

JUILLET 2022



Cours de Vincennes

Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires

La marche au cœur des déplacements du quotidien

LA MARCHÉ EST INTRINSÈQUEMENT PRÉSENTE DANS NOS QUOTIDIENS (elle est le "ciment de la ville" selon l'expression de Sonia Lavandinho) et répond à plusieurs enjeux : en premier lieu de **mobilité** (mode alternatif à l'automobile) mais aussi de **santé publique** (lutte contre l'inactivité physique et la sédentarité), de **pouvoir d'achat** (mode de déplacement le moins coûteux et le plus accessible) et d'**environnement** (réduction de la pollution et des nuisances sonores).



En France, **39 % des femmes et 35 % des hommes réalisent au moins un déplacement à pied par jour dont la distance moyenne est d'1 km**. On dénombre 9 fois plus de déplacements locaux (c'est-à-dire à moins de 80 km du domicile) à pied qu'à vélo. Avec une **part modale** grandissante (**23,5 %** selon les chiffres de la dernière Enquête mobilité des personnes 2019, contre 22 % en 2018), la marche représente aujourd'hui le deuxième mode de transport après la voiture. La marche s'inscrit particulièrement en intermodalité avec d'autres modes de déplacement, notamment les transports en commun. Enfin, elle est le mode de transport qui a le plus progressé depuis les débuts de la crise sanitaire.

Si la marche est plus importante dans les villes-centres (36,6 %), elle n'est pas pour autant absente des couronnes périurbaines (18,5 %) ni des espaces ruraux (12,8%). La part modale de la marche est la plus élevée dans les quartiers politiques de la ville (45,7%), espaces où les problématiques de mobilité sont particulièrement importantes¹.

Son potentiel de report modal est, par ailleurs, conséquent : 42 % des personnes dont le lieu de travail est situé à moins

de 1 km de leur domicile s'y rendent en voiture, une distance facilement réalisable à pied.

Ces disparités existantes en France concernant la part modale de la marche peuvent s'expliquer par le degré de "**marchabilité**" d'un territoire, c'est-à-dire "le potentiel de pratique de la marche selon les caractéristiques et la qualité d'un environnement construit donné" (Florence Huguenin-Richard et Marie-Soleil Cloutier, Dictionnaire pluriel de la marche en ville). Plusieurs critères fondamentaux (recensés par le Cerema) sont à prendre en compte pour estimer la marchabilité d'un territoire : l'envie de marcher, l'ancrage institutionnel, le maillage urbain et l'environnement immédiat.

Mener une politique accueillante en faveur de la marche est par ailleurs favorable au développement du vélo. Ainsi, à partir d'une comparaison entre les résultats du Baromètre des villes cyclables (édition 2019) et ceux du Baromètre des villes marchables (édition 2021), Matthieu Chassignet, ingénieur à l'Ademe, constate que **les villes les plus accueillantes pour la marche s'avèrent également être les villes les plus accueillantes pour le vélo**.

RESSOURCES

Grâce au **Baromètre des villes marchables** (septembre 2021) conçu sur le modèle du Baromètre des villes cyclables, piétons et piétonnes ont été invités à s'exprimer pour la première fois sur leurs conditions de déplacement. Près de 70 000 personnes ont contribué à cette consultation publique qui a fait part d'un ressenti global moyennement favorable, avec une note de 9,2/20. Parmi les principales critiques évoquées : le manque de confort des déplacements à pied, la multiplication des conflits d'usage ou encore les difficultés de déplacement spécifiques aux personnes à mobilité réduite.

Le **Cerema** propose des fiches actions et des publications pour favoriser la marche. On peut notamment retrouver :

Fiche n° 09 - Les magistrales piétonnes - Un réseau piéton à haut niveau de service - 2021

Fiche n° 08 - Les micro-aménagements en faveur des piétons - 2020

Fiche n° 07 - Éclairage des espaces publics pour les piétons - 2020

Fiche n° 06 : Les outils fonciers pour rétablir les continuités piétonnes - 2020

Fiche n° 05 : La prise en compte de la marche dans les documents de planification - 2020

Fiche n° 04 : Les itinéraires pédestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération

Fiche n° 03 : Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville

Fiche n° 02 : Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public

Fiche n° 01 : Plan piéton La Chapelle-Glain

L'**Institut Paris Région** a lancé des chroniques de la marche et de l'espace public dans lesquelles il parcourt de nombreuses thématiques : santé, sport, facteurs d'incitation et obstacles à la marche, etc.

LE CLUB ET LA MARCHE, UNE HISTOIRE DE LONGUE DATE

La mise en place d'un Code de la rue a constitué l'objectif constant des démarches du Club pour le partage de l'espace public en faveur des cyclistes et des piétons.

Allié à l'association Rue de l'Avenir, le Club s'est mobilisé pour que les pouvoirs publics définissent un **Code de la rue** prenant en compte l'ensemble des usagers et repensant la ville en termes de convivialité et de qualité de vie. Cette mobilisation a donné naissance à un décret, en juillet 2008, qui a instauré la zone de rencontre et posé le principe de prudence des automobilistes et des deux-roues motorisés à l'égard des piétons et des cyclistes. Une avancée juridique conséquente qui pose donc comme principe essentiel le respect du plus fort vis-à-vis du plus faible. Une philosophie prolongée deux ans plus tard, en 2010, par un décret renforçant le devoir de vigilance des conducteurs vis-à-vis des piétons. Des territoires de toute taille ont souhaité engager des plans piétons pour accompagner cette dynamique : La Chapelle-Glain (2011), Strasbourg (2012), EPT Plaine Commune (2016), etc.

Quelques années plus tard, à l'occasion de la crise sanitaire, des collectivités vont **repenser la question du partage de l'espace public** pour limiter le recours à la voiture individuelle et proposer une alternative à ceux qui craignaient d'utiliser les transports en commun. Très rapidement, de nombreuses collectivités françaises ont réussi à adapter leur espace public face aux contraintes sanitaires : des pistes cyclables de transition ont été créées, des trottoirs ont été élargis, des zones ont été apaisées.

Ainsi, au sein du réseau des collectivités territoriales du Club, la prise en compte des mobilités au sein d'une démarche d'apaisement se retrouve de plus en plus fréquemment dans les intitulés des élu.e.s et des services :

- > Avignon : « adjoint au maire délégué à la ville apaisée et respirable : mobilités, circulation, stationnement, logistique urbaine »
- > Bègles : « adjointe au maire en charge de l'aménagement durable des espaces publics et ville apaisée »
- > Montpellier : « adjoint au maire à la Ville apaisée et respirable »
- > Sète : « adjoint - pôle ville apaisée (mobilités, voirie...) »
- > Strasbourg : « conseillère municipale déléguée à la ville cyclable et marchable »

Quatre des cinq villes présentant la part modale de la marche la plus élevée en France sont des collectivités adhérentes du Club : Paris (52 %), Nancy (45 %), Lyon (44 %), Nice (44 %), Rouen (43 %).

D'autres villes du réseau affichent également des parts modales importantes. C'est le cas de Tours (41%), Bordeaux (39%) ou encore Montpellier (36%).

Repenser l'espace public pour apaiser les territoires et défendre la complémentarité des modes actifs

La rapidité de l'augmentation de la pratique cyclable et la méconnaissance du Code de la rue génèrent de l'incompréhension et des conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Une situation particulièrement regrettable car la marche et le vélo apportent deux réponses à un même problème, celui d'une prédominance de l'automobile dans l'espace public et dans nos déplacements, un système aujourd'hui à bout de souffle.

De plus en plus de collectivités ne veulent pas opposer ces modes de déplacement et proposent **d'agir pour leur développement conjoint**. Ces dernières années, les cyclistes ont vu leurs revendications être de plus en plus entendues par les pouvoirs publics. L'actualité est venue rappeler les nombreux bienfaits du vélo (sanitaires, écologiques, éco-

nomiques) et la légitimité du vélo comme mode de déplacement du quotidien. Les revendications des piétons n'ont pas encore obtenu cette légitimité et la marche reste, trop souvent, oubliée des politiques de transport. Or, les avancées pour le vélo profitent aussi aux piétons : l'apaisement des vitesses dans le cadre de la ville à 30, la meilleure visibilité des piétons aux feux via la mise en place de sas vélo et la suppression de stationnement, le développement de zones de rencontre, etc. Autant de dispositifs qui, en améliorant le confort et la sécurité des cyclistes, sont également bénéfiques pour les piétons.

Cependant, il ne faut pas nier que des difficultés puissent exister sur le plan de la cohabitation entre cyclistes et piétons. Si le piéton a l'habitude d'appréhender le flux des

automobiles, il est moins habitué à devoir anticiper celui des cyclistes qui peut s'avérer être plus surprenant et, donc, plus dangereux. Il en est de même dans les rues à sens unique dotées de double-sens cyclables. Certains cyclistes peuvent avoir des comportements mettant en danger les piétons, comme lors du non-respect de leur priorité aux passages piétons ou aux feux. L'occupation de l'espace public évolue également, avec la hausse du nombre de trottinettes et d'engins de déplacement personnel motorisés qui peuvent contribuer à accroître la confusion entre usagers. Dès lors, s'il faut encourager le développement du vélo et de la marche, comment garantir une complémentarité effective ?

Des espaces dans lesquels piétons et cyclistes peuvent cohabiter : zones de rencontre et piétonnisation

Au sein de l'espace public, plusieurs usagers doivent cohabiter. Pour garantir une bonne cohabitation, une règle fondamentale doit être respectée, celle de la **priorité au plus vulnérable**. Cyclistes et piétons sont ainsi identifiés comme vulnérables, ce qu'a rappelé la loi du 5 juillet 1985, dite loi Badinter, venant améliorer l'indemnisation des victimes d'accidents de la route ne conduisant pas de voiture.

Ces dernières années, notamment au nom de la lutte contre l'insécurité routière, une attention toute particulière est portée au respect de la hiérarchie des usagers (du plus faible au plus fort). C'est même devenu, au Royaume-Uni, le nouveau paradigme dominant lors d'une refonte du Code de la route en janvier 2022. Celui-ci instaure une hiérarchie entre les modes reposant sur le principe suivant : les véhicules pouvant causer le plus de mal lors d'une collision portent la responsabilité de réduire le danger qu'ils représentent pour les autres.

Loin de s'opposer, **piétons et cyclistes peuvent se déplacer au sein d'espaces partagés, avec toujours une priorité donnée au piéton.**

La **zone de rencontre** – introduite dans le Code de la route en 2008 – en est un bon exemple.

Elle est régie par 3 grands principes : la priorité est donnée aux "modes doux" et, en premier lieu, aux piétons, qui peuvent circuler sur la chaussée ; la circulation est limitée à 20 km/h ; le régime de priorité s'applique par défaut.

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Article R.110-2 du Code de la route - zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

Connues dans les grandes villes, les zones de rencontre se développent désormais dans des petites et moyennes communes. Elles sont un outil d'amélioration globale du cadre de vie et pas uniquement du mode de déplacement marche.

Au sein de ces zones de rencontre, les espaces de cheminement réservés aux piétons (tels que les trottoirs ou les traversées piétonnes) ne disparaissent pas nécessairement ; les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée. Les cyclistes peuvent quant à eux circuler en double sens. L'accès

LORIENT, L'APAISEMENT PAR LES ZONES DE RENCONTRE

Engagée dans une logique de réduction de la vitesse (98 % de la ville est en zone 30), la ville de Lorient (Morbihan, 57 000 habitants) est également adepte des zones de rencontre, actuellement au nombre de 130.

Dans la grande majorité des cas, ces zones de rencontre viennent répondre à une demande des habitants, essentiellement en zone pavillonnaire, pour réduire la vitesse. La mise en place d'une zone de rencontre vient restaurer un équilibre entre la fonction résidentielle, la présence d'enfants et la circulation à faible vitesse des véhicules, notamment motorisés. Les habitants n'ont pas nécessairement conscience de ce que recouvre l'appellation "zone de rencontre" mais, lorsqu'ils énoncent à la municipalité leurs revendications pour transformer leur cadre de vie, cela correspond souvent à ce que rend possible une zone de rencontre.

Tout l'hypercentre de la ville est en zone de rencontre. La ville compte 7,7 kilomètres de zones de rencontre selon les données recensées par le Cerema.

Concernant la place des aménagements cyclables dans la ville, la municipalité les privilégie hors zones de rencontre afin de limiter tout risque de conflits d'usage. Quelques conflits ont en effet été identifiés, notamment dans les contre-allées d'avenues.



automobile est maintenu – mais fortement limité – et le stationnement des véhicules en dehors des emplacements dédiés est interdit.

Son intégration dans la ville est signifiée par des aménagements spécifiques, visuels ou tactiles : signalisation de début et de fin de zone, trottoir traversant, jeux de texture et de revêtement au sol, etc.

Une autre politique en faveur des piétons et cyclistes possible est celle de la **piétonnisation**, pouvant être définie comme une « opération de fermeture temporaire ou défi-

nitive à la circulation automobile d'une voie ou d'une place urbaine en vue de sa réservation à l'usage des piétons » (Dictionnaire pluriel de la marche en ville, 2021). Plusieurs raisons peuvent justifier une telle opération : revalorisation d'un patrimoine mondial de l'Unesco (fermeture des berges sur Seine rive droite à Paris), organisation d'un événement sportif ou festif (festival jeunesse "Bouge ton monde" à Séné), réhabilitation d'un quartier des Halles à Pau, etc.

L'espace public peut donc évoluer au profit d'une plus grande présence des mobilités actives, marche et vélo.

A ce titre, le pont Wilson à **Tours** (Indre-et-Loire, 136 000 habitants) constitue un exemple intéressant. Réservé au tram et aux automobiles, celui-ci était traversé, il y a encore quelques années, par près de 5 000 voitures désireuses d'entrer dans le centre-ville. Ce pont est désormais réservé – toujours au tramway – mais aussi aux piétons et aux cyclistes en lieu et place des automobilistes.

La ville de **Besançon** (Doubs, 117 000 habitants) a adopté la même démarche vis-à-vis du pont de la République. Ce pont, qui permet d'entrer (et non de sortir) dans le centre-ville n'offrirait pas un partage de la voirie harmonieux entre piétons, cyclistes, tramway et automobilistes. La décision a donc été prise, en février 2022, d'y interdire la circulation automobile.

Ralentir la vitesse, une mesure bénéfique à la fois aux cyclistes et aux piétons

Tous les usagers de l'espace public ne circulent pas à la même vitesse, ce qui peut rendre la cohabitation difficile. Ainsi, lorsque la vitesse des véhicules motorisés dépasse les 30 km/h, il devient dangereux pour les cyclistes de circuler sur la même voie sans qu'il y ait la présence d'un espace dédié (bande ou piste cyclable).

La réduction de la vitesse automobile apporte de nombreux bénéfices.

Elle permet tout d'abord de **réduire l'accidentalité et la mortalité routière** alors que les piétons représentaient, en 2018, 16% des morts sur la route (d'après les chiffres de la délégation à la sécurité routière). Ainsi, le risque de décès en cas de choc est 9 fois plus faible à 30 km/h (10 %) qu'à 50 km/h (90 %).

L'abaissement des vitesses, par la sécurisation qu'elle procure, profite également aux circulations motorisées. De manière générale, en modérant le trafic et en réduisant le bruit ambiant, la ville est rendue plus agréable par l'abaissement des vitesses. Enfin, sur le plan urbanistique, abais-

DUNKERQUE, LE CHOIX DE LA MARCHÉ POUR DYNAMISER L'ÉCONOMIE LOCALE

Plusieurs études² montrent que les piétons et les cyclistes sont de meilleurs clients pour les centres villes que les automobilistes, pouvant se permettre de flâner plus facilement. La ville de Dunkerque (Nord, 87 000 habitants) a utilisé la piétonnisation pour redynamiser son centre-ville. Son taux de vacance commerciale (pourcentage de commerces vides par rapport au nombre total de commerces) en centre-ville est actuellement de 5,9%. Il était de 11% en 2017. La municipalité souhaite donc accentuer la politique menée ces dernières années par un prolongement de la piétonnisation du centre-ville déjà entamée avec la piétonnisation de la place Jean Bart depuis 2015.

La ville mène une politique de concertation sur la place du piéton. Habitants et commerçants sont invités à s'exprimer sur ce qu'ils souhaitent pour l'avenir du centre-ville à travers des diagnostics réalisés sur le terrain, des conférences et des rencontres.

Plusieurs lieux, les plus fréquentés par les piétons, font l'objet d'une réflexion parmi lesquels les rues Clémenceau, Poincaré et Ronarc'h, la rue Wilson, la rue Thévenet, la rue des Sœurs-Blanches ou encore les quais de la Citadelle.



© VILLE DE DUNKERQUE

2 Article de Mathieu Chassignet, 2019 "[Commerces de proximité : en finir avec le dogme du no parking no business](#)"

ser les vitesses, c'est ouvrir la possibilité de réduire des emprises routières en section courante et aux carrefours. La zone 30 est l'une des trois zones urbaines de "circulation apaisée" créées par le législateur français (avec la zone de rencontre et l'aire piétonne). Définie en 1990 par l'article R110-2 du Code de la route, **la zone 30 est un périmètre urbain dans lequel la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.**

Initialement déployées à l'échelle d'une rue, d'un quartier ou d'un centre-ville, les zones 30 fixent désormais la vitesse de référence à l'échelle de certaines agglomérations ou métropoles où les voies à 50 km/h deviennent l'exception. Avec la ville 30, la logique d'apaisement évolue : d'une logique de sécurisation ponctuelle, progressivement étendue, on passe à une logique d'apaisement d'unités urbaines, villes ou villages.

Diminuer la vitesse de circulation implique des changements de comportement des automobilistes. Pour que la vitesse soit réellement réduite, le marquage et la signalétique ne sont pas toujours suffisants. Des campagnes de communication en amont de la mise en œuvre de la mesure sont nécessaires pour préparer à ce changement. Il faut également que soit progressivement mises en place des opérations de contrôle-sanction, une fois la mesure bien installée et les campagnes de communication ciblant les automobilistes menées. La verbalisation doit ensuite s'appliquer afin de rendre la limitation effective, complétée par des aménagements urbains incitant au respect des vitesses : marquage, signalétique, chicanes...

UN CADRE JURIDIQUE QUI REND POSSIBLE LA VILLE 30

Pouvoir est donné au maire, depuis août 2015 dans le cadre de la Loi de Transition Énergétique pour une Croissance Verte, de faire de sa ville une "Ville 30". Il est ainsi autorisé à "fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement". Cette mesure rend possible les "Villes à 30" qui ne pouvaient exister réglementairement avant 2015 : les zones 30 étaient considérées comme des exceptions et ne pouvaient être étendues à l'ensemble du périmètre de la voirie communale.

Plusieurs collectivités de toutes tailles du Club sont aujourd'hui inscrites dans cette dynamique : Bordeaux, Cham-

SAINT-AVÉ : LA VILLE 30 AU QUOTIDIEN

Saint-Avé (Morbihan, 12 000 habitants) fait figure de référence en matière de modération de la vitesse. A la suite d'un plan de mobilité urbaine réalisé à l'échelle de la commune, le passage de la ville à 30km/h a été acté en 2016. La mesure a permis de réduire en moyenne de 10km/h la vitesse dans le centre-ville et, de ce fait, renforce la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. Le succès de la mesure fait des émules puisque, depuis octobre 2021, les villages et hameaux avéens limitent progressivement leur vitesse de circulation à 30km/h.



© VILLE DE SAINT-AVÉ

béry, Fontenay-sous-Bois, Grenoble, Lyon, Montreuil, Paris, etc. Elles ont pu s'inspirer des exemples de villes pionnières françaises (Fontenay-aux-Roses, Nogent-sur-Marne) ou européennes (Graz, Cologne).

Le Cerema recensait, en 2019, 36 villes ayant mis en place sur le territoire national une démarche de large extension des zones à circulation apaisées.

Si la limitation de la vitesse vient principalement contraindre la circulation automobile, elle vient aussi favoriser les modes actifs.

Pour répondre rapidement à un besoin de sécurisation des cyclistes, certaines collectivités ont pu faire le choix de créer des pistes cyclables sur des trottoirs. Si cette cohabitation pouvait fonctionner à une certaine époque, avec la hausse de la pratique cyclable, cette proximité devient problématique et conduit les collectivités à chercher des solutions pour sortir ces pistes cyclables des trottoirs et les placer sur la chaussée.

Les collectivités développent parallèlement des zones 30 sur leur territoire, afin d'apaiser la circulation sur la chaussée. Cette nouvelle répartition de l'espace public, par la réduction des vitesses pratiquées, permet de faire circuler les cyclistes sur la chaussées. Cela permet de sanctuariser les trottoirs pour les piétons et de limiter les conflits d'usage et le sentiment d'insécurité.

De plus, dans le cadre d'une ville 30, les usagers gagnent en **lisibilité**, la règle étant désormais partagée sur l'ensemble de la voirie.

Dans une logique d'apaisement, l'abaissement de la vitesse doit s'accompagner d'une réduction de la circulation automobile par le plan de circulation et la hiérarchisation du réseau. Ces actions permettent de séparer trafic de transit sur des voies dédiées et trafic de desserte. A **Strasbourg**, les plans de déplacement successifs ont progressivement pris l'angle de maîtriser, organiser et réduire la circulation automobile en :

- > Limitant l'aménagement de la voirie principale seulement pour les liaisons entre quartiers ou de "contournement" pour délester le trafic de transit en périphérie,
- > Hiérarchisant le réseau par la mise en œuvre de 4 boucles de desserte du centre-ville (février 1992) pour supprimer le trafic de transit et pacifier le centre-ville,
- > Créant des parkings relais en entrée de ville.

Cet apaisement par le plan de circulation permet d'accorder davantage de place aux piétons par la mise en place d'une nouvelle charte d'aménagement des espaces publics. Celle-ci vise à consacrer un minimum de 50 % de l'espace-rue pour les piétons, intégrée au plan piéton de l'Eurométropole de Strasbourg (2012) complété par un PAMA (Plan d'Action pour les mobilités actives) en 2019. Par ailleurs, la hiérarchisation du réseau viaire permet de désamorcer les conflits piétons-vélo en réservant, dans le cadre de la démarche « code de la rue », les aménagements cyclables séparés aux axes à 50 km/h et en replaçant les cyclistes sur la chaussée dans les zones 30. La ville poursuit cette démarche par le lancement du nouveau Plan piéton 2021-2030 qui a pour objectif de faire de Strasbourg **une ville à pied, plus agréable et accessible**.

Construire un réseau marchable : planification et aménagements de l'espace public

La marche, tout comme le vélo, permettent une grande flexibilité dans le choix de son parcours de déplacement. Dans les espaces qu'ils fréquentent régulièrement, les piétons peuvent choisir leurs itinéraires en fonction de leurs préférences et de leurs critères personnels : paysage, présence d'aménités, habitudes, etc.

Ils ont toutefois besoin d'être en capacité de se repérer dans l'espace et d'avoir des itinéraires confortables, agréables et sécurisés. Un jalonnement continu doit être garanti pour permettre aux piétons de se déplacer avec aisance sur le territoire. Plusieurs collectivités multiplient des aménagements en ce sens.

© EUROMÉTROPOLE STRASBOURG VIA CEREMA



La ville de **Strasbourg** (Bas-Rhin, 285 000 habitants) a fait le choix d'une magistrale piétonne dès 2013, dans le cadre de son premier plan piéton. L'objectif était de garantir aux piétons un réseau à haut niveau de service, liant de façon directe les centralités de quartier et améliorant ainsi la lisibilité urbaine.

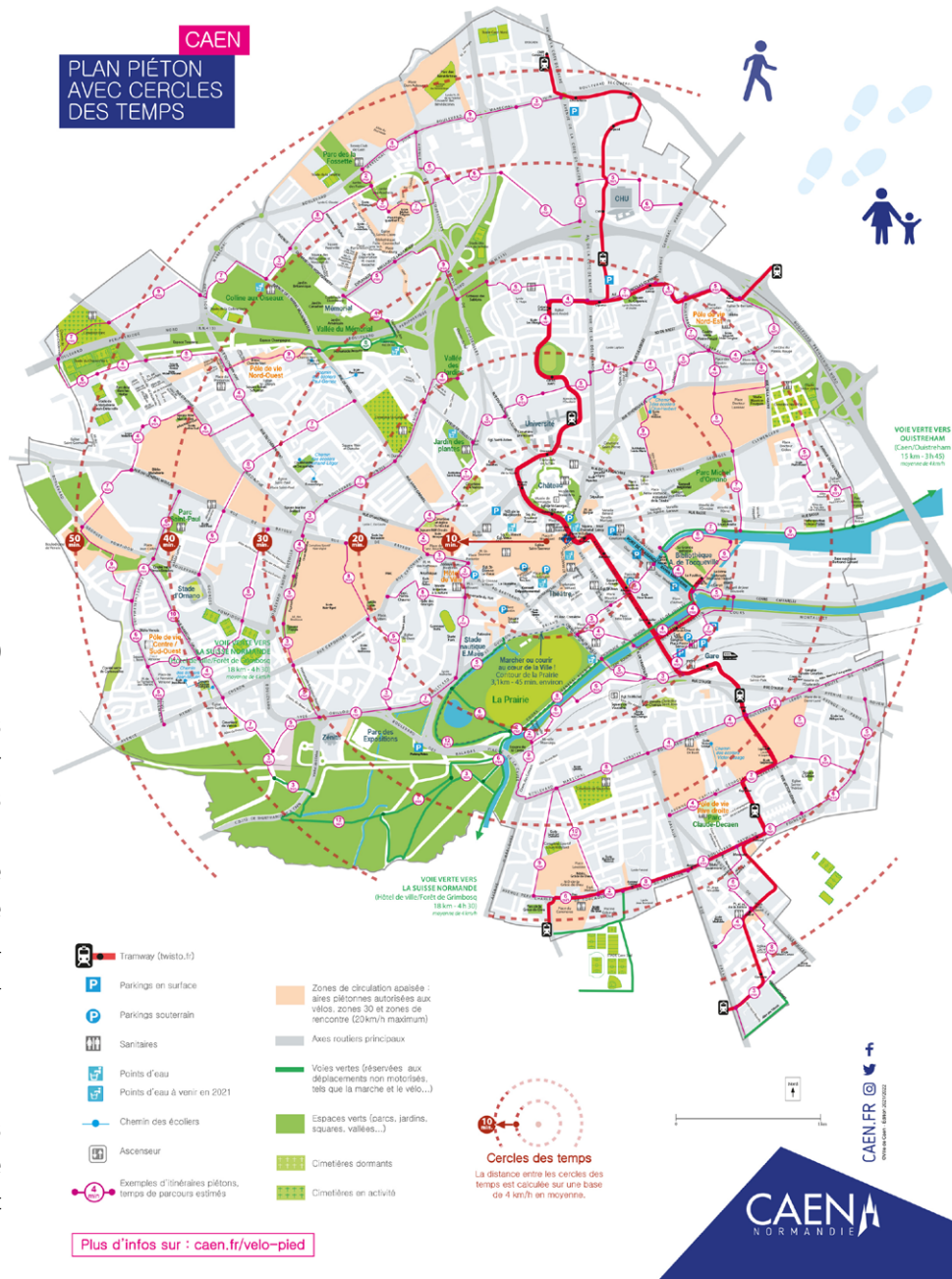
L'expérience a été concluante puisque le nouveau plan piéton de la ville voté en 2021 prévoit l'aménagement de nouvelles magistrales piétonnes : magistrale "Tour de la Grande-Ile", magistrale "Européenne" Grande-Ile-Institutions-Européennes, magistrale "Franco-allemande" Bourse-Port du Rhin.



© CVTCM

Signalétique piétonne à Epinal

La ville d'**Epinal** (Vosges, 32 000 habitants) a produit un Guide des sentiers pédestres urbains. Au total, depuis 2012, la ville a balisé 17 sentiers pédestres permettant de traverser le territoire de part en part. Au travers de sentiers balisés compilés dans différents guides par secteurs (ouest, sud, nord), ces itinéraires permettent de se déplacer à pied en valorisant le patrimoine historique de la ville, la diversité de ses espaces naturels ou encore la qualité de ses équipements sportifs ou culturels.



A **Caen** (Calvados, 105 000 habitants), la ville communique sur la faisabilité des trajets à pied pour parcourir la ville en fournissant des cartes recto-verso "Caen à pied, Caen à vélo". Grâce à des cercles de temps, le piéton peut constater sur la carte le temps qu'il lui faut à pied pour atteindre sa destination.

La mise en place de jalonnements d'itinéraires actifs se construit en fonction de lieux dont la pertinence est établie par la collectivité.



© MÉTROPOLÉ ROUEN NORMANDIE

La **métropole Rouen Normandie** a intégré les enjeux de déplacement piéton dans le cadre de son projet Cœur de Métropole visant à adapter l'espace public aux mobilités actives. La première phase lancée en 2016 (et qui va être poursuivie en 2022) a permis la création de plusieurs projets de réaménagement en centre-ville visant à redistribuer l'espace public par la création de zones de rencontre intégrant des aménagements pour améliorer le confort de la marche : revêtement plus qualitatif, effacement des trottoirs.

Dans leurs trajets, les piétons ont besoin d'un certain nombre d'aménités pour rendre leur déplacement agréable. Marcher en ville, ce n'est pas uniquement se déplacer d'un point A à un point B ; c'est aussi prendre plaisir lors de son trajet, ce qui suppose de garantir des conditions de confort aux piétons : le confort matériel (présence d'assises, de bancs, trottoirs larges, sanitaires), le confort esthétique (végétation, luminosité, ambiance des espaces publics), le confort social (conditions des interactions avec autrui dans l'espace public).

Complémentarité marche et vélo avec les transports en commun

La marche et le vélo sont des modes de déplacement complémentaires avec les transports en commun. Ces deux modes actifs peuvent en effet s'inscrire dans une chaîne de déplacement qui inclut l'utilisation d'un autre mode de transport collectif (bus, tramway, métro, etc.).

Les Français combinent ainsi la marche avec un ou plusieurs autres modes de transport pour 13 % de leurs déplacements. Au sein de ces déplacements intermodaux, la marche est associée aux transports en commun dans 4 cas sur 10 et à la voiture dans 5 cas sur 10.

En France, 2 voyageurs sur 10 utilisent les transports en commun pour 1 à 2 stations seulement.

Il existe donc un potentiel important de rabattement des

usagers des transports collectifs vers la marche ou le vélo, tout particulièrement aux heures de pointe dans une logique de désaturation des transports en commun. Transports publics et modes actifs peuvent former une offre très complète pour une large majorité de déplacements et d'usagers.

Les collectivités encouragent également le développement de la marche sur de courtes distances en lien avec les transports en commun, comme dans le centre-ville de **Bordeaux** où une campagne de communication "Marche à suivre" a été mise en place dès 2013. L'objectif était d'encourager les utilisateurs des transports publics sur de courtes distances à passer à la marche, notamment dans le quartier Mériadeck-Hôtel de Ville.



Expérimentation à Bordeaux, Monono

LE TROTTOIR, LIEU PRIMORDIAL POUR LE PIÉTON

Il n'existe, à ce jour, pas de définition réglementaire du trottoir dans le Code de la route. Une récente décision de la Cour de Cassation pourrait toutefois faire évoluer cette situation : "Constitue un trottoir, au sens des articles R.412-7, R.412-34, R.417-10 et R.417-11 du Code de la route, la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée et qui, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif, est réservée à la circulation des piétons". Les trottoirs sont primordiaux pour les piétons : ils constituent la partie de la voie affectée à leur circulation sur laquelle ils ont l'obligation de marcher, au titre de l'article R.412-34 du Code de la route.

La circulation des véhicules (dont les vélos) y est interdite, tout comme leur stationnement.

Les trottoirs doivent être conformes à certaines caractéristiques techniques, les cheminements piétons praticables doivent être d'au moins 1m40 de large. Cette disposition constitue un des premiers dispositifs réglementaires favorables au piéton mais n'est pas inscrite au code de la route. Elle a été fixée par la loi de 2005 concernant les personnes handicapées qui institue les Plans de mise en accessibilité des espaces publics (PAVE), premier dispositif réglementaire favorable aux piétons.

Cependant, trop souvent, les trottoirs ne permettent pas aux piétons de se déplacer convenablement : encombrés, présentant des obstacles, trop étroits, etc.

De plus en plus de collectivités prennent la mesure de cet enjeu de sécuriser les trottoirs pour les déplacements à pied sur leur territoire. Ainsi, à l'occasion du vote de la Programmation pluriannuelle des investissements en début d'année 2022, la Métropole du Grand Lyon a lancé un "grand plan trottoirs" afin de remettre aux normes les trottoirs de l'agglomération. Aujourd'hui sur le territoire métropolitain lyonnais, 18 % de la voirie et des trottoirs sont non réglementaires ou inexistantes. Plusieurs projets prioritaires vont donc être identifiés afin d'améliorer les cheminements, d'élargir les trottoirs ou encore de créer des rues piétonnes, autant d'actions qui créent les conditions d'une pratique de la marche en toute sécurité.

Et maintenant ? Partager l'espace !

Communication : donner de la place et de la visibilité aux piétons

La réalisation d'aménagements favorables aux piétons et la mise en place de services de qualité sont parfois insuffisantes pour convaincre les habitants de recourir à ce mode de déplacement. Des actions de communication et de promotion sont donc nécessaires, ce qu'ont bien compris plusieurs collectivités qui multiplient les initiatives en ce sens. Pour que cyclistes et piétons puissent se déplacer en toute sécurité, il faut que les autres usagers aient conscience et connaissance de leur présence réciproque.

La ville de **Nantes** (Loire-Atlantique, 314 000 habitants) a ainsi remporté le "Talent du Vélo Pédagogie 2021" pour ses actions visant à favoriser la bonne articulation entre les usagers du vélo et de la marche, notamment via la diffusion d'une série de vidéos, Nantes Inspirante, illustrant plusieurs témoignages de citoyens et acteurs ancrés dans ces pratiques. La ville, dont la part modale de la marche était de 26 % en 2015, se fixe comme objectif de lui faire atteindre 30 % à horizon 2030 afin qu'elle soit le principal mode de déplacement.



© VILLE DE BORDEAUX

La ville de **Bordeaux** (Gironde, 249 712 habitants) a rappelé, lors d'une campagne de communication, l'importance de respecter la hiérarchie de la vulnérabilité entre usagers.



© VILLE DE CROLLES

Cette promotion de la marche n'est pas réservée aux grandes villes. En effet, le potentiel de la marche existe également dans des villes de taille moins importante, comme à **Crolles** (Isère, 8 000 habitants). La municipalité a produit plusieurs visuels intitulés "Bougeons Autrement" incitant leurs habitants à se déplacer à pied pour leurs déplacements de proximité.



Pour la ville d'**Angers** (Maine-et-Loire, 151 520 habitants), la communication est axée sur l'installation de panneaux pédagogiques pour sensibiliser au respect des règles de circulation et au partage de l'espace public. Les panneaux font appel à l'imaginaire animal pour rappeler que la "rue n'est pas la jungle".

Des expérimentations autour des aménagements temporaires et légers pour favoriser les piétons sur l'espace public

Les aménagements légers et réversibles peuvent être utilisés pour favoriser le partage des espaces. L'utilisation de couleurs dans le marquage des rues est un dispositif utilisé pour ralentir la vitesse motorisée et favoriser l'appropriation et les usages d'un espace par les usagers.



Dans la ville de **Grenoble** (Isère, 160 649 habitants), le dispositif de piétonnisation des rues aux écoles a été complété par l'installation de motifs peints sur la chaussée pour permettre un marquage et une identification de l'espace par les piétons (démarche Place aux Enfants de la ville de Grenoble).

La crise sanitaire a également mis en lumière le rôle des aménagements temporaires et expérimentaux dans l'apaisement de l'espace public. A l'instar des pistes cyclables transitoires, développées dès le premier confinement, des aménagements piétons provisoires ont été mis en place dans plusieurs villes françaises. A **Avignon** (Vaucluse, 92 130 habitants), certains trottoirs ont ainsi été élargis et des rues aux écoles sécurisées par l'installation de mobiliers temporaires. Ces expérimentations permettent la réversibilité des aménagements selon les usages de l'espace et les demandes des habitants. Réalisés à partir de mobilier léger – peinture, art, bacs végétalisés – les aménagements temporaires participent à l'apaisement de la ville en réduisant l'espace dédié à la circulation automobile. Cette méthode de l'urbanisme tactique reste aujourd'hui largement pratiquée pour tester les projets avant de les pérenniser.

CES NOMBREUX EXEMPLES D' ACTIONS MENÉES PAR LES COLLECTIVITÉS TÉMOIGNENT DE LA DIVERSITÉ DES SOLUTIONS POUR GARANTIR UNE COHABITATION APAISÉE ET HARMONIEUSE ENTRE CYCLISTES ET PIÉTONS.

Les collectivités misent aujourd'hui sur des solutions innovantes et des aménagements variés pour favoriser la marche et le vélo.

C'est cette complémentarité entre marche et vélo que le Club des villes et territoires cyclables et marchables souhaite incarner et défendre, avec la conviction que la dynamique des modes actifs permettra aux habitants de mieux vivre leurs territoires.



LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant plus de 2 200 territoires à travers ses 228 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de 30 ans, un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'Etat, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

Les travaux du CVTCM sur la marche font l'objet d'un soutien de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV) et de l'Agence de la transition écologique (ADEME).



Ce dossier a été réalisé par Romain Legros (chargé de mission) et Violette Baccou (stagiaire)



CLUB DES villes & territoires
cyclables et marchables