



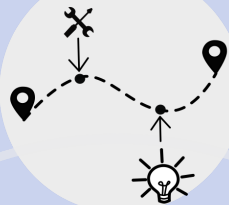
QUELLES ACTIONS pour développer une politique marchable ?



Cette étude vous sera utile pour :

- vous inspirer de diverses actions qui peuvent être mises en place pour favoriser la marche
 - connaître les clefs de réussite et points de vigilance pour ces actions

DES ACTIONS PONCTUELLES POUR INITIER UNE DEMARCHE EN FAVEUR DE LA MARCHÉ



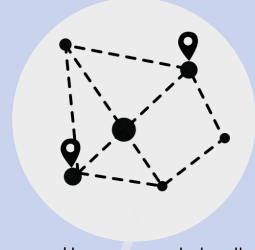
- Ajouter des raccourcis piétons
- Piétonnisation temporaire
- Prioriser les points à traiter
- Complémentarité piétons cyclistes

DEVELOPPER UNE EXPERTISE SUR LA MARCHÉ



- Monter en compétence en interne
- Création des données et des outils
- La méthode de l'expérimentation

UNE REFLEXION STRATEGIQUE POUR ALLER PLUS LOIN



- L'apaisement de la ville
- Développement d'un réseau structurant
- Faciliter l'orientation à pied

LA COMMUNICATION ET LA PEDAGOGIE POUR FAVORISER LA MARCHÉ



- Moderniser l'image de la marche
- Communication sur les droits et responsabilités
- Mettre en lumière l'engagement

Introduction	3
Des actions ponctuelles pour initier une démarche en faveur de la marche	5
Une réflexion stratégique pour aller plus loin	15
La communication et la pédagogie pour favoriser la marche	22
Développer une expertise sur la marche	24
Conclusion	29

Pour faciliter la lecture de l'étude, 4 pictos vont vous aider pour repérer des points de vigilances, apprentissages, zoom sur des exemples et concepts :



zoom sur
un concept



apprentissage



point de
vigilance



zoom sur
un exemple

• **Pour citer ce document** : Académie Des experts en Mobilités Actives (2022),
Quelle démarche pour construire une politique marchable

• **Rédaction et réalisation des entretiens** : Léa Devun, Elin Lundmark et Camille Gaumont,
Académie Des Mobilités Actives (2022).

• **Crédits photos** : Adobe Stock, Cameron Casey, David Pariente, Etienne Boulanger, Fotolia, Jason Goodman, Norman Mortenson, Note Thanun, Patrick Robert Doyle, Quang NGuyen Vinh, Raeng, Rodnae Productions, Ryoji Iwata, Lennart Johansson

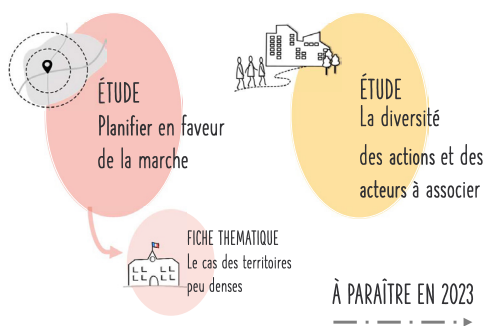
• **Remerciements** : Nous tenons à adresser un grand merci aux personnes ayant participé à un entretien dans le cadre de cette étude : Arthur B. (Métropole de Lyon), Chiara M. (Ville de Paris), Florent C. (Bordeaux Métropole), Martin G. (Plaine commune), Stina A. et Johanna S. (Ville de Stockholm), Veerle B., (Ville de Gand), Anne F. (Rue de l'Avenir), Julie B. (Fédération Française de Randonnée), Alicia L. et Julia G. M. (Equal Saree), Fabien S. et Manon R. (Vizea). Et aux personnes qui ont relu cette étude : Cédric B. (Cerema), Marie C. D. (ADMA), Maxime P. (FUB)

INTRODUCTION

Contexte

Même si la volonté de prendre en compte la marche dans la construction de nos villes et nos politiques publiques s'exprime de plus en plus, de nombreuses collectivités se posent la question des outils stratégiques et des actions concrètes à adopter pour la favoriser. À travers une série de 2 études et une fiche, l'ADMA se propose d'apporter un certain nombre d'éléments et d'exemples pour y répondre.

La première étude s'intéresse à la planification en faveur de la marche, elle est complétée par une fiche thématique qui s'intéresse au cas particulier des territoires peu denses. **Cette deuxième étude interroge la diversité des actions entreprises par les collectivités interrogées.**



Série de travaux ADMA sur les stratégies en faveur de la marche

Seulement 25 % des répondants au premier baromètre des villes et villages marchables (2021) expriment que la situation des piétons s'est améliorée ces dernières années. Il y a une forte attente de mise en place d'actions pour promouvoir la marche (71 %)¹ et d'augmentation du confort pour tous les piétons. Les résultats montrent également que les personnes exprimées pensent qu'il y a un trop grand nombre d'obstacles à la circulation des piétons et que la situation n'est pas assez sécurisante pour les enfants. Il y a un intérêt à mieux comprendre comment répondre à ces attentes, avec quelles actions, en associant quels acteurs.

De nombreuses villes en France et à l'étranger se sont lancées dans des démarches pour favoriser la mobilité piéton. Parfois de véritables stratégies en faveur de la marche sont mises en place, avec des

1. Place aux piétons, « Baromètre des villes marchables », 2021, <https://www.ffrandonnee.fr/Media/Default/Documents/federation/Infographie-Place-pietons-Barometre-villages-marchables-2021-ffrandonnee.pdf>



plans d'actions bien définis. Il existe également des cas où les actions sont plus difficiles à identifier, notamment parce qu'aucune stratégie ne les regroupant pour créer une lisibilité globale n'est formalisée. Un autre facteur peut nuire à la visibilité des actions qui améliorent la situation des piétons : le fait qu'elles soient parfois portées par une grande variété d'acteurs et ne sont pas des actions identifiées comme uniquement en faveur de la marche. Ces actions ont pour objectif premier d'afficher par exemple l'attractivité de l'espace public, l'apaisement de la ville ou encore l'écomobilité scolaire.

Problématique



Il existe une attente citoyenne quant à la promotion de la marche. Outre les éventuels documents de planification, quelles actions concrètes peuvent être engagées en faveur d'un territoire marchable ?

Cette étude a pour objectif de s'inspirer des communes ayant déjà engagé des actions en faveur de la marche, afin d'apprendre des difficultés qu'elles ont rencontrées et de transmettre les bonnes pratiques lorsqu'elles existent. Dans ce but, des collectivités, associations et acteurs privés nous ont présenté les actions les plus pertinentes de leur point de vue pour favoriser la marche, ce qui a bien fonctionné et les points de vigilance. L'étude présente un panorama de ces actions organisées sous différentes thématiques, de l'importance de récolter des données sur la marche à la pertinence d'améliorer l'orientation au sein d'un réseau piéton.

Objectifs

Cette étude a pour objectif de s'inspirer de territoires qui ont déjà réalisé des actions en faveur de la marche pour :

- Présenter un panorama d'actions de plus ou moins grande ampleur mises en place par une diversité d'acteurs pour favoriser la marche.
- Mieux comprendre les bonnes pratiques à diffuser, mais aussi les points de vigilance.

Méthodologie

Pour cette étude, 15 acteurs ont été interrogés, dont 9 collectivités aux caractéristiques diverses, 3 bureaux d'études et 2 acteurs associatifs à l'échelle nationale (cf annexe 1). Tous les acteurs ont présenté les actions qui sont, de leur point de vue, les plus pertinentes pour favoriser la marche. Les entretiens sont complétés par une lecture des documents stratégiques du territoire. Des exemples d'actions réalisées dans des territoires autres que ceux interrogés sont occasionnellement présentés, lorsque cela apporte une plus-value pour l'étude.



Les territoires interrogés sont surtout de très grandes villes ou des territoires métropolitains. Il a été difficile d'intégrer des territoires moins denses : peu de documents existent à l'heure de la rédaction de cette étude (2^{ème} semestre 2022). L'ADMA publie en complément une fiche thématique « Planifier en faveur de la marche – Le cas des territoires peu denses » centrée sur ces territoires.

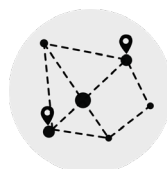
L'étude regroupe les actions identifiées lors des entretiens comme les plus prioritaires pour améliorer la situation des piétons. Cela signifie qu'elle n'a pas pour objectif de donner une vision complète ou exhaustive des actions pour favoriser la marche, ni de présenter des préconisations sur comment mettre en place des aménagements piétons.

L'étude peut être lue de la première à la dernière page, mais une lecture approfondie d'une ou plusieurs parties est également possible pour répondre aux intérêts spécifiques des lecteurs et lectrices. Les 4 parties regroupent les actions selon leurs caractéristiques, et correspondant aux thématiques suivantes :



- **Partie 1 « Des actions ponctuelles pour initier une démarche en faveur de la marche »** montre que même avec peu de budget et peu de temps, il est possible de mettre en place des actions pour améliorer la situation

des piétons. Les actions sont souvent des améliorations ponctuelles de l'infrastructure, réalisables aussi pour les territoires qui souhaitent s'engager pour favoriser les piétons, mais sans lancer une stratégie très poussée et coûteuse.



- **Partie 2 « Une réflexion stratégique pour aller plus loin »** a pour ambition d'encourager les territoires qui souhaitent intégrer la perspective des piétons dans la réflexion à une échelle plus large, faisant appel à une diversité d'acteurs. Ce sont des actions qui s'inscrivent dans un temps plus long et demandent un budget plus important, ou un fort soutien politique.

des piétons.



- **Partie 3 « La communication et la pédagogie pour favoriser la marche »** a pour ambition d'apporter des exemples inspirants sur le rôle que peuvent jouer la communication et la pédagogie pour améliorer la situation

des piétons.



- **Partie 4 « Développer une expertise sur la marche »** montre l'importance d'avoir une réelle expertise sur la marche et propose des actions à mettre en place pour augmenter la connaissance sur le sujet et les compétences en interne de la collectivité et du territoire.



DES ACTIONS

PONCTUELLES

pour initier une démarche en faveur de la marche

L'ambition de cette première partie est de montrer que des actions en faveur de la marche peuvent être engagées rapidement et avec un budget limité. Des actions souvent mises en place sont des interventions sur les aménagements, comme la réparation d'un trottoir endommagé, la suppression des obstacles gênants, la requalification d'un raccourci piéton ou l'installation de bancs, là où un manque a été exprimé. **Ce sont des interventions souvent quasi-invisibles, mais néanmoins très importantes pour faciliter les déplacements à pied, les rendre plus confortables et sécurisants.** Ces actions peuvent généralement être mises en place indépendamment d'autres actions, et une priorisation devient encore plus importante quand les moyens financiers ou humains sont faibles. Ces actions ponctuelles peuvent, en plus d'améliorer la situation des piétons à court terme, permettre d'engager une réflexion plus ambitieuse à une échelle plus stratégique par la suite.

Ajouter des raccourcis piétons pour densifier le réseau piéton local

Pour offrir un réseau local plus dense, agréable, efficace et sécurisant, il y a un intérêt à améliorer la qualité et la connectivité des petits itinéraires principalement fréquentés par des piétons. En peu de temps et avec un petit budget, ces itinéraires peuvent être identifiés, requalifiés et mis en avant pour perméabiliser le réseau local. Ils peuvent offrir aux enfants des itinéraires sécurisants pour se rendre à l'école, des itinéraires attractifs et plus efficaces pour prendre le bus ou aller à la boulangerie. Pour favoriser la marche à une échelle plus large, ce réseau devrait être complété par un réseau structurant (présenté dans la deuxième partie de l'étude).

Ci-dessous sont présentés deux projets : comment la région de Bruxelles intègre les « voies lentes » dans son réseau piéton local et comment la ville de Trondheim en Norvège travaille pour améliorer la qualité des « raccourcis piétons ». Ces projets ne questionnent pas l'équilibre des modes au sein de l'espace public et sont donc plus consensuels que des projets qui réduiraient la place de la voiture.

Zoom sur la politique de voies lentes pour perméabiliser le réseau piéton local de la région bruxelloise



Des voies lentes sont des itinéraires sans circulation, des sentiers, des galeries, des passerelles vers une école ou une gare, des cheminements dans les parcs, des passages entre immeubles, des tunnels, des allées dans les cités-jardins etc. Pour la région bruxelloise, la mise en valeur de ces voies est vue comme nécessaire à l'échelle communale pour créer un réseau piéton local plus perméable, efficace et attractive. Ce réseau complète le réseau structurant et l'objectif est de rendre visibles des itinéraires alternatifs pour inciter à la marche au quotidien, mais aussi pour apporter des espaces de respiration dans l'espace public².

Une politique locale des voies lentes est basée sur deux axes :

1. La gestion et l'entretien pour maintenir la propreté et assurer l'accès aux itinéraires déjà existants.

2. Le développement du réseau en ajoutant des nouveaux itinéraires (enlever des grilles et autres obstacles) mais aussi en augmentant la qualité et la lisibilité de l'itinéraire.

Les voies lentes doivent être aménagées pour que les passant les utilisent spontanément, à l'aide par exemple d'une signalétique dédiée. Des cartes et événements ponctuels peuvent être mis en place pour faciliter le repérage des itinéraires³. Un exemple est l'évènement « [Slow ways week-end](#) », qui encourage les Bruxellois et Bruxelloises à proposer des balades pour mettre en avant des voies lentes de leur connaissance aux autres citoyens durant un week-end.

De nombreux exemples sont déjà mis en œuvre par la région, une sélection est présentée dans le guide « [Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale](#) ».

2. Bruxelles Mobilité, « Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale », 2018.

3. Bruxelles Mobilité.

Zoom sur la requalification des « raccourcis piétons » par la ville de Trondheim, Norvège



Pour rendre la marche à pied plus efficace et attractive la ville de Trondheim a décidé de requalifier des « raccourcis piétons » déjà existants sur le territoire. Ce sont à la fois des cheminements existants en mauvais état (cheminement de terre, escaliers etc.), mais aussi des « [lignes de désirs](#) », c'est-à-dire des passages qui progressivement sont tracés par la circulation des piétons. Quatre cents « raccourcis » ont été identifiés dans la ville, souvent dans des parcs et zones naturelles situés aussi bien dans le centre-ville que dans les quartiers plus périphériques.

Entre 2014 et 2020 la ville a augmenté la qualité de 70 itinéraires, en améliorant la qualité du revêtement, de l'éclairage, l'état des escaliers, en ajoutant des rampes etc. La priorisation du traitement des itinéraires est basée sur la proximité des écoles, du transport public, des universités et d'autres centralités importantes.

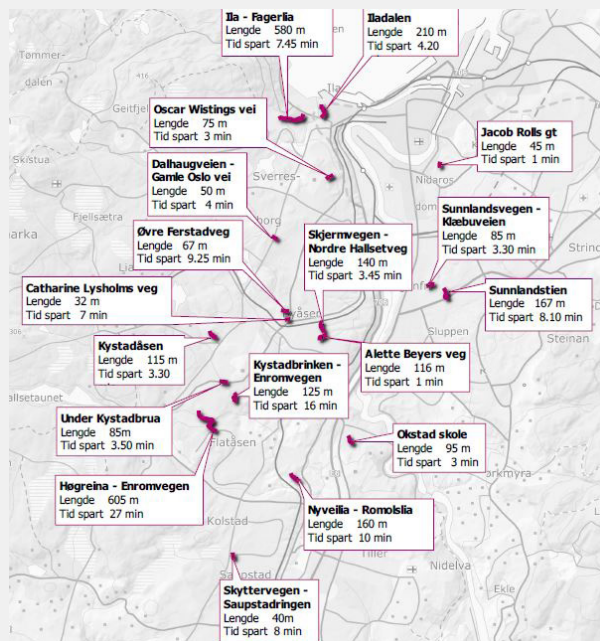


Figure 1 : Une carte développée par la ville de Trondheim pour présenter les raccourcis identifiés sur le territoire, la distance et le temps qu'il y a à gagner pour les piétons pour chaque raccourci à requalifier.

Le temps qu'il y a à gagner pour les piétons si l'itinéraire est réaménagé est pris en compte dans la priorisation des itinéraires. Le temps à gagner varie entre 1 minute et 10 minutes, et est présenté sur cette [carte interactive](#) mise en place par la ville. Ces itinéraires sont accompagnés par une signalétique spécifique, un panneau rose avec un pied et le texte « Snarvei » qui signifie « raccourcie » en norvégien, pour inviter les piétons à utiliser les itinéraires.

Sigurd Bergs allé



Foto: Knut Opeide, SVV

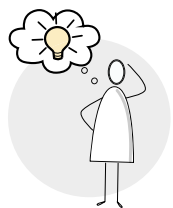


Figure 2 : Un exemple de la requalification d'un raccourci piéton à Trondheim. L'image à gauche montre la situation avant la requalification, et l'image à droite après.



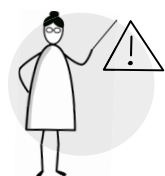
Figure 3 : Des panneaux de signalisation indiquent les raccourcis piétons pour les rendre plus visibles dans l'espace public.

L'expertise des usagers pour identifier les itinéraires



Les usagers ont une connaissance fine de leur territoire et jouent un rôle important pour identifier les voies lentes à mettre en valeur, ou raccourcis à requalifier. Ces projets peuvent être initiés aussi bien par la collectivité que par les citoyens et associations.

Les différentes temporalités du réseau



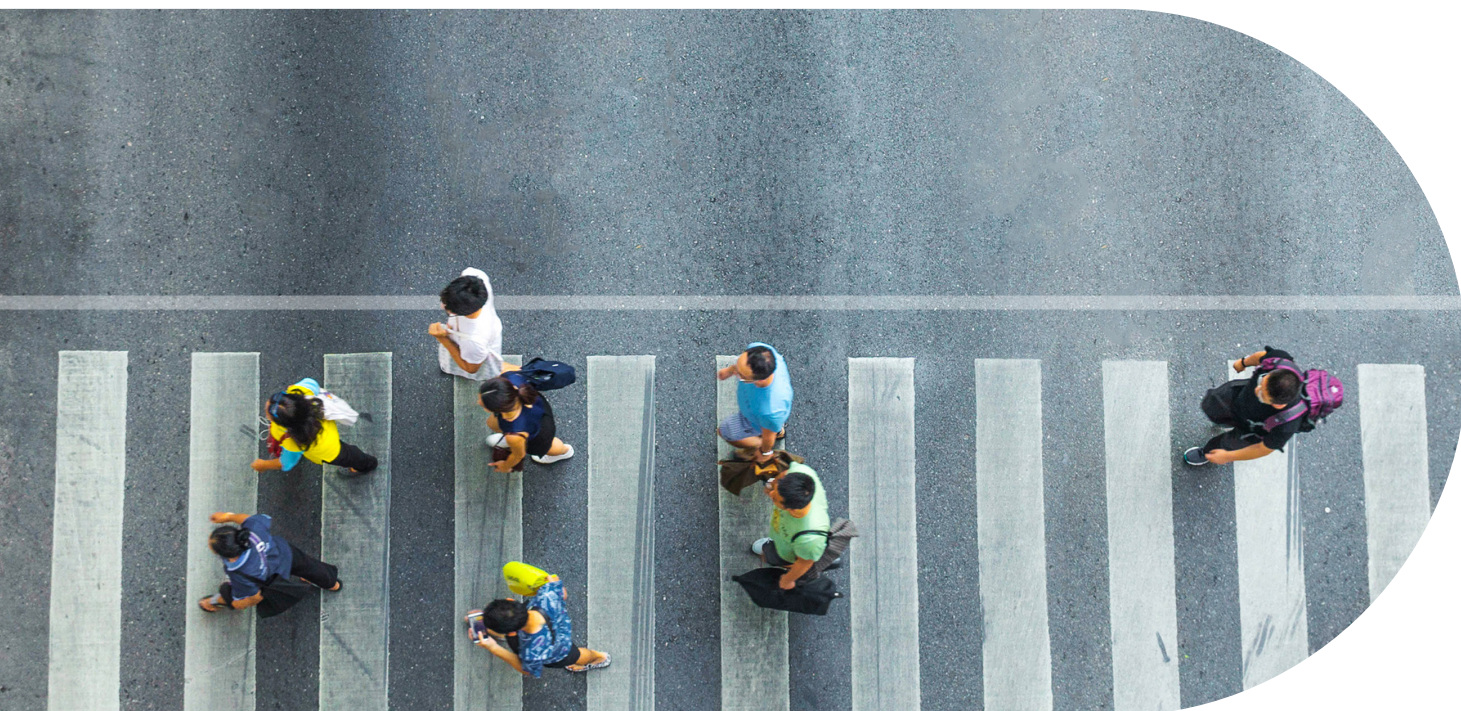
L'accès aux voies lentes est parfois limité dans le temps, certains itinéraires passant dans des parcs, galeries et passages qui fermés le soir et la nuit. En plus, ces itinéraires, souvent végétalisés et éloignés de la circulation peuvent, pour certains publics, paraître peu rassurants la nuit, à cause d'un manque d'animation, d'éclairage et de visibilité etc. Il convient alors soit de rendre les itinéraires plus rassurants ou soit de proposer des itinéraires alternatifs pour avoir un réseau accessible à tous les publics, nuit et jour.

Piétonisation temporaire pour améliorer le cadre de vie et la marchabilité d'un quartier

Piétonniser une rue pendant un moment défini peut être utilisé pour sécuriser le cheminement des enfants qui se rendent à l'école à pied, mais aussi pour animer l'espace et montrer le potentiel d'un espace d'ordinaire occupé par la circulation motorisée.

Ces projets, avec l'ambition d'expérimenter de nouvelles configurations de l'espace, peuvent être mis en place rapidement, avec des aménagements légers et peu coûteux.

Ci-dessous sont présentés deux exemples de piétonnisations temporaires, le concept de « rue scolaires », mis en place par de nombreuses villes françaises et étrangères, mais aussi le concept « *sommar gågata* » que l'on pourrait traduire en « piétonnisation d'été », ou « rue d'été », un projet déployé depuis 2015 par la ville de Stockholm en Suède.



Qu'est-ce qu'une rue scolaire ?



La rue scolaire a pour objectif de sécuriser la rue devant un établissement scolaire pour inciter les enfants à se rendre à l'école à pied ou à vélo. En plus d'augmenter l'activité physique et l'autonomie des enfants, cela encourage la création de bonnes habitudes dès le plus jeune âge.

La « rue scolaire » parfois également nommée « rue aux écoles » est un projet de limitation de la circulation motorisée devant un ou plusieurs établissements scolaires. Certaines rues scolaires sont fermées à la circulation motorisée temporairement, à l'heure d'entrée et de sortie des élèves, d'autres sont fermées toute la journée. La circulation à pied, à vélo et en trottinette, l'accès des riverains avec une autorisation et des véhicules de secours et du service de la ville sont autorisés⁴. La qualité et le coût des aménagements peuvent varier : parfois l'action suppose uniquement d'empêcher l'entrée des véhicules motorisés, avec une grille par exemple. Dans d'autres projets, un réaménagement de la rue est engagé, avec des coûts plus importants. La rue scolaire est introduite dans le Code de la route belge depuis 2018⁵, mais cela n'est pas le cas en France.

La ville de Paris a pour objectif de créer 300 rues aux écoles d'ici la fin de la mandature (2026). Elle en a déjà créé 176 dont 114 depuis l'été 2020 (début de la mandature actuelle). La métropole de Lyon a engagé dans son plan piéton (2022) un investissement de 1,6 million d'euros pour aménager et sécuriser les abords des collèges. La métropole de Bordeaux finance également ces actions, et en 2021 la ville de Bordeaux a réalisé 16 dispositifs dans des écoles maternelles et élémentaires⁶.



Figure 4 : Écoles concernées par les rues scolaires à Paris⁷

Rassembler les acteurs autour d'un objectif commun



L'enjeu de la sécurité des enfants peut rassembler les acteurs autour d'un objectif commun qui rencontre rarement une opposition. **Mettre en avant l'importance de limiter la place de la voiture pour améliorer la situation des enfants afin de faire valider**

des projets peut être vu comme un levier pour apaiser nos territoires et les rendre plus marchables. La ville de Paris met particulièrement en avant l'enjeu de santé publique, avec un objectif de réduction de la pollution de l'air particulièrement néfaste pour les enfants.

4. Mobiscol, « Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire », 2022.

5. Service public fédéral mobilité et transports, « Loi du 02/09/2018 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la création de la rue scolaire », loi, etaamb.openjustice.be

Élargir la réflexion sur le cadre de vie de tout un quartier



La réflexion sur comment rendre l'espace devant une école plus sécurisant et agréable peut s'étendre à une réflexion sur le cadre de vie et l'apaisement de tout un quartier. Cela est le cas des projets « place(s) aux enfants » portés par la ville et la métropole de Grenoble et l'association locale de Rue de l'avenir. Ces places sont présentées comme de « nouveaux espaces piétonnisés, végétalisés et accessibles à toutes et tous aux abords des écoles. De nouvelles places pour transformer nos quartiers, permettre la rencontre, quelques soient nos âges et nos lieux de vie »⁸.

(Moniteur Belge, 2 septembre 2018), https://etaamb.openjustice.be/fr/loi-du-02-septembre-2018_n2018013972.html

6. « La rue aux enfants », Site officiel de la ville de Bordeaux, consulté le 16 février 2023, <https://www.bordeaux.fr/p147082/la-rue-aux-enfants>

7. "Plan marche de Plaine Commune", août 2016, ADEME

Dans le quartier Danton dans le 3^{ème} arrondissement de Lyon, des projets d'apaisement au profit des piétons et cyclistes seront mis en place, inspirés par les « superblocs » de Barcelone⁹. Une des premières interventions est la création d'une rue scolaire (sans voitures), mais la piétonnisation, la végétalisation et la création des places sont également prévus pour améliorer le cadre de vie. Dans le cadre des rues scolaires de la ville de Paris, 72 arbres et 3 400 m² d'espaces végétalisés ont été plantés sur la période comprise entre novembre 2022 et mars 2023. Cela s'ajoute aux plantations précédemment réalisées sur d'autres rues aux écoles¹⁰. En plus de sécuriser les trajets des enfants, ces projets améliorent le cadre de vie de tout le quartier.



Figure 5 : Skånegatan, une des rues piétonnisées lors des mois d'été à Stockholm.
©Lennart Johansson

Zoom sur les piétonnisations d'été « Sommar gågator », l'exemple de Stockholm



Les mois d'été certaines rues de la ville de Stockholm sont peu circulées et peu d'automobiles y sont stationnées du fait du départ en vacances de nombreux habitants. Une demande politique d'utiliser ces espaces différemment, de les faire vivre aussi bien pour les habitants qui restent en ville que pour les touristes ont incité en 2015 la ville à mettre en place les 2 premiers projets de « Sommar gågator »¹¹.

Ces projets ont pour objectif de rendre l'espace public plus animé et accueillant durant quelques mois l'été (avril – septembre) mais aussi d'expérimenter de nouvelles solutions d'aménagement pour ensuite les pérenniser. Ils concernent à la fois des places et quais sans circulation, mais aussi des rues temporairement piétonnisées. Les espaces sont végétalisés et des mobiliers sont installés pour encourager les habitants à s'y reposer et à profiter des espaces. De plus, des événements, des activités et des animations culturelles sont mis en place pour faire vivre les espaces.

En 2022, la ville a transformé 42 espaces les mois d'été, incluant 15 piétonnisation des rues. Avec l'ambition de rendre l'espace public plus sécurisant et attractif également les mois les plus froids et sombres de l'année, elle réalise depuis 2017 des transformations des places et piétonnisations des rues les mois d'hiver.

8. Ville de Grenoble, « Place(s) aux enfants », consulté le 9 décembre 2022, <https://www.grenoble.fr/2383-place-s-aux-enfants.htm>

9. « Ce quartier de Lyon va s'inspirer de Barcelone : ce qui va changer », actu.fr, 25 février 2023, https://actu.fr/auvergne-rhone-alpes/lyon-69123/ce-quartier-de-lyon-va-s-inspirer-de-barcelone-ce-qui-va-changer_57607878.html

10. « 168 « rues aux écoles » dans Paris »

11. Stockholm Stad, « Sommarplatser - Upplev Stockholm », 24 octobre 2022, <https://upplev.stockholm/sommarplatser/>

Projets à mettre en place un par un ou à intégrer dans une stratégie à l'échelle plus large



Ces projets peuvent être mis en place un par un pour apprendre au fur et à mesure, mais aussi pour montrer le potentiel des projets déjà réalisés et inspirer des personnes et acteurs encore non convaincus.

Ils peuvent également faire partie d'une stratégie qui se déploie sur une échelle plus large, par exemple à l'échelle de la ville, ce qui est le cas de la ville de Grenoble, qui dans le cadre du projet « place(s) aux enfants » a réalisé 13 piétonisations depuis 2021¹².

Les aménagements tactiques pour agir vite avec un faible budget



Selon les choix de mise en œuvre, un projet de piétonisation ou fermeture temporairement ne demande pas forcément un budget important et les interventions peuvent se faire relativement rapidement, par exemple en utilisant des aménagements tactiques, comme l'a fait la ville de Stockholm. Les coûts de la pérennisation des aménagements sont cependant importants à prendre en compte pour donner suite à l'expérimentation.

Une opportunité pour initier la transversalité



Dans les projets de rue scolaires à Paris les services en charge de l'espace public, de la voirie, des espaces verts, mais aussi de l'éducation, de la jeunesse et des sports peuvent être associés. La ville de Grenoble associe également les habitant.es, les enfants, les écoles dans l'élaboration. Aussi dans les projets de rue d'été sont notamment engagés le service de l'espace public, de la voirie ainsi que de la communication et de l'exploitation. Ces projets, qui permettent d'associer une diversité de services et d'acteurs représentent une opportunité de développer une transversalité, une façon de travailler qui peut s'étendre aussi sur d'autres projets de l'espace public.

Les projets de rues scolaires peuvent être initiés par la commune, mais également l'école, une association des parents, les élèves, etc. En plus de ces acteurs, il est nécessaire d'associer la police, les riverains et

les commerçants ainsi que d'autres acteurs concernés par la fermeture de la rue. En associant ces acteurs dans le développement du projet, les chances d'avoir un résultat plus réussi et accepté augmentent.

Identifier, prioriser et organiser les points à traiter

Pour rendre l'espace public plus accessible, confortable et sécurisant pour les piétons, il est pertinent de réaliser des petites interventions, souvent presque invisibles sur les aménagements piétons. En disposant de peu de moyens financiers ou humains, il devient encore plus important de se focaliser sur les interventions les plus prioritaires. Ces interventions peuvent être identifiées et priorisées par opportunité, systématiquement, mais aussi sur la base de visites de terrains et en consultant les citoyens.

Associer les citoyens dans l'identification des points à traiter



Avec l'ambition d'identifier les actions prioritaires pour favoriser le confort et la sécurité des cheminements piétons, la métropole du Lyon a mis en place plusieurs méthodes participatives pour engager les citoyens. Elle a d'abord réalisé une consultation en ligne avec 1 500 répondants. L'enquête interrogeait la qualité des aménagements et équipements, les lieux prioritaires à améliorer et les « points noirs » pour lesquels les participants avaient la possibilité de localiser des lieux précis. Ils ont également réalisé des marches exploratoires avec environ 40 associations, des élus et des techniciens pour compléter les résultats. Ces informations constituent une base de données qui guide les interventions à mettre en place par la suite.



12. de Grenoble, « Place(s) aux enfants

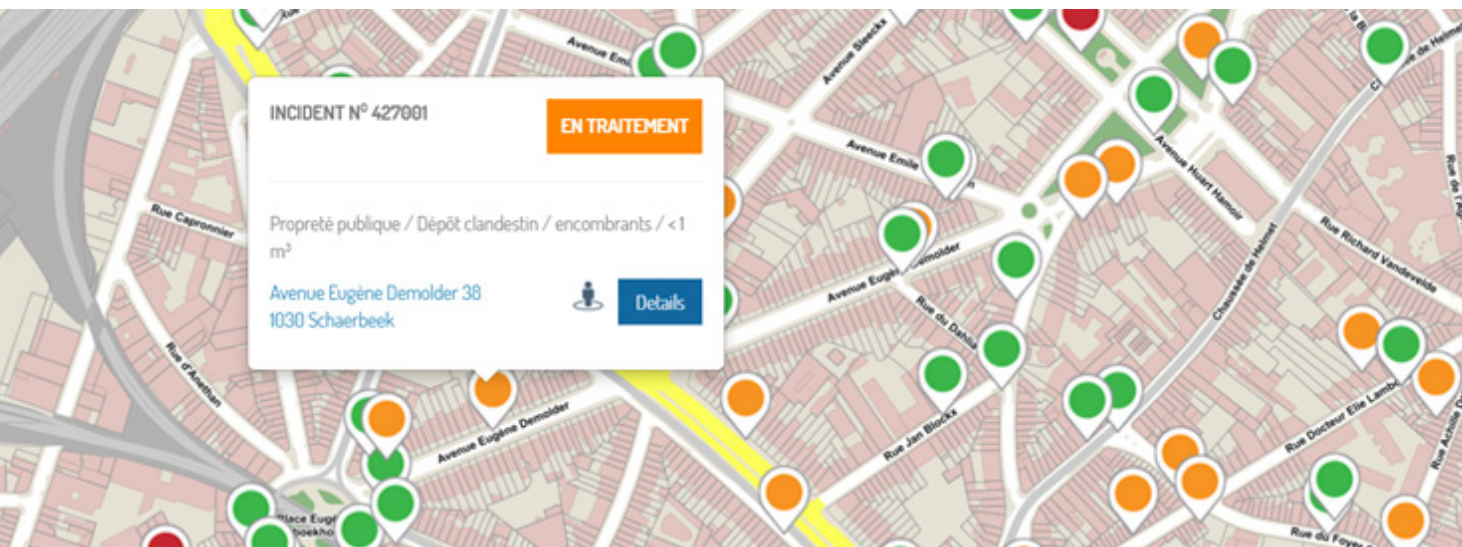


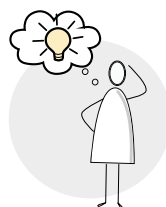
Figure 6 : L'outil "fix my street" développé par la région de Bruxelles

Avec l'objectif d'identifier rapidement les points à traiter pour améliorer la situation des piétons, la ville de Gand a consulté des demandes liées à l'infrastructure exprimées spontanément par les citoyens via le site internet de la ville. Les demandes concernant des problématiques des trottoirs trop étroits, de revêtement, de potelets mal situés, etc. ont permis de créer la base de données pour le développement de leur plan d'action en faveur de la marche. Avec le service des personnes âgées, ils ont également réalisé des marches exploratoires pour mieux comprendre les problématiques que peuvent rencontrer les personnes âgées lorsqu'elles se déplacent dans l'espace public.

Des outils numériques sont utilisés par plusieurs villes pour identifier des problématiques que rencontrent les usagers, mais également pour faciliter la prise en compte de leur avis en général. L'application développée par la ville de Stockholm, « [Tyck till](#) » propose aux citoyens de poser des questions, faire des propositions, signaler des problèmes rencontrés mais aussi d'exprimer leur avis sur l'espace public et la ville. La région de Bruxelles et la ville de Gand proposent des services similaires, mais avec la seule possibilité de signaler des incidents, et ensuite suivre le traitement du dossier. La ville de Paris offre aussi à ces habitants la possibilité de signaler d'éventuels problèmes rencontrés sur l'espace public via l'application DansMaRue. **Ces méthodes peuvent apporter de vraies informations mais elles ne remplacent cependant pas un dispositif de concertation** (cf encadré "points de vigilance").

La démarche « embellir votre quartier » de la ville de Paris invite les citoyens à faire remonter des idées d'amélioration et de transformation de leur quartier. Même si les propositions ne sont pas exclusivement réservées au sujet « marche », elles comportent beaucoup d'actions en faveur des piétons.

Mobiliser les piétons dans les dispositifs de concertation



Les associations piétonnes sont souvent peu présentes dans les dispositifs de concertation, si l'on compare avec la présence des associations vélo par exemple. **Une attention particulière à la représentation des usagers de la marche peut être engagée par la ville.** La perspective des piétons peut être mieux prise en compte en invitant par exemple les associations de parents, les associations PMR, mais aussi des représentants de résidents de maisons de retraite et comités de quartiers dans tous les projets d'aménagement de l'espace public, de la voirie et de constructions d'aménagements cyclables.

La mise en place d'une commission communale pour l'accessibilité est également obligatoire dans toutes les communes de 5 000 habitants et plus (article L2143-3 du code général des collectivités territoriales). Ce dispositif est une opportunité de mobiliser les citoyens, et d'identifier avec eux comment rendre la ville plus accessible et marchable pour les usagers. La commission peut être composée aussi bien des représentants de la commune, d'associations de personnes en situation de handicap, d'associations de personnes âgées, de représentants de la vie économique locale mais aussi de citoyens et citoyennes souhaitant s'investir dans le domaine de l'accessibilité.

Renforcer l'accessibilité à chaque petite intervention



Améliorer la qualité de l'espace public pour être conforme au PAVE (plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public), pourrait systématiquement être fait dès que des petites interventions sont réalisées dans l'espace public. Il s'agit d'**améliorer la qualité des**

espaces dédiés aux piétons, les réparer, les mettre aux normes et les désencombrer des obstacles pouvant représenter une gêne pour les marcheurs, et surtout les personnes à mobilité réduite. La ville de Bruxelles remet systématiquement les trottoirs aux normes de l'accessibilité universelle conformément au Cahier de l'accessibilité piétonne et au PAVE lors des interventions dans l'espace public. Également pour la ville de Paris, la conformité au PAVE est vérifiée pour tous les projets d'espace public. La métropole de Bordeaux finance les actions des communes lorsqu'elles votent, entre autres, des actions de désencombrement des trottoirs (enfouissement de réseaux), en lien avec les objectifs du PAVE. Vous pouvez consulter l'étude [« Planifier en faveur de la marche »](#) rédigée par l'ADMA, partie 1 pour avoir plus d'information.

Un traitement systématique peut être mis en place pour des aménagements identifiés comme primordiaux pour améliorer la situation des piétons, par exemple la sécurisation des passages piétons, qui est le cas de la Ville de Gand, présenté ci-dessous.

Saisir l'opportunité à intégrer les actions dans le cadre d'autres opérations



Même lorsque des actions sont identifiées dans l'ambition d'améliorer la situation des piétons, **elles peuvent être intégrées dans le budget et les projets d'autres politiques publiques**, par exemple les espaces verts, l'accessibilité et la stratégie de l'éclairage, ce qui est le cas pour Plaine commune par exemple (cf. l'étude 1).

38% des points noirs identifiés sur le territoire de la métropole de Lyon sont situés dans des secteurs où des projets sont déjà inscrits à la programmation pluriannuelle des investissements. L'enjeu est d'intégrer les points noirs restants dans le cadre d'autres projets, notamment des opérations de proximité décidées par les communes ou dans le cadre du plan piéton, les deux dispositifs étant financés par la métropole.

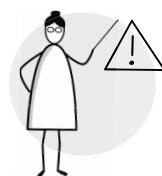
Analyse itinéraire par itinéraire pour rendre le territoire marchable, l'exemple de la ville de Gand



Même s'il est souhaitable de rendre tout un territoire marchable, c'est rarement envisageable à court terme en raison de l'importance des moyens humains et finan-

ciers nécessaires pour traiter l'ensemble des espaces publics. La ville de Gand a choisi de se focaliser sur 6 itinéraires par an, les analyser et dans la mesure du possible améliorer la situation des piétons. Pour chaque itinéraire identifié, plusieurs critères sont analysés : la largeur de trottoir, la présence d'obstacles, le revêtement, la sécurité et l'accessibilité des traversées. Les itinéraires sont définis par les élu.es, mais en partie sur proposition des technicien.nes et en écoutant les besoins des citoyen.nes.

Garantir la représentativité territoriale



La ville de Gand et la Métropole de Lyon ont toutes les deux basées une partie de leurs interventions sur des demandes de citoyen.nes. Cette initiative apporte une **connaissance plus fine de son territoire mais pose**

des questions sur la façon de traiter des communes ou des quartiers où il n'y a pas ou peu de réponses. Cela peut s'exprimer quand les moyens de participation ou de communication ne conviennent pas pour recueillir l'avis de tous les citoyen.nes (peut-être qu'ils n'ont pas eu l'information, ils n'ont pas le temps, ou ne se sentent pas légitimes ou concernés pour y participer). Mais aussi dans des secteurs où les personnes sont peu susceptibles de s'exprimer sur la question de la marche (ex. secteur d'activités avec majorité d'employés et peu d'habitants).

Lors d'une enquête sur les points noirs piétons, réalisée par la Métropole de Lyon, certaines communes ont eu une absence ou très peu de réponses. La Métropole a dès lors demandé des rencontres spécifiques avec

ces collectivités, pour obtenir des informations sur leurs points problématiques. Elle a également mise en place une consultation avec des assistantes maternelles pour récolter leur avis en tant qu'habitantes et accompagnantes des enfants.

Pour s'assurer que les contributions soient représentatives de la diversité de la population, des comités de citoyens peuvent être mise en place. Cela est le cas dans deux quartiers de la ville de Gand, Muide-Meulestede-Afrikalaan et Drongen, où 20 habitants (par quartier) ont été sélectionnés pour exprimer leur avis sur le quartier et les améliorations à apporter.

Il faut s'interroger sur la pertinence de ce type d'actions selon l'échelle territoriale : il peut y avoir un intérêt à traiter des questions de réseau au niveau métropolitain, en développant une connaissance plus fine du territoire au niveau communal.

Renforcer la complémentarité piétons – cyclistes

L'augmentation de l'usage du vélo peut avoir un impact positif pour les piétons. Pour améliorer la cohabitation entre ces deux modes, une réflexion sur l'apaisement de nos territoires et l'espace dédié aux modes actifs est souvent nécessaire (l'apaisement est traité dans la partie 2 de l'étude). Quand les espaces sont plus apaisés, et mieux adaptés aux cyclistes, le nombre de véhicules motorisés peut diminuer et plus d'espace peut être dédié aux cyclistes et aux piétons. **Du fait de la situation récente où le nombre de cyclistes augmente dans de nombreuses agglomérations, les situations conflictuelles entre les deux modes peuvent se multiplier.** Souvent en lien avec un espace contraint ou qui n'est plus adapté, et des besoins spécifiques aux piétons et aux cyclistes qui n'ont pas forcément été analysés. À l'occasion de la réalisation de nouveaux aménagements d'espace public, la perspective du piéton passe parfois au second plan, voire est oubliée.

Deux villes qui se sont engagées pour améliorer la cohabitation entre piétons et cyclistes, sont la ville de Gand (part modale marche 13% et vélo 35%) et la ville de Strasbourg (part modale marche 56% et 15% vélo). Ci-dessous est présentée une sélection des actions engagées par ces villes.

13. « Un itinéraire efficace aux piétons et cyclistes : le Ring », 22 juin 2022, <https://participer.strasbourg.eu/detail-participation/-/entity/id/385891028>

Limiter la place des cyclistes dans les espaces fortement fréquentés par les piétons



Dans certains espaces comme les aires piétonnes, la forte présence des piétons est peu compatible avec des vitesses rapides à vélo. Ici la cohabitation doit plutôt s'organiser à la vitesse du pas, ou être évitée, comme l'a fait la ville de Strasbourg. Pour éviter que les cyclistes (dont ce n'est pas le lieu de destination) ne traversent le centre-ville fortement fréquenté par les piétons, il est prévu de créer une voie de contournement, avec un niveau de qualité élevé¹³.

La ville encourage également les cyclistes à stationner leurs vélos vers les entrées de l'hypercentre pour ensuite parcourir le centre-ville à pied.



Figure 7 : "Le ring" prévu par l'Eurométropole de Strasbourg, avec l'axe structurante pour les cyclistes en vert et pour les piétons en bleu¹⁴

Depuis l'implantation de son nouveau plan de circulation (2017), la ville de Gand a vu une augmentation de 25% de l'usage du vélo dans le centre-ville. Un manque de prise en compte des piétons complique la cohabitation surtout sur les rues étroites dans le centre-ville. Pour diminuer le problème la ville a mis en place des piétonnisations, avec certaines rues interdites aux cyclistes entre 11h et 18h¹⁵. Ce type d'interdiction peut cependant être pénalisant pour les cyclistes et s'envisage plutôt dans des territoires avec une forte maturité de la pratique cyclable et l'existence d'alternatives sécurisées, confortables et crédibles pour les cyclistes.

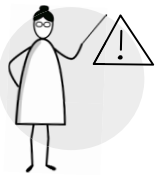
14. « Eurométropole magazine n° 37 septembre-octobre 2022 », calameo.com, consulté le 1 février 2023, <https://www.calameo.com/read/001821919a14529c6efbf?page=9>

15. Ville de gent, « Pedestrian Streets | Stad Gent », consulté le 1 décembre 2022, <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan/pedestrian-streets>



Figure 8 : Stationnement vélo localisé vers l'entrée de l'hypercentre pour inciter les cyclistes à parcourir le centre-ville à pied.

Adapter l'infrastructure au contexte



Le choix d'aménagement va impacter la cohabitation entre piétons et cyclistes. Selon le contexte, l'usage de l'espace, sa hiérarchisation dans le réseau piéton et vélo, la mixité ou la séparation est à préférer. La ville de

Strasbourg présente dans son plan piéton « Ville de Strasbourg 2011-2020 » un schéma qui détermine le type de séparation le mieux adapté selon le nombre de piétons par mètre par heure (schéma ci-dessous), développé par Fietsberaad¹⁶ en 2004. S'il y a moins de 100 piétons / mètre / heure, la mixité sur un même espace est possible, entre 100-160 piétons, il faut matérialiser la séparation en utilisant un revêtement

différencié pour chaque usage. Pour 160-200 piétons, des aménagements cyclables présentant une différence de niveau avec les trottoirs sont conseillés. Dans des situations où il y a plus de 200 piétons / mètre / heure, il vaut mieux chercher des alternatives d'itinéraires dédiés, pour éviter une gêne pour les piétons et les cyclistes.

La largeur des espaces partagés peut également varier. Sur les voies vertes, qui sont par défaut accessibles à la fois aux piétons et aux cyclistes, le CEREMA préconise par exemple dans son cahier « rendre sa voirie cyclable » d'adapter la largeur de la voie aux flux cumulés de piétons et de cyclistes attendus, en s'inspirant des recommandations allemandes¹⁸.

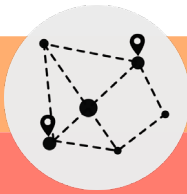


Figure 9 : Ce schéma montre le type de séparation le mieux adapté selon le nombre de piétons par mètre et par heure¹⁷

16. Fietsberaad est un organisme de conseil sur le système vélo néerlandais, financé par le ministère des Transports et qui accompagne la politique vélo des collectivités.

17. Deroux Clélie, « Développer la pratique de la marche à pied dans les métropoles », 2016.

18. CEREMA, « Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite », 2021.



UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE

pour aller plus loin

Les actions suivantes sont plus complexes, et demandent une réflexion à une échelle plus large. Elles nécessitent soit un budget plus important, un temps important et / ou un soutien politique fort. L'ambition principale de cette partie est de présenter des actions clefs à mettre en place pour aller plus loin dans la planification en faveur de la marche. **Dans la mesure de possible, des apprentissages sur comment implémenter les actions progressivement sont présentés.** Cela afin de répondre aux questionnements de tous les territoires, y compris ceux qui viennent de se lancer dans la réflexion et qui projettent de lancer une politique favorable à la marche par étapes successives.

L'apaisement de la ville

L'apaisement de la circulation est l'une des actions principales pour améliorer l'usage de la marche, selon les résultats du premier baromètre des villes marchables¹⁹. Des environnements plus apaisés proposent aux usagers une expérience plus agréable, sécurisante et saine. Cela facilite la traversée des rues, diminue la pollution sonore et de l'air. La limitation de l'espace dédié à la circulation automobile permet également des interventions pour rendre l'espace dédié aux piétons plus qualitatif, sous forme de piétonnisations, de création des nouveaux espaces publics et d'élargissements de trottoirs, entre autres. Également, selon le Cerema, **l'apaisement est une des actions clefs pour favoriser la marche.** Une démarche expliquée plus en détail dans l'ouvrage [« Aménager des rues apaisées – zones 30, zones de rencontres et aires piétonnes »](#) de 2019.

Les villes de Gand, Paris, Bruxelles et la métropole de Lyon ont initié des actions pour limiter la vitesse de la circulation motorisée, parfois à l'échelle de quartiers, parfois par la généralisation du 30km/h dans la totalité de son réseau viaire (à l'exception de quelques axes). Ces territoires ont également mené des projets pour diminuer le flux de véhicules motorisés dans des quartiers ou dans le centre-ville en adaptant leur plan de circulation aux modes actifs.

19. Place aux piétons, « Baromètre des villes marchables »



Qu'est-ce que le plan de circulation en faveur des modes actifs ?



L'idée de ce concept est de renvoyer les flux motorisés sur les axes structurants pour diminuer le flux dans les quartiers apaisés, qui restent perméables aux modes actifs. Quand le flux et la vitesse des véhicules motorisés baisse, la cohabitation entre cyclistes et automobilistes devient souvent possible sur la chaussée. De nouveaux espaces de séjours peuvent être réalisés et une meilleure cohabitation entre différents modes est possible.

Opportunité de libérer et rendre l'espace public plus accueillant aux piétons



Quand les quartiers sont plus apaisés, les espaces auparavant principalement occupés par des automobiles peuvent être utilisés différemment. Cela permet la création d'espaces de séjours, la végétalisation et l'installation de bancs et d'équipements de jeu entre autres. Les cyclistes et automobilistes peuvent cohabiter sur la chaussée et l'espace auparavant dédié à la circulation vélo peut se transformer en espaces pour les piétons. Un exemple est la ville de Gand qui a transformé une piste cyclable en trottoir après avoir rendu la chaussée cyclable (figure 10).

Une action à développer quartier par quartier avec les citoyens



Pour enclencher un projet d'apaisement en utilisant le plan de circulation, il existe de nombreux avantages à travailler quartier par quartier. Cela permet de tester des méthodes, d'apporter des modifications et d'apprendre de ses erreurs.

Cette démarche par traitement des quartiers de façon successive permet d'étaler les plans de circulation dans la durée, et de s'adapter aux spécificités de chaque quartier, en prenant en compte les besoins des habitants. Cela rend possible le fait de **capitaliser sur les données créées à la suite des premiers projets, qui deviennent ainsi des arguments pour reproduire l'action dans d'autres quartiers.**



Figure 10 : Une piste cyclable devenue piétonne à la suite de l'apaisement de la voirie à la ville de Gand en Belgique

Zoom sur l'importance de la participation pour l'apaisement de la ville, l'exemple de la ville de Gand



En 2017 la ville de Gand a modifié son plan de circulation pour apaiser 7 quartiers du centre-ville et pour élargir la zone piétonne de 35 à 51 ha. À la suite de ce premier projet, la ville a été convaincue de l'importance de la participation. Dans sa nouvelle stratégie « plan de mobilité de quartiers » qui a pour objectif d'apaiser les quartiers à l'extérieur du centre-ville un par un, elle a développé un processus plus participatif. La ville insiste sur le fait que même si un processus participatif demande plus de temps au début du projet, cela garantit une plus grande efficacité sur le long terme. Quand les modifications sont mieux adaptées aux besoins des usagers, ils vont mieux les accepter.

Travailler d'abord avec les territoires les plus « motivés »

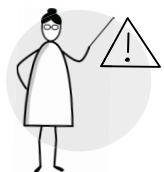


L'apaisement d'un quartier ou d'une ville implique des transformations importantes et ne sont pas toujours soutenu par tous les territoires, ni tous les usagers ou acteurs concernés par ces modifications. Même si l'objectif sur le long terme est d'apaiser

l'espace public à l'échelle de l'ensemble d'un territoire, **commencer à travailler avec les villes ou quartiers qui sont déjà convaincus peut faciliter le processus**, et in fine, inspirer les autres.

Cette méthode est utilisée par des nombreux territoires ; la région de Bruxelles accompagne les collectivités avec une volonté d'initier des projets d'apaisement de la circulation, et la Métropole de Bordeaux propose des financements pour des projets d'apaisement, via des fonds d'intervention communaux. Plaine Commune développe une stratégie d'apaisement de l'espace public « Rue pour toutes et tous ». Un guide d'aménagement des espaces publics apaisés va accompagner la mise en place de cette stratégie. Ce guide aura pour objectif pour d'accompagner la réflexion des communes qui ont envie de se lancer dans la démarche. Des financements sont prévus par l'EPT pour les travaux des communes.

Assurer une baisse de la vitesse réelle



Le passage à 30km/h peut améliorer la situation des piétons, mais seulement si les vitesses réelles sont modifiées. L'article R.110-2 du Code de la route définit que pour une zone 30 « Les entrées et sorties de cette

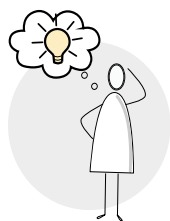
zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». Une simple signalétique n'est normalement pas suffisante pour que les automobilistes respectent les limitations. Dans l'étude « [Aménager des rues apaisées](#) » de 2019, le Cerema précise plusieurs critères importants à implémenter pour réussir la mise en place d'une zone 30 : une réflexion préalable sur le plan de circulation, des chaussées dimensionnées au minimum (ce qui permet également de dédier plus d'espace aux piétons et à la vie de quartier), le traitement des intersections et des interventions ponctuelles pour apaiser la vitesse.

Développer le réseau piéton structurant

Pour favoriser l'usage de la marche, les piétons ont besoin d'**itinéraires continus et lisibles**, adaptés à leurs besoins au niveau du confort, de la sécurité, de l'accessibilité et de l'attractivité. Les itinéraires doivent permettre d'accéder à un grand nombre de destinations à pied : des commerces, des établissements publics et de loisir, mais aussi les transports en commun, des parcs et autres espaces publics. Pour inciter à la marche ce réseau doit être dense, avec des itinéraires directs qui suivent les cheminements naturels des piétons, aussi appelées les « lignes de désir »²⁰.

La ville de Stockholm, la région de Bruxelles et la communauté de communes Estuaire et Sillon font partie des territoires qui ont développé des réseaux piétons avec la réalisation de démarches dédiées. Ces actions ne sont pas encore généralisées et souvent liées au développement d'une stratégie piétonne.

L'opportunité de créer un réseau à haut niveau de service



Pour rendre la marche à pied la plus attractive possible, il est important d'offrir aux piétons un réseau de haute qualité, à l'image de ce qui peut être fait pour des transports en commun ou des réseaux vélos à haut niveau de service. Il est ainsi possible

de **hiérarchiser les itinéraires dans un réseau piéton**, et d'attribuer à certains itinéraires des caractéristiques spécifiques pour offrir aux piétons un confort plus élevé, par exemple en fonction de leur fréquentation piétonne ou de leur positionnement stratégique. Dans le plan piéton de la ville de Stockholm une des actions²¹ présente la création d'un standard pour les axes piétons prioritaires concernant la sécurité, l'accessibilité, l'attractivité, l'entretien et la possibilité de s'orienter. La ville de Strasbourg, avec ses « magistrales piétonnes »²², propose depuis 2013 des axes lisibles et qualitatifs aux piétons. Ses itinéraires relie souvent des destinations importantes avec des espaces piétons larges qui n'invitent pas seulement au déplacement mais aussi à s'arrêter, profiter, s'asseoir sur des bancs, etc. La mise en place des nouveaux axes est présentée dans la délibération « plan piéton 2021 2030²³ », et ce concept est aujourd'hui également déployé à Bruxelles.

Zoom sur le réseau piéton PLUS de Bruxelles



Le plan mobilité régionale « Good Move »²⁴ présente 4 niveaux de réseau piéton. Le réseau PLUS est le niveau prioritaire et consiste en des

lieux et des itinéraires avec une grande concentration de piétons, identifiés conjointement avec les communes. Ce sont entre autres les grands équipements, les centralités locales, comme les stations du réseau de transport public etc. Dans ce réseau certains axes ont le statut de magistrales piétonnes avec des caractéristiques bien définies. Ce réseau doit offrir des trottoirs larges (au moins 5 mètres), une bonne connectivité au reste du réseau piéton, des bancs, de la végétation, des lieux de séjours et un revêtement confortable (au moins 8 sur 10 d'après l'examen réalisé avec un outil spécifique : la chaise d'auscultation, plus de détails dans la 4ème partie de l'étude²⁵).



Figure 11 : L'image illustre une rue dans le réseau PLUS, le niveau le plus prioritaire pour les piétons

20. Mobilité piétonne Suisse, « Réseaux de cheminements piétons », 2015, https://mobilitepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/Fusswegnetzplanung_f

21. Stockholms stad, « Gångplan », 2022. L'action 1b « développer un standard pour le réseau piéton priorisé », page 11

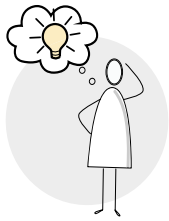
22. « Favoriser la marche: quels aménagements, quelles démarches pour mieux accueillir les piétons ? », Cerema, 4 décembre 2018, <http://www.cerema.fr/fr/actualites/favoriser-marche-quels-amenagements-quelles-demarches-mieux>

23. « Strasbourg: Le Plan Piéton 2021-2030 | PDF | Piéton | Aménagement cyclable », Scribd, consulté le 16 février 2023, <https://fr.scribd.com/document/506440634/Strasbourg-le-plan-pieton-2021-2030>

24. Bruxelles mobilité, « Good Move, Plan régional de mobilité 2020-2030 Plan stratégique et opérationnel », 2021, https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf

25. Plan régional de mobilité 2020-2030 Plan stratégique et opérationnel, Bruxelles Mobilité (2021) https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf

Création d'un réseau, itinéraire par itinéraire



Une véritable politique marchable demande l'élaboration d'une stratégie plus large qu'uniquement sur quelques itinéraires. Pour autant, cela peut montrer que la marche est un sujet prioritaire et faire émerger des actions complémentaires par la suite.

Zoom sur la communauté de communes Estuaire et Sillon



Ce territoire décline dans son Schéma Directeur des Modes Actifs (2019) un volet marche en 11 « plan piétons », un pour chaque commune. Ces plans consistent en deux cartes par commune : une première indiquant la zone marchable et les liaisons de rabattement utilisées par les piétons vers les centres-villes, une deuxième précise les itinéraires à prioriser pour les piétons. Ces cartes sont accompagnées par un guide qui propose des solutions techniques à mettre en place pour améliorer la marchabilité des itinéraires. Ce document permet aux communes de prioriser leurs actions, mais elles ne se sont pas engagées à les mettre en place et aucun suivi des actions n'a encore été planifié. L'ADMA a également développé une fiche « territoire peu denses » qui peut être consultée en complément.

Exemple de Campbon



Figure 12 : L'image montre l'exemple du plan de Campbon, issu du Schéma Directeur des Modes Actifs, CC estuaire et Sillon réalisé par Inddigo.

Intégrer le réseau piéton dans la hiérarchisation de tous les modes



La ville de Stockholm exprime l'importance de la concertation avec tous les services en interne, et l'intégration du réseau piéton dans tous les documents stratégiques concernant l'ensemble des modes de déplacements. Cela pour assurer la prise en compte des caractéristiques définies pour le réseau piéton dans des projets pilotés par les autres services. Consultez l'étude développée par l'ADMA « Planifier en faveur de la marche », partie 2 pour plus d'informations.

La région de Bruxelles intègre le réseau piéton dans la hiérarchisation du réseau de tous les modes de déplacement. Cela permet d'identifier plus facilement le ou les modes prioritaires sur les différents itinéraires. Une carte interactive qui visualise les réseaux des différents modes facilite également la compréhension de l'ensemble. Des difficultés sont tout de même à prévoir lorsque plusieurs modes sont prioritaires sur un itinéraire dont l'espace est limité.

Zoom sur le principe STOP « piéton - cycliste - transport en commun - voiture »²⁶

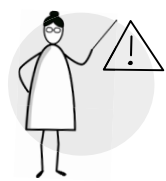


Ce principe, au centre de la réflexion du plan de mobilité de la région Bruxelloise et de la ville de Gand, définit la hiérarchisation des différents modes de déplacement, avec l'ordre de priorité suivant : Piéton - vélo - Transport en commun, transports privés collectifs (taxi, covoiturage) - Transports privés individuels. Le principe se traduit en trois étapes :

1. Diminuer l'emprise de la voiture sur la voirie, en donnant plus de place aux piétons, avec des trottoirs plus larges, la mise en place de rues scolaires, la création d'espaces plus apaisés (zone de rencontre, zone 30 etc.).
2. Favoriser les déplacements à pied et à vélo.
3. Favoriser les alternatives à la voiture thermique individuelle.

26. Le Principe STOP », Tous à Pied (blog), 14 décembre 2020, <https://www.tousapied.be/articles/le-principe-stop/>

L'importance du traitement des coupures urbaines et franchissements



Une attention particulière au traitement des coupures urbaines liée aux franchissements des infrastructures lourdes, cours d'eau etc. est nécessaire pour rendre tout un territoire marchable. Ces actions consistent à

la réalisation de nouveaux ouvrages, mais aussi à des interventions pour améliorer la sécurité et l'accessibilité de franchissements ou de carrefours particulièrement complexes déjà existants. **Ces interventions ont de fortes chances de profiter à la fois aux cyclistes et aux piétons.**

Améliorer la lisibilité piétonne

Pour rendre la marche à pied plus attractive, il convient de faciliter l'orientation dans l'espace public. **L'objectif est évidemment de s'assurer que les piétons trouvent leur point de destination, mais aussi de les inviter à découvrir des itinéraires propices à la marche.** Aussi bien les touristes qui ne connaissent pas le territoire, que les habitants puissent profiter de la possibilité de se repérer plus facilement, lors de leurs déplacements à pied.

En France, il n'existe pas encore de réglementation sur les modalités de jalonnement piéton²⁷ ce qui incite chaque territoire à développer lui-même ses propres solutions. La Métropole de Bordeaux a lancé une étude pour étudier la pertinence de l'élaboration d'une nouvelle charte jalonnement, avec l'ambition de créer une cohérence à l'échelle de la métropole, en concertation avec les citoyens. Une des actions clés développées dans le plan marche de Plaine commune en 2016 était le schéma directeur du jalonnement piéton. L'action n'a été que partiellement mise en œuvre à cause d'un manque de moyens humains, de moyens financiers et de difficultés avec le fournisseur. Pour améliorer l'orientation piétonne, évaluée comme peu efficace dans ce premier schéma, de nouvelles méthodes sont en cours de réflexion. L'ambition est de garder des panneaux de signalétique sur les axes structurants, mais aussi de développer plans et cartes, de travailler sur la scénographie de l'espace urbain et de stabiliser des principes pour rendre l'espace public plus « lisible ».

Pour accompagner les collectivités l'association Mobilité piétonne Suisse a développé un document d'exemples suisses et des principaux choix à faire lors de l'élaboration d'un système d'orientation²⁸.

Afficher le temps de parcours plutôt qu'en distance



Notre perception de la distance et du temps peut être biaisée lorsque l'on n'a pas l'habitude de se déplacer à pied²⁹. Un jalonnement indiquant le temps et la distance peut, dès lors, inciter à la marche sur des itinéraires précédemment appréhendés comme trop éloignés sur des déplacements utilitaires.

Indiquer le temps de parcours à pied est déjà déployé par plusieurs villes ; mais sous différentes formes. Plaine Commune indique sur ses supports de signalétique piétonne le temps de parcours en minutes à pied. La ville de Gand s'est inspirée du metrominuto, une cartographie sous la forme d'un métro pédestre développée par la ville de Pontevedra en Espagne. Ils ont développé une carte similaire à l'échelle de la ville, avec le temps de parcours à pied indiqué entre les destinations les plus importantes de la ville (figure 13). La carte, sous format papier sera disponible dans les offices de tourisme et distribués dans les boîtes à lettre des habitants dans le centre-ville. La commune française de Bidard a développé une carte similaire, la fiche précédemment mentionnée sur les territoires peu denses peut être consultée pour cette action.



27. Cerema, « La signalisation pour les cyclistes et les piétons », s. d.

28. Mobilité piétonne Suisse, « Réseaux de cheminements piétons ».

29. Cerema, « La signalisation pour les cyclistes et les piétons ».



Figure 13 : La carte piétonne développée par la ville de Gand, [disponible ici](#).

La ville de Stockholm a déjà placé de nombreuses bornes avec des cartes indiquant le temps de parcours à pied dans l'espace public (figure 14). Après des retours positifs des citoyens, la ville, dans son nouveau plan piéton de 2022, a prévu d'examiner des nouveaux emplacements, probablement le long du réseau piéton, en lien avec les transports en commun et d'autres points stratégiques dans la ville. La carte sera également disponible sous format digital.

Prendre en compte et promouvoir tous les usages de la marche



Pour inciter à d'autres pratiques que la marche utilitaire, la FFRandonnée, en collaboration avec la Métropole de Bordeaux, a développé un topoguide urbain, comme d'autres territoires (Marseille, Reims, Paris par exemple), pour inciter les habitants et les touristes à la marche loisir. Le développement de sentiers métropolitains, comme à Bordeaux, est une façon de **valoriser un territoire et de mettre en avant son identité en s'appuyant sur la marche à pied**. On peut citer également l'exemple de la Métropole de Lyon dont le sentier de grande randonnée métropolitain a été ouvert en 2022. La promotion de la marche peut ainsi devenir une composante à part entière du marketing territorial.

À la suite de la crise sanitaire, la région de Bruxelles a identifié une augmentation de l'intérêt pour la course à pied. Pour encourager cet usage elle a développé, avec un panel de coureurs, la vision territoriale « be running »³⁰ pour conforter et encourager cet usage. Ce plan a pour objectif de s'interroger sur la cohabitation entre les piétons ayant des vitesses de déplacement différentes.

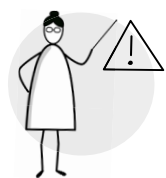
Augmenter l'usage de la marche contribue à l'ambition d'améliorer la santé publique, et de nombreuses villes se sont engagées dans cette démarche en développant des balades santé. Aix les bains a développé [7 itinéraires](#) dans un environnement naturel et agréable. Les circuits sont adaptés aux personnes rencontrant des difficultés à se déplacer. Ils sont balisés et équipés de bancs tout au long de l'itinéraire. La ville de Rotterdam a, avec la participation de citoyens, développé des itinéraires « santé » dans la ville.



Figure 14 : Une des nombreuses bornes avec des cartes indiquant le temps de parcours à pied déjà placée dans l'espace public par la ville de Stockholm. Source : *Handlingsplan för gång 2022–2027* (2022)

30. ective.brussels, « be running », Text, perspective.brussels, 2020, <https://perspective.brussels/fr/enjeux-urbains/sport/be-running>

Éviter d'encombrer l'espace public



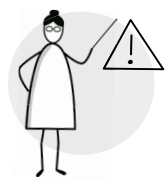
exemple).

La signalétique ne doit pas encombrer plus encore un espace public souvent déjà surchargé avec des installations permanentes (panneaux de signalisation, potelets) et des occupations temporaires (poubelles, terrasses par

Trop d'information peut compliquer la lisibilité de l'espace pour les piétons. Cette problématique est rencontrée par Plaine commune, avec parfois jusqu'à 10 directions indiquées sur un seul mât. Une réflexion sur comment travailler la lisibilité de l'espace public sans l'encombrer avec des panneaux de signalisation est en cours. En plus de placer les panneaux de signalétique piétonne principalement sur les axes structurants, des principes pour aménager l'espace public d'une façon plus lisible sera développée. Pour faciliter la lisibilité et la visibilité, l'EPT porte une attention particulière à la taille de la police, utilise des couleurs sombres, et de prend garde à ne pas positionner les panneaux à une hauteur trop importante.

Dans le cadre de la vision territoriale « be running »³¹, il a été décidé de ne pas installer de panneaux de signalisation, entre autres pour éviter l'encombrement de l'espace public. Pour éviter cet écueil, il faut articuler les différentes stratégies pour chercher une mutualisation des supports et une complémentarité avec les panneaux existants, par exemple avec la signalétique vélo.

Assurer la continuité au-delà des limites communales



échelle plus large pour assurer cette continuité et lisibilité.

Des trajets à pied peuvent s'étendre entre plusieurs communes et les frontières communales ont rarement d'importance pour le piéton qui ne les perçoit pas forcément. Cela impose une réflexion sur la signalétique sur une



Figure 15 : Signalétique piétonne à Saint-Ouen, mise en place dans le cadre du plan marche de plaine commune en 2016



31. perspective.brussels.



LA COMMUNICATION ET LA PÉDAGOGIE

pour favoriser la marche

Les intérêts de la communication pour favoriser la marche sont nombreux : inciter à une pratique plus élevée en communiquant sur les bienfaits de la marche, pour l'individu, mais aussi la société et l'environnement. Augmenter l'intérêt des habitants de s'engager pour améliorer la situation des piétons en communiquant sur les projets en cours et à venir, ses défis et ambitions. De plus, la marche étant souvent un mode de déplacement mis de côté, et même parfois oublié, communiquer sur sa pertinence pour les trajets utilitaires et de loisir peut légitimer sa place dans le système de mobilité et contribuer à diminuer les problèmes rencontrés par les piétons.

Plusieurs villes expriment qu'elles communiquent rarement sur leurs projets en faveur de la marche, souvent parce que ces interventions ne sont pas vues comme suffisamment extraordinaires. L'amélioration d'une traversée piétonne, de l'éclairage ou l'installation d'un banc sont justement des petites interventions qui améliorent la vie de tous les jours, mais si l'action n'est pas mise en valeur, les usagers risquent de ne pas s'en rendre compte. Seulement 25 % des répondants au baromètre des villes marchables pensent que la situation pour les piétons s'améliore, et 71 % attendent des actions en faveur de la marche³², cela montre l'importance de mettre en valeur les actions, pour manifester que la question de la marche est prioritaire.

Lors des entretiens, les collectivités notent que les cyclistes sont souvent plus demandeurs de services et d'aménagements liés à leur mode de déplacement par rapport aux piétons. Avec l'objectif de montrer qu'elles agissent pour répondre aux attentes des cyclistes, les collectivités ont tendance à plus communiquer sur les avancements des projets vélo, que sur les projets en faveur de la marche.

3 types d'actions nous ont paru pertinentes à présenter pour illustrer comment la communication et la pédagogie peuvent améliorer la situation des piétons :

- L'humour pour moderniser l'image de la marche,
- Communiquer les droits et responsabilités pour améliorer la cohabitation entre usagers,
- Mettre en lumière l'engagement en faveur de la marche.



L'humour pour sensibiliser et moderniser l'image de la marche

Bruxelles mobilités lance en 2021 sa première campagne ciblant le grand public pour promouvoir la marche. Dans une vidéo, inspirée par les codes du lancement de produit, Bruxelles mobilité a lancé le produit « Les pieds », un produit durable, rechargeable partout, disponible 24h/24, 100% naturel... Avec une approche humoristique, cette vidéo fait passer le message que la marche à pied est le mode de déplacement le plus efficace, économique et sain pour les courtes distances. Découvrez la vidéo ici : <https://youtu.be/EAkM773d7RQ>

Communiquer les droits et responsabilités pour améliorer la cohabitation entre usagers

Avec l'ambition de rendre la mobilité urbaine plus sécurisée, apaisée et durable, plusieurs villes voient l'importance d'améliorer la compréhension des droits et responsabilités des différents usagers dans la circulation. Depuis 2008 en France, la démarche Code de la Rue a apporté et modifié de nombreuses réglementations du Code de la Route, pour améliorer la situation des piétons et cyclistes. Il y a une nécessité de communiquer sur ces changements au niveau national et local, à la fois pour que les automobilistes respectent les nouvelles réglementations, mais aussi pour que les piétons et cyclistes soient conscients de leurs droits et responsabilités.

32. Place aux piétons, « Baromètre des villes marchables ».

Qu'est-ce que le Code de la Rue ?



Contrairement au Code de la Route, qui privilégie la fluidité de la circulation, le Code de la Rue a pour objectif d'offrir un meilleur partage de l'espace entre différents usagers et de rendre plus sécurisante la situation des plus vulnérables. La démarche du code de la rue « vise à mieux faire connaître les dispositions du Code de la route qui s'appliquent en milieu urbain et, lorsque c'est nécessaire, à faire évoluer la réglementation en l'adaptant aux pratiques des usagers circulant sur l'espace public »³³.

Inspiré par la Belgique, une réflexion entre acteurs institutionnels et associatives autour du code de la rue s'est organisée en France. Cette démarche a fait évoluer le code de la route en introduisant en 2008 le principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable, la création de zones de rencontre, la généralisation du double sens cyclable en zone 30 et en zone de rencontre³⁴. Avec le décret PAMA (plan d'action pour les mobilités actives) datant de 2015 est venue la définition d'un stationnement « très gênant » pour protéger les cheminements piétons et cyclistes, avec une aggravation des sanctions (PV de 135 euros). Avec la LOM (loi d'orientation des mobilités, 2019) est apparue la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 mètres en amont d'un passage piéton d'ici 2026³⁵.

En complément de la démarche nationale « Code de la Rue », plusieurs collectivités ont choisi de développer ce principe au niveau local, avec une variété de démarches pour communiquer sur ces nouveaux fonctionnements.

En complément d'actions d'aménagement qui sont prévues par la ville de Paris, comme des piétonnisations, des rues aux enfants, des trottoirs traversants, la réduction du temps d'attente devant les feux de circulation etc. La ville de Paris élabore un Code de la rue qui sera présenté en juin 2023. Composé de plusieurs actions, cette démarche a pour objectif un document pédagogique avec objectif de **sensibiliser le grand public sur ses droits et responsabilités dans l'espace public**, pour améliorer la cohabitation entre différents modes.

En 2007³⁶ déjà, la ville de Bordeaux a créé le document « Code de la Rue »³⁷ avec de nombreuses associations pour sensibiliser sur les règles pour les usagers, allant plus loin que celles présentées par le Code de la Route. À la suite du travail sur le plan marche à l'échelle métropolitaine³⁸, la ville a la volonté de porter la réflexion sur le Code de la Rue à cette même échelle de la métropole, également en concertation avec les citoyens.

La ville de Strasbourg utilise la communication dans l'espace public pour faciliter la compréhension des nouveaux types d'aménagements, toujours peu connus par les usagers. Ci-dessous sont des exemples d'une vélorue et une zone de rencontre, avec des panneaux expliquant les responsabilités et droits des piétons, cyclistes et automobilistes pour faciliter leur cohabitation.

Ces campagnes de communication peuvent également être mobilisées à l'échelle nationale, et être accompagnées par le contrôle (et verbalisation), comme cela a été exprimé dans une tribune signée par de nombreux élus de collectivités membres du CVTCM (Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables) apparue dans [Le Monde en novembre 2022](#)³⁹.

33. Délégation à la Circulation et à la Sécurité routières, « La démarche du code de la rue », 2011.

34. {Citation}

35. CEREMA, « Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 ».

36. « Aquitaine. La ville de Bordeaux lance son Code de la rue », La Gazette des Communes, consulté le 8 février 2023, <https://www.lagazettedescommunes.com/12152/aquitaine-la-ville-de-bordeaux-lance-son-code-de-la-rue/>

37. Ville de Bordeaux, « Code de la rue », consulté le 8 février 2023, <http://crep.strasbourg.free.fr/IMG/pdf/code-rue-bordeaux.pdf>

38. Métropole de Bordeaux, « 1er Plan marche métropolitain Décision Adoption », 2021.

39. « « Nous appelons à une mobilisation pour accélérer le développement de la marche et du vélo sur tous les territoires » », Le Monde.fr, 10 novembre 2022, https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/11/10/nous-appelons-a-une-mobilisation-pour-accelerer-le-developpement-de-la-marche-et-du-velo-sur-tous-les-territoires_6149261_3232.html



Mettre en lumière l'engagement en faveur de la marche

Pour communiquer sur l'intérêt de la marche, la ville de Gand a développé une carte de la ville (sous format papier) envoyée à tous les habitants du centre-ville. Au recto est présenté le centre-ville avec les points de destinations le plus fréquentés et le temps de parcours à pied entre eux. Au verso de la carte, les actions prévues dans le nouveau plan piéton sont présentées. L'objectif est à la fois de présenter des lieux intéressants à visiter, accessibles à pied, mais aussi de mettre en lumière le travail de la ville pour favoriser la marche. En exposant les projets prévus, la ville souhaite que les citoyens observent les avancements de la ville, mais aussi qu'ils se sentent légitimes pour solliciter des projets en faveur de la marche et des améliorations dans ce domaine.



1

Walking is the new normal for every citizen of Ghent, young and old.
Walking routes are part of the mental map of Ghent citizens.

2

Public space tailored to the needs of pedestrians.
We will create a spacious, safe and comfortable walking environment which is free of annoying obstacles. Walking is more pleasant in a varied environment.

3

An integral pedestrian policy.
We will ensure that all city departments incorporate the pedestrian policy and help turn Ghent into the pedestrian city of the future.

We will realise the three ambitions through the following actions:

<p> Action 1 Pedestrian academy of the City of Ghent</p>	<p> Action 5 Vision for traffic lights</p>	<p> Action 9 Improvement of the comfort and safety of pedestrians</p>
<p> Action 2 A pedestrian network</p>	<p> Action 6 Screening of pedestrian axes</p>	<p> Action 10 Screening of opportunities for crossings in collaboration with Trage Wegen vzw</p>
<p> Action 3 Guidelines for pedestrians</p>	<p> Action 7 Metrominuto signage for pedestrians</p>	<p> Action 11 Quick wins traffic lights</p>
<p> Action 4 Assessment framework for pedestrian-friendly crossings</p>	<p> Action 8 Development of pedestrian routes between the two railway stations and the city centre</p>	<p> Action 12 Raising awareness on pedestrians</p>
		<p> Action 13 Installation of benches and rest areas</p>
		<p> Action 14 Data collection in relation to a well-founded pedestrian policy</p>
		<p> Action 15 Collection and dissemination of knowledge (external)</p>
		<p> Action 16 Highlighting pedestrian measures</p>

www.stad.gent

Figure 16 : Les actions prévues dans le nouveau plan piéton de la ville de Gand et présentées au verso de la carte piéton développée par la ville



DÉVELOPPER UNE EXPERTISE

sur la marche

Le manque de prise en compte de la marche est un problème souvent exprimé, aussi bien au sein des services de mobilité que dans d'autres services de la ville. **Une réflexion transversale est nécessaire** pour réellement améliorer la situation des piétons. Cela implique l'engagement des services et acteurs travaillant sur l'espace public, les espaces verts, mais aussi le tourisme, l'éducation, le sport, le commerce ou encore la santé. Pour assurer la place des piétons, il faut disposer à la fois d'une expertise en interne et d'une connaissance sur la pratique locale de la marche, ce qui rend nécessaire la production, la récolte des données et le développement d'outils d'analyse.

Monter en compétence en interne



Pour réellement améliorer la situation des piétons, non seulement les personnes responsables de la marche, mais aussi tous les services et acteurs travaillant sur des questions en lien avec la mobilité doivent avoir une **connaissance sur le sujet et comprendre son importance**.



Formations et événements pour mettre la marche sur l'agenda - l'exemple de Bruxelles Mobilités



Dans le plan piéton stratégique de Bruxelles (2012), l'importance de mettre la marche à l'agenda, pas seulement à l'échelle communale mais aussi régionale s'exprime sous l'action 5.9 « Diffuser et échanger les connaissances »⁴⁰. Pour alimenter cette dynamique Bruxelles mobilités (l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale chargée des équipements, des infrastructures et des déplacements) réalise plusieurs actions :

- Un colloque annuel sur la marche avec l'ambition de présenter les avancées du plan piéton, de sensibiliser sur le rôle de chacun et d'apporter des connaissances sur la marche.
- Des formations de conseiller en mobilité, ouvertes aux agents régionaux et communaux bruxellois, de la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles), de la police ou aux membres d'associations cyclistes entre autres sont organisées depuis 2001⁴¹. Lors de ces formations, le plan piéton et le plan vélo sont présentés, des visites de terrain sont réalisées avec l'ambition de faire comprendre aux participants les besoins des piétons en matière de qualité des espaces publics. De plus ils peuvent partager leurs expériences et monter en compétence via une plateforme web et des moments d'échange entre participants.
- Des formations portant sur des [guides développés par Bruxelles mobilité](#) pour aider les chefs de projet à mettre en place des aménagements d'espace public en faveur de la marche.

40. La Région de Bruxelles-Capitale, « plan piéton stratégique », 2012, https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan-pietons-fr-web_0.pdf

41. « Conseillers en mobilité | Bruxelles Mobilité », consulté le 8 février 2023, <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/professionnels-de-la-mobilite/conseillers-en-mobilite>

Retour d'expérience et évaluation pour accroître la connaissance sur la marche - l'exemple de Stockholm



Pour faire monter en compétence les différents services, la ville de Stockholm propose des formations et ateliers en interne. La ville investit en continu la place de la marche dans les processus actuels, et comment il est possible d'améliorer la prise en compte de la marche. De plus, les processus et projets sont évalués pour apprendre des erreurs éventuellement commises et éviter de les reproduire. Pour assurer une transmission des apprentissages, des moments d'échanges entre agents sont planifiés régulièrement. L'évaluation de l'avancement du plan piéton et des projets réalisés en faveur de la marche sera diffusé en interne pour augmenter la conscience de tout ce que la ville réalise en faveur de la marche. Ce document devrait également être communiqué au grand public pour montrer comment les piétons sont pris en compte dans la planification territoriale.

Création de données et des outils d'analyses

Une intégration efficace des piétons dans les politiques de mobilité urbaine exige une meilleure compréhension de l'usage actuel de la marche, de son évolution et des besoins des usagers. Il existe des informations sur la part modale de la marche à l'échelle nationale avec l'[enquête mobilité des personnes](#), EMP, et à l'échelle locale, avec les [Enquêtes mobilité Certifiées Cerema](#), EMC².

Depuis 2021 il existe également le baromètre des villes et villages marchables, qui apporte des informations sur le ressenti des marcheurs par rapport au sentiment de sécurité et confort, mais aussi par rapport aux critères prioritaires pour améliorer la situation des piétons. Même si ces informations peuvent apporter une première appréhension de la situation, **le manque de connaissances plus détaillées, plus récurrentes sur l'échelle locale a été exprimé lors de nombreux entretiens.** Pour mener des diagnostics, des projets et des évaluations basés sur des données, il faut d'abord identifier le type de données le mieux adapté à son objectif, puis avoir des méthodes et outils pour les recueillir.

Des comptages piétons



Une première action pour combler ce manque de données est le comptage des piétons. Les comptages réalisés avant et après un projet peuvent servir pour évaluer son efficacité, par exemple si le nombre de piétons, ou la diversité des piétons ont augmenté. **Ces données peuvent être récoltés avec des comptages manuels** (une personne physique qui compte les piétons à la main), **mais aussi avec des bornes fixes dans l'espace public.**

Des comptages piétons plus précis vont être mis en place à la ville de Gand pour suivre l'évolution de l'usage de la marche, identifier les axes structurants, mais aussi pour développer les stratégies fondées sur des données.

La Métropole de Lyon étudie l'implantation de compteurs piétons en plus des nouveaux compteurs vélo. Cela doit permettre à la fois de mieux quantifier les piétons et de visibiliser la pratique de la marche. Dans le cadre de la sortie de la crise sanitaire, la ville de Paris a fait produire des indicateurs de densité piétonne. Cet indicateur repose sur l'analyse de données géolocalisées collectées par des applications sur smartphone, après recueil du consentement des utilisateurs. Il correspond à la fréquentation piétonne estimée, rapportée à la largeur du trottoir.

La ville de Paris exprime également une nécessité de mieux comprendre la diversité des usagers sur les différents territoires. Cela pour mieux répondre aux besoins des publics spécifiques et identifier s'il y a des publics sous-représentés, pour mieux comprendre pourquoi ils le sont et identifier des moyens pour les prendre mieux en compte.

Données comportementales et de perception



Afin de mieux connaître les habitudes des piétons, la ville de Paris a réalisé en 2019 une enquête selon la méthodologie internationale « make walking count » promue par le réseau Walk 21. La région de Bruxelles souhaite mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers pour avoir des données comportementales et de perception. Ces données sont, dans le plan mobilité « GOOD MOVE » (2021)⁴² présentées comme « indispensables pour ajuster les politiques publiques en fonction des

42. Bruxelles mobilité, « Good Move, Plan régional de mobilité 2020-2030 Plan stratégique et opérationnel ».

attentes de l'utilisateur ». L'action F.3 de cette même stratégie précise que la région va récolter ces informations via des baromètres de satisfaction auprès de l'ensemble des usagers se déplaçant sur le territoire. Ils vont également constituer un panel d'usagers et de citoyens afin de réaliser des sondages réguliers et réaliser une **enquête auprès des citoyens sur les déplacements permettant de produire des indicateurs annuels**.

Création des outils d'analyse



Comprendre la nécessité de disposer de données sur la marche correspond à une première étape au sein de plusieurs collectivités. Déterminer quel type de données il faut avoir et comment les développer n'est pas toujours évident, et la **création d'outils d'analyse devient parfois nécessaire pour développer des données réelle-**

ment utiles et efficaces. Cela est le cas pour la ville de Stockholm qui a initié un projet de recherche pour identifier les objectifs des comptages piétons, le type de comptage, le suivi et des lieux stratégiques pour les réaliser. Ce guide accompagne aujourd'hui la création des données sur le territoire⁴³. La ville de Stockholm est également en train de développer une « boîte à outils » avec des méthodes d'évaluation de la marchabilité et de l'encombrement dans l'espace public à cause des flux piétons importants, pour ensuite pouvoir apporter des améliorations là où c'est vraiment nécessaire.

La région de Bruxelles a, dans son plan piéton stratégique (2012), défini de nombreuses actions faisant référence aux comptages et à l'observation des déplacements piétons. Pour s'outiller et augmenter les chances d'atteindre ses objectifs Bruxelles mobilité a développé un rapport expliquant les [méthodes existantes pour compter les piétons](#).

Zoom sur l'évaluation de la qualité des revêtements de la ville de Bruxelles



L'importance de proposer aux piétons un revêtement confortable est depuis longtemps un sujet priorisé à Bruxelles. En 2012 a été développé un guide sur la qualité de revêtement, et pour facilement évaluer la qualité du revêtement [Bruxelles mobilités et](#)

[le centre de recherche routier \(CRR\)](#) ont développé un instrument roulant, la chaise d'auscultation qui mesure et évalue les revêtements sur trois critères : l'uni (confort), la rugosité (résistance au glissement) et l'inclinaison (transversale et longitudinale). La qualité du revêtement est classée en quatre catégories, de très bonne à insuffisante. Le plan de mobilité régionale définit pour les différents niveaux du réseau piéton les exigences de qualité (cf. image sur l'évaluation de la qualité d'usage des revêtements piétons).

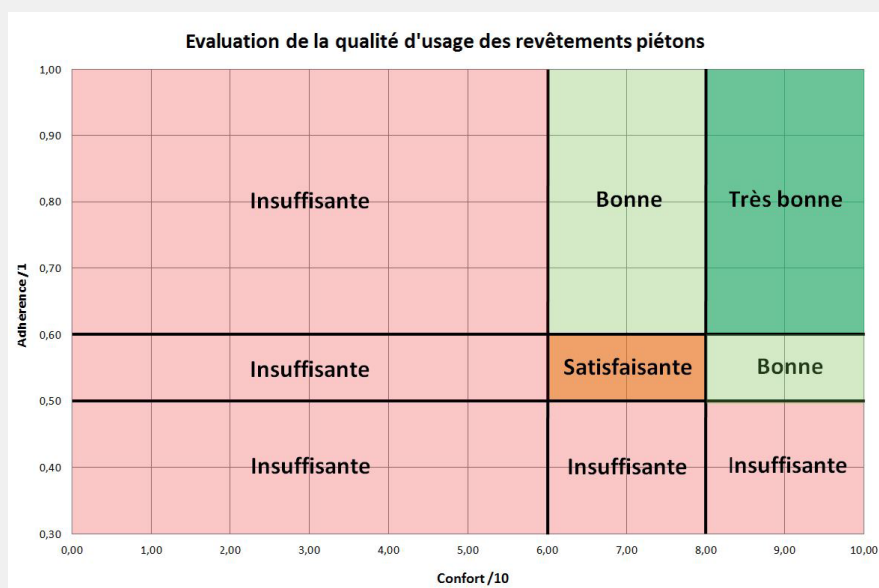
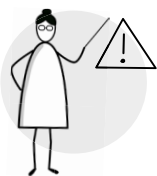


Figure 17 : Schéma pour déterminer la qualité d'usage d'un revêtement piéton, développé par CRR et Bruxelles mobilité.

Source : [Charte sur les revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale \(2019\)](#) page 10.

43. Strategi för gångmätning i Stockholms stad, Sweco, 2020

Nécessité d'investir des ressources adéquates



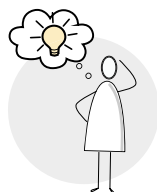
Pour une meilleure compréhension des comportements et besoins des piétons il convient, en plus de développer des données, les traiter et savoir les intégrer dans les stratégies et projets. **Cela implique une volonté des collectivités d'avoir des ressources humaines et de la connaissance sur le sujet.**

Dans les cas avec peu de ressources disponibles, commencer petit en identifiant les données prioritaires, les développer, et en analyser permet déjà de les intégrer dans le travail stratégique en faveur de la marche, avant d'élargir la création des données.

L'expérimentation et l'évaluation pour apprendre ensemble

La méthode de l'expérimentation permet de tester par exemple un aménagement, pour ensuite évaluer son fonctionnement et apporter des modifications avant de réaliser le projet pérennisé. Cela apporte une meilleure compréhension pour le projet en question, mais aussi de monter en compétence pour de futurs projets.

Mettre en valeur l'expertise des usagers pour évaluer les projets



Pour évaluer le fonctionnement d'un projet, il est pertinent d'**interroger aussi bien les usagers que les autres acteurs concernés.** En utilisant des questionnaires, visites de terrains, entretiens ou observations

ces personnes peuvent apporter leur connaissance de leur terrain et de leur propre usage. Selon le niveau d'implication des citoyens, la méthode permet de **faire participer une diversité d'acteurs, de mettre en avant leur expertise et ensemble de trouver des solutions aux problèmes qui émergent.** Il n'existe pas de « recette » et il faut adapter chaque dispositif de participation aux cadres du projet, contexte de son territoire, besoins des usagers et des acteurs concernés.

Une méthode pour faciliter l'acceptation d'un projet



Proposer un projet temporaire, sous forme d'une expérimentation, avec la possibilité de l'adapter et le remettre à sa configuration initiale à la suite des retours des usagers, peut faciliter l'acceptation du projet. À l'issue

de l'expérimentation, certains usagers ayant testé le nouveau dispositif, sur une durée déterminée, sont susceptibles de changer d'avis sur celui-ci. La ville de Stockholm utilise cette méthode pour tester des piétonnalisations d'abord les mois d'été, pour ensuite, selon les retours de l'évaluation, pérenniser les piétonnalisations. À l'été 2021, la ville de Nancy a expérimenté la piétonnisation d'un itinéraire piéton en centre-ville, les soirs et les week-ends⁴⁴. L'évaluation du projet a entre autres intégré une concertation avec les habitants et commerçants (particulièrement sceptique au projet initialement) et à la suite de l'expérimentation, il a été décidé de pérenniser la piétonnisation à partir du mois de septembre 2022.

L'importance de l'évaluation - l'exemple de Bruxelles



L'évaluation des projets permet d'identifier si les objectifs formulés en amont du projet sont atteints ou non, d'apporter des modifications

dans l'ambition d'améliorer le fonctionnement du projet (la configuration de l'espace etc.) et de monter en compétence pour de futurs projets. Pour assurer l'évaluation des rue scolaires, la région Bruxelloise a par exemple développé un guide qui présente comment concevoir une rue scolaire, avec une phase d'expérimentation et d'évaluation. Dans ce guide, la Région met en avant l'importance de prévoir des évaluations avant et après la réalisation de projet, pour avoir un point de comparaison sur la situation initiale. Des informations sur l'évolution de la qualité de l'air, les flux des véhicules motorisés, mais aussi l'avis des citoyens sont des données intéressantes à utiliser comme argument dans le souhait de pérenniser un projet, le dupliquer ailleurs, mais aussi pour communiquer vers le grand public.

44. « Suivi et évaluation du chemin piéton estival de la Ville de Nancy - Agence Scalen », consulté le 8 février 2023, <https://www.agencescalen.fr/en/lecteur-de-publications/suivi-et-evaluation-du-chemin-pieton-estival-de-la-ville-de-nancy.html>

CONCLUSION

Selon la volonté politique, les ressources humaines et budgétaires, une diversité d'actions sont à disposition des collectivités, associations et citoyens qui souhaitent améliorer la situation des piétons. Commencer avec de petites interventions, comme la réparation des trottoirs, peut déclencher une dynamique pour ensuite augmenter le niveau d'ambition et mobiliser le développement d'un réseau structurant pour les piétons.

Si l'ambition est d'initier une démarche en faveur de la marche, même en disposant d'un faible budget et d'un temps limité, la **densification du réseau piéton sur une échelle locale**, en mettant en valeur et requalifiant des cheminements déjà existants, permet d'augmenter rapidement le confort des piétons sans questionner l'équilibre des modes (et particulièrement la place de la voiture) au sein de l'espace public.

Dans ce contexte il devient important de se focaliser sur les interventions d'aménagement les plus prioritaires.



Une attention particulière à la représentativité de tous les publics et tout le territoire deviens pourtant nécessaire dans les cas où les citoyens sont associés pour partager son connaissance précieuse des besoins du terrain et l'usage de l'espace public. Avec un faible coût, des **piétonnisations temporaires** peuvent sécuriser les abords des écoles tout en animant un espace habituellement occupé par les automobiles. Ces actions permettent d'initier une réflexion sur le cadre de vie de tout un quartier et un engagement transversal qui peut s'étendre aussi sur d'autres projets de l'espace public.

Dans les cas où le souhait est d'aller plus loin, d'intégrer la perspective des piétons dans la réflexion sur une échelle plus large, avec un soutien politique et un budget plus important la première action à mobiliser est l'**apaisement de l'espace public**. Baisser les vitesses et flux de la circulation automobile en modifiant son plan de circulation peut être engagé quartier par quartier, ensemble avec les citoyens, en commençant avec les territoires les plus moteurs.

Pour rendre la marche à pied la plus attractive possible, il est important d'offrir aux piétons un réseau structurant de haute qualité, à l'image de ce qui peut être fait pour des transports en commun ou des réseaux vélos à haut niveau de service.



Quelques apprentissages ressortis des entretiens que nous avons menés sont l'importance de l'intégration de ce réseau dans la hiérarchisation des autres modes, le fait d'**assurer sa lisibilité** et enfin un engagement des collectivités pour inviter à la marche, avec des parcours de loisir et en affichant une signalétique avec le temps de parcours à pied.

La communication pour **sensibiliser sur les droits et responsabilités** de différents usagers ainsi pour moderniser l'image des piétons peut légitimer sa place dans le système de mobilité et dans l'espace public.

Une communication sur les projets piétons en cours et à venir, montre que le sujet est prioritaire et peut encourager un engagement des habitants sur ses sujets.

Pour assurer la place des piétons, il faut disposer une expertise sur le sujet ainsi qu'une connaissance sur la pratique locale de la marche. **Le développement des données et méthodes**, la mise en place de formations et de moments d'échange contribue à une **montée en compétence des différents services et acteurs impliqués**.

ANNEXE

les acteurs interrogés pour la série de 2 études et 1 fiche thématique

→ Acteur institutionnel : Cerema

→ Territoires

- Plaine commune
- Bordeaux Métropole
- Métropole de Lyon
- Ville de Paris
- Communauté de communes Estuaire-et-Sillon
- Ville de Billère
- Gand, Belgique
- Stockholm, Suède
- Bruxelles

→ Acteurs associatifs

- Rue de l'Avenir
- Fédération Française de Randonnée



QUELLES ACTIONS

pour développer
une politique marchable ?

Étude technique - Mai 2023