-800.

3-LE MAIRE J. ; LOIR C. ; DESPRECHINS A. (2013) «Vers une approche pluridisciplinaire de la marche et de l'espace urbain». CLARA, 2013/1 (N° 1). pp. 19-25.

<https://www.cairn.info/revue-clara-2013-1-page-19.htm>

4-Boukelouha, R. ; Labii, B. (2019) Redéfinir la Marchabilité Urbaine Une revue de littérature, Les Annales de l'université d'Alger 1, N°33-Tome 4, pp776-800.

5-MAUSS M. (1950). « Les techniques du corps ». In Sociologie et anthropologie. Paris : PUF, p. 365-386. In Thomas, R. (2007). La marche en ville. Une histoire de sens. L'Espace géographique, 36, 15-26. <https://doi.org/10.3917/eg.361.0015>.

6-JOSEPH I. (2000). « Décrire l'espace des interactions ». In LÉVY J., LUSSAULT M. (dir.), Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy. Paris : Belin, p. 49-55.

7-AMAR G. (2010). Homo Mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éditions Fyp, 207 p.

**La marchabilité en ville : facteurs socio-culturels entravant la
marchabilité (cas de la ville de Khemis-Miliana)**

8-VICTOR N. (2016). Evaluation des déplacements piétons quotidiens : Application à la ville de Luxembourg. THESE de DOCTORAT. Université Jean Monnet. P. 430

9-DÖrrzapf, L. et al. (2019) ‘Defining and assessing walkability: a concept for an integrated approach using surveys, biosensors and geospatial analysis’. Urban Development Issues, 62(1). pp. 5–15.

10-LEVITTE A., 2008, Piéton et perception visuelle: le design visité par les sciences cognitives, in GRANIE, M.-A., AUBERLET, J.-M., Le piéton et son environnement: Quelles interactions ? Quelles adaptations ? Paris, Les collections de l’INRETS, p. 227-235.