



ACTES DES RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE

A REIMS, LES 9 ET 10 NOVEMBRE 2023



LES RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE 2023

ont été organisées par le collectif « Place aux piétons », composé de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, 60 Millions de piétons, Rue de l'Avenir et du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables.

Ces Rencontres se sont adressées à un large public, de collectivités locales et de services de l'État, en passant par des entreprises privées et des associations françaises et européennes. Elles ont permis de rassembler des experts pour évaluer les initiatives existantes et encourager les pouvoirs publics à poursuivre leurs efforts en faveur du développement de la marche à pied dans tous les territoires urbanisés et périurbanisés : métropoles, villes et villages.

Ce document comporte un résumé des différentes contributions présentées à Reims les 9 et 10 novembre 2023. Les supports numériques de ces présentations sont accessibles sur le site internet : <https://www.placeauxpietons.eu/>



Crédit photo : FFRandonnée

► Les principaux organisateurs des journées ont été :

Frédéric BROUET, Denis CHEMINADE, Gary CARBONNEAUX, Hugo HOTTIN, Iris HERAN-GOBERT, Séverine IKKAWI, Jean-Emmanuel TESSIER, Anne DENY et Pierre CLAVIER de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, Anne FAURE, Vincent CHAS et Marie PREMARTIN de Rue de l'Avenir, Christian MACHU de 60 Millions de piétons, Romain LEGROS du Club des villes et territoires cyclables et marchables, Patrice BOUILLLOT, journaliste, qui a animé la journée.

► Nos remerciements vont :

A la ville de Reims qui nous a accueillis dans ses locaux, A la communauté urbaine du Grand Reims, en particulier Adrien BERTHIER et Carine ALAVANT de la Direction *Mobilités et Transports* pour la préparation de l'évènement, A Frédéric BROUET, président du comité départemental de la randonnée pédestre de la Marne et à son équipe de bénévoles, A tous les contributeurs des plénières et des ateliers.

► Les financeurs des journées ont été :



Edito

Construire de nouvelles urbanités pour des villes et villages marchables

La 2^{ème} édition des Rencontres nationales de la marche en ville, organisée à Reims **jeudi 9 et vendredi 10 novembre 2023** par le collectif « Place aux piétons », a marqué un tournant décisif dans l'engagement de tous les acteurs en faveur de la marche à pied. Ce mode de déplacement vertueux répond aux enjeux cruciaux de notre société, sur les plans sanitaires, sociaux, économiques, sportifs et environnementaux.

Organisé avec le soutien de l'ADEME, du ministère des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques, du ministère chargé des Transports, de la Métropole du Grand Reims et de la Ville de Reims, des sociétés Keolis et Someware, cet événement a rassemblé un large public, collectivités locales et services de l'État, en passant par les entreprises privées et les associations, françaises ou européennes.

Depuis la 1^{ère} édition des Rencontres à Marseille en septembre 2021, la marche à pied a gagné en notoriété et bénéficie désormais d'un intérêt croissant : à l'échelle locale, **des plans piétons** se développent dans les agglomérations, qu'elles soient de grande ou de petite taille. Le coordonnateur interministériel nommé au vélo a également vu son champ d'action renforcé par la thématique de la marche à pied. En 2023, il a lancé le programme **ID-Marche** qui inclut notamment l'Appel à Projets "Marche du quotidien" porté par l'ADEME et la communauté Mobilités piétonnes co-animée par le CEREMA et le CVTCM* à destination des collectivités. Enfin, avec près de 70 000 participants et plus de 230 communes évaluées, la 2^{ème} édition du Baromètre des villes et villages marchables a confirmé le diagnostic sévère des piétons sur la marchabilité de leurs espaces urbains en dépit de quelques améliorations.

Prolongeant cette dynamique, les Rencontres nationales de la marche en ville ont constitué un temps fort, rassemblant **plus de 170 participants** en présentiel à Reims et plusieurs centaines en ligne. A travers une multitude d'ateliers, de plénières et deux marches exploratoires, elles ont permis de revenir sur les résultats du Baromètre, de partager des connaissances fines concernant les mobilités piétonnes et de présenter des retours d'expériences riches pour développer la marche à pied dans tous les territoires, aussi bien dans les villes moyennes, les territoires périurbains que les métropoles.

Ces Actes visent autant à partager ces propositions qu'à mettre en valeur les bonnes pratiques et les réflexions présentées lors de ces Rencontres pour une ville apaisée, inclusive, attractive et sûre, ... où le piéton aura toute sa place. Une ville tournée vers l'avenir !

**Rue de l'Avenir,
Anne Faure, Présidente**

**FFRandonnée,
Brigitte Soulyar, Présidente**

**60 Millions de Piétons,
Claude Birenbaum, Président**

**Club des villes et territoires
cyclables et marchables,
Françoise Rossignol, Présidente**

placeauxpietons.eu



Istock.com / We-Ge

* Club des villes et territoires cyclables et marchables

Sommaire

EDITO - Construire de nouvelles urbanités pour des villes et villages marchables	1
Plénières des Rencontres	4
Ouverture - Jean-Marc Offner	5
Etat des lieux de la marche en ville en France en 2023	7
Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables - Vincent Chas	7
Expertise conjointe du Cerema et de l'ADEME - Elodie Barbier-Trauchessec et Cédric Boussuge	11
La marche en ville, pour une urbanité renouvelée	13
Sujets mobiles non identifiés - Stéphane Malek.....	13
Le plaisir de marcher au quotidien - Frédéric Brouet.....	15
Favoriser l'intermodalité : les actions menées par Keolis - Marie-France Vayssières	17
Pour une écologie du piéton - Anne Botlan.....	19
L'exemple suisse en matière de mobilités piétonnes - Flore Maret.....	20
Une alliance d'acteurs pour l'invention d'une politique publique	22
Les actions pour développer la marche de l'ADEME - Mathieu Chassignet.....	22
L'émergence d'une politique publique - Suzanne Lécroart et Thierry Du Crest	23
Les propositions de Place aux piétons	25
ATELIER 1 - Pour une ville à hauteur de piéton	27
1/ Approche systémique de la prise en compte des piétons dans les différents types d'espace urbain Jérôme Monnet, Jean-Paul Hubert, Cécile Collinet et Emmanuelle Petit	28
2/ Politique wallonne pour mettre en place et maintenir des aménagements en faveur de la marche Boris Nasdrovsky et Loïc Calicis	30
3/ Bordeaux, stratégie pour une ville apaisée : l'exemple du plan marchable François Mesure et Didier Jeanjean	32
Contributions annexes à l'atelier 1	33
Auditer la marchabilité de son territoire : Comment s'y prendre ? Quels outils ? Retour d'expérience de Someware - Bertrand Gervais	34
Le chemin vers la ville apaisée n'est pas un long fleuve tranquille - Abel Guggenheim.....	36
Amélioration de la marchabilité du territoire et valorisation de la ville de Ouistreham grâce au projet « Le gouvernail » - Jonathan Boulat	37
ATELIER 2 – Pour une ville inclusive : des espaces publics accessibles à tous	38
1/ Espace Théâtre : à pied dans la ville - Benedetta Lanza et Silvana Ranzato	39
2/ La marche en ville la nuit à l'aune de la transition énergétique : entre enjeux sociétaux et écologiques - Edna Hernández González	40
Contributions annexes à l'atelier 2	42
Sensibilisation des agents de collectivités à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sous l'égide du Cerema Centre-Est - Céline Debès.....	42
Changement de regard sur l'espace public - Frédérique Prédali et Teodora Nikolova	43

Sommaire

Stock.com / Olivier DJANN



Cartographier l'accessibilité de la voirie, mieux guider les usagers : bref état des lieux 2023 - Bertrand Gervais	45
ATELIER 3 - Pour une ville sensible : rendre la ville désirable	47
1/ Inciter à la pratique de la marche par l'expérimentation dans la Métropole de Nantes : piétonnalisations saisonnnières, dimanche sans voitures et rues scolaires - Céline Dumoulin et Simon Citeau	49
2/ Un schéma directeur pour développer les flux piétons à l'échelle de la ville de Chambéry - Marielle Thiévenaz	50
3/ Marcher ensemble, c'est animer la ville - Claire Waiss et Frédéric Brouet	51
Contributions annexes à l'atelier 3	53
Cheminer en ville : l'inventaire comme méthode exploratoire - Pascale Pichon, Lise Serra et Bernard Verot	53
Où vaut-il la peine de marcher ? Outil pour un meilleur diagnostic des territoires des courtes distances - Julie Chrétien	55
ATELIER 4 - Pour une ville vivante : les flux piétons pour la ville active	57
1/ Le renouveau de la marche en milieu urbain - Frédéric Héran	58
2/ La diversité des critères pour rendre la marche en ville désirable - Elin Lundmark	59
3/Un chemin, une école, dans la ville de Clichy-sous-bois : le sentier des écoles de Clippicum Supérius - Guy Bonnin et Jean-Marc Valid	61
4/ La rue commune : les clés de la transformation des rues métropolitaines - Etienne Bourdais	64
Contributions annexes à l'atelier 4	66
Récompenser la marche à pied en ville grâce à une application mobile motivante - Marie-Sophie Koeberlé.	66
Les jeunes randonneurs de Paris - Daniel Ramey.	68
Marches Exploratoires	69
Autour des Basses promenades	70
La Voie des Sacres	73
Le Collectif « Place aux Piétons » en actions	75
Le Club des villes et territoires cyclables et marchables.	76
La communauté « Mobilités piétonnes », co-animée par le CVTCM et le Cerema	76
Talents de la marche 2023 : une nouvelle édition qui met à l'honneur les mobilités piétonnes	78
Rue de l'Avenir.	83
Le rôle de la marche dans l'économie et la création d'emplois	83
A propos du rapport "Retombées économiques de la marche"	83
60 millions de Piétons	90
Accessibilité des personnes handicapées à la voirie et à l'espace public : état des lieux et propositions d'action ...	90
Fédération Française de la Randonnée Pédestre	97
Les Balades à roulettes.	97
Partenariat avec Keolis	97
La Grande Randonnée vers Paris 2024	97
Les plateformes locales "Place aux piétons"	98

Plénières des Rencontres

► Ouverture de la journée – Jean-Marc Offner

Etat des lieux de la marche en ville en France en 2023

- Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables, Vincent Chas
- Expertise conjointe du Cerema et de l'ADEME, Elodie Barbier-Trauchessec et Cédric Bousuge

► La marche en ville, pour une urbanité renouvelée

- Sujets mobiles non identifiés, Stéphane Malek
- Le plaisir de marcher au quotidien, Frédéric Brouet
- Favoriser l'intermodalité : les actions menées par Keolis, Marie-France Vayssières
- Pour une écologie du piéton, Anne Botlan
- L'exemple suisse en matière de mobilités piétonnes, Flore Maret

► Une alliance d'acteurs pour l'invention d'une politique publique

- Les actions pour développer la marche de l'ADEME, Mathieu Chassignet
- L'émergence d'une politique publique, Suzanne Lécroart et Thierry Du Crest



Crédit photo : FFRandonnée



Crédit photo : FFRandonnée

OUVERTURE

Jean-Marc Offner, directeur scientifique du bureau de recherche 6T et président de l'École urbaine de Sciences Po

Une histoire de pas perdus

La marche a mille vertus, recensées, reconnues, raisonnées et répétées. La « place aux piétons » n'est-elle pas assurée ? Non, il y a un problème : il y a 40 ans, on disait exactement la même chose ! Cela fait des décennies que le dossier « plaidoyer pour la marche » est régulièrement exposé... pour retomber aux oubliettes. C'est ainsi qu'au début des années 1980 j'avais piloté un colloque intitulé : « les piétons, nouveaux enjeux, nouveaux savoir-faire ». L'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (qui deviendra Ademe), le Cetur (qui deviendra Cerema) et l'Institut de recherche des transports s'étaient associés pour organiser cette rencontre à l'actualité saisissante. Seul changement : on parlait beaucoup économie d'énergie, choc pétrolier de 1974 aidant, et pas encore gaz à effet de serre.

Marche à suivre : la mise à l'agenda politique et technique de l'action piétonne

L'histoire hoquette. Pourquoi cette incapacité à progresser ? La difficulté est double. Il faut d'abord porter à l'agenda le sujet de la marche. Puis concrétiser les attentes, les mettre en œuvre. La première étape suppose que des acteurs se saisissent de la question pour en faire un problème collectif. Des groupes sociaux, des milieux professionnels vont s'impliquer. Des élus locaux deviennent alors, dans le meilleur des cas, porteurs de la thématique piétonne, de façon spécifique ou dans le cadre de délégations plus vastes (la mobilité, l'espace public, l'environnement...). Des organismes nationaux participent au mouvement, opérateurs d'une mise à l'agenda technique.

Cet enjeu de « technicisation » de la marche n'est pas mince. C'est par ce processus que le piéton perd son statut de personne insignifiante, dont on n'a pas à s'occuper ; que la marche se requalifie, loin d'une activité triviale impropre à l'appréhension intellectuelle. D'où l'importance de la mesure. L'action publique apprécie la mobilisation des chiffres. Ceux concernant les piétons s'avèrent rares, difficiles à recueillir. Les statistiques habituelles des déplacements ne font pas justice à l'omniprésence de la marche. Il faut des enquêtes ad hoc. Le Baromètre des villes et villages marchables du collectif « Place aux piétons » est de ce point de vue extrêmement intéressant. Le succès médiatique a été au rendez-vous. Les données téléphoniques pourraient certainement participer de cette montée en gamme de l'expertise piétonne.

La mise sur agenda butte sur un autre obstacle, bien résumé par la formule : le piéton n'a pas de conscience de classe. On dirait presque que le piéton ignore qu'il est piéton ! Il se voit juste habitant d'une ville, éventuellement usager d'un espace public. Le cycliste, lui, revendique son statut de cycliste, et le fait savoir. Les associations sont les aiguillons de l'action publique. L'ancrage local de Place aux piétons constitue dès lors un défi majeur pour la cause piétonne.

Pied à terre : des modes opératoires inédits

Le sujet a donc été inscrit sur les agendas... le plus dur reste à venir. Matérialiser les ambitions, répondre aux préoccupations. Agir... mais ne pas faire n'importe quoi. Bien « traiter » les piétons, ce n'est pas forcément faire de grands gestes et de gros investissements. C'est beaucoup affaire de gestion au quotidien, de petits aménagements, d'organisation routinière de la voirie. Mais bizarrement, en France, les budgets de fonctionnement paraissent toujours à la peine, alors que les budgets d'investissement restent privilégiés. Trouver des milliards pour faire des RER métropolitains, pas de soucis ! Dénicher quelques centaines de milliers d'euros pour s'occuper un peu mieux des piétons au quotidien, compliqué.

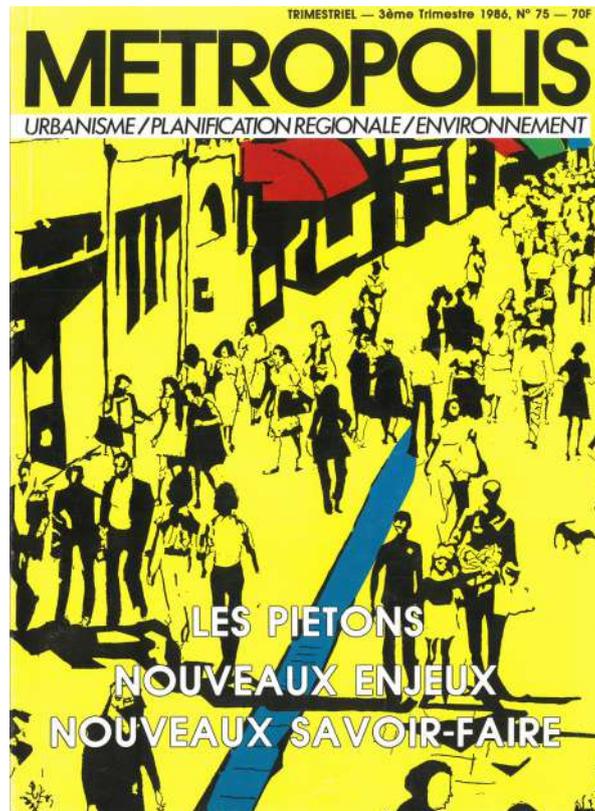
À l'instar de la montée en gamme technique, il y a une valorisation politique à élaborer, un « paquet-cadeau » à inventer comme vitrine de politiques piétonnes ambitieuses. Le plan piéton reste trop sectoriel pour ce faire. Un programme « 500 bancs » peut servir de totem, s'il ne reste pas un slogan comptable. Il paraît que les tramways ont changé la ville. Les piétons ne devraient pas avoir de mal à faire aussi bien !

À contre-pied : alliances

Il y a les choses à faire, et les choses à ne pas faire ; quelques faux amis dont il faut se garder. Le premier apparaîtra paradoxal : les zones piétonnes. Beaucoup d'élus expliquent qu'ils s'occupent bien des piétons puisqu'ils installent des zones piétonnes. Zones d'hypercentre historique, promenades sur les quais... le touriste visite, l'habitant y fait du shopping, les promeneurs du dimanche s'y baladent. Le marcheur du quotidien, qui se déplace d'un point de départ à une destination, ne s'y retrouve pas, dans ces réserves à piétons.

C'est en fait une culture professionnelle de l'espace public qui se décline dans ces types de projets, mais aussi dans des aménagements moins importants. Des espaces publics pour les piétons, certes, mais qui oublient que la marche est un mode de déplacement, une personne en mouvement qui recherche un confort, une ergonomie dynamique, la continuité de ses itinéraires. Des parvis piétons devant les écoles, très bien. Mais ce qui changerait la vie de l'écolier piéton, ou de ses parents accompagnateurs, c'est que l'on organise le chemin de l'école. Que l'on raisonne cheminement. Et ce dans l'ensemble des territoires concernés.

Un dernier « ami » reste à interpeller : le cycliste. L'alliance vélo-marche à pied est tactiquement payante. Mais elle ne permet pas tout. L'après confinement a conservé les coronapistes cyclables, pas grand-chose pour les piétons (sinon des extensions de terrasses de café : le piéton sédentaire !). En outre, la catégorisation commune « mode actif » fait oublier ce que devraient être les équilibres quantitatifs (tout le monde est piéton...). Surtout, elle fait fi de la dimension profondément humaine de la marche. Ce n'est pas anodin que le caractère chinois désignant l'être humain soit un homme en train de marcher. Pas anodin non plus que l'une des plus célèbres sculptures au monde soit l'Homme qui marche. Marcher, c'est être au monde.



Première de couverture du METROPOLIS n° 75 du 3ème Trimestre 1986
« Les piétons – nouveaux enjeux – nouveaux savoir-faire »

ETAT DES LIEUX DE LA MARCHE EN VILLE EN FRANCE EN 2023

► Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables

Vincent Chas, délégué général de l'association Rue de l'Avenir

Objectif : prendre le pouls des piétons dans un climat plus réceptif aux mobilités actives

En 2023, le collectif Place aux Piétons publie, pour la deuxième fois, les résultats de son Baromètre des villes et villages marchables®. Il interroge, en ligne, des répondants volontaires sur leur ressenti en tant que piétons. Ce ressenti subjectif permet de caractériser « le climat de la marche à pied » dans les villes étudiées.

L'objectif de cette 2ème édition est de prendre le pouls de nos concitoyens, deux ans après le verdict sévère du 1er Baromètre. Comme en 2021, cette enquête s'appuie sur un échantillon de plus de 42 000 répondants, partiellement représentatif de l'ensemble des Français. Les données acquises en 2021 et en 2023 rendent possibles les comparaisons entre les deux éditions du Baromètre pour observer les constantes et mesurer les évolutions. Les nouvelles initiatives qui ont émergé aux échelles nationales comme locales ont-elles permis de faire évoluer positivement leurs ressentis ?

2021- 2023 : une confirmation des priorités et quelques améliorations

Le Baromètre 2023 confirme en grande partie les constatations établies lors de la 1ère édition de 2021. Qu'il s'agisse des freins à l'usage de la marche à pied, des interactions avec les autres modes de déplacement ou encore des attentes en matière d'aménité, les piétons font preuve d'une grande constance dans leurs opinions et leurs demandes, beaucoup de critiques et peu de satisfecits. Les quatre principales attentes des piétons formulées en 2021 se trouvent réaffirmées en 2023 conservant leur ordre de priorité :

- l'amélioration des cheminements piétonniers en les rendant plus larges, bien entretenus et sécurisés ;
- la préservation exclusive des trottoirs pour les déplacements à pied ;
- une répression/verbalisation accrue du stationnement sur les passages piétons et les trottoirs ;
- et enfin, une régulation de la vitesse des véhicules motorisés dans les zones fréquentées par les piétons.

Cependant, des améliorations modestes sont à noter. Si les piétons ont toujours le sentiment d'être les oubliés des politiques de mobilités, le nombre de mécontents diminue pour ce qui est notamment de leur sécurité et du ressenti général de leur quotidien de piéton.

Cette tendance, bien que timide et hétérogène, reflète les initiatives de certains territoires où des plans piétons et stratégies piétonnes ont été mis en place depuis la dernière enquête.

La marche à pied n'est pas l'apanage des métropoles : des répondants aussi nombreux qu'en 2021 dans les petites villes et villages

Le Baromètre 2023 enregistre, comme en 2021, plus de 61 % de répondants en provenance des communes de plus de 20 000 habitants.

Le nombre de répondants résidant dans des communes de moins de 5 000 habitants est de 14 %. Ce résultat confirme que les défis et les aspirations des piétons ne se limitent pas aux seules zones urbaines. L'amélioration des conditions de la marche à pied dans les zones faiblement urbanisées, qu'il s'agisse de bourgs, de villages ou de hameaux en milieu rural, doit également être intégrée au sein des politiques publiques en cours et à venir.

Améliorer la condition des piétons confrontés à la marche utilitaire : une impérative nécessité

L'enquête de 2023 met également en évidence l'évolution des perceptions chez les piétons en fonction de leur profil.

Deux groupes distincts émergent :

- d'un côté, ceux pour qui la marche représente davantage une nécessité ou une contrainte, à savoir les personnes à mobilité réduite, les individus âgés, les parents accompagnés de jeunes enfants et/ou en situation sociale précaire, ainsi que les femmes qui se sentent moins en sécurité dans l'espace public que leurs homologues masculins ;
- de l'autre, les piétons qui considèrent la marche comme un plaisir, à savoir les hommes, les personnes sans difficulté de mobilité et/ou en pleine force de l'âge. L'objectif primordial réside dans l'amélioration du quotidien de ceux qui subissent la marche comme une contrainte inéluctable.

Une feuille de route claire pour développer la marche à pied

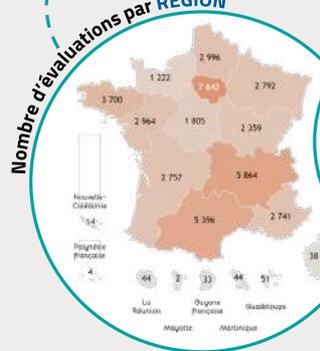
Face à cette réalité nuancée, ces données fournissent désormais le socle d'un mémorandum, définissant les attentes et les mesures nécessaires. Ce document servira de base solide pour élaborer des politiques publiques éclairées, visant à améliorer le quotidien des piétons, en particulier des plus vulnérables d'entre eux, tout en encourageant les autorités publiques à persévérer dans leurs initiatives.

BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES

Vous êtes plus de **72 000** à avoir participé à cette consultation publique, merci pour cette forte mobilisation !

42 468 questionnaires complets ont été reçus et exploités de façon détaillée
Plus de 4 600 communes ont enregistré au moins une évaluation

Nombre d'évaluations par RÉGION



85% 15%

marchent principalement ... dans les espaces urbanisés ... hors des espaces urbanisés

66%

pratiquent la marche tous les jours ou presque

43%

déclarent que la marche est leur mode de déplacement principal

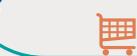
59%

trouvent que, dans leur commune, se déplacer à pied est agréable

7% d'une association de protection des piétons sont membres

23% d'une association de pratique de la marche sont membres

Pour quelles raisons se déplacent-ils fréquemment à pied ?



80%

Faire leurs courses et autres usages du quotidien



52%

Se promener, faire du tourisme



48%

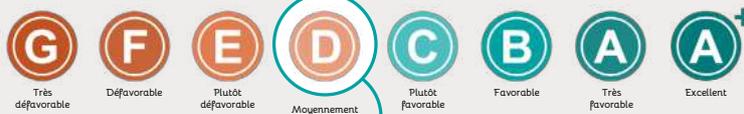
Faire du sport, améliorer leur santé

Se dégagent de multiples familles de piétons : piétons du quotidien, promeneurs, piétons expérimentés, personnes à mobilité réduite ...

Chacune de ces familles a des relations spécifiques à son environnement

Quel est l'indicateur global du ressenti des piétons ?

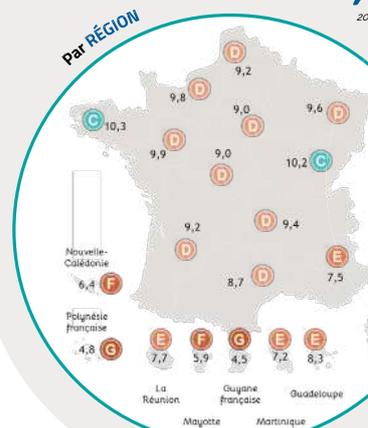
Au niveau NATIONAL



9,2 /20

2021 - 9,2

Par RÉGION

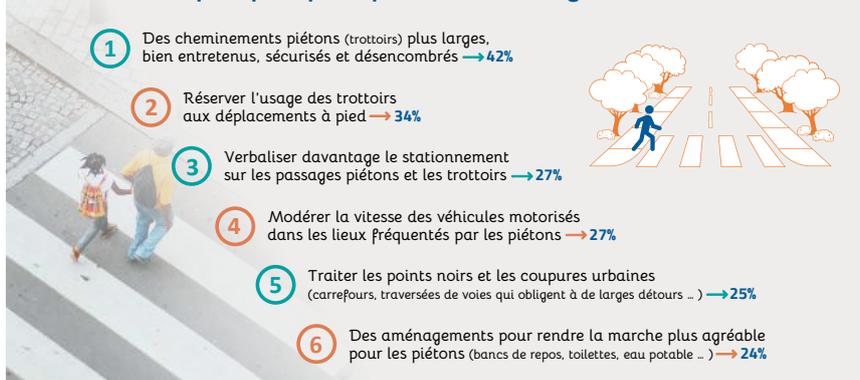


BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES

Quelles sont les principales critiques formulées par les piétons ?



Les principales pistes pour améliorer l'usage de la marche *



Note de lecture méthodologique

Le questionnaire étant basé sur le volontariat, les 42 468 réponses exploitées représentent un échantillon partiel de la population française. L'enquête peut présenter, du fait de sa diffusion, des biais de sympathie (23% des répondants sont membres d'une association de pratiquants de la marche et 7% sont membres d'une association ayant dans ses buts la protection des piétons).

* Classement obtenu suite à la sélection par chaque piéton de 3 priorités parmi 15 réponses possibles.

► Expertise conjointe du Cerema et de l'ADEME

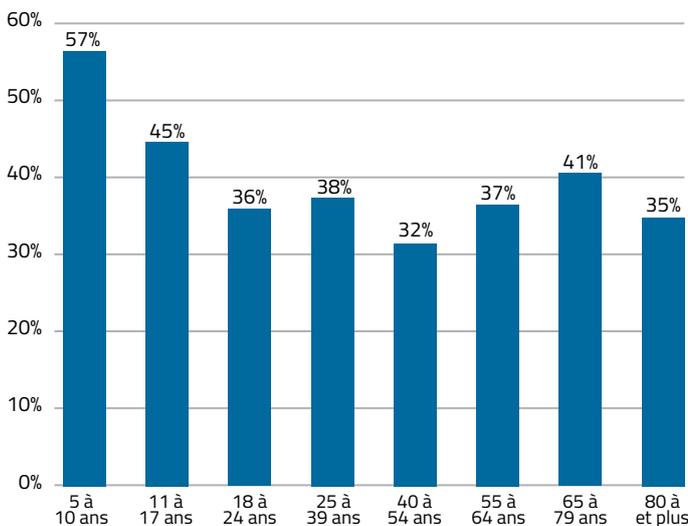
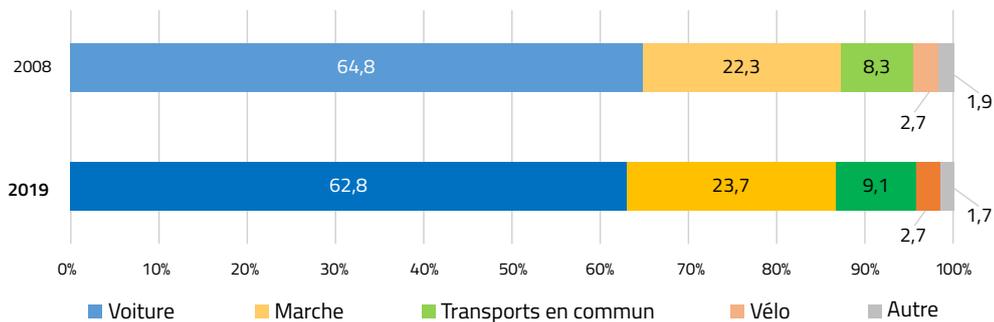
Cédric Bousuge, directeur de projets Mobilités piétonnes et espace public au Cerema

Elodie Barbier-Trauchessec, coordinatrice Mobilités actives et partagées à l'ADEME

23,7 % des trajets du quotidien sont réalisés entièrement à pied

L'enquête Mobilités des personnes, réalisée tous les 10 ans par l'INSEE, montre que la marche est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé des Français après la voiture. En 2019, 23,7 % des trajets du quotidien sont réalisés entièrement à pied : ce chiffre est en augmentation depuis 2008 après des années de baisse (22,3 % en 2008, 23,2 % en 1994 et 34,1 % en 1982 !). À noter que les femmes marchent un peu plus que les hommes (respectivement 25,8 % et 21,5 %), et prennent un peu plus les transports en commun (respectivement 10,1 % et 7,9 %).¹

Ces données reflètent cependant mal l'importance de la marche dans nos déplacements du quotidien, car la marche intermodale (c'est à dire comme moyen de rejoindre un autre mode de transport ou d'aller à un lieu de destination après un trajet en transport par exemple) est à ajouter à ces données concernant la marche. L'accès à pied aux arrêts de transports en commun tient une place importante, tant en proportion qu'en temps passé. Dans les exploitations des enquêtes mobilités certifiées Cerema, 62 % des trajets réalisés principalement en transport collectif urbain comprennent au moins 5 minutes de marche consécutive. Ce chiffre descend à 5 % pour les trajets en voitures, et à 2 % pour les trajets à vélo.



Proportion de personnes ayant réalisé au moins un déplacement à pied durant la journée.
Source : BU 2020

“Les enfants marchent plus que les autres”

Plus de la moitié des enfants de 5 à 10 ans se déplacent au moins une fois à pied un jour donné. C'est bien plus que la plupart des adultes !² Cela doit nous interroger quant à la place de l'enfant dans l'espace urbain et comment nos territoires peuvent être aménagés pour favoriser et sécuriser cette présence et ces déplacements à pied de l'enfant.

Cela rejoint par ailleurs le besoin de développer l'écomobilité scolaire en accompagnant enfants, parents, corps enseignant et collectivités pour favoriser les déplacements domicile école à pied ou à vélo. Car si les enfants sont ceux qui se déplacent le plus à pied, ils le font par contre beaucoup moins que par le passé et sur des distances beaucoup plus réduites.

Il faut aussi souligner que les personnes âgées se déplacent beaucoup à pied, lorsqu'elles se déplacent (car l'immobilité est, en effet, importante parmi les personnes de plus de 75 ans). Or l'accidentalité des piétons âgés est un enjeu important. En 2022, presque 50 % des piétons tués ont plus de 65 ans alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. Cette tendance est encore plus marquée pour les plus de 75 ans, et particulièrement forte en agglomération. Elle doit également nous alerter dans un contexte de vieillissement de la population.

Concernant l'accidentalité des piétons, en 2022, 488 piétons ont été tués dans un accident de la route en France, un chiffre qui ne baisse pas depuis 10 ans. Cela représente 15 % de la mortalité routière. L'enjeu de sécurité des piétons est en lien direct avec le ressenti négatif des piétons mis en avant dans le Baromètre. A noter que, lors du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 17 juillet 2023, l'une des mesures présentées prévoit de « Rendre obligatoire une vitesse maximale autorisée de 30km/h dans les rues ne disposant pas de trottoirs ou disposant de trottoirs ne répondant pas aux exigences réglementaires. »

L'accidentologie entre piétons et cyclistes montre, par contre, un constat différent de celui du ressenti remonté par les usagers. La mortalité et l'accidentalité des piétons sont très majoritairement dues aux véhicules motorisés, et peu aux conflits piétons/cyclistes. Deux et trois morts piétons en une année sont respectivement dus à des accidents avec des trottinettes et des vélos. Ce chiffre est à comparer aux 500 morts piétons par an au total. Toutefois, le ressenti d'insécurité des piétons ne doit pas être minimisé.³

« C'est dans le périurbain que l'on marche le moins »

C'est bien dans les grands pôles urbains que l'on marche le plus, en particulier dans les centres-villes où la marche est le premier mode de déplacement. Mais dès que l'on s'éloigne des villes centres, la part modale de la marche diminue fortement.

Pour autant, ce n'est pas dans le rural que l'on marche le moins (en considérant ici le rural comme les communes isolées hors d'influence des pôles, où 24 % des déplacements du quotidien sont effectués à pied), mais dans les villes périurbaines. Dans les communes appartenant à la couronne d'un petit ou d'un moyen pôle, 15 à 16 % des déplacements sont effectués à pied.²

Ce constat est encore plus marqué lorsqu'on ne regarde que les trajets courts, de moins de 2km. Un travail est en cours au Cerema - « Marcher dans le périurbain » - afin de mettre en avant des exemples d'aménagements en périurbain, notamment pour supprimer les coupures urbaines, jalonner des itinéraires, ajouter des services aux piétons.

64 % des clients viennent à pied ou à vélo dans les commerces du centre des grandes agglomérations

Dans les centres-villes des villes moyennes, ce sont encore 46 % des clients qui viennent à pied ou à vélo dans les commerces.⁴

Plusieurs enquêtes françaises et internationales menées à l'échelle de communes montrent l'importance de la part de clients venant à pied faire leurs courses. A Lille ou Nancy, les enquêtes montrent que la marche est le premier mode de déplacement des clients des commerces du centre-ville (respectivement 42 % et 39 %). À Nantes, la marche représente 27 %, après l'accès en transports en commun (et 21 % en voiture). Ces enquêtes montrent aussi que cette part modale piétonne est généralement sous-estimée par les commerçants.

Pour aller plus loin

Les articles relatifs aux mobilités vers les commerces de centre-ville par Mathieu CHASSIGNET parus sur Alternatives économiques :

- <https://blogs.alternatives-economiques.fr/node/29055>
- <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2021/12/16/mobilite-vers-les-commerces-de-centre-ville-5-enseignements-issus-d-une-enquete-menee-a-lille>

1. SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS–Insee –Inrets)

2. Cerema. Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain. Bron : Cerema, 2022

3. La sécurité routière en France : Bilan de l'accidentalité de l'année 2022, ONISR

4. Mobilités et commerces. Quels enseignements des enquêtes déplacements ? Cerema, 2019

LA MARCHÉ EN VILLE POUR UNE URBANITÉ RENOUVELÉE

► Sujets mobiles non identifiés

Stéphane Malek, urbaniste-paysagiste, directeur fondateur de Monono

Considérée à tort comme un mode de déplacement accessible parce qu'universel, la marche a longtemps été le parent pauvre des politiques publiques en matière de déplacement. Le guide *A pied d'œuvre*⁵ part du principe que la prise en compte des piétons et de la marche nous invite à sortir d'une vision de l'aménagement strictement orientée par l'infrastructure de la voirie et sa fonction principale d'écoulement des flux. Si le déplacement demeure une composante essentielle, il ne doit être qu'un aspect d'une fabrique des espaces publics comme espaces vivants, centrée sur le partage de l'espace, l'accessibilité, les relations sociales, la convivialité, la qualité de vie, la santé, l'écologie, la diversité et la complémentarité des usages.

Atteindre ces objectifs implique de repenser en profondeur une démarche de projet : redéfinir une vision ambitieuse de l'espace public, en mobilisant l'ensemble des acteurs et actrices, des domaines et des thématiques nécessaires à l'épanouissement des personnes.

La marche au carrefour des enjeux et des disciplines

La marche est un mode de déplacement durable et sobre concourant, d'une part, à la réduction des gaz à effet de serre, des polluants et du bruit et, d'autre part, à la préservation de la biodiversité. Les piétons sont des symboles d'urbanité ; ils renvoient aux notions de densité, de centralité, de connexion et de proximité.

La promotion de la marche touche donc directement à la lutte contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, ainsi qu'à la renaturation des villes. Durable, la marche l'est également au regard de ses bienfaits en termes de santé publique, alors que la sédentarité est un enjeu de société, que les pollutions atmosphérique et sonore provoquent de nombreuses pathologies et que le culte de la vitesse peut être une source de stress et de mal-être.

Dans le champ de la mobilité, la marche fluidifie les déplacements en lien avec les autres modes de transport et favorise un rééquilibrage modal. Elle renforce la sécurité routière par la réduction des vitesses, ce qui permet de diminuer les risques, d'améliorer la visibilité et la légitimité des piétons, et de sensibiliser les personnes véhiculées à leur présence. Elle favorise l'hospitalité, en rendant les espaces publics plus accessibles, ouverts et polyvalents. Elle concourt à la convivialité, par le ralentissement et la possibilité des liens sociaux, notamment intergénérationnels. Elle renforce l'attractivité, la place de la culture et le développement touristique en favorisant les appropriations diverses, les commerces de proximité et l'animation de la rue.

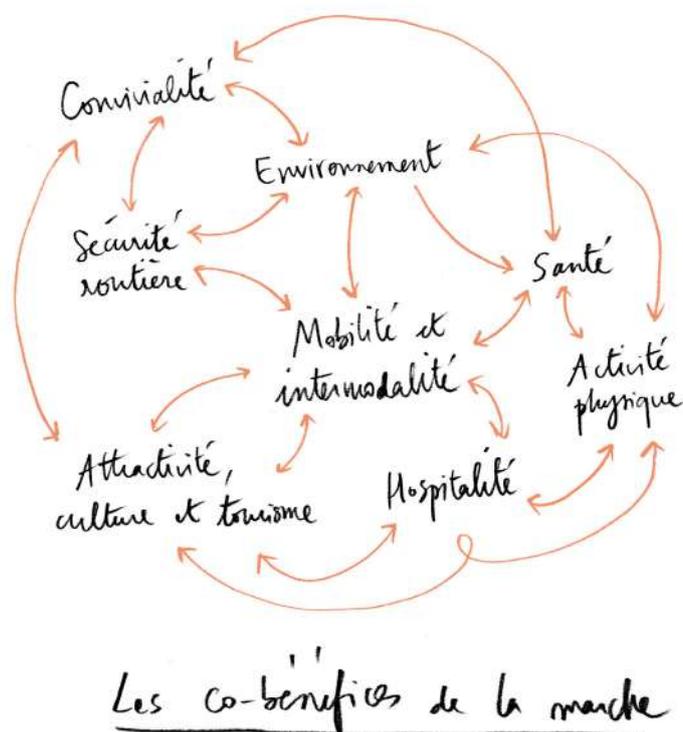
Renouveler la démarche de projet

Ces différents enjeux nous invitent à élargir le spectre de la réflexion et de l'action, et à faire reposer les politiques publiques sur les deux dimensions complémentaires des piétons : les piétons comme figures mobiles, par leur capacité à effectuer de (longs) trajets, en reliant les territoires et les modes de déplacement ; les piétons comme figures sociales, par leur capacité à créer des rencontres, à consommer, à faire vivre et à animer les lieux.

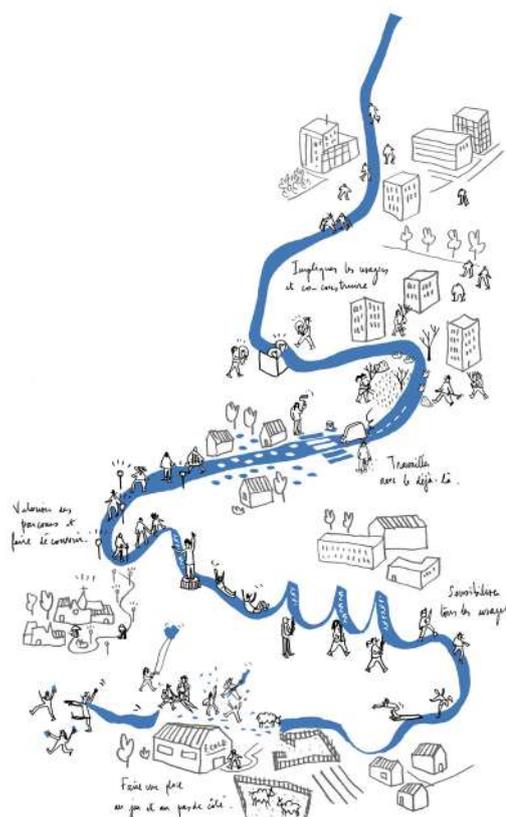
Cette double dimension des piétons, à la fois « cellule souche »⁵ de la mobilité et de l'urbanité, du mouvement et de la proximité, devrait constituer le fondement d'une politique publique dans tous les territoires. Trop souvent cantonnée aux centres-villes, elle doit se doter d'une ambition et de moyens pour s'étendre dans les lieux où elle est a priori exclue.

Il semble nécessaire de repenser les cadres de la démarche de projet en associant les compétences, les thématiques et les approches, aujourd'hui trop éclatées entre services, métiers et échelons, au sein d'une gouvernance transversale et intégrée. L'objectif est bien de créer une culture commune pour une fabrique de l'espace public favorable aux piétons, déclinée à toutes les étapes du projet. Il sera en effet difficile d'agir sur les espaces produits sans réinterroger toute la chaîne de fabrication.

Qu'est-ce que cela implique de remettre les individus et les usages au cœur de la fabrique des espaces publics ? Comment en repenser certains cadres, parfois lourds et figés, pour expérimenter une nouvelle conduite de projet, plus souple, adaptable, évolutive et transversale ? Comment fonder une nouvelle culture d'aménagement, en sortant des dogmes de la finalité, de la spatialité, de la technicité et de l'usage uniforme ? Autant de questions qui doivent orienter l'action, pour une fabrique des espaces publics (réellement en faveur des piétons).



La marche au centre de l'ensemble des co-bénéfices
guide *A pied d'œuvre* pour l'Ademe



Inventer une politique publique de la marche en renouvelant
les démarches de projet, guide *A pied d'œuvre* pour l'Ademe

5. Monono (dir.), 2022, À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics, ADEME, Clés pour Agir, 88 pages. Téléchargeable gratuitement : <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/5998-a-pied-d-oeuvre-mettre-les-pietons-au-coeur-de-la-fabrique-des-espaces-publics.html>

6. Georges Amar, Mobilités urbaines. Éloge de la diversité et devoir d'invention, éditions de l'Aube, 2004.

► Le plaisir de marcher au quotidien

Frédéric Brouet, administrateur territorial, Président de la commission mobilités actives et du comité de la Marne de la FFRandonnée

Mon témoignage s'appuie sur une double approche des déplacements contraints : ceux des élèves, ceux de ma propre expérience des migrations pendulaires.

1) plaisir pour les jeunes

Quels sont les avantages à marcher quotidiennement pour les élèves ?

- La marche favorise la socialisation, la construction d'un rapport réellement perçu et vécu à son environnement proche, l'engagement corporel, la responsabilisation, la relaxation pré- et post-scolaire, l'enrichissement émotionnel, la curiosité, la gestion du temps.
- Les élèves sont, selon les études menées, plus calmes, plus détendus, plus attentifs quand ils se rendent à l'école, au collège ou au lycée à pied.
- L'autonomie du déplacement permet de progresser sur l'acquisition des notions du code de la route.
- La circulation automobile (source potentielle d'accident) autour de l'école, du collège ou du lycée à certaines heures de la journée y sera ainsi moins dense.
- Réintroduire la marche pour les élèves permet de recalculer l'impact des déplacements carbonés pour les parents à l'aune des éléments suivants : hausse des coûts du carburant, usure accélérée du véhicule, nuisance sonore, pollution de l'air, contribution au réchauffement climatique, stress du conducteur et de l'élève-passager...
- La marche permet de lutter contre la sédentarité et ses effets nocifs : obésité, problèmes cardiaques, circulatoires, pulmonaires... Elle contribue à une bonne santé des élèves. Elle est aussi une préparation à l'éducation physique et sportive.
- Cette participation individuelle et concrète contribue à l'effort collectif sans cesse prôné en matière de protection de l'environnement. C'est une action citoyenne simple mais efficace et directement perceptible.
- Marcher demande peu : une paire de chaussures, un effort limité dans le temps et modeste par les faibles dénivelés et distances à parcourir.

Le vélo est une autre pratique, très bonne elle aussi, de la mobilité scolaire. Mais le vélo requiert des apprentissages plus techniques et il est moins favorable au lâcher-prise que la marche.

Comment rendre cette marche quotidienne possible et l'encourager ?

Des dispositifs existent déjà pour le primaire : bus pédestres, carapattes, trottibus, pédibus... Mais ils sont contraignants. Plusieurs parents ou adultes doivent encadrer systématiquement le convoi. Le tracé est nécessairement linéaire et les horaires sont stricts. La répétitivité de l'exercice le rend peu durable.

Dans bon nombre de communes, la morphologie de l'espace urbanisé permet une mobilité pédestre assez facile à mettre en œuvre. D'autant plus facile que l'établissement scolaire est proche.

L'opération se doit d'être menée en accord entre la commune et la direction de l'établissement. Elle requiert une information claire en amont des parents et des élèves avec des supports adaptés et en lien avec les acteurs ou associations motivées pour une mise en œuvre d'un plan de déplacement en établissement scolaire (PDES).

2) plaisir pour les adultes

Quels sont quelques-uns des avantages à marcher quotidiennement pour les adultes se rendant sur leurs lieux de travail ?

Ils sont identiques à ceux vus précédemment !

Comment rendre cette marche quotidienne possible et l'encourager ?

La prise en compte des possibilités offertes de pratiquer la marche au quotidien est souvent tardive dans une vie professionnelle. Elle survient après des années d'autres pratiques rendues inévitables en s'appuyant sur des raisons que nous n'évoquerons pas ici faute de place.

Concernant la longue distance (moins de 10 km), la marche est envisageable au prix d'un effort d'adaptation : temps disponible, tenue adaptée, changement de tenue voire toilette à l'arrivée.

Sur la moyenne distance (moins de 5 km), la marche est plus confortable et n'induit aucune rupture. Là où on se déplace en 15 minutes en véhicule motorisé, il faudra compter 30 minutes à vélo et une heure à pied. Le différentiel temporel joue peu si on l'oppose aux gains potentiels permis par cette pratique.

Pour la courte distance (moins de 1 km), la marche est gagnante comparée aux autres mobilités.

Devant ces avantages, le Forfait Mobilités Durables devrait intégrer la marche !

► Favoriser l'intermodalité : les actions menées par Keolis

Marie-France Vayssières, directrice mobilités alternatives et intermodalité chez KEOLIS

La marche à pied joue un rôle dynamique dans l'intermodalité, et ne pas en tenir compte peut être un frein à l'attractivité et à l'efficacité des transports publics. C'est pourquoi Keolis s'attache :

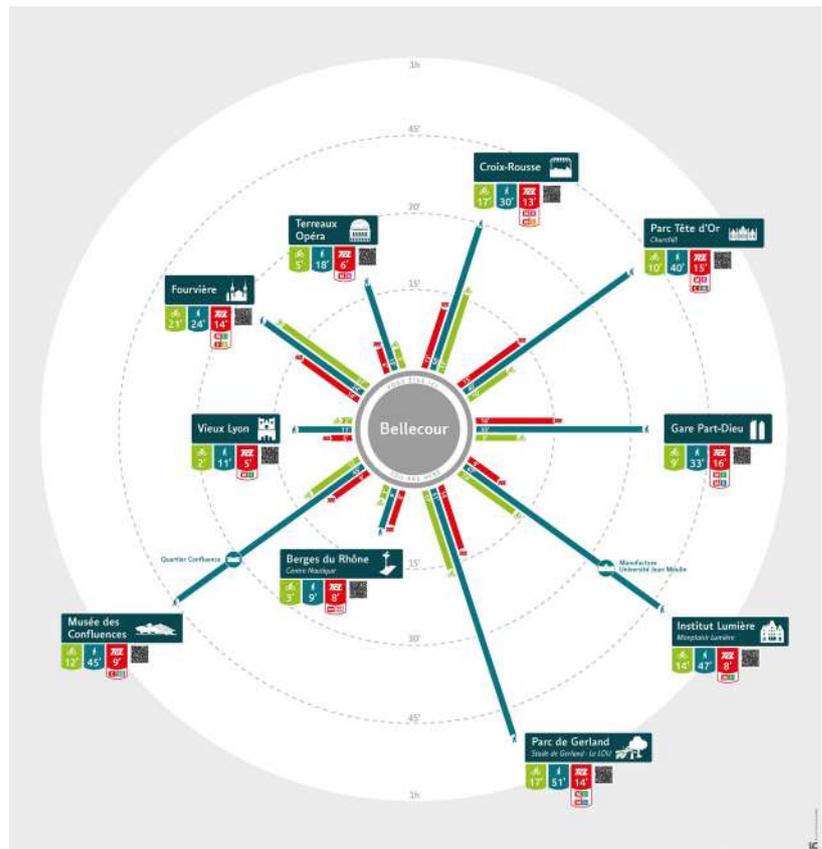
- 1) à renforcer l'articulation entre la marche et l'offre de mobilité
- 2) à sensibiliser et communiquer pour faire évoluer les comportements.

Keolis intègre la marche à pied dans son approche intermodale, en considérant ce mode de déplacement comme une complémentarité du voyage en transport en commun. La marche ne doit plus être un maillon faible susceptible de faire renoncer à l'utilisation du transport public. Elle doit être valorisée pour favoriser des services plus fluides de porte à porte, sans coupure.

En travaillant sur la qualité du déplacement combinant transport en commun et marche à pied, on peut créer un déplacement plus lisible et plus vertueux, car il incite les utilisateurs à privilégier davantage les transports en commun plutôt que la voiture. Cela contribue aussi à un apaisement de la circulation automobile surtout pour des trajets où celle-ci est la moins performante.

Le traitement du cheminement piéton est donc un enjeu essentiel d'élargissement de la zone de chalandise du transport public. Pour faciliter ces déplacements il faut comprendre les incitatifs et les freins. Par exemple, la mise en place d'une signalétique simple, lisible et jalonnée va fournir une partie de la réassurance nécessaire face à la désorientation.

Keolis propose des solutions de mobilité intégrant la marche (plan, signalétique dédiée, jalonnement piéton) visant ainsi une ville plus humanisée et une meilleure efficacité des réseaux. A titre d'exemple, "la Rose des modes", élaborée par Keolis à Lyon, est une représentation schématique permettant de comparer les temps des différents modes de déplacement (vélo, marche à pied, transport en commun) entre un lieu centre et des lieux emblématiques de l'agglomération. Expérimentée en décembre 2021 dans deux quartiers de la métropole, cette signalétique déployée progressivement au sein du territoire, a été récompensée en 2022 d'un Talent de la marche, concours organisé par le Club des villes et territoires cyclables et marchables.



Rose des Modes™ Bellecour SYTRAL Mobilités et Keolis Lyon (réseau TCL)

La marche est aussi une alliée pour contribuer à mieux gérer les pics de fréquentation des tronçons centraux. Elle peut éviter un trajet supplémentaire en correspondance en permettant un accès direct entre deux lignes, sans souffrir de l'inconfort des pics d'affluence. Le piéton préférera généralement un temps de marche légèrement plus important s'il lui permet d'accéder à une meilleure fréquence avec un transport qui passe deux fois plus souvent. Keolis multiplie les déploiements de signalétiques, nudges, pour inciter aux correspondances piétonnes.



Campagne et nudge piéton pour améliorer l'information Voyageur 2022 – Keolis Dijon Mobilités (réseau Divia) Lauréate de l'Appel à projets Programme Propulse 2

Dans les pôles d'échanges multimodaux, on doit pouvoir facilement passer d'un mode à l'autre, et aisément enchaîner son train, puis son car ou son covoiturage. Signalétique multimodale, plan de pôle, signalétique directionnelle, affichage réciproque des offres : tout cela procède à la bonne fluidité d'un piéton multimodal.

Keolis a aussi tiré enseignement des marches exploratoires réalisées dans de nombreux territoires. Il en découle aujourd'hui des plans d'actions adaptés aux besoins détectés et mis en œuvre avec l'appui des collectivités : bornes d'information en temps réel, ajustement des temps de parcours, amélioration des éclairages et des trottoirs, arrêt à la demande à partir d'une certaine heure en soirée...



Campagne Encourager la marche et les correspondances piétonnes – Keolis



« Campagne Mobilité Vertueuse – 2023-2024 Groupe Keolis ».

Pour sensibiliser, Keolis propose aussi des démarches ludiques/loisirs : Challenge piéton, Défi sans ma voiture, Escapades Nature à partir d'arrêts des réseaux de transport, et s'appuie pour cela sur des partenaires tels que la Fédération Française de la Randonnée Pédestre.

Les calculateurs d'itinéraires prennent en compte le piéton. De plus, Keolis développe des expérimentations à partir de la donnée, (voirie et transport) mise à disposition par les collectivités, afin d'améliorer la continuité de la chaîne de déplacement, le signalement des obstacles temporaires ou permanents, notamment pour l'accessibilité PMR.

► Pour une écologie du piéton

Anne Botlan, autrice des livres « Sur les chemins de la ville » et « marcher dans la ville »

Marcher, c'est ressentir un lien entre soi et son environnement.

Physiquement d'abord : rebondir sur le sol, inspirer et expirer, passer du chaud au froid ou de l'obscurité à la lumière.

Marcher, c'est se sentir vivant. C'est être là en revenant à l'activité la plus simple et la plus archaïque.

Pourtant, marcher dans sa ville n'est pas toujours allé de soi. Il faut attendre la construction des trottoirs et le percement des boulevards pour que le piéton sorte dans sa ville.

Mais si prévoir des voies où l'on peut marcher sans problème est indispensable, cela ne suffit pas. Le piéton n'est pas qu'un être rationnel désirent emprunter le chemin le plus court et le plus dénué d'embûches entre un point A et un point B.

Dès qu'il se retrouve sur ses deux pieds, le piéton redécouvre sa liberté : il aime transgresser, comme l'enfant qui fait l'école buissonnière ou le flâneur qui déambule où bon lui semble.

Le piéton est curieux et part à la découverte. Il s'amuse quand il voit une scène inattendue ou saugrenue. Il s'émeut quand il croise une mère et son enfant qui se tiennent par la main, ou quand il entrevoit un rideau ou une silhouette derrière une fenêtre. Il s'étonne, pense et rêve... Le piéton se raconte des histoires...

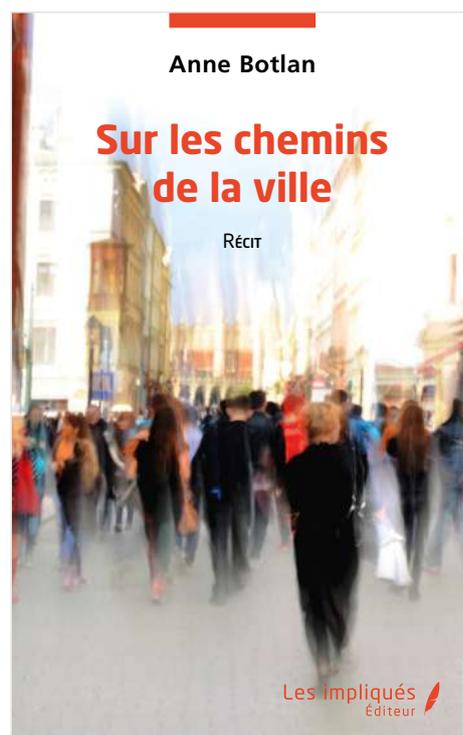
Alors, une fois la ville aménagée à la circulation à pied, le piéton s'est mué en flâneur... Les poètes nous ont emmenés sur les trottoirs de la ville. Monsieur ou Madame Tout-le-Monde sont devenus des promeneurs du dimanche et des piétons du quotidien.

Pourtant, le piéton, s'est encore une fois fait rare dans la cité : Avait-on oublié que, sans chemin ouvert sur la vie de la ville, son activité, ses habitants, le piéton s'ennuie, qu'il dépérit ? Que, pour s'y sentir dans son élément, il a besoin de familiarité avec sa ville, qu'elle lui parle, qu'elle lui renvoie des images qui fassent écho à sa vie quotidienne de citoyen. Il a failli s'éteindre dans une ville devenue fonctionnelle à outrance, privilégiant le déplacement utile et rapide.

Voilà maintenant que le piéton sort à nouveau de sa tanière. Il se rebiffe contre cette situation. Les confinements lui ont fait franchir le pas. Mais il n'est plus tout à fait le même. Il a changé avec son mode de vie et ses aspirations. Il n'est plus uniquement flâneur ou seulement utilitariste.

L'amour grandissant de la nature nous a donné envie de retrouver la verdure dans la ville. La croissance tentaculaire des cités nous a rapprochés du quartier. Les brassages sans fin des transports déshumanisés nous font désirer la convivialité des terrasses et des rencontres. Si nous continuons à vouloir nous déplacer facilement, nous aspirons aussi au calme et à la lenteur d'un homme qui marche. D'un homme libre qui circule comme bon lui semble, sans chemin obligé et sans frontière. D'un habitant des villes, en baskets et sac à dos, qui est aussi à l'aise dans la rue que chez lui, pour se balader, faire une course ou partir travailler. En un mot, nous voulons nous sentir chez nous dans notre ville... C'est notre vie quotidienne, cherchant l'harmonie avec son environnement, qui est en jeu.

Favoriser la marche en ville, c'est favoriser, souvent par de petites choses, cette osmose entre la ville et le piéton, créer les conditions favorables pour que le citoyen qu'il est devenu ait envie de la parcourir, comme on parcourt son territoire. C'est être à l'écoute de ce que sont les habitants des villes à une époque donnée, à leur sensibilité et à leur mode de vie, et leur offrir l'environnement propice à leur épanouissement. C'est tout simplement permettre au piéton de prospérer dans son milieu. C'est penser et développer une « écologie du piéton ».



Sur les chemins de la ville, Anne botlan, 2022

► L'exemple suisse en matière de mobilités piétonnes

Flore Maret, cheffe de projet chez Mobilité piétonne Suisse

Mobilité piétonne Suisse

Mobilité piétonne Suisse (MP) est le centre suisse de compétence dans le domaine des déplacements à pied en localité. Active depuis 1975 à l'échelle nationale et soutenue par l'État, l'association a développé une forte expertise dans la planification des réseaux piétons. Parmi ses principales activités, MP organise des journées d'étude thématiques. Elle conseille les collectivités, les planificateurs, les particuliers, et met à disposition de ceux-ci de la documentation spécialisée, des publications abordant d'autres thèmes (santé, chemin de l'école, commerces, etc.) et des prises de position critiques. MP collabore également avec la Fédération internationale des piétons (IFP) et représente les intérêts des personnes à pied à l'ONU.



Zone de rencontre à la rue Joseph-Philler, à Fribourg, située au cœur d'un quartier d'habitation et proche de nombreuses écoles, ©RdA Suisse, 2015

La marche dans le contexte suisse

En comparaison internationale, la marche possède une place importante en Suisse. L'une de ses spécificités tient du fait qu'il existe une base légale, la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et sur les chemins de randonnée pédestre (LCPR). Cette loi prévoit que la marche soit fixée dans les projets d'aménagements urbains et définit les conditions-cadres et les exigences pour la planification des réseaux piétons. MP soutient à cet égard la Confédération, les cantons et les communes dans la mise en œuvre de cette loi. MP possède également un droit de recours, en vertu de cette loi, contre des projets qui entraveraient l'attractivité ou la sécurité de la marche.

Développer la marche en Suisse

Développer la marche en Suisse passe inévitablement par l'aménagement de l'environnement urbain afin de rendre les déplacements à pied et le séjour attractifs, sûrs et accessibles. MP insiste en particulier sur la nécessité de penser les chemins piétons en tant que « réseaux ». Il s'agit, en d'autres termes, d'assurer la continuité et la connectivité des itinéraires piétons, de sorte par exemple à éviter les détours et suivre la ligne de désir des piétons.

Par ailleurs, les zones de rencontre ont fait leur preuve en Suisse depuis plus de vingt ans. Ce régime de circulation multimodal à 20km/h qui donne la priorité au piéton, fonctionne dans différents contextes (gare, vieille ville, école, commerces, etc.). Plus de 600 zones de rencontre sont répertoriées sur une plateforme (zonederencontre.ch) et des cas exemplaires sont documentés.



Rue des Echelettes, Lausanne : aménagement temporaire d'une rue de quartier utilisée auparavant des deux côtés par des places de stationnement, et un espace piéton et convivial (avant/après).
©Ville de Lausanne, 2021



Les Echelles : une rue de quartier devenue piétonne et vivante
M-AP architectes et Graines d'idées

Pour une marche inclusive

L'accessibilité est un critère important dans la planification du réseau piéton et implique de répondre notamment aux besoins spécifiques des seniors. Alors que la sédentarité est un enjeu majeur chez eux, la marche est souvent le seul moyen de déplacement autonome de ces derniers. Afin qu'ils puissent marcher dans leur quartier, ils doivent avoir la possibilité de s'asseoir. MP a développé à cet égard le « Concept de bancs publics – diagnostic marchabilité aînés », dans le but d'améliorer les conditions de marche et la qualité de séjour au travers de l'analyse du réseau de bancs.

La méthodologie comprend une analyse sur le terrain pour inventorier les bancs et d'autres éléments (assises informelles, mains courantes, obstacles, traversées, etc.) ainsi qu'une proposition d'ajouts de bancs. MP tient compte de certaines exigences telles que la hauteur des bancs, l'inclinaison du dossier, l'accès, etc. Elle vise également à favoriser un réseau de bancs, en réduisant la distance entre ceux-ci et en identifiant les lieux stratégiques (maison de retraite, centre commercial, etc.) L'analyse est finalement complétée par une démarche participative au travers d'une balade-diagnostic impliquant les personnes âgées et recueillant leurs besoins.

UNE ALLIANCE D'ACTEURS POUR L'INVENTION D'UNE POLITIQUE PUBLIQUE

► Les actions pour développer la marche de l'ADEME

Mathieu Chassignet, ingénieur mobilités actives et partagées, coordinateur marche, covoiturage ADEME

L'ADEME a lancé en 2023 l'**appel à projets « Marche du quotidien »** qui a rencontré un beau succès avec 112 candidatures et 73 territoires lauréats pour 3 millions d'euros de subventions au total.

Ce dispositif avait pour objectif d'accompagner les territoires dans :

- la réalisation d'études stratégiques pour intégrer la mobilité piétonne dans les politiques publiques,
- l'expérimentation d'aménagements favorables à la marche,
- la mise en place d'actions d'animation et de communication.



Face à ce beau succès, l'appel à projets sera relancé en 2024.

La liste des lauréats 2023 peut être consultée sur :

[Lauréats AAP Marche du quotidien 2023 National par Mechin sur uMap](#)

Sur un sujet proche, l'ADEME a lancé récemment le **dispositif « Plan de circulation et mise en place de quartiers apaisés »**. Le développement de la marche étant intimement lié à la nécessaire modération de la circulation automobile (limitation du trafic de transit, diminution des vitesses). Il y a, en parallèle, une forte demande citoyenne pour des quartiers apaisés, favorables aux mobilités actives, végétalisés, etc.

Enfin, l'ADEME a publié ou lancé récemment **des études nationales sur la marche**, qui donnent des pistes intéressantes aux collectivités :

- « **A pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics** » : ce guide nous invite à repenser en profondeur les mécanismes d'aménagement pour inverser les tendances du « tout voiture » et créer des espaces plus sobres et apaisés, replaçant les piétons au centre des préoccupations des politiques publiques.
- **Une étude qui vient de démarrer sur les « villes à hauteur d'enfant »** et qui permettra de lancer des réflexions et recommandations pour la meilleure prise en compte de la place de l'enfant dans nos villes, sa mobilité, son autonomie...

► L'émergence d'une politique publique

Suzanne Lécroart, adjointe au coordonnateur interministériel à la mission vélo et marche

Thierry Du Crest, coordonnateur interministériel à la mission vélo et marche, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités

L'enquête de mobilité des personnes réalisée chaque décennie par le Commissariat général au développement durable (CGDD) analyse l'ensemble des déplacements des Français. La marche y a toujours été mesurée. Les chiffres de 2019 indiquent que près d'un quart de nos déplacements se font à pied. Les données sur la marche, qui montrent sa présence dans les territoires où l'on pourrait penser que les distances et la topographie ne sont pas adaptées, illustrent que ce mode de déplacement est un sujet présent depuis toujours et qui pose en même temps de nombreuses questions quant à sa prise en compte dans les politiques publiques.

Un enjeu national en phase de structuration

Nous observons actuellement une forme d'institutionnalisation de cette thématique avec des évolutions qui témoignent de ce changement, comme la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui introduit une définition des mobilités actives dans le Code des transports, englobant ainsi la marche et le vélo. La dynamique est d'ailleurs internationale : plusieurs pays en Europe ont développé des plans nationaux consacrés à la marche - citons l'Ecosse, le Pays de Galle, la Norvège, le Portugal - et il existe des démarches multilatérales d'accompagnement et de partage d'expérience.

Il faut souligner dans ce même élan la structuration d'un mouvement associatif national, avec le collectif Place aux piétons qui réunit les associations Rue de l'Avenir et 60 millions de piétons, avec la Fédération Française de Randonnée Pédestre qui a élargi son champ d'action à la marche en ville. Le Club des villes et territoires cyclables et marchables, une association d'élus et de techniciens locaux historiquement centrée sur le vélo, a ajouté l'adjectif « marchables » à son nom depuis 2022 et s'est joint au collectif.

Enfin, le 5 mai 2023 s'est tenu le premier comité interministériel du vélo et de la marche. Pour la première fois, un plan inclut explicitement le terme « marche » à l'échelle nationale.

La marche était encore insuffisamment présentée comme un élément en tant que tel de l'action publique. Elle a été clairement prise en compte dans certaines villes pionnières, et ces actions s'étendent maintenant à l'échelle nationale et européenne.

La posture de l'État : légitimer, accompagner

La posture qui est prise au niveau national consiste à affirmer que l'État doit s'engager sur ce thème en premier lieu pour légitimer les politiques publiques locales, et pour souligner l'importance de développer une politique publique sur la marche. Cela est crucial pour des raisons de santé, de transition écologique et de qualité de vie.

Le plan vélo et marche comprend en effet des premières mesures en faveur de la marche, dont certaines actions impliquant les professionnels de santé, portées par le ministère de la Santé, et le programme ID-Marche.



Pour soutenir le développement de la marche par des politiques locales, l'État accompagne en effet les collectivités par le programme ID-Marche, qui comprend 3 volets :

La communauté « mobilités piétonnes » sur la plateforme Expertises Territoires, co-animée par le Cerema et le Club des villes et territoires cyclables et marchables, pour inspirer les collectivités locales dans la définition leur politique publique de la marche et partager les expériences ;

L'appel à projet « marche du quotidien » de l'Ademe pour accompagner les collectivités territoriales, pour aider les collectivités locales financièrement à élaborer leurs politiques ;

Le concours « espaces publics exemplaires pour la marche » de la DGITM, pour récompenser des projets exemplaires notamment en termes d'intermodalité, d'inclusion, de continuités écologiques, d'adaptation au changement climatique ou de qualité urbaine.

Rendre mesurable la marche

Les indicateurs de transport que nous utilisons habituellement, tels que les parts modales, les kilomètres parcourus, la vitesse, ne rendent pas bien compte de la marche qui se mesure mal par les flux ou les infrastructures.

La marche se mesure peut-être mieux par le temps. On sait, à travers l'enquête de mobilité de 2019, que les Français marchent en moyenne 15 min par jour, avec environ un tiers d'entre eux ne marchant pas du tout. Ces 15 min de marche peuvent être comparées aux 30 min d'activité physique recommandées par l'OMS pour les adultes. Souhaiter augmenter ce temps de déplacement est peut-être un objectif plus souhaitable qu'augmenter les parts modales ou les distances, largement dominées par l'automobile.

Les acteurs de la marche travaillent à développer des éléments de connaissance de la pratique réelle ou potentielle de la marche, à travers des indices de marchabilité, des potentiels de déplacements piétons, des évaluations qualitatives du confort de marche, des cartes de densités piétonnes... Ces recherches sont à poursuivre pour se doter collectivement d'outils de mesure permettant d'appréhender plus finement la réalité de la marche et piloter les politiques publiques.

Intermodalité et mixité fonctionnelle : des pistes pour allonger le pas

Il faut aussi révéler combien la marche est une condition existentielle pour les transports collectifs. Pour les personnes utilisant les transports en commun, le temps marché représente en moyenne 20 % du temps du déplacement. Les transports collectifs sont un moyen pour étendre la portée de la marche, autant que la marche est un moyen d'accéder aux transports collectifs.

Enfin, la pratique de la marche est par ailleurs fortement déterminée par la mixité fonctionnelle des espaces. Si les habitants d'un quartier n'ont aucun générateur de flux à moins de deux kilomètres de chez eux, que ce soient des services, commerces, ou lieux de loisirs, ils ne marcheront pas. La diminution de la pratique de la marche depuis l'après-guerre est probablement liée en grande partie à la disparition de lieux de destination à proximité des habitants. C'est le sujet de la ville et des villages des courtes distances, de la ville du quart d'heure.

Beaucoup reste à faire pour mieux prendre en compte la marche à toutes les échelles. Le mouvement est lancé, il faut le poursuivre collectivement.

LES PROPOSITIONS DE PLACE AUX PIÉTONS



La 2^{ème} édition des Rencontres nationales de la marche en ville a confirmé l'engagement de tous les acteurs de la marche pour ce mode de déplacement vertueux capable de répondre aux enjeux sanitaires, sociaux, économiques et environnementaux auxquels notre société est confrontée.

Fort de cet engagement collectif et dans la perspective de porter, en 2030, à 30 % la part modale de la marche dans les déplacements des Français, le collectif « Place aux Piétons » propose de renforcer progressivement les mesures concernant la marche dans le Plan national Marche et Vélo 2023-2027, ainsi que dans les politiques publiques relatives à la planification écologique et à la lutte contre la sédentarité.

Quatre volets devront être développés simultanément à cette fin :

► Améliorer la gouvernance et la capacité des acteurs à définir et conduire des politiques marche ambitieuses et adaptées

- Renforcer les moyens que l'Etat, à tous les niveaux, met dans l'accompagnement des politiques publiques relatives à la marche
- Soutenir financièrement les collectivités qui ont besoin de se faire accompagner pour améliorer la concertation dans l'élaboration des politiques publiques relatives à la marche à pied
- Développer des campagnes nationales de communication pour inciter à marcher et expliquer les règles relatives à la sécurité routière et au code de la rue.
- Acquérir une meilleure connaissance de la marche à pied : mieux exploiter les données existantes
- Compléter et harmoniser les études sur les thématiques de la santé, de l'impact économique de la marche et du rôle de la marche comme outil de décarbonation
- Soutenir la production de nouvelles connaissances (programmes du PUCA, thèses).

► Un espace public accessible et sûr pour les piétons (volet législatif et réglementaire)

- Sanctuariser le trottoir pour les piétons
- Généraliser le 30 km/h en ville
- Impliquer la police nationale et la gendarmerie pour mieux contrôler le respect de la réglementation et sanctionner les infractions
- Renforcer la collecte et l'exploitation des données concernant l'accidentologie piétons, la faire connaître et généraliser les audits sécurité dès la survenance d'un accident
- Réactiver les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie
- Systématiser la prise en compte des trottoirs et leur amélioration lorsque la voirie est rénovée
- Intégrer au sein des PADD des PLU un volet marche et infrastructures piétonnes.

► Aménager les infrastructures piétonnes

- Poursuivre l'accompagnement financier des collectivités pour la production de schémas directeurs piétons et la réalisation des infrastructures
- Favoriser la montée en compétence des agents des collectivités au sujet des infrastructures piétonnes
- Intégrer des cours sur les infrastructures et mobilités piétonnes dans les formations universitaires et les écoles d'ingénieurs
- Soutenir l'organisation des cheminements piétons en itinéraires continus, les organiser en réseau, les baliser et développer des outils : plans, applications adaptées aux différents publics.

► Inciter, motiver : faire que nos contemporains choisissent la marche

- Elargir à la marche le forfait mobilité durable
- Créer un observatoire de la marche et un centre de développement de la marche
- Développer un « savoir marcher » en particulier à destination des publics scolaires ; mobiliser les réseaux associatifs à cet effet et les accompagner.

► Traduction financière :

Porter la dotation marche à pied à un niveau conséquent afin de pouvoir financer :

- De nouvelles infrastructures
- Une meilleure connaissance de la marche à pied
- Des processus de concertation intégrant les enjeux relatifs aux mobilités piétonnes
- Des campagnes nationales de communication multisupports et de grande ampleur.

ATELIER 1 – Pour une ville à hauteur de piéton

► **Animateur :** Christian Machu, secrétaire général de 60 millions de piétons

Marcher en ville, c'est disposer d'un environnement adapté à tous les types d'usagers et dans tous les espaces urbains. Pour y parvenir, la ville doit se fixer des objectifs ambitieux pour accroître la part modale de la marche à pied, assurer l'accessibilité de l'espace public à tous les publics et organiser la continuité des cheminements piétons. La sécurité et la prise en compte de l'évolution des mobilités et des conflits d'usage sont une des conditions du retour de la marche en ville.

Cet atelier a réuni les contributions qui traitent de la prise en compte des piétons dans tous les secteurs de la ville, dans les quartiers et, en particulier, de la pratique de la marche dans le périurbain où le contexte est moins favorable en raison des distances et de la moins bonne offre de transport.

► **Contributions présentées :**

- 1) Approche systémique de la prise en compte des piétons dans les différents types d'espace urbain, Jérôme Monnet, Jean-Paul Hubert, Cécile Collinet et Emmanuelle Petit ;
- 2) Politique wallonne pour mettre en place et maintenir des aménagements en faveur de la marche, Boris Nasdrovsky et Loïc Calicis ;
- 3) Bordeaux, stratégie pour une ville apaisée : l'exemple du plan marchable, François Mesure et Didier Jeanjean.

► **Contributions annexes à l'atelier 1* :**

- Auditer la marchabilité de son territoire : Comment s'y prendre ? Quels outils ? Retour d'expérience de Someware, Bertrand Gervais ;
- Le chemin vers la ville apaisée n'est pas un long fleuve tranquille, Abel Guggenheim ;
- Amélioration de la marchabilité du territoire et valorisation de la ville de Ouistreham grâce au projet « Le gouvernail », Jonathan Boulat.

► **Synthèse de l'atelier :** Iris Héran-Gobert, chargée de mission « mobilités actives et marche en ville » et Hugo Hottin, chargé de développement « mobilités piétonnes » à la FFRandonnée



Crédit photo : FFRandonnée

Crédit photo : FFRandonnée

*Ces contributions ont été transmises dans le cadre de l'appel à contributions de l'évènement mais n'ont pas fait l'objet d'une présentation lors des ateliers.

1/ APPROCHE SYSTÉMIQUE DE LA PRISE EN COMPTE DES PIÉTONS DANS LES DIFFÉRENTS TYPES D'ESPACE URBAIN

Emmanuelle Petit, ingénieure de recherche à l'Université Gustave Eiffel, laboratoire LVMT

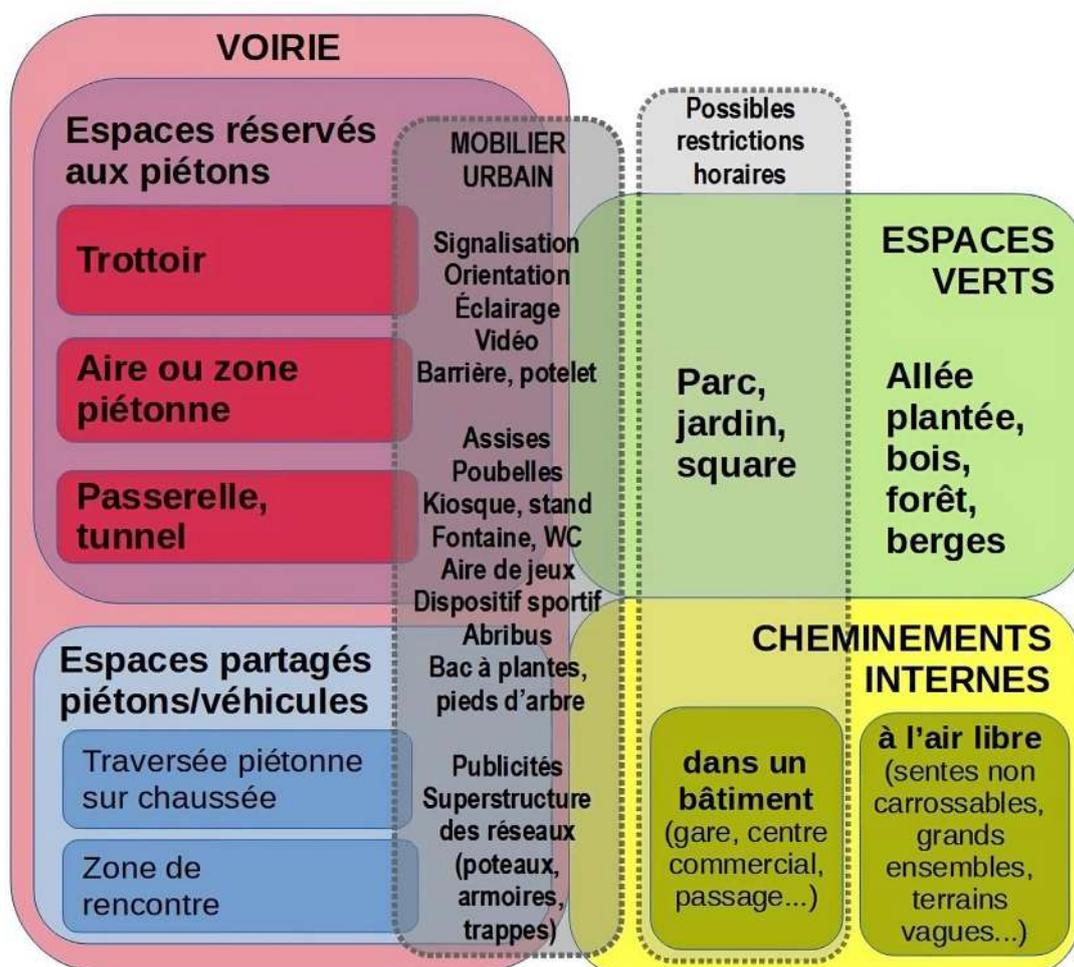
Cécile Collinet, professeure à l'Université Gustave Eiffel, analyse comparée des pouvoirs (ACP)

Jérôme Monnet, professeur à l'Université Gustave Eiffel, codirecteur de l'EUP, laboratoire LVMT

Jean-Paul Hubert, chercheur à l'Université Gustave Eiffel, laboratoire DEST

Le groupe de recherche sur les « Mobilités urbaines pédestres » fondé par le Labex Futurs urbains a élaboré une enquête « Les piétons et la marche : sur quoi les collectivités peuvent-elles agir ? » en partenariat avec le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM).

Ce projet s'inscrit dans un contexte d'émergence de la marche dans le débat public au sujet de la transition des villes face à la crise socio-écologique. Un consensus semble s'établir autour du rôle fondamental que devrait jouer la marche en ville dans la réduction de l'usage des véhicules individuels motorisés et de leur impact sur l'environnement, dans la lutte contre la sédentarité, dans l'amélioration du cadre de vie, et dans l'autonomie et l'inclusion sociale de catégories vulnérables (enfants, personnes âgées, PMR, populations pauvres). Malgré ce consensus, les études et recherches montrent que la promotion de la marche reste marginale dans l'action publique, à l'image du « Plan national vélo et marche 2023-2027 » qui prévoit d'investir 300 millions d'euros dans le vélo et un million pour la marche.



L'objectif global de l'enquête est donc d'analyser les conditions dans lesquelles les collectivités se saisissent de la marche, pour comprendre, d'une part, le contexte local dans lequel elles veulent agir, d'autre part, les actions qu'elles mènent ou prévoient de mener, et enfin identifier ce qui peut faire obstacle à leurs ambitions.

L'enquête a été conçue dans une perspective systémique, qui permet de croiser les multiples échelles de l'environnement du marcheur avec les diverses logiques planificatrices ou gestionnaires. En effet, celles-ci se saisissent chacune d'un type d'espace (voirie, espace vert, zone commerciale, grand ensemble...) et/ou d'un type de pratique pédestre : déplacement, accompagnement, visite, consommation, activité physique, jeu, manifestation etc. Ces pratiques, qui varient également selon les types d'usagers, impliquent donc des usages dynamiques et différentes temporalités.

Le questionnaire adressé aux collectivités adhérentes du CVTCM comporte quatre entrées principales : les deux premières visent à identifier le potentiel de marche dans les collectivités ; les deux dernières à faire un état des actions et de la stratégie. Les questions portent sur un éventail très large de situations et d'interventions, ce qui a pu désarçonner certains interlocuteurs qui pouvaient s'attendre à traiter surtout la question des flux piétons et des aménagements de trottoir ou de traversée.

L'enquête étant encore en cours, cette présentation propose donc une analyse partielle et provisoire, orientée sur les actions conduites par les 81 collectivités répondantes : 44 communes, 37 EPCI. Les données collectées rendent compte à la fois de la réalité du potentiel de marche et de l'existence d'un socle commun d'actions concernant essentiellement des aménagements de voirie menées majoritairement par les communes ces trois dernières années.

Au-delà de ce socle, sont identifiés d'autres types d'actions moins fréquentes, qui relèvent d'autres champs de compétences, de la gestion du partage de l'espace ou encore de la mise en œuvre de dispositifs de participation. Ces actions montrent l'existence d'une dynamique dans les collectivités qui participe à élargir le champ d'intervention d'une politique de la marche, tout en complexifiant les modalités de l'action. Il s'agira ici de réfléchir au contexte dans lequel les collectivités peuvent agir et qui s'en charge à partir de trois exemples d'actions : l'ouverture des espaces verts, l'accès aux zones commerciales périphériques et la mise en place de pédibus. Ces trois types d'action permettent d'interroger certaines grandes problématiques de l'action publique : la coopération entre les services, la négociation avec des acteurs privés, l'implication de la société civile.

2/ POLITIQUE WALLONNE POUR METTRE EN PLACE ET MAINTENIR DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DE LA MARCHÉ

Boris Nasdrovisky, manager régional mobilité active au service public de Wallonie

Loïc Calicis, chef de projet au service public de Wallonie mobilité

Après avoir mis en place un plan d'actions « Wallonie cyclable », la Région wallonne (Belgique) va se doter prochainement d'un plan d'actions régional « Wallonie piétonne ».

Ce plan vise à atteindre les objectifs de la vision FAST 2030 avec une évolution de la part modale de la marche de trois à cinq pourcents en rendant la pratique de la marche possible, sûre, confortable et normale pour toutes et tous, dès les premiers pas, jusqu'à la fin de la vie.

Ce plan est composé de quatre volets dont deux volets ont été développés lors de la présentation.



Rue des Fripiers à Mons, mise en couleurs, Boris Nasdrovisky, 2019

Se déplacer à pied : mettre en place et maintenir des aménagements en faveur de la marche (volet 2)

Ce volet vise l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en place des réseaux et infrastructures permettant aux usagers de se déplacer à pied en sécurité, de manière directe et agréable. Lorsqu'ils sortent de chez eux, les piétons ne doivent pas être bloqués par des barrières physiques (trottoirs non conformes, encombrés...) ou psychologiques (peur de l'agression, sentiment d'insécurité par rapport aux autres véhicules...) qui les empêcheraient de rejoindre leur lieu de destination (travail, école, transport en commun), qu'ils soient valides ou à mobilité réduite.

Ce deuxième volet du plan est composé de différentes mesures, à savoir :

- Définir des réseaux piétons utilitaires et récréatifs où sera priorisée la mise en place d'aménagements en faveur de la marche afin de répondre au mieux aux besoins des personnes se déplaçant à pied.
- Améliorer le niveau de qualité des infrastructures piétonnes et faire le bon choix du bon aménagement. L'objectif est de systématiser les recommandations pour la prise en compte des piétons dans les aménagements, promouvoir leur connaissance et investir dans leur mise en place pour assurer un confort optimal des déplacements à pied. L'infrastructure piétonne ne doit pas se limiter à répondre à un besoin de sécurité mais doit s'insérer dans son environnement immédiat et donner envie de marcher.
- Mettre en place les outils d'investissement afin de créer des réseaux et des infrastructures favorables à la pratique de la marche.

Accompagnement des groupes cibles (volet 3)

Les groupes cibles de ce volet peuvent être divers : communes, écoles, entreprises, publics précarisés. L'objectif est de leur permettre de se déplacer à pied en sécurité, de manière autonome dans l'espace public. Parfois, l'infrastructure ne se suffit pas à elle-même et il est nécessaire de mettre en place des projets qui permettront aux citoyens, enfants, personnes âgées et tous les autres, de se réapproprier l'espace public. Les collectivités doivent être parfois accompagnées dans ce cadre, à travers notamment le développement de projets d'animation de l'espace public.

Ce plan est également composé de deux autres volets. À savoir :

- **Volet 1** : Assurer la gouvernance : assurer l'organisation et la mise en œuvre du Plan, les moyens financiers et humains, le suivi des actions ;
- **Volet 4** : Communiquer sur la politique piétonne pour sensibiliser, récompenser les piétons, encourager les piétons frileux, convaincre les piétons potentiels.

3/ BORDEAUX, STRATÉGIE POUR UNE VILLE APAISÉE : L'EXEMPLE DU PLAN MARCHABLE

Didier Jeanjean, adjoint chargé de la nature en ville et des quartiers apaisés à la ville de Bordeaux

François Mesure, directeur délégué aux grands projets à la ville de Bordeaux

D'ici 2050, Bordeaux s'est donné pour objectif de diviser par 6 ses émissions de gaz à effet de serre. La ville a, pour cela, engagé un plan d'actions inédit donnant la priorité aux mobilités douces et alternatives tout en privilégiant l'apaisement des quartiers. Ce projet place au centre de ses préoccupations la santé, l'accessibilité, la sécurité, le bien-être et le confort de ses habitants.

Le Plan marchable est l'un des piliers de cette politique. Il a pour ambition première de rééquilibrer l'espace public en favorisant la place du piéton dans la ville.

Initié en 2021, le plan marchable est construit autour d'une méthode qui consiste en :

- une multitude d'actions concrètes (écoles, places, placettes, rues ...) qui donnent sens à la vision d'ensemble
- une approche disruptive qui fait appel notamment à l'urbanisme tactique
- un travail transversal qui permet d'élaborer des programmes portés par la culture, le tourisme, l'enfance
- un souci constant de traiter la place de la nature au cœur de chaque projet.

Pour agir et penser la ville de demain, Bordeaux s'inspire du quotidien de ses habitants pour repenser les politiques publiques.

Plusieurs niveaux d'action contribuent à traduire ces principes dans le quotidien des Bordelais :

L'apaisement de la ville en travaillant les délaissés ou les espaces de voirie avec pour objectifs :

- sécuriser la place du piéton
- mettre les transports en commun en site propre
- sécuriser les infrastructures cycles
- renaturer : désartificialiser pour une gestion de l'eau in situ dans des espaces de pleine terre, planter les différentes strates, désimperméabiliser a minima.

Dans les faits, la ville agit pour l'apaisement :

- des trois circulaires (boulevards /cours /quais) et des radiales reliant les boulevards aux cours ;
- de l'intra-cours grâce à l'aménagement du secteur borné, bientôt le plus grand de France ;
- de l'intra-boulevard et au delà grâce à l'aménagement en zone 30, la limitation à 30km/h, le passage au stationnement payant puis bientôt la mise en place de la tarification sociale et environnementale ;
- des places, placettes et délaissés de trottoir, comme la réfection des trottoirs du quartier Caudéran.

Le déploiement de réseaux et d'itinéraires favorisant la marche :

- L'ouverture de boucles de randonnée : le chemin des trois berges avec la création d'un chemin le long des berges jusqu'alors inaccessibles, la boucle des bassins à flots avec la création de trois parcs et la boucle du Lac de Bordeaux avec la création d'une réserve écologique.
- La mise en œuvre des programmes d'accessibilité, de désencombrement des trottoirs, d'installations de fontaines à boire, de bancs et de WC publics.

Un travail d'acculturation en direction de l'ensemble de la population :

- Les premiers dimanches du mois sont réservés aux piétons avec animations commerciales, sociales et culturelles dans tous les quartiers de la ville et non plus le seul centre, c'est le programme BORDEAUX RESPIRE.
- 80 % des rues devant les écoles sont piétonnisées en permanence ou en pendulaire, c'est le programme RUE AUX ENFANTS.

Quelques chiffres pour illustrer la politique bordelaise et son impact dans le changement qui s'opère :

- 25 ha de zone piétonne supplémentaire en centre-ville (65 ha au total)
- Une baisse de 30 % de la pollution sur les boulevards
- 15 à 20 rues d'écoles aménagées chaque année



La rue Cazemajore, rue aux enfants, TS - Mairie de Bordeaux

Contributions annexes à l'atelier 1

► Auditer la marchabilité de son territoire : Comment s'y prendre ? Quels outils ? Retour d'expérience de Someware

Bertrand Gervais, président de Someware

La marche à pied est le ciment de la ville, à la jonction de toutes les mobilités, favorisant l'embellissement et la végétalisation des villes. Le piéton est aussi le premier client des petits commerces.

Le Baromètre des villes et villages marchables, organisé par le collectif « Place aux piétons », dresse un portrait du territoire français selon plusieurs dimensions de la marchabilité : le ressenti du quotidien des piétons, la sécurité, l'accessibilité et le confort des déplacements à pied, les aménagements et les actions des communes.

Mais la marchabilité peut aussi être envisagée en considérant le temps de marche pour accéder à des commerces et services de proximité, des écoles, des transports publics et des espaces verts. Leur densité, leur variété, la fréquence de passage des transports contribuent fortement à susciter ou non la pratique de la marche.

Pour développer la marche à pied et réduire l'usage de la voiture, il convient ainsi de considérer l'offre de proximité.

Auditer la marchabilité

Quand une ville souhaite réaliser un état des lieux de sa marchabilité, elle dispose aujourd'hui de peu de solutions. Elle peut développer la compétence en interne en s'appuyant sur des compétences SIG, parfois difficiles à mobiliser. Elle peut aussi faire appel au CEREMA ou à un bureau d'études en aménagement / urbanisme, généralement pour une étude in situ à l'échelle d'un petit quartier.

Néanmoins le sujet est vaste et très peu outillé : comment mesurer la marchabilité à l'échelle de toute la ville ? Comment consulter sa population ? Quel état des lieux réaliser pour construire une stratégie piétonne ? Comment construire des jeux de données qui pourront être réutilisés pour comparer des ressentis avant et après un projet ?

Someware, proposant déjà des solutions basées sur l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, élabore, depuis 2021, une méthodologie et des outils pour répondre à ces questions, dans le cadre d'un partenariat avec des villes telles que Nantes, Montpellier, Vitry, Acigné, ainsi que le laboratoire CNRS Ambiances Architectures Urbanités.

Les outils proposés sont :

- **une grille d'analyse de la politique marchable**, pour étudier la stratégie de planification et d'aménagement piéton du territoire ;
- **un logiciel d'aide à la décision** fournissant de nombreux indicateurs de marchabilité.

Les thèmes analysés sont :

- Le temps de marche et l'enclavement piéton, liés au maillage piéton et aux coupures urbaines ;
- La priorité accordée aux piétons ;
- Les commerces de proximité ;
- Les transports en commun ;
- Les parcs et espaces verts.



Captures d'écran des offres de logiciel de Someware

Ces indicateurs sont croisés avec les données de population et les pôles générateurs de mobilité. D'autres thèmes peuvent les compléter : pollution sonore ; éclairage ; confort thermique/ombres...

Une solution d'enquête participative pour consulter les habitants sur la qualité de la marche à l'échelle de chaque rue, chemin...

Véritable complément du Baromètre des villes et villages marchables, cet outil permet une analyse fine du ressenti piéton concernant les volets praticabilité des parcours piéton, confort et sécurité.

Il se destine à tous les habitants comme à des publics spécifiques tels que les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou encore les scolaires. Il peut cibler certains secteurs du territoire, notamment pour réaliser des enquêtes avant un projet d'aménagement. L'outil apporte des données précieuses pour l'aide à la décision, l'évaluation de la politique piétonne et la construction d'un schéma directeur piéton.

Combinés à un accompagnement et des partenariats encore à construire, nous faisons aujourd'hui le pari que ces outils aideront demain les collectivités à remettre le piéton au cœur des villes.

► Le chemin vers la ville apaisée n'est pas un long fleuve tranquille

Abel Guggenheim, auteur et spécialiste des transports

Pendant longtemps, la configuration des rues et leur occupation ont été stables, formant des villes faciles à lire : la chaussée, domaine des véhicules motorisés et le trottoir, domaine des piétons. La société était organisée autour des voitures à qui l'essentiel de la surface était réservée, tant en circulation qu'en stationnement, mais ce déséquilibre était socialement accepté.

Le vélo, dont l'utilisation était devenue marginale, est admis à la fin du 20^{ème} siècle à circuler dans les zones piétonnes et les couloirs de bus. On commence à mettre en place des aménagements cyclables, donc à créer un nouveau domaine de voirie, retiré soit aux véhicules motorisés, soit aux piétons, parfois plus ou moins partagé avec les usagers habituels de ces espaces, créant des zones de rivalité entre modes (bandes cyclables utilisées comme stationnement, pistes sur trottoirs, ...).

Les confinements et déconfinements de 2020 ont accéléré cette évolution en faveur du vélo avec les coronapistes rapidement tracées. L'intégration de ces nouvelles infrastructures, qui a duré plusieurs décennies dans certains pays, se fait chez nous en peu d'années, avec difficulté et incompréhension. Alors que les relations entre vélos et véhicules motorisés se sont relativement apaisées, une certaine agressivité se développe entre cyclistes et piétons.

Les piétons, à qui on affirme que leur place est au sommet de la chaîne des priorités, ne voient aucune mesure concrète prise en leur faveur. Ils découvrent incidemment des modifications réglementaires favorables aux cyclistes, comme l'autorisation de rouler à contresens de la circulation générale ou de franchir certains feux au rouge sans en comprendre l'intérêt et en pensant qu'elles les pénalisent.

On présente comme apaisées des voies que les piétons perçoivent comme complexifiées et dangereuses, comme par exemple lorsqu'on implante une piste bidirectionnelle en bordure d'une rue auparavant en sens unique.

Beaucoup de piétons, en particulier les plus fragiles, ne se reconnaissent pas dans le terme mobilités actives, censé les regrouper avec les vélos, parmi lesquels se trouvent de plus en plus de véhicules qui ne sont que peu ou pas du tout actifs. On a assimilé au vélo des objets de plus en plus motorisés : les vélos à assistance électrique en 2009, les engins de déplacement personnel en 2019, les cyclomobiles légers en 2022.

La situation se tend dans les aires piétonnes : elles ont été autorisées aux cyclistes en 1998, alors que les vélos étaient peu nombreux et tous mus par l'énergie musculaire. Ils sont maintenant plus rapides, mais aussi plus volumineux, plus puissants et souvent utilisés dans un but professionnel, donc avec des contraintes de temps plus sévères que celles des cyclistes en simple déplacement : de nombreux professionnels se rendent compte qu'un vélocargo à assistance électrique est aussi commode et bien moins cher qu'une camionnette et surtout qu'il bénéficie d'avantages en termes de possibilité de circulation et de stationnement.

Chacun doit prendre ses responsabilités : le pouvoir réglementaire doit envisager des modifications, éventuellement dans une direction un peu différente, les collectivités locales améliorer la concertation avec tous les usagers de la voirie, les associations de cyclistes accepter des arbitrages pas forcément favorables, les associations de piétons ne pas considérer les cyclistes comme des ennemis par nature.



Istock.com / Canetti

► Amélioration de la marchabilité du territoire et valorisation de la ville de Ouistreham grâce au projet « le gouvernail »

Jonathan Boulat, responsable gestion et performance, Viamouv

Le projet « le gouvernail » part d'un constat simple : la prise en compte du piéton en termes d'information et de signalétique est assez peu pertinente sur l'ensemble des territoires, ce qui ne favorise pas le développement de la marche et le confort des usagers. En effet, bien souvent, la marche paraît oubliée et, malgré certaines initiatives, les informations disponibles pour les piétons restent souvent peu lisibles et offrent un guidage peu précis.

Pour de nombreux territoires, il s'avère ainsi nécessaire de proposer aux piétons un dispositif permettant de s'orienter de manière précise, d'être informé sur les temps de parcours et de découvrir les principaux points d'intérêts à l'échelle locale.

C'est dans cette optique qu'est né « le gouvernail », une invention française qui facilite l'orientation et la bonne compréhension des espaces pour les piétons et les visiteurs. L'invention est sobre et ne nécessite pas de branchement. Entre le plan et la boussole, le principe d'orientation fine du dispositif permet de faciliter la pratique de la marche et une meilleure compréhension de l'espace environnant.

Depuis le mois d'août 2023, la ville de Ouistreham (Calvados) est devenue la première ville française à s'être équipée de la version industrialisée du dispositif, en se dotant de trois gouvernails : l'un dans le secteur du port, l'autre proche de la plage et le 3^{ème} dans le bourg historique, ce qui permet d'avoir un maillage complet du territoire. Le dispositif répond à plusieurs enjeux : rénover les cheminements piétons et les parcours touristiques dans la commune et accompagner la transition écologique du territoire avec un produit éco-conçu qui a pour objectif de favoriser l'usage de la marche et des modes doux.

À l'aide de sa cartographie co-construite avec les différents services et acteurs de la ville, le dispositif favorise également l'attractivité du territoire en valorisant sa richesse, son identité et ses points d'intérêt. On y trouve notamment les sites qui se rapportent à la culture, au patrimoine, aux sports et loisirs, aux espaces verts, aux transports et aux services.

Enfin, contrairement à la signalétique classique, « le gouvernail » est conçu pour être actualisable. Ici, avec un principe de « capsule cartographique », la cartographie qui compose le mobilier peut être remplacée afin que l'information reste toujours pertinente dans l'espace et dans le temps en cas de travaux d'urbanisme, de changement de charte graphique d'un territoire ou d'apparition de nouveaux services par exemple.



Usage du gouvernail à Ouistreham - Viamouv

ATELIER 2 – Pour une ville inclusive : des espaces publics accessibles à tous

- **Animateurs** : Raymonde Séchet et Christian Duplessis, membres de la commission « mobilités actives » de la FFRandonnée.

Pour certains piétons, la marche représente davantage une nécessité ou une contrainte, comme les personnes à mobilité réduite, les individus âgés, les parents accompagnés de jeunes enfants et/ou en situation sociale précaire ainsi que les femmes qui se sentent moins en sécurité dans l'espace public que leurs homologues masculins. Cet atelier a réuni les contributions qui traitent de l'accessibilité des espaces publics à tous, en tenant compte de l'implication des usagers, des différents temps de la ville et des impératifs sociaux et écologiques actuels.

En particulier, comment réunir marche du quotidien et marche plaisir pour les femmes qui subissent la marche plus qu'elles ne la choisissent ? Comment faire participer les habitants pour définir une politique locale favorable à la pratique des modes actifs ?

Comment penser la marche en ville la nuit dans un contexte d'économie d'énergie ?

- **Contributions présentées** :

- 1) Espace Théâtre : à pied dans la ville, Benedetta Lanza et Silvana Ranzato
- 2) La marche en ville la nuit à l'aune de la transition énergétique : entre enjeux sociétaux et écologiques, Edna Hernandez Gonzalez

- **Contributions annexes à l'atelier 2*** :

- Sensibilisation des agents de collectivités à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sous l'égide du Cerema Centre-Est, Céline Debès
- Changement de regard sur l'espace public, Frédérique Prédali et Teodora Nikolova
- Cartographier l'accessibilité de la voirie, mieux guider les usagers : bref état des lieux 2023, Bertrand Gervais

- **Synthèse de l'atelier** : Marianne Clarté, Présidente du comité de randonnée pédestre des Bouches du Rhône



Crédit photo : FFRandonnée

*Ces contributions ont été transmises dans le cadre de l'appel à contributions de l'évènement mais n'ont pas fait l'objet d'une présentation lors des ateliers.

1/ ESPACE THÉÂTRE : À PIED DANS LA VILLE

Benedetta Lanza et Silvana Ranzato, de LaQUP APS

Que signifie une ville inclusive ? Inclusive pour qui ? Toujours inclusive ? La réponse évidente est « inclusive pour les femmes et les hommes, jour et nuit », mais la ville n'est pas utilisée de la même manière et les problèmes sont différents. En particulier, il existe aujourd'hui une relation différente de la ville avec les femmes (encore plus avec les femmes âgées) qui, statistiquement, sont les personnes qui l'utilisent le plus, tant pour leurs besoins quotidiens (études, travail, soins...) que pour leur rare temps libre.

Pourtant, une ville inclusive devrait permettre aux gens de vivre pleinement leur vie, indépendamment de leur genre, de leur âge ou de leur statut socio-économique, en permettant à chacun-e d'avoir accès aux services nécessaires et à la quantité d'espaces verts établie en 2000 par l'Union européenne (5 000 m² à moins de 300 mètres du domicile). Cette indication introduit le concept de base de l'accessibilité des espaces verts urbains et des services. L'accessibilité n'est pas seulement une question de distance, mais aussi de sécurité (accidentalité, modération de la vitesse, ombrage) et de qualité des cheminements (répartition modale de l'espace, taille et qualité du revêtement, présence de sièges, porosité des espaces).

Dans le cadre de notre projet Espace Théâtre, nous avons organisé et mené - avec un groupe de 15 femmes italiennes et étrangères de tous âges - une série de balades exploratoires dans différents quartiers de Turin. Nous avons été frappé(e)s par l'expérience menée en 2014 à Londres par la metteuse en scène turque Göze Saner (Goldsmiths University) avec les marches exploratoires d'un groupe de femmes kurdes et turques immigrées : la marche était un moyen de connaître la ville qui les accueillait et l'objectif était d'établir une relation de soutien entre les femmes et d'augmenter leur sécurité en les rendant plus autonomes dans leurs déplacements.

Notre objectif était de les amener à regarder la ville avec une plus grande conscience, de leur faire reconnaître les caractéristiques et l'importance de l'environnement physique par rapport à la qualité de vie et d'identifier les éléments qui rendent la ville plus inclusive. Il est évident que la ville se voit et se regarde surtout en se déplaçant à pied, et donc pour nous aussi les promenades dans les différentes parties de la ville n'étaient pas le but mais l'outil, le seul possible, pour observer et reconnaître les caractéristiques qui influencent parfois directement (mobilité, verdure) et parfois indirectement (qualité des bâtiments) notre vie dans la ville.

Au cours de nos promenades, nous avons même traversé des zones périphériques inconnues de la plupart des participantes et présentant des caractéristiques physiques mais aussi socio-économiques très différentes.

La diversité des cultures d'origine au sein du groupe a permis une confrontation plus stimulante et enrichissante en observant la ville également à partir de la mémoire des villes d'origine.

La diversité des âges a permis un échange entre les regards de différentes générations dans une ville où l'indice de vieillesse en 2022 était de 222,3 personnes âgées pour 100 jeunes.

La construction d'une représentation théâtrale à partir de l'expérience des marches exploratoires a permis un partage avec la communauté dans deux quartiers de la ville. Elle a mis en exergue la nécessité pour les habitants de mieux connaître leur ville afin de se la réapproprier et de la rendre plus inclusive.



Les citoyen-ne-s du quartier San Salvario de Turin (Italie) sont accompagné-e-s à pied par le groupe de femmes du projet « Espace Théâtre » et impliqué-e-s dans une représentation sur/ dans l'espace public, auteur photo: association LaQUP, date: 7 juin 2018

2/ LA MARCHÉ EN VILLE LA NUIT À L'AUNE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : ENTRE ENJEUX SOCIÉTAUX ET ÉCOLOGIQUES

Edna Hernández González, Maîtresse de Conférence à l'université de Bretagne occidentale, chaire Noz Breizh

La marche en ville est aujourd'hui un enjeu majeur au sein des politiques de la ville et plus particulièrement en ce qui concerne les transitions énergétiques et environnementales. Cependant, il existe un angle mort au sein des politiques de mobilités piétonnes, à savoir la marche en temporalité nocturne.

Pour assurer le bon déroulement des activités anthropiques nocturnes, dans le cadre du travail ou des loisirs, il est nécessaire d'avoir recours à l'utilisation de la lumière artificielle, tout en sachant que l'excès de celle-ci a un impact négatif sur la santé des individus mais aussi sur celle des milieux naturels (Zielinska-Dabkowska et al., 2023 ; Sordello, 2017 et 2018 ; Challéat et Lapostolle, 2014). En France, plusieurs villes et villages ont déjà expérimenté la diminution, voire l'extinction de l'éclairage urbain, tandis que d'autres ont lancé des initiatives de mise en place d'outils de gestion (Schémas Directeurs d'Aménagement Lumière). Cependant, force est de constater que la mise en place de telles mesures liées en partie à l'économie d'énergie, n'implique pas une adhésion de facto de la part de la population, notamment dans un tissu urbain dense.

En effet, la perception de la diminution ou de l'extinction de la lumière artificielle est fortement liée au sentiment de sécurité que l'on peut éprouver lors des déplacements de nuit, car elle a un effet immédiat dans le quotidien. Ces mesures de diminution de l'éclairage nocturne peuvent être ainsi considérées comme « injustes », car elles mettraient en danger certains groupes de la population (les femmes étant le groupe de population le plus souvent cité).

Enjeux de la marche en ville la nuit : l'exemple brestois

Les politiques autour des déplacements actifs et plus particulièrement de la marche en ville dans le contexte brestois montrent une évolution positive depuis presque une dizaine d'années. Cependant, à l'image d'autres villes, la marche en ville a encore du mal à être appréhendée dans toute sa complexité et à trouver une véritable place comme moyen de déplacement nécessitant des aménagements spécifiques (espaces de pause, infrastructures en bon état, lisibilité et accessibilité).

A ce contexte s'ajoutent des politiques de sobriété en termes d'éclairage public. Si l'on prend le cas de l'hypercentre de la ville de Brest, une politique de diminution du flux lumineux a été mise en place depuis 2019. Les premiers résultats des enquêtes réalisées⁷ au sein de la chaire universitaire Noz Breizh⁸ nous permettent de constater que la mesure d'extinction de l'éclairage public ne pose pas trop de problèmes dans des quartiers résidentiels objets de cette politique. Toutefois, quand on interroge les résidents sur ce qu'ils pensent de l'extinction de l'éclairage public dans leur quartier, plusieurs thèmes émergent : ils soulignent tout d'abord l'aspect économique de la mesure, puis celui écologique et pointent en dernier lieu le sentiment d'insécurité que cela génère.

En termes de diminution de l'éclairage public, un autre programme de recherche mené par la chaire *Noz Num* montre que ce sentiment d'insécurité semble être moins lié à l'intensité du flux lumineux qu'aux rapports genrés de l'espace public la nuit, analyse qui découle des entretiens qualitatifs⁹ réalisés avec des femmes qui pratiquent la marche en ville de manière utilitaire. Les femmes interrogées corroborent l'idée qu'être habituée à marcher en ville la nuit fait partie de la connaissance du territoire, d'une expérience maîtrisée. En ce sens, elles ont développé une connaissance du fonctionnement de la ville la nuit. Plusieurs d'entre elles reconnaissent aussi l'intérêt d'éteindre l'éclairage public la nuit mais « pas partout ».

Ces premiers résultats confirment que les habitants et usagers de ces espaces approuvent ou voient l'intérêt de diminuer l'intensité de la lumière artificielle afin de réduire son impact négatif sur la biodiversité. Au-delà des représentations sociales liées à la nuit, les politiques et les actions autour de la marche en ville doivent la prendre en compte dans sa globalité afin de proposer des alternatives et des solutions non seulement en termes d'éclairage mais aussi en termes d'aménagement urbain et de co-conception avec les habitants et les acteurs en présence au sein de chaque territoire.



Bénédicte de Kersabiec & Nathalie Le Roux, issue de l'exposition
Traverser la nuit, Brest du 13 au 17 mars 2023.

7 Ce travail d'enquête a été réalisé en novembre 2022 par des étudiants en L3 du département de sociologie de l'UBO encadrés par Alice Grasset et Pierre-Guillaume Prigent. 417 questionnaires ont été renseignés au total et seules 78 % des personnes interrogées ont déclaré résider dans la rue ou le quartier concerné par l'extinction de l'éclairage public. Sur les 325 questionnaires exploitables, 191 personnes (59 %) se perçoivent comme femmes (190), androgynes (1) et 133 comme hommes (41 %). 40 personnes interrogées (13 %) ont moins de 20 ans ; 166 (52 %) ont entre 20 et 60 ans et 113 (35 %) ont plus de 60 ans.

8 La chaire universitaire Noz Breizh est un consortium de chercheurs articulé autour de programmes de recherche portant sur la temporalité nocturne et structuré en trois axes : sociétal, technologique, environnemental et comportant un quatrième volet intitulé « Transpositions territoriales ». URL : <https://www.univ-brest.fr/chaire-noz-breizh/fr>

9 Dans le cadre du projet de recherche « Noz Num : marcher en ville la nuit », labélisé par la MSHB 2021-2023, nous avons réalisé quatorze entretiens semi-directifs avec des femmes habitant à Brest et pratiquant la ville la nuit, que ce soit tôt le matin ou tard la nuit, en dehors des activités de loisirs nocturnes. URL : <https://www.mshb.fr/projet/noz-num>

Contributions annexes à l'atelier 2

► Sensibilisation des agents de collectivités à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sous l'égide du Cerema Centre-Est

Céline Debès, Cerema Centre-Est

Le Cerema Centre Est propose des modules de sensibilisation et de formation à destination des agents des collectivités, voire des élus, pour mieux prendre en compte les piétons, notamment ceux en situation de handicap, dans leurs missions en lien avec la voirie et les espaces publics. De la conception à l'entretien des aménagements, en passant par leur réalisation, ce sont divers métiers qui peuvent contribuer à améliorer au quotidien l'accessibilité pour les piétons les plus fragiles et assurer la continuité de la chaîne du déplacement.

Cette sensibilisation comprend généralement une séance théorique expliquant les différents types de handicap, leurs impacts sur les déplacements des personnes et les précautions à prendre lors de projets d'aménagement d'espaces publics et de voiries. Une fois ceux-ci exposés, la sensibilisation se poursuit sur le terrain, où les agents qui participent sont mis en situation de handicap ou de mobilité réduite dans l'espace public, grâce à l'utilisation de matériel proposé par le Cerema : canne blanche de personne mal voyante, lunettes simulant des déficiences visuelles, fauteuil roulant, combinaison simulant le vieillissement. La session se termine par un retour en salle pour un échange à chaud et l'étude de cas concrets.



Agents de collectivité mis en situation de handicap lors d'une formation à la prise en compte des piétons dans les chantiers urbains. Cerema Centre Est, 2023

Le Cerema Centre Est est notamment intervenu auprès de 150 agents de la ville de Bourg-en-Bresse pour leur apporter un socle minimal de connaissances pour améliorer l'inclusion des personnes à mobilité réduite et ainsi faciliter leurs déplacements quotidiens dans la ville.

Il a également formé une soixantaine d'agents de Clermont Auvergne Métropole à la question plus spécifique de la prise en compte des piétons, notamment ceux à mobilité réduite, dans la réalisation des chantiers. Une attention particulière est en effet à apporter au maintien de la circulation des piétons, à leur sécurité et à l'accessibilité des lieux en période de travaux.

Ces sensibilisations permettent une prise de conscience qui dépasse souvent la sphère professionnelle et amènent les participants à porter un autre regard sur le handicap.

► Changement de regard sur l'espace public

Frédérique Prédali, chargée d'études, Institut Paris Région

Teodora Nikolova, ingénieur et architecte DPLG, chargée d'études, Institut Paris Région

Les villes apparaissent aujourd'hui insuffisamment inclusives. Leur aménagement n'est pas couramment pensé pour prendre en compte les contraintes physiques, familiales ou sociales des différents groupes de population qui constituent pourtant notre société urbaine.

Pour une société plus bienveillante et équitable, il convient de s'interroger : comment offrir un espace public de haute qualité, et de qualité égale au plus grand nombre d'habitants, indépendamment du genre, de l'âge et du statut de chacun ?

Dans les grandes villes occidentales, les enfants ont disparu des espaces publics. Si en France les enfants passaient de trois à quatre heures dehors dans les années 1960, ils n'y resteraient que 47 minutes en moyenne en 2021¹⁰. Cette disparition progressive est imputable à de nombreux facteurs, mais la diffusion massive de l'automobile apparaît la plus déterminante.

Depuis peu, apparaît un grand nombre de projets d'aménagement centrés sur l'enfant à Barcelone. Ces projets visent la réduction de la place de la voiture et la reconquête des rues par les piétons de tout âge et tout profil au moyen de l'urbanisme tactique. *Plaça d'en Baro*¹¹ est un projet d'aménagement d'un espace public fait avec et pour les enfants de ce quartier résidentiel dans la région barcelonaise. *Superilles* est une autre initiative de la municipalité de Barcelone dont l'objectif est de pacifier les voies de circulation, de créer des places de proximité et rendre la ville plus humaine, confortable et saine. Ce programme d'aménagement a débuté en 2016. La création de la première *superilla* a permis de définir et tester le concept et de le répliquer dans d'autres quartiers¹². Les résultats sont probants car les émissions de NO2 ont diminué de 33 % et les enfants sont revenus dans l'espace public.

Quant aux femmes, elles utilisent l'espace public pour des raisons plus diversifiées que les hommes et ont des trajets quotidiens bien plus complexes et saccadés puisqu'elles sont encore majoritairement en charge du foyer domestique et de l'accompagnement des enfants et des aînés. Cette question du genre est aussi pertinente à l'adolescence puisque les filles fréquentent moins les espaces publics, les parcs, les terrains de sport ou loisirs que les garçons¹³. Plusieurs villes européennes ont donc développé des projets en intégrant les femmes et les adolescentes au centre de la réflexion du concept urbain : Vienne, Umeå et Stockholm en Suède, Barcelone... Les projets sont très variés : de simple réaménagement local (square¹⁴, aire de jeux¹⁵ ou passage souterrain¹⁶) à la construction de nouveaux quartiers à Vienne¹⁷, jusqu'à la création d'une « ville des courtes distances ». Chaque fois, cette approche donne lieu à une attention particulière portée à la qualité des espaces publics, leur accessibilité, améliorant le sentiment d'inclusion et de sécurité des femmes dans l'espace public.

De même, les espaces publics sont peu accueillants pour les aînés comme pour les personnes à mobilité réduite. Elles peinent à circuler dans la ville. En 2022, le NYC DOT¹⁸ a lancé une initiative basée sur la surmortalité des aînés dans les accidents de la route. Une analyse¹⁹ des accidents dans la ville a révélé que les personnes âgées, totalisant moins de 15 % de la population de la ville, représentaient plus de 45 % des décès de piétons. Un programme de projets d'aménagement des rues a été ensuite mis en œuvre pour y pallier. Il a été accompagné par des activités de sensibilisation auprès du public cible et des actions concrètes effectuées, notamment : resynchronisation des feux de circulation afin de tenir compte d'une vitesse de marche plus lente, installation de comptes à rebours et signaux sonores pour piétons, construction de rampes pour piétons, amélioration des marquages routiers... Plus de 300 projets au total ont été réalisés impliquant l'élargissement et la construction de nouveaux trottoirs et terre-pleins centraux, le rétrécissement des voies de circulation, la création de nouveaux passages. Le résultat après l'aménagement a été spectaculaire. A certains endroits, le nombre total de blessés a diminué de 4 % et celui des piétons âgés blessés de 67 %.



Avant/après - Cropsey Avenue, Brooklyn, 2018 Source : NYC DOT.

En conclusion, les villes qui ont travaillé sur l'inclusivité ont choisi une population-cible pour entrer dans le sujet. Enfants, adolescents, seniors ou femmes, chaque public a ses spécificités, mais les solutions apportées sont similaires : toutes traduisent la nécessité de réduire la place et la vitesse de la voiture en ville et d'aménager l'espace public pour la marche. Puisque plus on redonne de l'espace aux piétons et à la marche, plus la ville devient vivante, sûre, inclusive...

10 Magnes A., Vers la disparition des enfants de l'espace public ? , décembre 2022 sur : <https://www.futuribles.com/en/vers-la-disparition-des-enfants-de-lespace-public>

11 Projet mené par Equal Saree à Santa Coloma de Gramenet, région de Barcelone

12 Projet de Lekue Studio à Barcelone

13 Maruéjols E., Mixité, égalité et genre dans les espaces du loisir des jeunes. 2016

14 Einsiedlerpark et St. Johannis Park à Vienne

15 Le parc Trissans hjärta à Bredäng, Stockholm, Suède

16 Le tunnel Lev ! à Umeå, Suède

17 Quartier d'Aspern Seestadt, en cours de construction sur 240ha

18 Le département de Transports de la Ville de New-York

19 « Pedestrian Safety and Older New Yorkers », NYC DOT, 2022

► Cartographier l'accessibilité de la voirie, mieux guider les usagers : bref état des lieux 2023

Bertrand Gervais, président de Someware

Quand on parle d'accessibilité, on pense aux personnes en fauteuil roulant ou non-voyantes, aux parents avec une poussette, aux personnes avec des béquilles ou une valise...

Le Baromètre 2023 des villes et villages marchables a pourtant mis en lumière la réalité suivante : ce que les Français plébiscitent le plus pour améliorer la pratique de la marche à pied, ce sont « des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés » Autrement dit, une amélioration de l'accessibilité !

Mais comment améliorer l'accessibilité des cheminements piétons sans les auditer au préalable ?

Mieux connaître pour mieux informer et mieux agir

Dès 2005, la loi s'est penchée sur la question, avec l'obligation pour les communes de produire un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).

Toujours en vigueur, la réglementation a été complétée en 2019 par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui précise fortement le travail à réaliser : les collectivités doivent cartographier l'accessibilité de leur territoire (voirie, transports, établissements recevant du public) et publier ces données en Open Data.

Le premier objectif est de permettre à l'ensemble des calculateurs d'itinéraires de fournir des propositions plus adaptées aux différentes formes de handicap (itinéraires évitant des trottoirs étroits, par exemple) ainsi qu'une information plus précise pour les usagers.

Le deuxième objectif est que ces données permettent une meilleure compréhension et prise en compte des disparités en termes d'accessibilité et de marche à pied : pour améliorer les aménagements et les transports, comme support de dialogue transparent avec les habitants...

Décrire l'accessibilité : enfin un langage commun !

La création des PAVE, depuis 2005, a pris des formes variées avec souvent une description peu satisfaisante de l'accessibilité : dire d'une rue qu'elle est partiellement accessible n'indique par exemple pas les causes possibles et ne différencie pas les côtés de la rue.

Avec la LOM, une description précise des données à produire a été mise au point par l'ensemble des parties prenantes : Ministère des transports, associations, collectivités, CEREMA, entreprises spécialisées dans l'audit de l'accessibilité ou la création de calculateurs d'itinéraires.

Il s'agit d'un consensus, fruit de plusieurs années de dialogue, et sa force est de proposer ENFIN un langage commun pour décrire l'accessibilité : pour les usagers, les collectivités, les urbanistes, les opérateurs de transport, les acteurs du tourisme... pour tous en fait !

Cette description, nommée CNIG Accessibilité, est largement documentée. Les données peuvent être exportées en NeTEx, format standard du monde des transports.

Où sont les données ?

Alors que la LOM a 4 ans, avec des délais d'application s'étalant entre 2021 et 2023, où en est le chantier de cartographie ?

Hélas, peu de collectivités se sont aujourd'hui saisies du chantier, faute de formation, faute d'outils adaptés, faute de reconnaissance du sujet parfois.

Néanmoins, nous sommes fiers d'annoncer la sortie début 2024 de l'outil de collecte de données d'accessibilité "Acceslibre Mobilités", que nous éditons pour le Ministère des transports.

Open source, conforme aux standards, l'objectif de cet outil est de créer une culture commune de l'accessibilité dont l'absence a été si préjudiciable pour les personnes handicapées et pour le développement de la marche à pied.



Captures d'écran des offres de logiciel de Someware

ATELIER 3 - Pour une ville sensible : rendre la ville désirable

► **Animateur :** Romain Le Gros, chargé de mission au Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables

Depuis plus de 50 ans, les conditions de la marche en ville se sont détériorées en raison de l'évolution de la forme de la ville, de l'augmentation de sa surface construite, et de l'augmentation de la circulation automobile. Le « tout voiture » a remplacé les modes actifs et notamment la marche qui est plus utilisée pour les loisirs que pour les trajets quotidiens.

Cet atelier a eu pour vocation de mettre en valeur les objets et les outils qui procurent du plaisir au marcheur et notamment par l'apaisement de la ville : comment améliorer simultanément santé et bien-être, découverte culturelle et marche en ville ? Cette problématique sera mise en perspective avec l'évolution des conditions climatiques.

► **Contributions présentées :**

- 1) Inciter à la pratique de la marche par l'expérimentation dans la Métropole de Nantes : piétonnalisations saisonnières, dimanche sans voitures et rues scolaires, Simon Citeau et Céline Dumoulin
- 2) Un schéma directeur pour développer les flux piétons à l'échelle de la ville de Chambéry, Marielle Thiévenaz
- 3) Marcher ensemble, c'est animer la ville, Claire Waiss et Frédéric Brouet

► **Contributions annexes à l'atelier 3* :**

- Cheminer en ville : l'inventaire comme méthode exploratoire, Pascale Pichon, Lise Serra et Bernard Verot
- Où vaut-il la peine de marcher ? Outil pour un meilleur diagnostic des territoires des courtes distances, Julie Chrétien

► **Synthèse de l'atelier :** Suzanne Lecroart, adjointe au coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche



Crédit photo : FFRandonnée



Crédit photo : FFRandonnée

* Ces contributions ont été transmises dans le cadre de l'appel à contributions de l'évènement mais n'ont pas fait l'objet d'une présentation lors des ateliers.

1/ INCITER À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ PAR L'EXPÉRIMENTATION DANS LA MÉTROPOLÉ DE NANTES : PIÉTONNISATIONS SAISONNIÈRES, DIMANCHE SANS VOITURES ET RUES SCOLAIRES

► Changement de regard sur l'espace public

Simon Citeau, adjoint en charge des déplacements doux à Nantes Métropole

Céline Dumoulin, cheffe de projet au service des mobilités actives de Nantes Métropole

Du schéma stratégique piéton à sa mise en œuvre au sein du territoire de Nantes Métropole

Le plan de déplacements urbains 2018-2027, perspectives 2030, place la marche comme l'un des axes majeurs de la politique mobilités de Nantes Métropole. L'objectif est d'augmenter sa part modale de 4 points d'ici 2030 afin que la marche représente 30 % des déplacements quotidiens, comparé aux 26 % en 2015. Un schéma stratégique piéton a été validé début 2022 afin de renforcer la place des piétons dans les politiques publiques de la métropole et mobiliser les actions, de manière transversale et cohérente, portées par les différents acteurs.

Le schéma stratégique piéton valorise notamment l'expérimentation. Celle-ci permet en effet une certaine agilité dans la capacité d'évolution des espaces publics et démontre l'intérêt de la place à accorder aux piétons en offrant la possibilité de nouveaux usages. Les expérimentations, illustrées ici à travers 3 exemples, visent à :

- Soutenir l'évolution des pratiques de mobilité au profit de la marche,
- Donner à voir la ville sans voitures et permettre une réappropriation collective des espaces publics par les citoyens, vers une ville plus sensible. Le rôle des habitants, associations, commerçants est souvent un levier important.

L'expérimentation à travers 3 exemples

Des mesures temporaires... aux piétonnisations saisonnières et permanentes à Nantes

Lors de la crise sanitaire, un large dispositif de mesures temporaires a été mis en place pour favoriser la marche, le vélo, apaiser la circulation et soutenir les commerces de proximité. Près de 20 rues du centre-ville de Nantes ont ainsi été piétonnisées. En 2021, une évaluation citoyenne la « Rue pour tous » a montré que ces piétonnisations avaient contribué à apaiser le cadre de vie et à conforter la vie de quartier. Plusieurs rues ont alors été piétonnisées définitivement.

En parallèle, des piétonnisations temporaires se déclinent dans une dizaine de rues depuis 2022, de façon saisonnière entre mi-avril et mi-octobre. Cela répond à une demande de commerçants et/ou d'habitants, regroupés au sein d'un collectif : des comités de piétonnisation ont été créés en tant qu'espaces de dialogue, de mobilisation et de suivi avec la collectivité.

L'espace libéré de la voiture permet de voir naître de nouveaux usages où les enfants viennent jouer librement, où les terrasses peuvent s'installer et où les voisins organisent des repas entre eux. Suite aux bilans positifs de ces mesures temporaires, la Ville et la Métropole envisagent une extension de l'aire piétonne à l'horizon 2025 intégrant certaines de ces rues.

« Dimanche sans voitures » : des rues en fêtes !

Dimanche 18 septembre 2022, la première édition du dimanche sans voitures a pris place dans le quartier Cathédrale-Joffre à Nantes, un large secteur du centre-ville. Ce jour-là, aucune voiture : chacun était libre d'occuper et de se réapproprier l'espace public, en profitant de nombreuses animations. L'expérience a été renouvelée le dimanche 17 septembre 2023, à l'occasion d'un grand « Jour de Fête » pour l'inauguration de la nouvelle maison de quartier Malakoff-Pré-Gauchet (QPV), associée à de nombreuses animations culturelles et sportives. Ces deux premières éditions ont vocation à s'installer dans le temps.

Les rues scolaires aux abords des écoles de la métropole

Nantes Métropole porte une démarche d'écomobilité scolaire depuis 2016 afin d'accompagner les initiatives des 24 communes et leurs 250 écoles du 1er degré. Des rues scolaires sont ainsi expérimentées afin d'apaiser les circulations aux abords des écoles aux heures d'entrées et de sorties. Elles visent à encourager les changements de comportements en faveur des modes actifs, notamment de la marche, et à donner leur place aux enfants dans l'espace public.

Au sein de la métropole, une vingtaine de rues sont pérennisées ou en cours de l'être, après des phases d'expérimentation. A Nantes, la mise en place d'une rue scolaire se fait grâce à une mobilisation partagée et collective entre les citoyens et la collectivité, dans une logique d'engagement réciproque et de coopération.



Photo Pont Eric Tabarly, prise le 17/09/23,
auteur : Céline Dumoulin

illustration Jour de fête à Malakoff
mise en page par l'agence Vupar

2/ UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR DÉVELOPPER LES FLUX PIÉTONS À L'ÉCHELLE DE LA VILLE DE CHAMBÉRY

Marielle Thiévenaz, adjointe au maire déléguée aux quartiers et au pôle mobilité de la ville de Chambéry

La mobilité dans la ville de Chambéry a longtemps été pensée sous l'angle de la gestion des flux de voitures, de bus et de vélos. Le piéton était invisible dans l'espace public à l'échelle de la commune (hormis l'hypercentre en voies piétonnes). Pour cette raison, lorsque le pôle mobilité durable s'est mobilisé dès 2020 dans la transition du territoire et dans la redynamisation du lien social, la marche du quotidien est devenue l'un des vecteurs de cet objectif.

Les esprits, la culture professionnelle des services techniques des collectivités locales en sont également imprégnés. Afin de prendre en compte les flux de piétons par les techniciens de la ville et de l'agglomération, le projet d'un schéma directeur piéton sur l'ensemble de la ville de Chambéry a été développé.

Les enjeux relèvent de la santé publique (sédentarité, obésité infantile, pollution de l'air, nuisances sonores...) mais aussi de l'apaisement de la ville, pour retisser du lien social à l'échelle des quartiers.

Un travail de fond autour des cheminements piétons dans la ville a été engagé afin de rendre la marche désirable au quotidien, avec des itinéraires accessibles, agréables, ombragés, à distance des voitures et lisibles sur le terrain grâce à une signalétique adaptée. Il s'agit de recréer une culture de la marche en ville pour le déplacement comme pour la promenade.

À terme, le schéma directeur piéton de la ville sera un document cadre pour les aménagements piétons à réaliser, les arbres à planter pour ombrager les cheminements et sera annexé au PLUIHD.

La construction du schéma directeur piéton :

À Chambéry, nous avons cartographié les cheminements utilisés par les piétons pour l'accès aux écoles, équipements sportifs et culturels et aux parcs.

Nous avons identifié les raccourcis, les voies agréables, ombragées, à l'écart des voitures et les obstacles avec :

- Un travail de terrain conduit avec le Conseil de quartier pour mobiliser l'expertise d'usage des habitants ;
- Des marches exploratoires associant habitants, personnes à mobilité réduite et techniciens de la voirie afin d'identifier les obstacles à la fluidité de la marche en ville.

Une méthodologie pour changer de paradigme :

- Éviter « l'urbanisme en chambre », sortir sur le terrain, à l'écoute des habitants : une stagiaire sans véhicule pour se rendre dans les rues afin de ressentir le vécu du piéton dans la ville ;
- Mobiliser le plan pluriannuel d'investissement de la Ville pour des aménagements piétons (et pas uniquement pour des voiries avec une approche « résiduelle pour le piéton ») ;
- Des services qui doivent comprendre les nouveaux enjeux : une conduite du changement est impulsée par un fort engagement politique.



Crédit photo : ville de Chambéry

3/ MARCHER ENSEMBLE, C'EST ANIMER LA VILLE

Frédéric Brouet, Président du comité départemental de la Marne et administrateur fédéral FFRandonnée

Claire Waiss, Vice-président du comité départemental de l'Aube de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre

Les Rémoisades

La rue totalement piétonnisée s'offre pour la contestation, la solidarité dans la peine ou encore la fête... mais avec autorisation. Sinon, les piétons ne peuvent jamais investir la rue et leur discrétion les rend invisibles.

Proposons une animation qui les mette en valeur. Celle-ci répondra à l'un de nos objectifs fédéraux dans le cadre de notre délégation ministérielle. La marche est la meilleure façon d'aborder l'altérité des espaces urbains et périurbains.

Avançons un nom pour cet évènement : Rémoisade, contraction de Reims et de balade.

Rejoindre une Rémoisade, c'est pouvoir pratiquer une activité :

- sportive et ludique : 8 km environ sur un itinéraire original et tenu secret, le deuxième jeudi du mois de 18h à 20h30.
- conviviale et sécurisée : sans inscription, sans restriction (PMR bienvenus), sans jauge mais avec des animateurs bénévoles, issus des clubs FFRandonnée du bassin rémois, identifiés par des chasubles logotées et formés.

Suscitons des adhésions de principe à la cause piétonne par notre militantisme festif tout en soulignant les points noirs repérés au cours de l'animation.

Son déroulé ?

- Un animateur guide la marche pendant que d'autres s'insèrent le long du cortège et en sa fin pour protéger, avertir, renseigner et discuter. Le micro permet de faire le récit de la ville en chemin et chacun peut s'en emparer.
- Marchons à une allure raisonnable de 4 km/h environ et les animateurs aideront toutes et tous à tenir ce rythme.
- Pour faciliter le projet, traçons l'itinéraire dans une seule commune avec autorisation préalable du maire.
- Faisons vivre l'évènement sur les réseaux sociaux et les sites institutionnels, dans la presse écrite et parlée.
- C'est l'envie irrésistible de marcher en ville qui est visée. La marche en ville est une propédeutique au bien-être.



Regroupement lors d'une Rémoisade - Crédit photo : FFRandonnée

Les balades commentées à Troyes

L'expérience à Troyes est très spécifique et reste ponctuelle.

Le comité de l'Aube propose des balades commentées pour des groupes de marcheurs dans Troyes ; la plupart du temps ces groupes (20 à 25 personnes) restent plusieurs jours dans le département. Nous les conseillons dans le choix des lieux d'hébergements ainsi que les itinéraires correspondant à leur pratique de marche ou autres. Bien entendu, nous leur proposons la visite du bouchon de champagne qui est le centre-ville ancien de Troyes. La balade est adaptée en fonction d'une thématique proposée à l'avance. Elle est d'une durée de 3 h de marche et d'environ 7 km : éveil au patrimoine riche de la ville.

Selon la provenance des groupes, les balades sont convenues auparavant. Le but c'est de leur faire découvrir une ville « marchable » et surtout de revenir avec des amis ou autres. Nous essayons ainsi de montrer aux collectivités notre intérêt pour l'amélioration et la sécurité des voies piétonnes.

Six groupes en 2023 ont pu bénéficier de notre accompagnement.

Nous souhaiterions organiser ces balades dans d'autres villes de l'Aube en collaboration avec les référents touristiques (offices de tourisme et communautés de communes) afin de leur permettre de faire redécouvrir la ville aux habitants et d'attirer de nouveaux visiteurs. Nous pourrions de même les conseiller dans l'aménagement des voies empruntées et dans la promotion des politiques urbaines. Donner le goût de la marche pour faire évoluer les comportements car marcher c'est gratuit et bon pour la santé.



Vu du groupe de marche des Balades à Troyes - Crédit photo : FFRandonnée

Contributions annexes à l'atelier 3

► Cheminer en ville : l'inventaire comme méthode exploratoire

Pascale Pichon, professeure des universités à l'Université de St Etienne

Lise Serra, Maitresse de conférence à l'Université de La Réunion

Bernard Verot, responsable commission « marche en ville », CDRP Loire

La commission « Marche en ville » du comité départemental de la Loire de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre a mis en place, depuis septembre 2022, plusieurs outils pour pousser tout le monde à marcher partout et tout le temps : le guide *Sainté Balades*, des marches exploratoires urbaines et un accompagnement scolaire en écoles élémentaires. A partir de ces interventions, les membres de la commission proposent de poursuivre leur engagement en structurant leur activité à travers la création d'un inventaire cartographique, photographique et textuel pour mieux penser, connaître et vivre l'espace urbain en marchant.

Cette commission a pour objectif d'orienter les réflexions et de mener des projets à partir de trois outils :

- le guide *Sainté Balades* (édité en octobre 2022)
- des marches exploratoires urbaines qui ouvrent tout public à la lecture de la ville (6 entre janvier et décembre 2023)
- un accompagnement scolaire en écoles élémentaires jusqu'à la construction de modules pédagogiques EPS en partenariat avec les conseillers pédagogiques de circonscription de la DSDEN (Direction Education Nationale)



Cartographie des initiatives pour favoriser la marche en ville,
réalisation CDRP Loire

Ces initiatives nous conduisent aujourd'hui à élaborer un projet global pour une ville sensible, pacifiée, une urbanité apaisée. Ce projet prend en compte la ville dans son paysage urbain et grand paysage, y compris la dimension environnementale et de développement durable urbain.

Pour ce faire, l'inventaire départemental est choisi comme outil méthodologique par et pour l'exploration urbaine. Cet inventaire s'appuie sur trois modalités de description de l'espace :

- la cartographie (sentiers, PR, GR®)
- la photographie
- la description textuelle d'espaces spécifiques considérés comme favorisant la marche en ville

La commission marche en ville met en place un processus d'amélioration continue :

1. **Les marches guidées** représentent la première étape de l'exploration et de la sensibilisation à différents publics
2. **Les prises de vue et la description textuelle des aménagements** les plus propices à la marche permettent la construction d'un inventaire d'aménités urbaines
3. **La cartographie** est construite et améliorée en fonction des marches proposées et testées et des aménagements repérés
4. Les marches guidées, l'inventaire et les cartographies diffusées doivent pousser tout le monde à **marcher plus, partout, tout le temps**
5. Plus de personnes marcheront et plus il sera possible de **peser sur l'amélioration des aménagements urbains** qui freinent l'engagement des marcheurs en ville

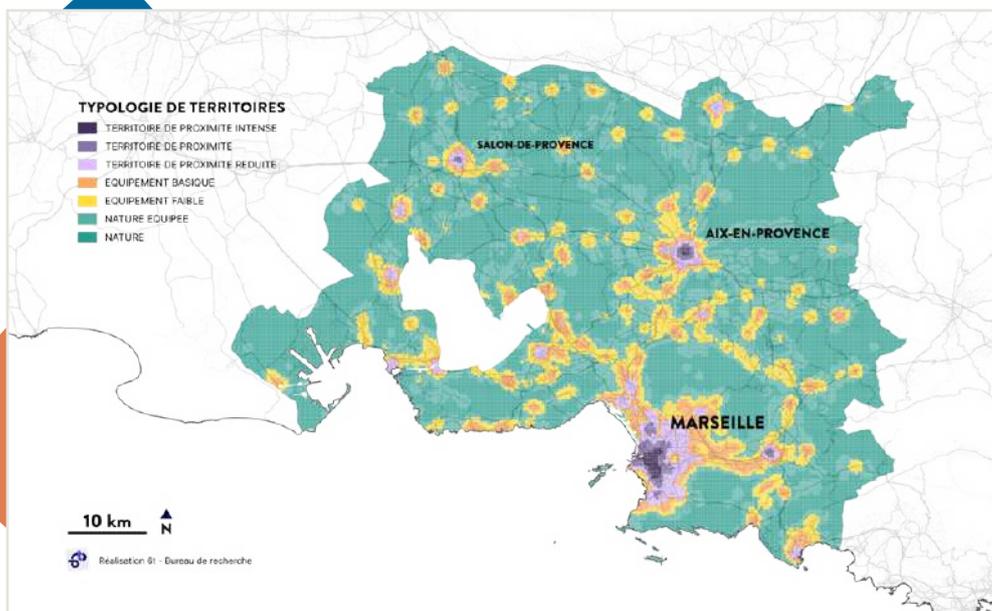
► Où vaut-il la peine de marcher ? Outil pour un meilleur diagnostic des territoires des courtes distances

Julie Chrétien, directrice des opérations et des études, 6T bureau de recherche

La ville contemporaine est confrontée à un double enjeu : associer densité et durabilité. Dans ce contexte, le concept de ville du quart d'heure propose de rendre toutes les aménités urbaines accessibles à pied ou à vélo en 15 minutes²⁰. Cependant, ce concept manque de réalisme opérationnel puisque cet idéal semble inatteignable pour la plupart des espaces urbains en dehors des centres des grandes agglomérations. Mais la ville du quart d'heure permet de placer la distance au centre du débat. Ignorée à l'ère de la vitesse associée à l'abondance énergétique et au tout automobile, la portée des déplacements constitue aujourd'hui un enjeu de réduction de l'impact environnemental de la mobilité. Ainsi, la proximité apparaît comme la condition nécessaire, mais pas suffisante, au développement d'une mobilité quotidienne durable. Le territoire de proximité génère une mobilité automobile raisonnée et offre la possibilité d'utiliser les modes de déplacement actifs.

Les leviers de réduction des distances parcourues ne sont pas les mêmes dans tous les territoires. Nous proposons un outil d'identification territorialisé basé sur une analyse fine de la localisation des équipements et services par rapport à la population. Cette analyse précise repose sur un carroyage de 300 mètres et vise à identifier les territoires qui regroupent suffisamment d'équipements et de services pour permettre une mobilité de courte distance. En creux de ces territoires de proximité se trouvent des espaces faiblement pourvus en services et équipements malgré une densité de population importante. Ces espaces lacunaires constituent une cible à prioriser pour un aménagement territorial en faveur de la proximité.

D'un point de vue opérationnel, l'analyse de la répartition des services et équipements existant dans les espaces lacunaires permet d'identifier à la fois la localisation et le type d'activité à prioriser dans le développement urbain.



Réalisation cartographique du bureau de recherche « 6T » pour le territoire de la Métropole Marseille-Aix-en-Provence

A titre d'exemple, la mise en application de cette méthode à la métropole d'Aix-Marseille-Provence (voir carte) montre que 59 % de la population vit dans des territoires faiblement équipés. Et 28 % de la population réside dans des espaces à la fois sous-équipés et densément peuplés, qui ne représentent que 2,2 % de la surface de la Métropole.

Les axes à développer dans ces espaces lacunaires sont différents selon les territoires. Ainsi, les espaces lacunaires des quartiers Nord de la ville de Marseille sont bien pourvus en commerces d'alimentation et de première nécessité mais manquent de services de transport et de santé. Les espaces lacunaires des quartiers Sud de la même ville sont peu pourvus en commerces alimentaires, en transports et en équipements de loisirs (restaurants, bars, cafés, équipements sportifs et culturels) alors qu'ils disposent de services de santé. Les espaces lacunaires de la commune de Vitrolles sont bien équipés en transports mais ils n'ont que peu de services sociaux (centre d'action sociale, établissements médico-sociaux, services d'aides à la personne...).

En analysant précisément la localisation des services présents, des stratégies d'aménagement peuvent être questionnées et confrontées à la réalité : la collectivité doit-elle soutenir l'installation de services sociaux ? Celle-ci doit-elle avoir lieu à proximité d'autres équipements et services ? Lesquels (santé, loisirs, transports...)?

Cette approche par les territoires de proximité permet de réaliser une typologie nuancée des espaces et de cibler les investissements à réaliser afin d'optimiser l'utilisation des ressources.

ATELIER 4 - Pour une ville vivante : les flux piétons pour la ville active

► **Animatrice :** Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir

La pratique de la marche contribue à l'amélioration de la santé, à réduire le nombre de trajets motorisés et les nuisances qu'ils provoquent, à favoriser les interactions entre les habitants, à sécuriser la ville en soirée, à animer les pôles urbains et à soutenir le commerce de proximité... À ces bénéfices directs, d'autres mécanismes (externalités positives et négatives) concourent à produire des retombées économiques indirectes.

L'atelier avait pour objectif de souligner les apports des flux piétons en matière de soutien à la vie urbaine, d'une part, et à l'épanouissement des marcheurs, d'autre part, notamment pour les jeunes.

► **Contributions présentées :**

- 1) Le renouveau de la marche en milieu urbain, Frédéric Héran
- 2) La diversité des critères pour rendre *la marche en ville* désirable, Elin Lundmark
- 3) Un chemin, une école, dans la ville de Clichy-sous-bois : le sentier des écoles de Clippicum Supérior, Jean-Marc Valid et Guy Bonin
- 4) La rue commune : les clés de la transformation des rues métropolitaines, Etienne Bourdais

► **Contributions annexes à l'atelier 4* :**

- Récompenser la marche à pied en ville grâce à une application mobile motivante, Marie-Sophie Koeberlé
- Les jeunes randonneurs de Paris, Daniel Ramey

► **Synthèse de l'atelier :** Vincent Chas, délégué général de Rue de l'Avenir



Crédit photo : FFRandonnée

*4 Ces contributions ont été transmises dans le cadre de l'appel à contributions de l'évènement mais n'ont pas fait l'objet d'une présentation lors des ateliers.

1/ LE RENOUVEAU DE LA MARCHÉ EN MILIEU URBAIN

Frédéric Héran, maître de conférence à l'Université de Lille

La marche est de retour. D'après les enquêtes nationales transport, après une forte baisse dans les années 1970-1990, la part modale de la marche a augmenté de 6,3 % entre 2008 et 2019. Mais la hausse concerne encore et surtout les grandes villes, comme on peut l'observer pour toutes celles qui possèdent plus d'une enquête ménages déplacements. Pour les villes moyennes, il est plus difficile de le démontrer, car aucune n'a réalisé plus d'une enquête ménages, mais dans les enquêtes les plus récentes, la marche est à un niveau plus élevé que dans les enquêtes précédentes.

Pourtant, la marche reste mal considérée. En termes de déplacements, ce n'est que le deuxième mode, loin derrière la voiture (23,7 % versus 62,8 % selon l'EMP 2019). Cette affirmation est en fait contestable, car elle ne retient que les déplacements des résidents exclusivement faits à pied et uniquement dans l'espace public. Si l'on comptait toutes les séquences piétonnières dans un déplacement – les trajets – comme le font les Suisses depuis 1994, la marche deviendrait le premier mode de déplacement devant la voiture et les temps passés à pied et en voiture seraient équivalents. En fait, la marche est présente dans tous nos déplacements, les autres modes n'étant que des relais. Nous sommes des bipèdes utilisant parfois des véhicules pour nous déplacer.

Il existe plusieurs formes de mobilité à pied négligées par les enquêtes nationales transport comme par les enquêtes mobilité certifiées Cerema, notamment la marche intermodale (les trajets à pied en complément des trajets mécanisés au sein d'un déplacement), les déplacements à pied dans les lieux privés ouverts au public comme les centres commerciaux ou les grands centres de loisir, les déplacements à pied pendant le travail dans certaines professions ou encore les déplacements à pied des non-résidents (visiteurs et touristes). Des travaux statistiques seraient nécessaires pour mieux cerner ces mobilités.

Quelques résultats existent concernant la marche intermodale. En exploitant les enquêtes ménages, on constate que les 3/5 des déplacements comprennent un trajet à pied ou sont faits entièrement à pied. Dans les déplacements en transport public, les temps de marche + de correspondance + d'attente représentent la moitié du temps total de déplacement.

Plus les déplacements en transports publics sont longs, plus le voyageur accepte de longs trajets d'extrémité à pied. De même pour les automobilistes quand il est difficile et coûteux de stationner la voiture. Selon l'EMP 2019, les distances parcourues à pied seraient de l'ordre de 800 m pour les usagers des transports publics et de 300 m pour les automobilistes qui doivent rejoindre ou quitter leur véhicule stationné sur l'espace public.

Le renouveau de la marche a des causes assez bien connues. La nécessité de se bouger pour rester en bonne santé est sans doute la première cause. Mais elle est surtout reconnue dans les milieux éduqués. Les politiques de modération de la circulation automobile et d'amélioration des espaces publics jouent aussi un rôle important. Elles sont cependant d'abord observables dans la partie dense des grandes villes où il est devenu indispensable de lutter contre l'envahissement automobile et ses nuisances. Il semble enfin que le désir des populations de ralentir, révélé par certaines enquêtes d'opinion, semble grandir. Mais il est difficile de concrétiser cette aspiration dans un monde où tout s'accélère pour « gagner du temps ».

2/ LA DIVERSITÉ DES CRITÈRES POUR RENDRE LA MARCHÉ EN VILLE DÉSIRABLE

Elin Lundmark, chargée de mission mobilité piétonne et cohabitation piétons-cyclistes à l'ADMA

Genèse d'un outil d'analyse pour mettre l'expérience de l'utilisateur au centre de la mobilité piétonne

Pour développer un environnement marchable, nous devons partir de l'expérience de l'utilisateur, ses besoins et ses envies. Les critères prioritaires varient selon l'utilisateur (personnes âgées, enfants, personnes en situation de handicap), mais aussi selon la situation spécifique (marcher avec une valise, une poussette, un caddie plein de courses) et le motif du trajet (pour se rendre au travail, pour prendre le train, pour profiter du beau temps, etc.).

Une des ambitions des formations de l'ADMA est de montrer pourquoi, mais aussi comment, on peut partir de l'expérience de l'utilisateur pour développer des projets et des politiques favorisant la mobilité piétonne. L'outil développé par l'ADMA est facile d'appropriation, flexible et adaptable. Il a pour objectif de faciliter l'appréhension de la diversité des critères qui ont un impact sur la marchabilité d'un espace.

Rendre la marche possible, confortable et attractive

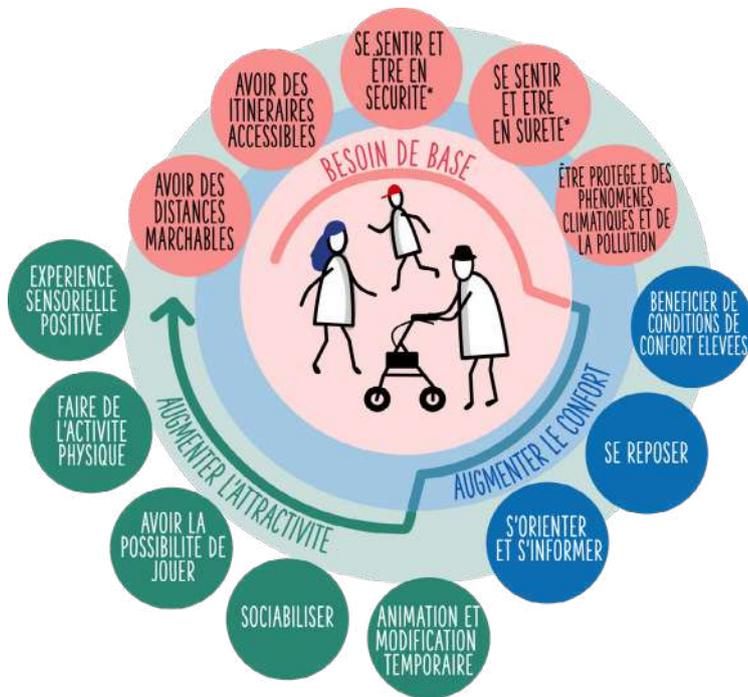
Inspiré par Jan Gehl, l'outil propose **3 niveaux** pour organiser les critères d'analyse de la marchabilité d'un espace. Le premier niveau a pour objectif de satisfaire les besoins de base pour **rendre la marche possible**. Le second niveau **concerne le confort** de la marche et le 3^e niveau vise à **augmenter son attractivité**. De plus, nous avons identifié des paramètres d'analyse fins pour chacun des treize critères.

Les cinq critères du premier niveau consistent en des distances acceptables à pied avec des itinéraires accessibles. Les piétons doivent être et se sentir en sécurité par rapport au risque d'accidents de jour comme de nuit. Ils doivent être protégés des phénomènes climatiques, des chaleurs extrêmes et de la pollution.

Dans le second niveau, il faut que les piétons profitent de conditions de confort élevées (temps de traversée, lignes de désir), de la possibilité de se reposer (s'appuyer et s'asseoir, de manière ombragée ou ensoleillée), de celle de s'orienter et de s'informer (signalétique et lisibilité de l'espace).

Les deux premiers niveaux sont particulièrement importants pour les personnes contraintes à la marche pour des motifs « incontournables », par exemple se rendre au travail ou faire des courses.

Le troisième niveau, quant à lui, vise davantage à améliorer l'expérience dans l'espace public. En rendant la marche attractive, davantage de personnes choisiront ce mode. Des environnements attractifs sont des lieux avec une expérience sensorielle positive, qui invite à se socialiser, jouer, faire de l'activité physique, etc. Ces lieux n'invitent pas uniquement aux trajets « optionnels » (balades loisirs, lecture sur un banc) mais incitent également à passer plus de temps dans l'espace public, ce qui augmente son animation et l'attractivité de l'espace.



Outil réalisé par l'ADMA, 2023

Contexte d'usage de l'outil

L'analyse en trois niveaux peut être faite par l'observation de terrain, en se mettant à la place d'un autre usager, ou en exprimant son propre vécu par rapport aux 13 critères. Elle est adaptée à tous les niveaux de connaissance et peut être mobilisée et utilisée par les porteurs de projets, les associations, les techniciens, élus ou citoyens aussi bien en présentiel qu'en distanciel.

Selon l'objectif, l'exercice peut permettre de mieux comprendre les besoins des usagers, sensibiliser les participants ou les faire monter en compétence. La grille peut structurer l'analyse d'un espace, faciliter l'échange et servir de base pour proposer des améliorations ou prioriser des interventions.

3/ UN CHEMIN, UNE ÉCOLE, DANS LA VILLE DE CLICHY-SOUS-BOIS : LE SENTIER DES ÉCOLES DE CLIPPICIUM SUPÉRIUS

Jean-Marc Valid, ex-président du comité départemental de Seine-Saint-Denis de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre

Guy Bonnin, vice-président du comité départemental de Seine-Saint-Denis de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre

Dans le cadre du dispositif de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre « UN CHEMIN, UNE ÉCOLE »[®], le comité départemental de la Seine-Saint-Denis (CRDP93) a mis en œuvre en 2022/2023 un projet éducatif avec une classe de CM2 de l'école Joliot-Curie de Clichy-sous-Bois.

Genèse et objectifs

Manque d'activités physiques et de plein air, méconnaissance de la ville et stigmatisation du territoire, tels sont les trois principaux constats à l'origine du projet de randonnées urbaines et mémorielles en direction des élèves des écoles de la ville de Clichy-sous-Bois.

Stéphane Auclert, professeur des écoles, répond, en février 2022, à un appel à projet du dispositif Cités Educatives et contacte en juillet 2022 Daniel Cuillier (animateur au club « Les pieds agiles » de Clichy-sous-Bois) et Guy Bonnin (Président de la Commission Jeunesse du CDRP93).

Nos objectifs sont d'amener les élèves à étudier en randonnant, tout en y associant la découverte du patrimoine culturel et mémoriel de la ville et de réunir toutes les écoles (maternelles, primaires, collèges, lycée) autour d'un même itinéraire, en reliant les différents établissements de la ville.

Les étapes

Avec l'aide de la Mairie pour différencier les voies privées des publiques, les élèves ont repéré sur plan, un parcours, les établissements, leur nom et les monuments proches. Ensuite, ils ont recherché, pour chaque nom, quelques éléments de biographie.

Au moins une randonnée par mois est réalisée pour, en premier lieu, découvrir le parcours, avec l'appui du club « Les pieds agiles » de Clichy-sous-Bois qui avait repéré les sites remarquables.

Par la suite, entre octobre 2022 et juin 2023, 8 randonnées ont permis de présenter le parcours à d'autres classes : du CP au CM2, d'une durée d'une ou trois heures. Les élèves de CM2 ont arpenté la ville et présenté aux classes invitées, chaque stèle, chaque monument, chaque édifice, chaque établissement, souvent seuls, sans l'appui de leur enseignant.

Préparation de l'édition spécifique du livret jeunesse

En partenariat avec l'enseignant, 5 pages du livret original « Seine-Saint-Denis » ont été modifiées pour l'adapter aux spécificités de la ville de Clichy-sous-Bois et intégrer son patrimoine historique et architectural, les plans de l'itinéraire et les PR labellisés proches de la ville.

Le CDRP93 a pris financièrement en charge l'édition de cette version de « Mon cahier de randonnée » intitulée « Clippicium Superius ». Ce livret est distribué gratuitement aux élèves de la ville.

Inauguration

Le 22 juin 2023 le sentier a été inauguré en présence de Mme la Maire de Clichy-sous-Bois et son équipe, de Stéphane AUCLERT et de ses élèves, des parents et des représentants du CDRP93.

Les élèves et les parents ont parcouru une partie de l'itinéraire de l'école à la mairie. Tous les participants se sont retrouvés sur l'esplanade face à la mairie pour un moment d'échange chaleureux.



Moment de pause devant la Mairie de Clichy-sous-bois, crédit photo : CDRP93

Etude du LEPPi

Le *Laboratoire d'évaluation des politiques publiques et des innovations (LIEPP)*, missionné par la municipalité, a mené une étude d'impact sociologique du projet, et ses conséquences sur l'appropriation de l'identité territoriale par les enfants de Clichy.

L'enquête réalisée auprès des CM1-CM2, permet de mesurer les effets de la participation à ces randonnées sur les élèves. Ainsi, les « randonneurs » enfants qui ont participé à une ou plusieurs randonnées vont plus souvent marcher ou jouer en forêt durant les WE, se sentent mieux dans les espaces scolaires et ont une meilleure connaissance de l'espace et de l'histoire du territoire.

Méthodologie :

L'évaluation du dispositif a été réalisée à partir des observations, des entretiens, et principalement de la passation de questionnaires ludiques (où certaines réponses peuvent être dessinées) à 272 élèves de CM1-CM2 des écoles de la ville, parmi lesquels on distingue trois groupes :

- Les « Grands randonneurs » : élèves organisateurs, qui ont réalisé une vingtaine de randonnées et accompagné les autres classes (19 élèves)
- Les « Randonneurs » : tous les élèves ayant participé à une randonnée (175 élèves)
- Les « Non-randonneurs » ou groupe témoin : élèves qui n'ont jamais fait de randonnées dans le cadre du projet. (78 élèves)

L'OCDE a publié des travaux démontrant le lien entre activité physique régulière et sentiment de bien-être des élèves. Ainsi, à Clichy, à la suite des questions posées durant l'étude, il apparaît que les « grands randonneurs » et les « randonneurs » se sentent mieux en classe, dans la cour de récréation et devant la grille de l'école que les élèves qui n'ont pas participé à des randonnées. De plus, ils se sentent aussi plus à l'aise lorsqu'il s'agit de parler devant leur classe, ce qu'ils ont pu expérimenter pendant les randonnées, et à l'idée d'entrer au collège qu'ils ont eu l'occasion de voir lors du parcours. L'étude montre également une meilleure connaissance de l'environnement de l'école. 47% des « grands randonneurs » dessinent non seulement leur école, mais aussi les infrastructures autour. C'est le cas de 28% des « randonneurs » et 17% des « non-randonneurs ». Les « grands randonneurs » sont également plus nombreux à représenter la continuité entre les bâtiments en dessinant des routes ou chemins autour de l'école.

Les banlieues sont souvent réduites, dans l'imaginaire collectif et dans la mémoire des habitants, aux émeutes du XXI^{ème} siècle. La grande histoire des révoltes des banlieues rejoint la tragique histoire clicheoise de Zied et Bouna. Si ces événements font partie de la mémoire de tous, 16% des « grands randonneurs » lorsqu'on leur demande de raconter un événement historique qui s'est passé dans la ville de Clichy-sous-Bois, citent un événement qui s'est déroulé entre le Moyen âge et le XIX^{ème} siècle, contre 6% des « randonneurs » et aucun des « non-randonneurs ».

L'étude montre enfin qu'en marchant, avec la découverte des lieux et le récit d'événements, la ville passe du statut d'espace à celui de territoire. Ainsi, les élèves accèdent à la territorialité au sens de l'assemblage des espaces d'identité et d'action des individus dont on peut faire l'hypothèse qu'elle peut avoir un effet sur leur propre identité.

4/ LA RUE COMMUNE : LES CLÉS DE LA TRANSFORMATION DES RUES MÉTROPOLITAINES

Etienne Bourdais, directeur du développement opérationnel de la plateforme Leonard, VINCI

Près de 20 millions d'habitants de plus de 20 métropoles françaises vivent dans une rue... Et si, demain, celle-ci devenait Rue Commune ?

Il existe deux façons de concevoir la ville résiliente : en partant « d'en haut », dans une logique de planification urbaine, ou au contraire « d'en bas », pour construire ensemble en réunissant autour d'une même table décideurs publics et acteurs privés, professionnels de l'aménagement et usagers. Partisans de cette seconde approche, nous sommes convaincus que c'est dans les rues, premier bien commun des villes, que nous pourrions construire la ville post-Covid, post-voiture et postcarbone en faisant converger qualité environnementale et qualités urbaines.

Les trois enjeux de la transition écologique et sociale :

▪ Opérer une transition vers les mobilités décarbonées

La transition vers des mobilités douces et actives qui s'opère aujourd'hui dans les métropoles permet d'anticiper une réduction de leur empreinte carbone mais surtout de libérer l'espace ordinaire des rues de l'emprise de la voiture. Ainsi libérée et apaisée, la Rue Commune réinterroge nécessairement les aménagements nés du règne de l'automobile, qui fondent depuis le XIX^e siècle la structure même de la rue : la chaussée, le trottoir et le stationnement.

▪ Transformer le sol pour répondre aux défis écologiques

En lien avec les sous-sols mais aussi les socles et plus généralement l'espace construit, la transformation des sols doit permettre l'émergence d'une nature raisonnée dans une logique bioclimatique de rafraîchissement urbain, source de biodiversité.

▪ Libérer les usages de la rue, condition du bien-être en ville

Par sa figure et sa morphologie adaptées à chaque contexte, la rue et ses usages peuvent évoluer au rythme de la journée, de la semaine et des saisons, sous l'impulsion des initiatives citoyennes et collectives. Elle doit offrir à chacun des espaces de bien-être et de rencontre quotidiens, esthétiques, appropriables, tranquilles, confortables et donnant accès à la nature.

Après le succès du guide méthodologique de La Rue Commune, diffusé à l'usage des collectivités, le groupement « La Rue commune » composé de Leonard, Franck Boutté Consultants et Richez_Associés et soutenu par l'Ademe, annonce la parution aux éditions Apogée d'un livre-plaidoyer pour accélérer l'adaptation des rues des métropoles à l'urgence climatique et sociale.

Imaginée en réponse à un « Appel à Communs » de l'ADEME, La Rue Commune propose un ambitieux plan de transformation des rues métropolitaines ordinaires de France en réponse aux grands enjeux du XXI^e siècle précédemment cités. Loin d'une recette universelle, elle offre une approche adaptée aux singularités historiques, sensibles et techniques de la rue et associe acteurs et usagers par une approche participative nouvelle qui favorise la compréhension des enjeux par les citoyens.

Le guide méthodologique paru en mars 2023 proposait aux élus métropolitains, directeurs généraux des services, directeurs techniques en charge de la mobilité, de l'espace public et de la voirie une méthode permettant d'établir un diagnostic des vulnérabilités et potentiels de la rue, puis de passer à l'action pour réorganiser l'espace public, encourager l'expérimentation de nouveaux usages de la rue et rafraîchir les villes.

L'ouvrage qui paraît aux éditions Apogée place cette vision nouvelle de la rue métropolitaine à la portée de tous, citoyens et professionnels de la ville.



Richez_Associés, Franck Boutté Consultants, Leonard, La Rue Commune.
Inventons la rue métropolitaine ordinaire du XXIe siècle,
Paris, Éditions Apogée, 2023, 168 pages, 25 €, ISBN 978-2-84398-831-8

Contributions annexes à l'atelier 4

► Récompenser la marche à pied en ville grâce à une application mobile motivante

Marie-Sophie Koeberlé, chief of staff, WeWard

Les villes vibrent au rythme de leurs habitants, et la marche en ville est un pilier essentiel d'une communauté active et saine. WeWard, une application mobile française qui rassemblent plus de 20 millions d'utilisateurs propose de transformer chaque pas en une opportunité de récompense économique. L'objectif est ainsi de stimuler une activité physique accrue.

Un pas vers l'innovation : WeWard constate une augmentation du temps de marche de ses utilisateurs de 24%

L'application se fonde sur un système de récompenses : les utilisateurs accumulent des "Wards", une monnaie virtuelle, pour chaque pas effectué. Ces Wards peuvent être échangés contre des récompenses tangibles, comme des virements bancaires, des contributions à des projets caritatifs ou des bons de réduction. Inspirée des sciences cognitives, la structure constate une augmentation moyenne de 24 % du temps de marche chez ses utilisateurs. Au total, plus de 10 millions d'euros ont déjà été reversés aux utilisateurs et 600 000 euros à des associations. En encourageant activement les déplacements à pied, WeWard souhaite répondre à des objectifs de santé publique et écologiques.

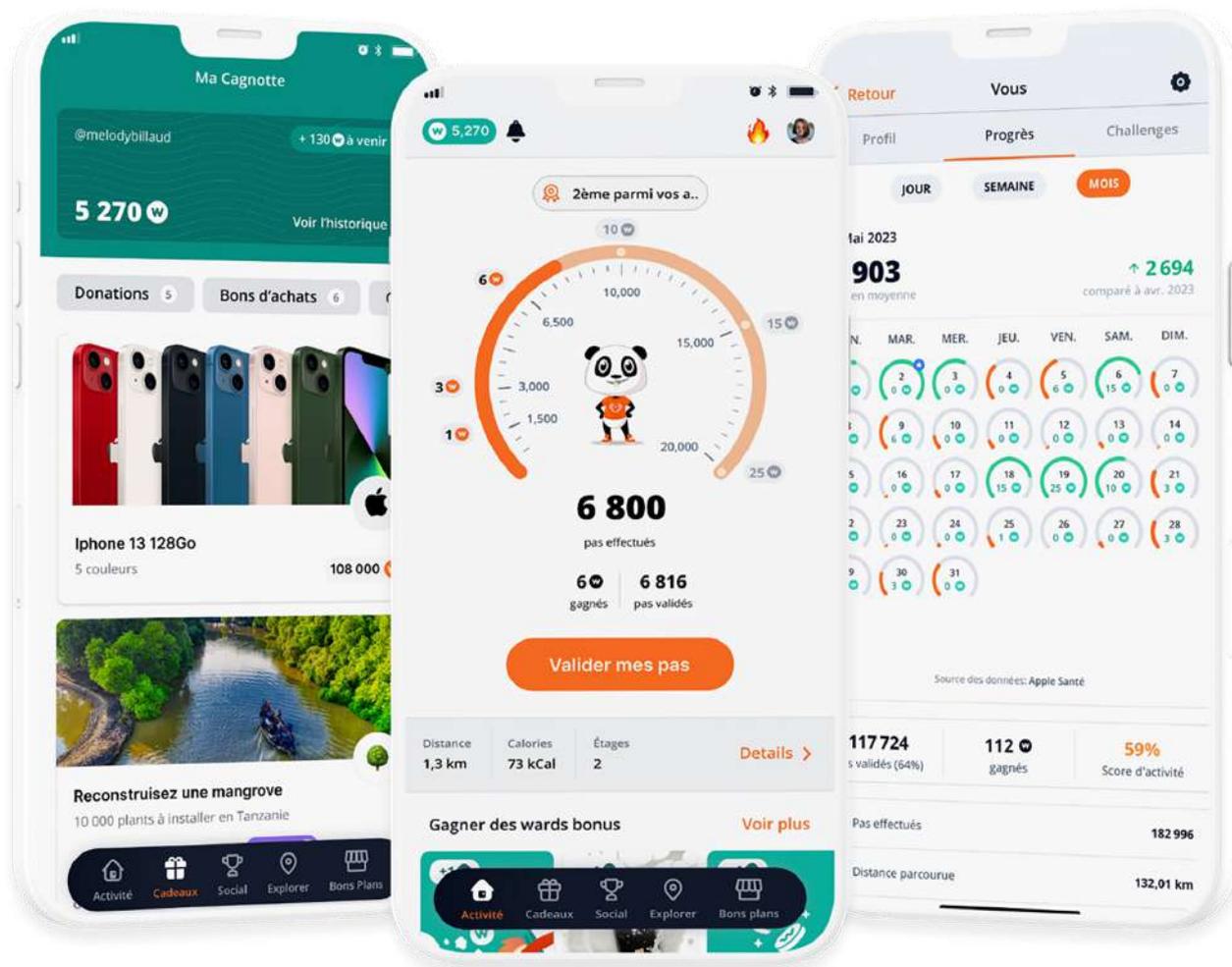


Illustration réalisée par Weward, juin 2023

WeWard et les collectivités : Un partenariat stratégique pour une ville active

L'application souhaite jouer un rôle clé dans la lutte contre la sédentarité urbaine, proposant aux collectivités des outils pour inciter leurs habitants à marcher. Des fonctionnalités prennent ainsi un aspect de gamification tels que des challenges par quartiers ou des championnats solidaires. Ces initiatives ont un but communautaire de favoriser la cohésion sociale et stimuler la participation active des citoyens à la vie de leur ville. Dans cette optique, l'application se présente comme un outil stratégique de prévention santé, mobilisant ses utilisateurs quotidiens dans une démarche de bien-être et de santé publique.

En conclusion, l'application veut se placer au cœur d'une transformation urbaine, où la marche devient un vecteur de santé, d'engagement communautaire et de durabilité environnementale.

► Les jeunes randonneurs de Paris

Daniel Ramey, Président du comité départemental de la randonnée pédestre de Paris

Les jeunes randonneurs de Paris est un programme de développement de la marche dans Paris, destiné au public d'âge scolaire, élaboré par le Comité départemental de la randonnée pédestre de Paris en étroite collaboration avec la Mairie de Paris (Direction des Affaires scolaires, Direction de la Jeunesse et des sports et Direction de la Santé). Il est mis en œuvre pour la deuxième année consécutive et une troisième année du programme est envisagée.

Un comité de pilotage composé de la Mairie de Paris - une demi-douzaine de représentants des différentes structures concernées - et du Comité de Paris - 4 dirigeants bénévoles - gère le projet.

De plus, chaque semaine, un dirigeant du Comité prend contact avec les centres de loisirs sélectionnés pour organiser les randonnées de la semaine. Simultanément, il fait appel aux randopaneurs (équipe d'environ 40 accompagnateurs bénévoles du Comité, recrutés et formés par le Comité) pour venir aider à encadrer les randonnées.

Ce projet « Marchons à Paris » s'inscrit dans l'une des mesures « du Programme Héritage et Durabilité » de Paris 2024 de la capitale, et plus particulièrement dans son axe « offre sportive enrichie pour se (remettre) au sport ». Il vise à améliorer le développement de l'activité physique comme facteur de santé et à lutter contre la sédentarité des enfants.

Ce programme se déroule dans Paris intramuros. Il concerne l'ensemble des centres de loisirs et parfois certaines écoles de Paris. Les marches se déroulent dans tous les arrondissements de la capitale, parfois avec une approche ou un retour en transports en commun, généralement l'après-midi, de temps en temps à la journée.

Ce programme comporte 5 actions :

- Les deux premières concernent plus particulièrement **l'organisation et l'animation de l'activité de marche**, l'une avec les centres de loisirs de la capitale en période scolaire (50 randonnées les mercredis pour 25 centres) et l'autre pendant les vacances scolaires, dans le cadre de l'Opération « Tous au collège » (préparation et randonnée pour 10 centres).
- La troisième contribue aux « **Temps forts olympiques** » : Semaine olympique en avril et Fête de l'Olympisme en juin.
- Les deux dernières portent sur **la transmission d'expérience** :
 - perfectionnement dans le domaine de la marche des animateurs et/ou responsables des centres de loisirs (4 stages de 12 participants chacun)
 - création de fiches-ressources à destination des enseignants pour les aider à construire des itinéraires de randonnée.

Ce programme s'adresse, bien entendu, d'abord aux enfants, à tous les enfants mais également aux encadrants de la mairie de Paris et, dans une moindre mesure, aux parents d'élèves. Notre activité, la marche, est certainement l'une des plus accessibles sur le plan sportif autant que financier.



Présentation des randonnées à thème effectuées par le comité départementale de randonnée de Paris dans le cadre de l'opération Marchons à Paris

Marches exploratoires

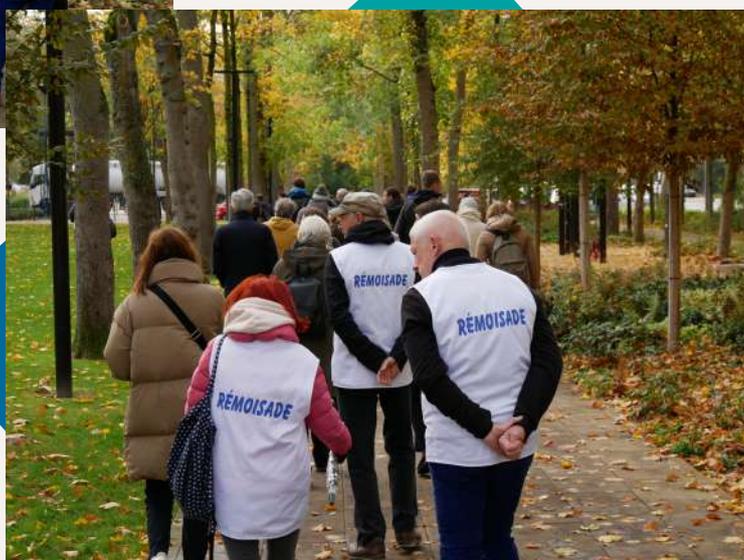
Afin de découvrir l'espace urbain et ses aménagements tout en favorisant les échanges entre participants, deux projets urbains de la ville de Reims ont été explorés en marchant :

- Le site des « Promenades », récemment inauguré, qui offre une large place à la nature en ville, à travers une trame verte et bleue riche et aérée, facilitant la complémentarité entre les modes (marche, tramway, bus, vélo...).
- « La voie des Sacres », reliant la cathédrale Notre-Dame à la basilique Saint-Remi, projet en devenir, qui a pour ambition de mettre en valeur le centre historique, ses espaces viaires et son paysage urbain.

Le collectif « Place aux piétons » remercie particulièrement la direction de la mobilité du Grand Reims, le service des espaces verts de la ville de Reims et l'agence Leclercq pour l'organisation et l'animation de ces marches ainsi que l'ensemble des bénévoles du comité de randonnée pédestre de la Marne qui ont permis l'accompagnement en toute sécurité des participants.



Crédit photo : FFRandonnée



Crédit photo : FFRandonnée

AUTOUR DES BASSES PROMENADES

Une balade dans un espace urbain dédié aux piétons

Inscrites dans le projet urbain d'envergure, « Reims Grand Centre », et inaugurées en fin d'année 2022, les « Basses Promenades » sont le dernier chaînon d'une trame verte située entre le Centre de Reims et sa gare.

Les Promenades Jean-Louis Schneider sont également un lieu de passage agréable pour les piétons desservant de nombreux lieux. Elles permettent un accès à différents quartiers et notamment aux pôles commerciaux de la place d'Erlon et du quartier du Boulingrin. Ces derniers mènent tous deux au centre-ville tout en desservant de nombreux points d'activités stratégiquement placés autour de cette trame verte : le centre des Congrès, Reims Arena et l'UCPA sport station. Pour les trajets courtes distances – 2 km entre le centre des Congrès et l'Arena – cette trame verte offre alors un trajet exceptionnel pour ceux qui choisiront la marche.



Crédit photo : FFRandonnée

Écrin de verdure au milieu d'une aire urbaine, cet espace, qui a été reconquis sur la voiture, nous a marqué par la diversité des usages qu'il propose. Il s'agit autant d'un lieu de destination dédié à la récréativité, l'activité sportive ou à la flânerie qu'un lieu de passage privilégié par les piétons, facilitant leur intermodalité.

Lieu de destination tout d'abord, les Promenades proposent de nombreuses pauses arborées grâce à la richesse des espaces verts qui les jalonnent : de la grande pelouse sur les « Hautes Promenades » jusqu'aux bosquets du Square de la Patte d'Oie.

Elles constituent également une destination privilégiée des piétons qui les (re)découvrent au rythme des activités saisonnières : en hiver, le Square de la porte de Mars accueille des événements comme le marché de Noël de Reims, en installation lors de notre passage et qui s'étend également le long des allées. En été et au printemps, les espaces arborés sont prisés pour pique-niquer et/ou s'ombrager en période de forte chaleur. Et à l'automne, au moment de notre passage, c'est un très joli nuancier de couleurs et des parterres de feuilles bucoliques qui s'offre au marcheur au gré de la déambulation.



Crédit photo : FFRandonnée

Les espaces récréatifs contribuent également à l'attractivité du lieu : les « Basses Promenades » proposent un espace dédié aux adolescents ainsi qu'aux plus grands qui n'auraient pas encore perdu le sens du jeu. Des cordages culminent à des hauteurs honorables tout en conservant le sens principal de la trame viaire. Peut-être n'est-ce pas le chemin le plus court mais sans aucun doute le plus ludique !

Pour les plus jeunes, le Square de la Patte d'Oie propose un espace de jeu aux allures de Loutre dans un cadre champêtre. L'arrivée de ces espaces récréatifs dans les villes peut laisser espérer que des Gulliver viennent s'échouer plus souvent dans nos milieux urbains²¹.



Crédit photo : FFRandonnée

21 En référence à l'espace récréatif Gulliver de Valencia



Crédit photo : FFRandonnée

Lieu de passage ensuite, les Promenades facilitent l'intermodalité. Elles intègrent un véritable pôle d'échange pour les transports en commun avec des arrêts de bus et de tram qui entourent le Square Colbert et traversent la trame dans son horizontalité. Elles permettent également un accès direct à la Gare de Reims.



Crédit photo : FFRandonnée

La trame verte rejoint également les berges qui constituent un espace à reconquérir et une future trame bleue de la Métropole de Reims. Les Promenades permettront un accès piéton toujours plus important à des zones qui souffrent, pour le moment, de fortes coupures urbaines.

Les Promenades allient ainsi habilement urbanité et mobilité, deux dimensions d'une ville bien trop souvent dissociées. Elles favorisent l'intermodalité et permettent de se déplacer vers de nombreux points d'intérêts à Reims tout en constituant un lieu de destination privilégiée où il est toujours agréable de flâner, de jouer ou de s'arrêter. Elles incarnent une dynamique positive en faveur des piétons à Reims d'autant plus qu'elles seront bientôt connectées à une trame piétonne toujours plus étendue avec l'arrivée des berges !

Cela tout en offrant une intermodalité conséquente avec les transports en commun urbains et ferroviaires. Reste à savoir ce qu'il en sera de la cohabitation future avec les transports individuels.

LA VOIE DES SACRES

Reliant la gare à la cathédrale Notre-Dame et la basilique Saint-Rémi, la voie des Sacres est un axe central de la ville de Reims qui a connu le sacre de 33 rois de France et qui s'insère dans une trame viaire stratégique de la ville entre la gare et la place des Droits de l'Homme.



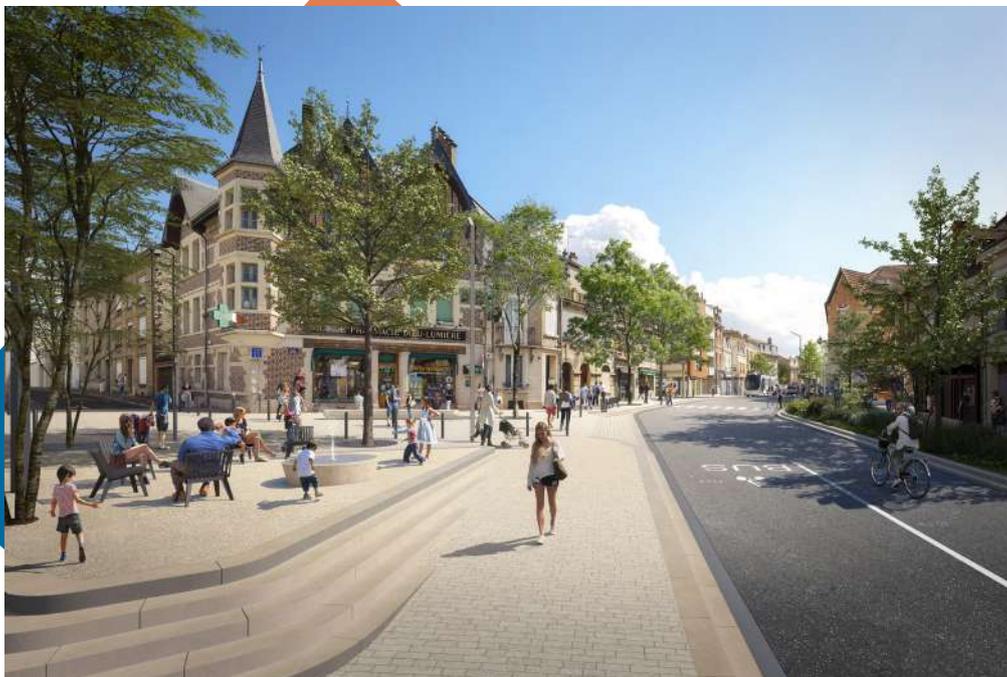
Le projet porté par la Ville de Reims ainsi que le Grand Reims, en lien avec l'agence Leclercq, est prévu d'ici 2025. Il propose un traitement visuel privilégié pour renforcer la dimension patrimoniale des rues qui rejoignent la cathédrale : la rue de Chanzy suivie de la rue Gambetta vers la Basilique. Des choix esthétiques ont été réalisés – l'utilisation de revêtements en calcaire et en grès – mais aussi pratiques comme la création d'une signalétique patrimoniale spécifique destinée à être apposée au sol, accompagnée de panneaux.

En plus de la patrimonialisation, l'aménagement de l'axe répond à d'autres enjeux, à savoir le verdissement, la mixité des usages et l'accessibilité du lieu.

La place des **espaces verts**, en premier lieu, est d'autant plus importante que la continuité de la voie des Sacres – par la rue de Talleyrand – rejoint la gare en traversant les Hautes Promenades et le Square Colbert. Les aménagements paysagers prévus sont particulièrement soignés puisque la Voie des Sacres sera végétalisée grâce à de nouveaux arbres, des plantes vivaces et des plantes grimpantes pour améliorer la perméabilité des sols.

Du côté des **usages**, la mixité de ces derniers est valorisée : dans un espace contraint par la largeur de la voirie, il s'agit de favoriser une hiérarchisation des modes en priorisant la marche, puis l'usage du vélo, des transports en commun et enfin, celui de la voiture, qui garde une desserte sur la voie. Le projet s'intègre également dans un projet plus global favorisant l'intermodalité avec deux lignes de bus à haut niveau de service qui desserviront la rue de Chanzy sur une voie qu'ils partageront avec les cyclistes uniquement.

Pour ce qui est de **l'accessibilité**, une attention particulière sera portée aux personnes à mobilité réduite grâce à la présence de bandes de guidage ainsi qu'un travail sur le niveau de sol afin de faciliter les traversées.



© LECLERCQ ASSOCIES - BASE - GOLEM IMAGES -- VOIE DES SACRES - SAINT-TIMOTHEE vue juin 2023

Notre visite du site a démarré depuis le parvis de la cathédrale de Reims. Elle a permis de mieux saisir les problématiques actuelles de la rue de Chanzy et les perspectives à venir pour redonner aux piétons toute la place qu'ils méritent. Nous avons pu nous arrêter devant la Pierre d'Heure afin d'appréhender la reconquête de l'espace piétonnier à venir autour de la place des Loges Coquault. Nous avons également pu découvrir un tracé plus en retrait et réservé à l'usage de la marche grâce à certaines parallèles comme celle du Square René et Henri Druart.



© LECLERCQ ASSOCIES - BASE - GOLEM IMAGES
VOIE DES SACRES - LOGES COQUAULT vue juin 2023

© LECLERCQ ASSOCIES - BASE - GOLEM IMAGES
VOIE DES SACRES - CHANZY BEAUX ARTS vue juin 2023

Ce projet intègre ainsi une approche globale et transversale de l'espace urbain, permettant sa requalification tant sur le plan patrimonial, paysager que piétonnier. Le collectif « Place aux piétons » sera particulièrement heureux de revenir à Reims pour en voir l'aboutissement et expérimenter la trame piétonne dans sa globalité puisque la Voie des Sacres rejoint les Promenades, elles-mêmes reliées aux Berges, qui sont également en cours de requalification.



LE COLLECTIF
« PLACE AUX PIÉTONS »
EN ACTIONS

LE CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

► La communauté « Mobilités piétonnes », co-animée par le CVTCM et le Cerema

Le Club est associé à ce comité de pilotage et co-anime, avec le Cerema, l'animation de la communauté «Mobilités piétonnes» sur la plateforme Expertises Territoires.

Cette communauté rassemble désormais 330 personnes. Les membres peuvent y trouver des ressources, les dernières actualités autour de la marche en ville et également une partie questions/réponses où ils peuvent interroger leurs collègues au sujet de certains exemples spécifiques en demandant des précisions et retours d'expérience.

Principalement à destination des collectivités, cette communauté vise à leur permettre de monter en compétence en accédant à des retours d'expérience et des ressources. Il s'agit d'un lieu de partage et d'échange entre les différents membres : ces derniers sont invités à alimenter la plateforme de manière libre, régulière et constructive.

Des webinaires sont également organisés : deux d'entre eux ont donné la parole à des collectivités – la Métropole européenne de Lille et Plaine Commune – sur les thématiques de la concertation et de l'expérimentation. Deux groupes de travail se sont réunis pour débattre autour de la question de la marche dans le périurbain.

D'autres sujets seront évoqués au cours de l'année 2024 concernant des thématiques centrales dans la mise œuvre d'une politique en faveur de la marche : réalisation d'un diagnostic, plan de jalonnement, approche centrée sur les publics les plus vulnérables, etc.



Capture d'écran : Témoignage de la Métropole européenne de Lille, concertation dans l'élaboration d'une politique piétonne, 23 juin 2023

LA COMMUNAUTÉ MOBILITÉS PIÉTONNES

Les membres

Une présentation des objectifs et de la gouvernance

Des ressources

Un fil des dernières contributions

Un espace questions/réponses

The screenshot shows the website's layout with several key sections highlighted by arrows:

- Accueil / Mes espaces / Mes domaines d'intérêt**: Top navigation bar.
- Un espace co-animé par en association avec**: Header text with logos for Cerema, Club des villes et territoires cyclables et marchables, and République Française.
- Présentation de la communauté**: A section on the left containing:
 - Bienvenue sur cet espace "Mobilités piétonnes", co-animé par le Cerema et le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM) en association avec le ministère des Transports (DDIT/MVM) et l'ADHRE.
 - PROGRAMME ID-MARCHE banner.
 - Text about finding news and resources to improve pedestrian mobility.
 - Text about the community's mission and governance.
 - Text about the user charter and contact information.
- Dernières contributions**: A central feed of posts, including:
 - A post by Mathieu CHASSIGNET asking "QUE faites-vous ?".
 - A post by Mathieu CHASSIGNET about the ID-MARCHE 2024 edition.
 - A post by Céline BOUSSUGE asking about bicycle racks on stairs.
- A la une**: A featured section with:
 - Concours à Espaces publics exemplaires pour la marche.
 - Klaxon sur les publications sur les piétons.
- Questions/réponses**: A list of questions such as "travaux de piste cyclable", "Quels retours d'expérience sur les gouttes vélos dans les escaliers?", and "Problème rechargement véhicules électriques entre habitation et stationnement voies VOULO Ch...".



► Talents de la marche 2023 : une nouvelle édition qui met à l'honneur les mobilités piétonnes

Le Club des villes et territoires cyclables et marchables a organisé, au cours de l'année 2023, la deuxième édition de son nouveau concours, les Talents de la marche. L'Ademe et le Ministère des Transports soutiennent ce concours qui a pour objectif de valoriser des actions en faveur de la marche comme mode de déplacement du quotidien.

Cette année, 18 candidatures ont été reçues et débattues entre les dix membres du jury. Le jury était composé de représentants des structures suivantes : Ademe, Ministère des Transports, Fédération française de la randonnée pédestre, Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons, Onaps, Cerema, Ministère de la Santé, Adma, École d'urbanisme de Paris.

5 lauréats ont été récompensés :

Coup de cœur : « La boucle de marche urbaine à Jurançon »

Ville de Jurançon et association Léo Lagrange, avec le concours de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour

Membre du réseau français des villes-santé de l'OMS, la ville de Jurançon s'est associée avec la maison pour tous d'éducation populaire «Léo Lagrange» pour définir une boucle de marche urbaine de 4,5 km qui valorise les pôles emblématiques de la commune. Apaisement des vitesses, élargissement des trottoirs : des actions d'aménagement sont venues compléter ce jalonnement afin de garantir les meilleures conditions pour une pratique quotidienne de la marche à pied.



Crédit photo : Jurançon

Rue Jeanne d'Arc : « itinéraire d'une transition »

Métropole Rouen Normandie

Sur un axe majeur de la collectivité, une démarche progressive d'apaisement a été mise en place via différentes interventions phasées : création d'un marquage d'animation, suppression des 15 places de stationnement automobile longitudinal, suppression d'un feu de circulation piéton et mise en place d'une zone de rencontre, etc. Les effets ont été significatifs : réduction de près de 30 % du trafic total, pas de modification significative des temps de parcours et, surtout, une meilleure acceptabilité d'une piétonnisation à long terme, etc.



Crédit photo : Métropole Rouen Normandie

« Action d'écomobilité scolaire centrée sur la marche, le sentier des écoles de Clippicium Supérius »

Collaboration entre la Commission Jeunesse du Comité départemental de la Randonnée Pédestre 93, l'école Joliot-Curie et la commune de Clichy-sous-Bois

Cette action est le fruit d'une collaboration entre la Commission Jeunesse du Comité Départemental de la Randonnée Pédestre 93, l'école Joliot-Curie et la commune de Clichy-sous-Bois. L'objectif est d'amener les élèves à étudier en randonnant, à découvrir les bienfaits de la marche, tout en y associant la découverte du patrimoine culturel et mémoriel de la ville. Le second objectif est de réunir toutes les écoles (maternelles, primaires, collèges, lycée) autour d'un même itinéraire, en reliant les différents établissements de la ville. Une évaluation de cette action a été menée par le Laboratoire d'évaluation des politiques publiques et des innovations : il en ressort notamment que les enfants ayant pris part à cette action se sentent mieux dans les espaces scolaires et ont une meilleure connaissance de l'espace et de l'histoire du territoire.



Moment de pause devant la Mairie de Clichy-sous-bois, crédit photo : CDRP93

« Le fil des proximités »

Nantes Métropole et la Ville de Nantes

Cette action concerne la requalification de l'axe Champollion-Valenciennes et la création d'un « Chemin des Écoliers » à travers le groupe scolaire. Via la mise en place d'ateliers participatifs et citoyens, une liaison douce et apaisée a été créée au sein de ce quartier. Parmi les réalisations menées, évoquons le parvis de l'école, repensé et sécurisé, l'installation de bancs et de tables pour renforcer la convivialité du lieu et la diminution de 20 % de la capacité de stationnement pour renforcer la végétalisation.



Crédit photo : Nantes Métropole

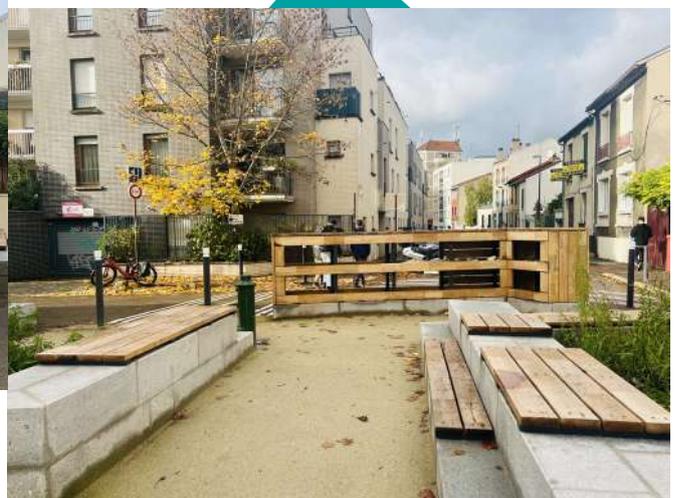
« Aménagement du square de poche Colmet-Rapatel »

Ville de Montreuil

Après l'expérimentation du quartier apaisé en 2021, une phase de co-construction avec les habitants a permis à la ville de Montreuil de commencer à aménager à partir de fin 2022 les squares de poche. Celui à l'angle des rues Rapatel et Colmet-Lépinay réalisé à l'été 2023 présente de nombreux atouts pour favoriser la marche dans le quartier, tout en favorisant également les circulations cyclistes. Limitation du trafic motorisé aux usages locaux, apaisement des vitesses, mise en place d'espaces d'assise, d'une fontaine, d'arbres et d'une table de jeux d'échecs : les différents aménagements mis en place ont renforcé la convivialité et la sécurité du lieu.



Crédit photo : Ville de Montreuil



Crédit photo : Ville de Montreuil



Les lauréats et membres du jury de la 2^{ème} édition des Talents de la marche

RUE DE L'AVENIR

► Le rôle de la marche dans l'économie et la création d'emplois

A propos du rapport « Retombées économiques de la marche »

Anne Faure et Frédéric Héran - décembre 2023

L'association *Rue de l'Avenir* a lancé au début de l'année 2023 un groupe de travail concernant les « Retombées économiques de la marche » qui a réuni une trentaine de personnes. Le travail de ce groupe a constitué un des supports d'un rapport qui, en raison de la nouveauté du sujet, a un statut d'étude exploratoire. Il s'agissait de construire le cadre nécessaire à la poursuite d'un travail qui pourrait aborder, notamment, la monétarisation des retombées économiques de la marche.

L'annonce du nouveau « Plan vélo et modes actifs », le 20 septembre 2022, a montré l'abandon d'un « Plan Marche » envisagé initialement par les services du ministère des Transports, intitulé qui finalement a été repris lors du comité interministériel du 5 mai 2023 sous la forme d'un « Plan Vélo et Marche ». Ces hésitations sont le signe d'un manque de communication autour de la marche et d'une absence de lobby des piétons. A la lecture de ce plan, on remarque effectivement des allusions très faibles à la marche, elle y est quasi absente.

Le lobby vélo s'est construit autour de la production de cycles et d'aménagements cyclables et dispose d'arguments économiques solides. Pour la marche, il manque une réflexion sur ses impacts économiques directs et indirects, préalable à la constitution d'un groupe de pression.

Le groupe de travail lancé par *Rue de l'Avenir* a inventorié de nombreuses thématiques où la présence de piétons dans l'espace public était l'occasion de faire vivre des commerces et des activités, de créer une animation urbaine favorable au bien vivre ensemble et à la sécurité civile et de limiter des coûts sociaux notamment dans le domaine de la santé. De plus, différentes études s'accordent sur le fait que ce mode de déplacement est celui qui génère le moins d'externalités négatives.

Plusieurs thématiques ont été abordées lors du séminaire, sans que la liste, toutefois, ne soit exhaustive, notamment en ce qui concerne l'adaptation de l'espace public au climat et à la préservation de la ressource en eau.

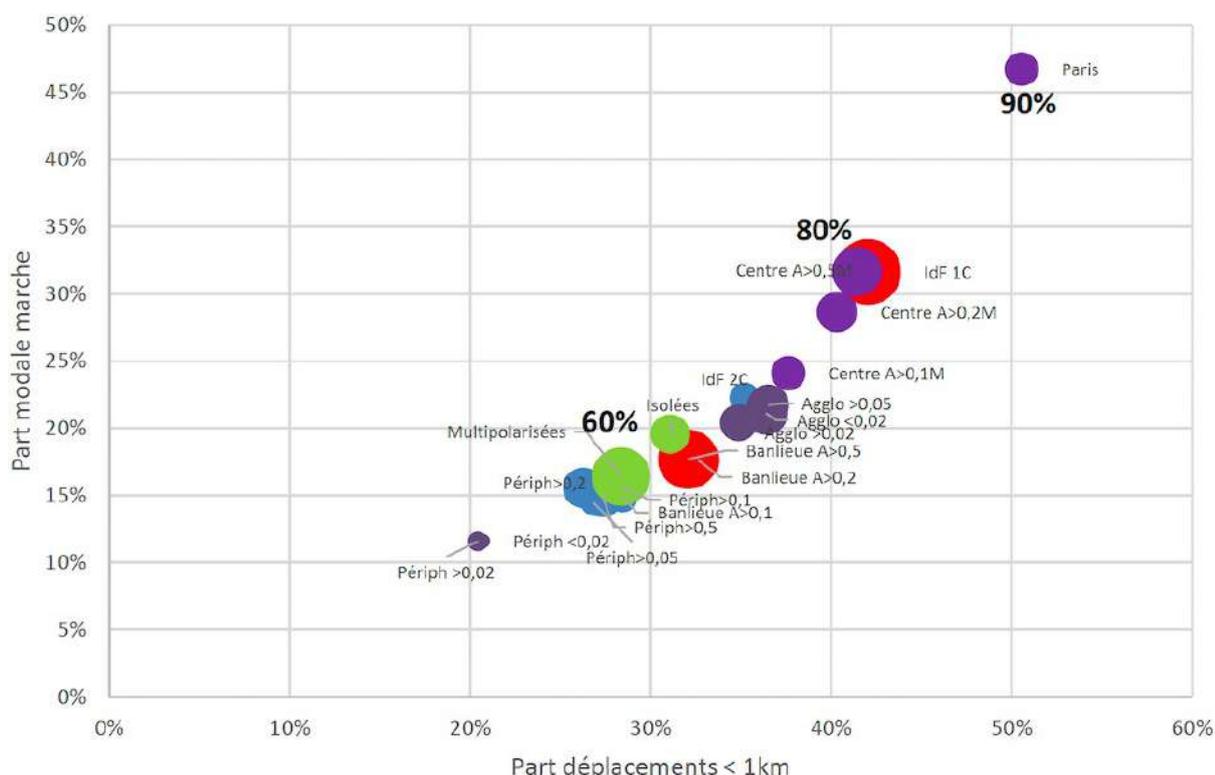
L'introduction du rapport revient sur le renouveau de la marche, notamment de la marche en ville, depuis vingt ans. Cette partie aborde aussi la mauvaise quantification de la marche dans les enquêtes nationales, alors que la donnée existe en partie. Par exemple : certains petits trajets à pied ne sont pas comptabilisés, les déplacements non exclusivement réalisés à pied sont inexploités, les déplacements à pied dans les espaces privés sont ignorés, les déplacements touristiques à pied lors des week-ends et des vacances ne sont pas décomptés, etc. Pendant de nombreuses années la connaissance des déplacements concernait surtout les flux automobiles qui étaient l'expression de la richesse de la France.

La marche représente une source de création de valeur ou d'économie de coûts sociaux dans les différents domaines suivants :

■ Une accessibilité accrue

La marche, mode de déplacement universel, exige peu de compétences et fournit une mobilité de base qui permet une accessibilité à des activités aussi essentielles que les achats quotidiens, l'éducation, l'emploi ou les services de santé. Elle est fondamentale pour les personnes ne disposant pas de véhicules telles que les enfants, les personnes âgées et certaines personnes en situation de handicap. Elle permet de réduire l'exclusion sociale des plus pauvres, leur isolement et leur vulnérabilité.

Part des déplacements de moins de 1 km et part modale de la marche
sur l'ensemble des déplacements par types de territoires
 (source BU EMD, M. Rabaud, Cerema, 2019, traitements Inddigo)



*En violet les agglomérations de plus de 50 000 habitants, en gris bleu les agglomérations de moins de 50 000 habitants, en bleu la périphérie et en vert les communes rurales et multi polarisées.
 La surface des ronds est proportionnelle à la population française de chacune de ces zones (base INSEE 2016)*

■ Des dépenses de transport réduites

La marche est un mode de déplacement particulièrement économique du fait de l'absence de véhicule nécessaire pour la pratiquer. Par déplacement ou trajet effectué, la marche apparaît comme le mode, de loin, le plus économique. Même par kilomètre parcouru, elle est deux fois moins chère que le vélo. De plus, la marche a l'avantage d'inciter à faire de plus petits déplacements ou si l'on préfère à favoriser les déplacements de proximité.

▪ Une aide au fonctionnement des transports collectifs, rabattements, interconnexions

Marche et transport collectif sont complémentaires, car la majeure partie des rabattements vers les stations ou les gares se font à pied. Or, les transporteurs sont confrontés à deux problèmes économiques étroitement liés que des aménagements piétonniers peuvent contribuer à résoudre : une hétérogénéité croissante de la charge entre centre et extrémités et une dégradation de la vitesse commerciale, due à l'allongement des lignes. Dans les deux cas, il devient nécessaire d'améliorer les accès à pied vers les gares et les stations et entre les stations afin d'amener les voyageurs à accepter de marcher sur des distances plus longues pour rejoindre une station ou une gare.

▪ Des externalités négatives minimales, presque inexistantes

La marche ne produit quasiment aucune nuisance : pas de bruit, ni de pollution des airs ou des eaux, ni d'effet de coupure, ni d'impact sur les paysages ou de production de déchets. À tel point qu'il arrive souvent que dans le bilan des nuisances par mode de transport, on oublie la marche tant cela va de soi. Du fait de sa très faible énergie cinétique (faible masse et faible vitesse), le piéton ne représente pas de danger pour les autres usagers de la route, sauf si ces autres usagers sont contraints de faire une manœuvre dangereuse pour éviter un piéton.

▪ Une grande économie d'espace pour d'autres usages

La marche est de loin le mode de déplacement le plus économe en espace (hormis le métro ou le RER quand ils sont souterrains, mais à un coût astronomique), pour deux raisons : parce que son gabarit est particulièrement réduit et parce qu'un piéton n'a pas besoin de stationner un quelconque véhicule. Ainsi, il peut passer par mètre de largeur de voirie et par heure 3 000 piétons, mais deux fois moins de cyclistes ou huit fois moins d'automobilistes.

Les villes où les déplacements à pied dominent sont très économes en espace consacré à la voirie et aux parkings dans le total de l'espace urbanisé. Dans une ville pédestre, cette part n'est que de 7 à 10 %, quand dans une ville automobile, elle est de 40 à 50 %.

▪ D'importants bénéfices pour la santé et la lutte contre la sédentarité

Comme toute activité physique d'intensité modérée mais régulière, la marche contribue à prévenir et à traiter la plupart des maladies chroniques : pathologies cardiovasculaires, ostéoarticulaires, métaboliques (diabète, obésité) et respiratoires (asthme), ainsi que les cancers (du sein, du côlon...) ou la dépression.

Malgré l'abondance de données concernant ce sujet et les injonctions des autorités de santé à « se bouger », la pratique d'une activité physique est notoirement insuffisante. Dans l'enfance, la fréquence de la pratique diminue avec l'âge. L'enquête Obépi-Roche sur la prévalence de l'obésité et du surpoids en France réalisée de 1997 à 2012, puis reprise en 2020, permet de mesurer combien la situation a empiré en 23 ans. La prévalence de l'obésité a doublé, passant de 8,5 % à 17 % de la population.

▪ Une augmentation des relations sociales

La marche est le mode qui contribue le plus fortement à assurer la qualité des relations sociales, car elle rend très faciles les rencontres fortuites, les interactions en face à face, les échanges. Certes, en roulant lentement, on peut se saluer d'un véhicule à un autre, mais il faut s'arrêter pour entamer une conversation. Les piétons – et dans une moindre mesure les cyclistes – peuvent poursuivre leur échange tout en avançant. Les liens sociaux sont ainsi renforcés dans une ville qui marche.

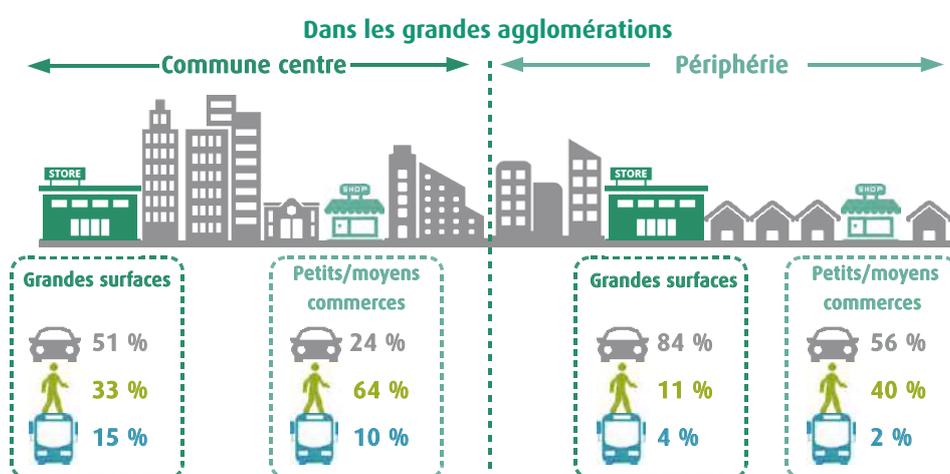
Comme les riverains, les commerçants et les services de proximité, les piétons contribuent aussi à la sécurité de la rue en effectuant par leur seule présence un contrôle social de fait. Ce sont les « yeux de la rue », selon une expression de Jane Jacobs (1961). Ce contrôle bienveillant contribue à apaiser les relations sociales, à repérer et à éviter les comportements déviant, à réduire en fin de compte les dépenses de police.

▪ La marche soutient l'activité commerciale, l'entreprise et l'emploi

La marche a un impact économique sur les entreprises en général et plus particulièrement sur les commerces. Pour les entreprises, c'est une baisse de l'absentéisme (de -6 % à -32 % selon l'OMS) et une réduction du turn-over (- 25 %) et un accroissement de la productivité au travail. La marche soutient l'activité commerciale et l'emploi. L'attractivité de la ville est liée à son animation, c'est-à-dire à la présence de piétons qui créent un cercle vertueux. Les rues vivantes sont un atout pour les entreprises qui cherchent à s'implanter en milieu urbain. On peut ajouter que de nombreuses études concordantes ont démontré que les piétons sont de bons clients pour les commerces de centre-ville et de proximité, parce qu'ils sont particulièrement fidèles, car limités dans leurs déplacements. Certes, ils dépensent moins que les automobilistes par visite, mais bien plus par période.

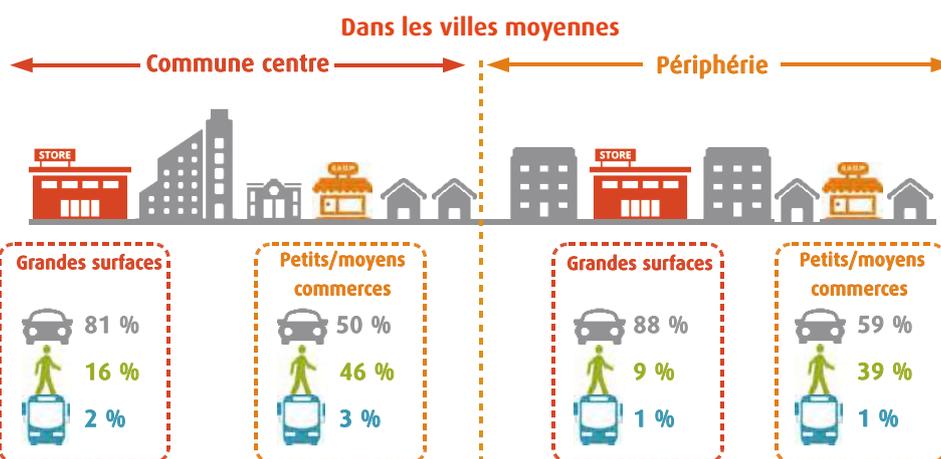
▪ La marche représente des marchés importants

Répartition modale des déplacements à destination des commerces en fonction de leur localisation



Commune centre : commune de + 100 000 habitants, siège de l'EPCI
Périphérie : communes périphériques qui appartiennent à l'EPCI

* y compris vélo



Commune centre : commune entre 10 000 et 100 000 habitants, siège de l'EPCI
Périphérie : communes périphériques qui appartiennent à l'EPCI

* y compris vélo

Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

Source : Pélata et Vacher, 2019, p. 4.

La pratique de la marche génère des flux financiers et commerciaux qui ne sont pas souvent mis en valeur. On peut citer quelques-uns de ces marchés :

- **L'habillement**, bien que la tenue des urbains ait évolué vers le confort, de bonnes chaussures et un vêtement de pluie efficace représentent des dépenses relativement modestes mais à renouveler régulièrement.
- **L'aménagement des espaces publics urbains** favorables à la marche et à de nouveaux usagers, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés d'une part, et d'autre part le réchauffement climatique qui s'accélère donnent au retraitement de l'espace public un caractère d'urgence. Il est nécessaire de revoir les profils de voirie, de retraiter les carrefours, mais aussi de faire les apports de végétal qui sont la meilleure arme en termes de climat.
- **Le mobilier urbain, bancs, fontaines, toilettes, et signalétique** sont nécessaires à tous les urbains mais plus encore aux piétons dont les temps de parcours sont parfois importants. Le retour de la marche et les besoins créés vont nourrir le développement de certaines entreprises de mobilier urbain mais aussi d'aides numériques disponibles sur smartphones à l'échelle de la marche.
- **Les commerces et services de proximité**, malgré une évolution des pratiques liée au commerce électronique, trouvent toujours leur meilleure clientèle parmi les piétons et notamment sur le mode de « l'achat plaisir ». Marcher en ville dans les centres historiques, souvent piétonnisés, tient autant de la promenade que du besoin de renouveler sa garde-robe ou des objets du quotidien.
- **La restauration et l'hôtellerie liées à la randonnée** représentent un marché non négligeable. Le tourisme de week-end, orienté vers la découverte du patrimoine bâti ou naturel, a le vent en poupe. De plus, le contexte favorise le retour des touristes français qui sont heureux de redécouvrir leur pays comme le font de nombreux touristes étrangers.

▪ Des retombées économiques nombreuses, mal connues et peu valorisées

La liste n'est pas exhaustive et mérite un approfondissement concernant la nature des marchés concernés. Il est souhaitable de quantifier les flux monétaires qui sont liés à ces marchés ainsi que les économies réalisées, notamment en matière de coûts sociaux et de santé. On trouvera cette liste plus loin.

Aujourd'hui, la marche est surtout envisagée comme sport ou loisir. C'est pourtant un mode de déplacement à part entière et qui a toutes les vertus : l'urbanité, le plaisir, la santé, l'inclusion, l'égalité... C'est aussi le mode le plus vulnérable. C'est pourquoi, elle doit clairement devenir le mode de déplacement prioritaire.

Les six séances du groupe de travail ont été introduites par :

- Frédéric HERAN, économiste des transports, Université de Lille,
- Jérôme MONNET, urbaniste et directeur de l'Institut d'urbanisme de Paris,
- Paul LECROART, urbaniste sénior à l'Institut Paris région,
- Marie-France VAYSSIERES, directrice mobilités alternatives et intermodalité chez KEOLIS,
- Mathieu CHASSIGNET, ingénieur transport ADEME,
- Denis CHEMINADE, bénévole à la Fédération Française de la Randonnée Pédestre,
- Stéphanie LE DANTEC a assuré le secrétariat du séminaire.

10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Club des villes et territoires cyclables et marchables et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette lancent une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été adopté le 8 juin par les co-organisateur de la campagne et les associations partenaires et fera l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes, d'associations et de personnes à titre individuel.

Le lancement de cette dynamique, dont les actions vont être déclinées sur plusieurs années, a été marquée les 8 et 9 juin par les visites, par des élu(e)s, de responsable de services et de membres d'associations, d'aménagements réalisés en Bretagne dans 3 villes de taille différentes : Vitré, Saint Briec et Rennes.

Les Maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

Vous trouverez ci-après le lien avec le Manifeste et avec les 10 mesures :
<https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/manifeste-ville-apaisee.-quartiers-a-vivre.pdf>

Associations, rejoignez cette dynamique en devenant signataires de notre démarche pour des villes d'avenir !



Françoise ROSSIGNOL
Présidente CVTCM



Anne FAURE
Présidente Rue de l'Avenir

Cette campagne a pour partenaires la
Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports, France
Nature Environnement, la Fédération
des Usagers de la Bicyclette



Elle bénéficie du
soutien de l'ADEME
et de la coordination vélo
et marche du ministère
de l'Environnement
et de la Cohésion
des Territoires

Soutenu par





10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Les partenaires de la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre », en signature, lancent une action nationale pour inciter et soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie. Dans cet objectif ils ont réuni un ensemble de recommandations à destination des pouvoirs publics pour rendre la ville attractive et faciliter les changements de comportements.

Ces 10 mesures, adoptées dans un contexte d'accélération du changement climatique et de raréfaction des ressources, répondent à l'attente de nombreuses collectivités déjà engagées dans un processus de transition et aux aspirations des habitants.

01 | Rendre la ville accessible à ses habitants les plus vulnérables, enfants, seniors et personnes à mobilité réduite.

02 | Mettre la pratique de la **marche**, du **vélo** et l'usage des **transports collectifs** **au centre de l'organisation** de l'espace public.

03 | Encourager le **développement des mobilités actives** en portant une attention accrue à la qualité des aménagements réalisés au profit de tous les usagers de l'espace public.

04 | Soutenir, avec plus d'ambition, la **réduction du nombre de véhicules motorisés** **et de leur vitesse** avec l'adoption :

- d'un cadre législatif et réglementaire pour les Zones à Trafic Limité,
- d'une vitesse de référence de 30km/h en ville, le 50km/h constituant l'exception, de façon à améliorer la sécurité, réduire les nuisances et la consommation d'énergie.

05 | Renforcer la place du végétal pour améliorer le bien-être en ville et lutter contre le réchauffement climatique.

06 | Connecter les quartiers par des **axes structurants à l'échelle de l'agglomération**, en donnant la priorité aux transports collectifs, aux réseaux vélo à haut niveau de service et en organisant les continuités piétonnes au-delà des centres-villes.

07 | Préserver et développer les pôles de **commerce et de services de proximité** afin de lutter contre l'étalement urbain et développer la vie des quartiers.

08 | Favoriser l'appropriation de l'enjeu de l'apaisement des villes par les habitants **en associant les représentants des usagers et les associations de protection de l'environnement** à des instances de concertation.

09 | Améliorer la santé de toutes et tous en soutenant la pratique des modes actifs et en réduisant l'ensemble des pollutions existantes (atmosphérique, sonore, lumineuse).

10 | Agir pour que les règles régissant les droits et les obligations de chacun dans l'espace public soient connues de tous et de toutes à l'aide d'un **Code de la rue actualisé** et de campagnes de communication.

60 MILLIONS DE PIÉTONS



**ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES
À LA VOIRIE ET A L'ESPACE PUBLIC :
ÉTAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS D'ACTION**



Istock.com / Rich Legg

Contact Presse : 06 73 74 18 94 - email : sg.60mdp@yahoo.com - site internet : www.pietons.org

I - Contexte

La voirie, c'est l'ensemble des rues et des places. Elle constitue l'espace public qui se doit d'être accessible à tous, pour marcher, pour faire ses courses, aller travailler, prendre le bus, aller dans un magasin ou un théâtre ou tout simplement se promener. Dans cet espace, il est donc vital que tout un chacun puisse y cheminer à pied en tant que piéton, quels que soient l'âge ou un handicap temporaire ou permanent. Le Code de la route assimile aux piétons les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur, les personnes qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur, les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

En France, une personne sur sept, âgée de 15 ans ou plus, est en situation de handicap (source DRESS-2021). Il peut s'agir d'une déficience auditive, d'un handicap mental ou une déficience intellectuelle, une déficience motrice, un handicap psychique.

C'est pourquoi la loi du 11 février 2005, dans son article 45, introduit la notion de chaîne du déplacement qui concerne la voirie mais aussi les transports et le cadre bâti.

Dans cette chaîne, la voirie est le maillon indispensable. Face à l'évolution de l'espace public, il y avait urgence à mettre en accessibilité la voirie et l'espace public dans notre pays. Pour ce faire, le législateur a demandé aux collectivités de se doter d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public, dénommé PAVE.

Mesurant ce challenge et l'effort financier qui en découlait, le législateur a demandé qu'à la suite d'un état des lieux, une planification pluriannuelle soit réalisée. La loi a été accompagnée, à minima, de prescriptions réglementaires.

Si la loi n'a pas retenu de date butoir pour mettre en conformité les voiries existantes avec les prescriptions techniques édictées en 2007, ces dernières s'imposent, depuis, à l'occasion de travaux de voirie et de réhabilitation.

Que dit la loi du 11 février 2005 ? Outre une définition du handicap, la loi pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » pose le principe selon lequel « *toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus de tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté* ».

Pour y parvenir, la loi énonce, notamment, **l'obligation d'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements**, à savoir le cadre bâti (établissements recevant du public neufs et existants, locaux professionnels, logements à l'exception de ceux réalisés par les propriétaires pour leur propre usage), les transports publics (bus, métro, tramway, train, avion, bateau), la voirie et l'espace public (jardins, parkings, trottoirs, mobilier urbain...) ainsi que les moyens de communication publique en ligne (internet, téléphone, TV...), l'exercice de la citoyenneté (accès au processus électoral) et les services publics (appels d'urgence, accès au droit...).

Dans son article 45, la loi fixe un délai de dix ans pour ce qui concerne l'accessibilité aux services de transports et **introduit le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**. Ce plan doit être établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. **Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.**

Que dit la partie réglementaire ? Deux décrets relatifs à la voirie ont suivi la loi :

Le décret du 21 décembre 2006-1657 définit les espaces publics et la voirie concernée, à savoir en agglomération, l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence. Le décret précise que ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements, de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette. Cela concerne aussi des travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Le décret précise les conditions d'élaboration des *Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics*. **Il fixe le délai de leur élaboration à trois ans soit une échéance au 1er janvier 2010**. Ce plan doit faire l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale porte la décision d'élaborer un PAVE à la connaissance du public par affichage. La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission, le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ainsi que le président du conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

Lorsque le projet de plan comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas l'autorité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. Le plan est ensuite approuvé par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale. Son application fait l'objet d'une évaluation dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la périodicité et les modalités de sa révision.

Que dit l'arrêté du 15 janvier 2007, modifié en 2012 ? Cet arrêté précise les caractéristiques techniques des aménagements destinés à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics. Elles concernent les pentes, les paliers de repos, le profil en travers dont la largeur minimale du cheminement de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel, les traversées pour piétons avec notamment une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées, les ressauts, les équipements et mobiliers sur cheminement dont les fentes dans le sol résultant de la présence de grilles et les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements, les escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques, d'une largeur minimale de 1,20 mètre s'ils ne comportent aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'ils comportent un mur d'un seul côté et de 1,40 mètre s'ils sont placés entre deux murs, le stationnement réservé d'une largeur supérieure à 3,30 mètres, la signalétique et les systèmes d'information, hors signalisation routière, les feux de circulation permanents qui doivent être complétés par des dispositifs sonores ou tactiles, les postes d'appel d'urgence, les emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif.

Si des impossibilités techniques au regard ces prescriptions apparaissent lors de travaux, le décret 2006-1658 prévoit de saisir l'avis de la Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

« 60 Millions de Piétons » mène l'enquête

Toutes les communes de France de plus de 1 000 habitants devaient établir un PAVE avant le 1^{er} janvier 2010 et le mettre si besoin à jour au fil de l'évolution de la voirie et des mobilités.

En 2011, l'*observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle*, dans un rapport remis au premier ministre avait fait le constat plutôt encourageant que 60 % des collectivités déclaraient avoir leur PAVE en cours d'élaboration ou achevé, couvrant 82 % de la population. Cependant, l'observatoire constatait que les PAVE étaient de qualité inégale, plus ou moins succincts ou incomplets pour certains, souvent avec un manque de vision globale, sans véritable synthèse quant aux aménagements à réaliser et avec une absence d'articulation entre les PAVE, les schémas directeurs d'accessibilité de transports collectifs (SDA) et les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP).

Pour l'observatoire, les PAVE se limitent trop souvent à un simple relevé d'anomalies au regard du référentiel réglementaire et à un plan d'actions qui est un « catalogue » de travaux.

L'observatoire concluait que la démarche des premiers PAVE adoptés a permis de sensibiliser les élus et les personnes extérieures à cette problématique. L'observatoire constatait par ailleurs que le diagnostic était surtout axé sur les travaux de mise en conformité de la voirie pour l'accessibilité des handicapés moteur, et à un moindre degré pour l'accessibilité des handicapés visuels. Enfin, l'observatoire attirait l'attention sur la difficile articulation entre les différents acteurs : gestionnaires de voirie et autorités organisatrices de transports.

En 2016, le CEREMA constatait que la mise en accessibilité de l'ensemble des services de transport public dans un délai de dix ans était ambitieuse et que le frein, alors, était le faible pilotage par les autorités organisatrices des transports des schémas directeurs d'accessibilité et le manque de coordination des multiples acteurs qui intervenaient. De ce constat, il en a résulté une évolution de la loi pour renforcer le pilotage des schémas directeurs d'accessibilité prévu dans la loi de 2005.

Depuis, aucun bilan de l'avancement et de la mise en œuvre des PAVE ne semble avoir été mené. Pour autant, près de quinze ans après la promulgation de la loi, il est légitime de penser que les PAVE auraient dû porter leur fruit et que les travaux qui en ont découlé, améliorer notablement l'accessibilité de la voirie.

Pour autant, force est de constater que nos correspondants locaux nous alertent régulièrement sur une autre réalité qui a conduit l'association à se poser ces questions : où en sont nos villes en matière d'accessibilité alors que la France accueille dans une centaine de jours les jeux paralympiques ? Est-ce toujours une préoccupation prioritaire alors que d'autres mobilités se développent, créant de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées ? Finalement, les PAVE ont-ils été réalisés et si non pourquoi ? quels résultats ont été obtenus avec ou sans PAVE ? que tirer de ce dispositif, a-t-il été utile ?

Pour tenter d'avoir des réponses à ces questions, l'association a pris l'initiative de mener une enquête nationale afin d'évaluer la situation concernant la réalisation des PAVE, leur usage et le fonctionnement des commissions communales d'accessibilité. Une vingtaine de questions constituent la trame de cette enquête (liste des questions en annexe 1).

Un des objectifs de cette enquête est de tenter de comprendre ce qui semble avoir été un frein à une prise en considération de la question de l'accessibilité de la voirie et pourquoi aucune amélioration ne se fait jour. Bien plus, elle se dégrade avec notamment le développement des mobilités « dites durables ».

Cette enquête a été réalisée avec le soutien de la délégation ministérielle à l'accessibilité que l'association remercie tout particulièrement. Elle a été relayée par le Club des villes cyclables et marchables que l'association remercie également ainsi que par le CEREMA.

II - Les premiers enseignements de notre enquête nationale

Pour mener à bien cette enquête, l'association a contacté par mail, entre le 15 janvier et le 31 mars 2023, environ 350 communes. L'association a reçu directement de la part d'élus ou de leurs services techniques 85 réponses dont 62 réponses exploitables, soit un taux de réponse de 24 %. S'agissant d'une enquête par mail, ce taux est respectable.

Parmi les 62 réponses exploitables, 48 communes ont répondu qu'elles étaient dotées d'un PAVE, soit un taux de 77%. Ce taux est supérieur à celui de l'enquête menée par l'observatoire en 2011, taux qui étaient de 66%. Pour autant, ce taux est trompeur car l'hypothèse qui ressort est que ce sont « les bons élèves » qui ont été enclins à répondre. D'ailleurs, parmi les quatorze communes qui ont eu la franchise de déclarer qu'elles n'étaient pas dotées d'un PAVE, la plupart évoque un certain nombre d'initiatives prises en faveur de l'accessibilité de la voirie comme la mise aux normes des arrêts de bus ou des places de stationnement. Deux communes évoquent clairement le manque de moyens humains.

Ce point est à prendre en considération car il apparaîtrait dans l'exploitation des réponses, que, rapporté au nombre d'habitants, le taux de PAVE abouti serait plus bas pour les villes de moins de 10 000 habitants que pour les villes de plus de 10 000 habitants.

La moitié des PAVE a été réalisée lors du mandat municipal entre 2008 et 2014 et l'autre moitié dans le suivant. Une commune a déclaré l'avoir réalisé en 2022.

23 communes déclarent allouer un budget spécifique pour mettre en conformité leur voirie avec leur PAVE. A noter que certains PAVE retiennent des exigences plus fortes que les prescriptions techniques de l'arrêté de 2007, qui constitue en réalité des exigences minimales. C'est le cas de la Ville de Paris qui demande une largeur minimale des cheminements piétons de 1m60 mètre au lieu d'1m40. Ce PAVE est téléchargeable sur le site de la ville, ce qui est le cas pour quelques autres grandes agglomérations. Sinon, ce document communicable est rarement accessible.

Quinze communes déclarent avoir une procédure de contrôle de conformité après travaux. Cela semble être un des points faibles de la procédure. Un autre point faible est l'inclusion du PAVE dans les documents de planification dont le plan de déplacement urbain et le Plan local d'urbanisme. Dix communes seulement sur les 48 répondent l'avoir fait.

De l'analyse des réponses de ces 48 communes, il ressort, néanmoins de façon surprenante, que seulement 13 communes estiment que le PAVE est un bon outil pour traiter la question de l'accessibilité de la voirie.

Des questions portaient également sur les commissions communales pour l'accessibilité qui traitent rarement du sujet de l'accessibilité de la voirie, selon certains retours reçus par l'association. Le premier constat est que seulement la moitié des communes ayant répondu à notre questionnaire est dotée d'une telle commission dont cinq qui n'ont pas de PAVE. Elles ne sont que dix sur les 62 communes à traiter de la voirie dont trois n'ayant pas de PAVE.

D'autres enseignements seront bientôt tirés de cette enquête dont les verbatims sont fort instructifs.

A noter que lors de la dernière enquête nationale 2022 menée par Vélo et territoires et le club des villes cyclables et marchable sur les politiques de mobilité active, 62% des communes de plus de 10 000 habitants interrogées annoncent disposer d'un PAVE en vigueur.

Le résultat de notre enquête met d'une certaine façon en évidence que l'élan suscité par la loi de 2005 avec l'obligation de mener des Plans d'accessibilité de la voirie est progressivement retombé. Force est de constater que malgré l'obligation légale, près d'un tiers des communes n'ont pas de PAVE et que celles qui en sont dotées, ne l'ont pas actualisé, ni vraiment mis en œuvre.

Pour redonner un nouvel élan, il conviendrait de cerner les causes qui font que l'accessibilité de la voirie est une exigence des politiques de mobilité souvent reléguée dans les priorités.

L'enquête et notre travail sur le terrain en contact avec des élus font déjà ressortir plusieurs explications possibles et loin d'être exhaustives :

- Une certaine méconnaissance de cette obligation par les élus et les techniciens, puisqu'il arrive fréquemment à l'association de leur rappeler certaines prescriptions liées au PAVE. L'association a remarqué aussi l'absence de transmission de cette obligation à la suite du renouvellement des équipes municipales;
- L'absence d'une politique en faveur de la mobilité piétonne que l'association a constatée au moment des élections municipales de 2020, et donc l'absence d'une politique pour améliorer l'accessibilité de la voirie qui est la première exigence d'une commune pour être marchable ;
- Un manque de communication entre les élus en charge du handicap et ceux en charge de la voirie, ces derniers considérant souvent les exigences d'accessibilité comme une contrainte à arbitrer entre d'autres contraintes comme celle d'offrir des places de stationnement pour les commerces de proximité ;
- L'interférence et peut-être la confusion avec les SD'AP en 2015 qui ne sont qu'un volet de l'accessibilité de la voirie ;
- Une charge trop lourde pour les communes n'ayant pas un service technique conséquent pour élaborer un PAVE et le mettre en œuvre ;
- L'apparition des métropoles et des communautés de communes qui a laissé penser à des municipalités que cette obligation était de fait transférée à ces structures, de par leur compétence en matière de voirie ;
- Le flou dans l'autorité gestionnaire des trottoirs entre commune, communauté et départements (pour les routes départementales) ;
- Le manque de suivi des commissions communales d'accessibilité mais aussi des commissions départementales ainsi que l'absence de contrôle de légalité des préfetures ;
- Des priorités plus importantes pour les associations représentatives du handicap que celle de l'accessibilité de la voirie, ce qui explique pourquoi « 60 Millions de Piétons » a jugé utile de s'investir davantage sur cette cause, pour apporter son expertise.

A toutes ces explications s'ajoute un argument récurrent, celui des contraintes budgétaires. Beaucoup de collectivités estiment ne plus avoir les moyens de financer des « travaux de voirie » aussi bien en entretien, qu'en investissement ou en ingénierie. Elles avancent qu'elles ne bénéficient plus des aides des départements, des régions, voire de l'Etat. Ce faisant, la voirie municipale et son accessibilité semblent mises de côté, comme s'il s'agissait d'une sous-dépense en marge d'autres priorités attendues par les administrés. Le peu de financement disponible est dédié à des projets très visibles valorisant la commune, comme ceux de réaliser une rue piétonne, une place ou un carrefour giratoire d'entrée de ville. Les aménagements de mise en accessibilité de la voirie sont, eux, beaucoup moins visibles et sont souvent considérés comme coûteux au regard du retour sur l'investissement et donc régulièrement différés.

Pour autant, il est possible de mobiliser des crédits dès lors qu'une politique publique est identifiée comme prioritaire. C'est actuellement le cas en ce qui concerne le développement de l'usage du vélo afin de promouvoir une mobilité décarbonée. L'Etat, les régions, les départements et les métropoles mobilisent des crédits d'investissement conséquents pour développer un réseau cyclable.

III - Les propositions d'actions de « 60 Millions de Piétons »

Face à ce constat et au vieillissement actuel de la population, il est urgent de prendre des mesures opérationnelles permettant d'obtenir rapidement des avancées tangibles. La France a un retard conséquent au regard des autres pays de l'Union européenne. Il revient à l'Etat d'impulser un nouvel élan pour véritablement rendre accessible la voirie en France. La Loi du 24 décembre 2019 constitue un premier pas timide avec l'obligation de créer des bases de données décrivant l'accessibilité de la voirie (CNIG).

Pour « 60 Millions de Piétons », deux mesures urgentes émergent à l'issue de l'enquête présentée ci-dessus : l'une concernant les projets de nouveaux aménagements de voirie se déclinant en 7 actions complémentaires, l'autre concernant les voiries existantes se déclinant en 9 actions complémentaires

Mesure phare 1 : imposer un contrôle de l'accessibilité pour tout nouveau projet d'aménagement de voirie, indépendant du maître d'ouvrage

Il est étonnant de constater qu'aucune procédure de contrôle n'existe en matière d'aménagement de voirie et d'espace public pour s'assurer du respect des normes d'accessibilité, contrairement à ce qui se fait, tant bien que mal, pour les établissements recevant du public. **C'est pourquoi « 60 Millions de Piétons » demande qu'à l'instar de la procédure existant pour les établissements ouverts au public, une procédure de contrôle de conformité à l'accessibilité pour tous travaux neufs ou de réfection de la voirie ouverte au public, soit imposée, via le Code de la voirie.**

La mise en place de cette procédure demande la mise en œuvre des mesures d'accompagnement suivantes :

- 1- Faire de la norme AFNOR P98 - 350 «cheminement piéton - insertion des handicapés», une condition de conception et d'aménagement
- 2- Porter la largeur minimale du cheminement piéton fixée dans les prescriptions techniques de l'arrêté du 15 janvier 2007 de 1m 40 à 1m 60
- 3- Inscrire sans attendre la définition du trottoir adoptée par le Conseil national de la Sécurité routière le 30 novembre 2022 dans le Code de la Route,
- 4- Introduire dans les pièces techniques et administratives des marchés publics (marchés de maîtrise d'œuvre ou de travaux) les préconisations figurant dans les guides de conception et d'aménagement élaborés par le (CEREMA), en matière d'accessibilité
- 5- Proposer un guide méthodologie d'audit des aménagements de voirie à toutes ces phases (avant- projet, projet, travaux et avant ouverture au public) sur la base d'un référentiel
- 6- Former des auditeurs indépendants pour mener ces contrôles, en s'appuyant sur les structures existantes pour les ERP
- 7- Sensibiliser les élus et leurs services techniques aux questions d'accessibilité des projets de voirie

Mesure phare 2 : mobiliser des budgets dédiés à l'accessibilité de la voirie existante

La question budgétaire est souvent mise en avant comme un frein pour agir. La mobilité des personnes en situation de handicap dans l'espace public est un enjeu de société aussi important que la mobilité cyclable. Elle doit pouvoir bénéficier d'un effort équivalent.

C'est pourquoi 60 Millions de Piétons demande que pour un euro investi dans la politique de la mobilité cyclable, soit investi un euro dans la politique d'accessibilité de la voirie au niveau national comme à chaque niveau territorial. L'objectif serait que chaque commune puisse être dotée d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie portant sur tout son territoire dans un délai de trois ans et que les voiries existantes soient mises en conformité dans un délai de moins de dix ans.

La mise en place de cette mobilisation budgétaire favorisera la mise en œuvre d'une programmation de la voirie existante. Pour être opérationnel, cet objectif doit être accompagné des mesures suivantes :

- 1-** Imposer un PAVE sur l'intégralité communale dans un délai de trois ans et une mise en accessibilité de la voirie existante dans un délai de dix ans.
- 2-** Proposer un PAVE simplifié pour les communes de moins de 5 000 habitants, ce qui encouragera également à créer une commission communale d'accessibilité pourtant obligatoire
- 3-** Assurer une concertation avec tous les acteurs publics concernés par la voirie, la planification et le handicap, avec la participation des associations d'usagers et des associations dédiées au handicap
- 4-** Développer des outils de signalement des obstacles à l'accessibilité à la disposition des administrés, à l'instar du registre d'accessibilité pour les établissements recevant du public
- 5-** Mettre à jour des PAVE de façon régulière au rythme du renouvellement des équipes municipales
- 6-** Proposer un guide méthodologie d'élaboration d'un PAVE et de diagnostic de l'accessibilité de la voirie
- 7-** Sensibiliser et former les élus et leurs services aux questions d'accessibilité de la voirie
- 8-** Rappeler les décisions juridiques qui énoncent que les documents comme le PLU ou les plans de mobilités doivent être compatibles avec le PAVE
- 9-** Doter la direction départementale des territoires de la Préfecture d'un service dédié au suivi de la mise en œuvre des PAVE et des demandes de dérogation au PAVE
- 10-** Aider financièrement les collectivités à créer des bases de données sur l'accessibilité

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE LA RANDONNÉE PÉDESTRE

Dans son plan fédéral 2021-2028, la Fédération Française de la Randonnée Pédestre intègre et renouvelle sa volonté de contribuer aux enjeux environnementaux et de santé publique que représentent la mobilité active ainsi que l'accessibilité à la pratique de la marche.

Dans ce cadre, la Fédération mène de nombreux projets avec comme objectifs principaux de favoriser la marche à pied dans les déplacements quotidiens et/ou de loisirs.

► Les Balades à roulettes®

Démarrées à l'initiative du comité départemental de randonnée pédestre des Pyrénées-Atlantiques, les « Balades à roulettes® » sont des circuits tout public. Elles sont pensées pour être accessibles aux parents avec enfant en poussette, les jeunes enfants se déplaçant en tricycles, petits vélos et trottinettes ainsi que les personnes à mobilité réduite.

Elles sont labélisées en fonction de critères techniques que sont notamment la distance comprise entre 500m et 4km, le peu de dénivelé, la largeur de la voie, la facilité d'emprunt du revêtement, l'éloignement à la circulation et un point de départ qui doit être le même que celui d'arrivée. En présence d'une difficulté, le besoin d'être accompagné pour les personnes à mobilité réduite figure dans la fiche technique.

Les itinéraires sont également choisis en fonction de la présence d'aménités sur les chemins - bancs, placettes et toilettes lorsque cela est possible - et leurs agréments : proximité d'une agglomération, d'un village offrant une richesse sur le plan culturel, d'un lieu de restauration ou de dégustation de spécialités régionales, d'un lieu d'intérêt paysager, d'un parcours sensoriel, botanique ou d'un jeu de piste.

Aujourd'hui, « Balades à roulettes® » sont encore à leur genèse et peuvent être amenées à connaître des évolutions. Ainsi, elles ont pour le moment été adoptées par trois comités départementaux que sont les Pyrénées-Atlantiques, la Gironde et la Loire-Atlantique. Un processus d'harmonisation et de diffusion au sein de la Fédération est toujours en cours afin d'ouvrir des possibilités de marcher pour un large public.

► Partenariat avec Keolis

Le 25 avril 2023 a été signé un contrat de partenariat entre Keolis et la Fédération afin de développer et de promouvoir les mobilités actives. Outre le soutien financier aux Rencontres de la marche en ville, ce partenariat vise à développer « les escapades KEOLIS », itinéraires de randonnée accessibles en transports en commun.

En s'appuyant sur l'expérimentation réussie de notre comité du Rhône notamment, l'objectif est aujourd'hui de faciliter les rapprochements entre nos comités et les filiales du groupe dans de nouveaux territoires pour développer ces « escapades » et ainsi valoriser nos chemins de randonnée et leur accessibilité sans voiture. Plusieurs réunions ont déjà eu lieu à la rentrée 2023 avec notamment les comités départementaux de randonnée pédestre d'Ille-et-Vilaine, de Meurthe-et-Moselle, de la Marne ou encore de la Somme.

► La Grande Randonnée vers Paris 2024

En amont des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, la FFRandonnée a proposé d'organiser sa « Grande Randonnée vers Paris ». Grâce à cet événement national inédit, participatif, créatif, solidaire et éco-responsable au printemps 2024, la Fédération et son réseau de GR® peut ainsi asseoir davantage sa notoriété tout en valorisant l'engagement, le savoir-faire et l'expertise de l'ensemble de ses bénévoles.

La première étape de la Grande Randonnée vers Paris est partie de Nice le 13 janvier 2024. Au total, sept traversées ont sillonné l'ensemble du territoire national pour une arrivée conjointe à Paris le 10 mai 2024.

Les parcours des sept grandes itinérances sont disponibles sur l'application MaRando® ainsi que le détail des différentes étapes jusqu'à Paris grâce au mot clef « GRVP ».

LES PLATEFORMES LOCALES “PLACE AUX PIÉTONS”

Point au 15/06/2023 - Stéphanie Le Dantec pour Rue de l’Avenir et Anne de Beaumont pour la plateforme « Place aux piétons » Loire Sud (focus)

L’objectif de la création et du développement des plateformes locales est de favoriser, par une dynamique commune de rassemblement, une meilleure prise en compte du piéton dans l’espace public et de promouvoir la marche.

Le collectif « Place aux piétons » apporte son appui et son expertise à tous les acteurs publics et privés qui veulent inscrire ces priorités dans leurs actions. Il a vocation à rassembler tous ceux qui veulent prendre la parole et agir pour renouveler la conception et la gestion de l’espace public, accueillir les usagers vulnérables et faire du piéton la bonne échelle d’un urbanisme durable et responsable.

Lors de sa création, le Collectif a adopté un Manifeste mentionnant les grands axes du plaidoyer de « Place aux Piétons » qui est proposé à la signature des plateformes locales :

- La marche, un mode actif de déplacement à part entière ;
- Rendre la ville et les villages au piéton et développer une culture de la marche ;
- Aménager une ville « marchable » ;
- La marche et les piétons, acteurs de la vie urbaine ;
- Le rôle des associations.

Synthèse des fiches d’information reçues

L’étude a permis de contacter plusieurs initiateurs de plateforme PAP. Cette synthèse concerne les villes et métropoles suivantes : Nantes Métropole (600 000 hab.), Toulouse Métropole (600 000 hab.), Dijon Métropole (255 000 hab.), Saint-Etienne Métropole (400 000 hab.) et le département de l’Alsace (1 900 000 hab.) C’est un échantillon réduit qui est néanmoins représentatif.

Création et composition des collectifs locaux

Aucune plateforme PAP locale n’a été constituée administrativement, sauf une « Place aux Piétons - Loire Sud » sur le territoire de Saint-Etienne Métropole. Néanmoins, chacune des plateformes a tenté ou tente de se constituer en se rapprochant d’acteurs locaux pour développer des projets.

Au-delà du champ des associations fondatrices, on note la présence et le rapprochement avec les associations impliquées dans les questions de handicap : *AVH – Déficience visuelle (Nantes)*, *UNAFAM – handicap psychique (Saint-Etienne)*, *Association des Paralysés de France (APF)*, *association des Aveugles d’Alsace Lorraine Grand Est (AALGE)*, *association Accompagner, promouvoir, intégrer les déficients visuels (ApiDV)*. Les associations de cyclistes, les clubs et les associations en lien avec la randonnée y sont bien sûr représentés, de même que des acteurs en lien avec l’économie, la sécurité, l’information citoyenne (GAELA, conseils de développement).

D’autres rapprochements sont identifiés, mais encore embryonnaires. Ils pourraient ouvrir de nouvelles perspectives : l’UCQ (union des comités de quartier), qui est un réseau actif et influent au sein des territoires mais aussi la *Fédération Nature Environnement*, *Les Amis de la terre*, *le réseau des Villes en Transition*. L’objectif serait de se relier à des associations de soutien pour couvrir tous les aspects de la marche en ville.

Les points forts

Les points forts cités par les porteurs concernent majoritairement la possibilité de s'adosser à un collectif national qui permet de donner une visibilité à la thématique de la marche. C'est aussi un point d'appui qui légitime la démarche locale (au niveau des élus mais aussi des acteurs locaux). En effet, les porteurs de PAP locaux constatent que de nombreuses associations sont motivées par la marche et partagent le besoin d'une meilleure prise en compte des piétons auprès des élus.

Les points faibles

Les points faibles relevés sont les suivants :

- Difficultés de dialogue et visions différentes sur le sujet entre les référents locaux des associations fondatrices ;
- Difficultés à se mettre d'accord sur la signature de la charte éthique
- Difficultés à porter le sujet dans un territoire où il n'y a aucune culture marche ou politique marche portée par des communes : le sujet est donc invisible, non soulevé et non approprié par les habitants ou les associations.
- L'engouement pour le vélo rend parfois le discours « marche » inaudible.
- La difficulté de raisonner « marche ».

Ces difficultés sont parfois aggravées par de fortes personnalités qui empêchent tout dialogue constructif, avec des postures trop « anti » ou trop « pro » vélo, voiture, etc. Le problème de l'échelle de la plateforme a aussi été un frein : ville, agglomération ou plus large ? Chaque partenaire a son terrain d'activité défini préalablement.

Les actions et projets engagés

Parmi les actions et projets engagés, on peut néanmoins citer :

- **Des actions de communication** : la diffusion et l'exploitation des résultats du deuxième baromètre des villes et villages marchables ; communiqués de presse, événement de promotion de la marche en ville (Dijon Métropole)
- **Une participation aux instances locales** telles que le comité de partenaires de la mobilité à Nantes Métropole ;
- **Des actions de lobbying auprès des collectivités** : courriers, communiqués de presse, marches exploratoires avec des élus comme dans la Métropole de Dijon.
- **De la production de connaissances** : proposition d'un « référentiel pour qualifier l'espace public en matière de marchabilité » à titre de contribution à l'élaboration du Schéma directeur piétons de la Métropole de Dijon.
- **Des actions et événements ponctuels ou réguliers tels que** : le soutien de riverains de quartier (Bout des pavés) - Nantes Métropole ; l'organisation de « Marches plaisirs en ville » mensuelles à Dijon Métropole.

Moyens et besoins

La plupart des « PAP » locaux ne disposent pas d'outils de communication efficaces (adresse email, page Facebook, etc.). Ils manquent donc de visibilité sur le terrain et pourraient avoir des besoins en la matière.

En résumé

La composition hétérogène du collectif « Place aux Piétons », qui fait sa force, peine à s'illustrer au niveau local où les différences de positionnement des acteurs sont plus affirmées. Dans certains cas - Grenoble, Toulouse - les leaders locaux des différentes associations sont aussi des personnalités politiques de sensibilités différentes à celles de l'équipe en place.

Plus généralement, les licenciés d'une fédération sportive ne sont pas des militants, contrairement aux adhérents d'associations de défense. La tradition « sport nature » est très vivante et freine l'adhésion au concept de « marche en ville » dans certains comités départementaux de la FFRandonnée.

Certains départements, de plus, comprennent des pôles urbains et d'autres sont agricoles et ne sont pas forcément interpellés par la notion de marche en ville. On relève aussi des problèmes d'échelles pertinentes : échelle territoriale de l'agglomération, de la ville ou du bassin d'emploi ?

Focus sur la plateforme « Place aux Piétons - Loire Sud »

Pendant 2 ans, la plateforme PAP a regroupé des représentants d'associations locales (cyclistes, usagers des transports collectifs, handicapés, environnementales, chercheurs, RDA, ...) dans un collectif « Place aux piétons – aggro stéphanoise ». En mars 2022, il s'est constitué en association « PAP Loire Sud » pour pouvoir disposer de ressources financières (adhésions, prestations, subventions...).

Les actions

Auprès des communes :

- **Diagnostique marche en ville** dans 5 communes et élaboration d'une brochure « Marcher en ville »
- **Création de 4 saynètes de théâtre forum**²² sur les conflits d'usage entre piétons, cyclistes et automobilistes.
- **Création d'un « comité modes actifs »** avec la Ville de Saint-Etienne et les associations cyclistes et piétonnes pour discuter ensemble des aménagements urbains.
- Obtention d'aménagements de sécurisation (feux tricolores et chicanes) grâce au collectif et des riverains suite à des accidents, dont des enfants piétons ont été victimes à Saint-Etienne

Auprès des écoles :

- **Des actions collectives ont été menées entre PAP, les parents d'élèves et les habitants du quartier** pour aménager des abords d'écoles plus sécurisés, avec l'objectif de faire plus marcher les enfants. Une première victoire est à souligner pour une école avec une 2 X 2 voies transformée en une voie voiture, une voie bus et vélo.
- **Demande en cours pour des aménagements de sécurisation pour une troisième école** : parvis piéton devant l'école, rue scolaire, signalétique et plateau traversant sur le boulevard avec passage en zone 30.
- **Un projet global sur les « chemins des écoliers »** : projection d'un film sur la marche à l'école en partenariat avec le cinéma local avec séances enfants et séances avec les parents autour du film, théâtre forum, présentation de rues scolaires et parvis d'écoles.

Auprès du grand public :

- **Actions de promotion de la marche, marches exploratoires avec des centres sociaux** (projet d'une marche de femmes), création d'une animation « **tester ses compétences de piéton éco-citoyen** », participation comme IDSR (Intervenant Départemental Sécurité Routière) à des animations scolaires, projet d'éditer des **plans piétons** par communes. Certaines de ces actions ont été présentées à un **appel à projets « qualité de l'air »** de l'ADEME.

Auprès des élus et techniciens de la Métropole stéphanoise :

- **Projet d'une rencontre entre techniciens, élus et le collectif avec un webinaire CEREMA** sur le traitement des abords des écoles (7 /12/ 2023)
- **Contribution collective** (Transports en commun, vélo et marche à pied) sur le futur Plan de mobilité de **SEM**

²² **Théâtre forum avec la troupe « Salon MARENGO »** : Théâtre inter actif permettant aux spectateurs de monter sur scène pour modifier les situations présentées par des comédiens professionnels. Quatre saynètes jouées : conflit devant l'école parent piéton/ parent en voiture ; Conflit handicapé / commerçant souhaitant du stationnement pour clients et livreurs ; Conflit cycliste/piéton avec des oreillettes ; Conflit cycliste / automobiliste.

Les Rencontres nationales de la marche en ville 2023 et le baromètre des villes et villages marchables ont été réalisés grâce aux partenariats et au concours financiers de :

l'ADEME, le ministère chargé des Transports, le Ministère chargé des Sports et des Jeux Olympiques,
la ville de Reims, le Grand Reims, KEOLIS et Someware



Les associations organisatrices :

la FFRandonnée, Rue de l'Avenir, 60 Millions de piétons et le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables



Remerciements :

À tous les membres du comité d'organisation,

À toute l'équipe du Grand Reims, de la ville de Reims et du comité départemental de randonnée pédestre de la Marne pour leur implication et leur efficacité,

À tous les membres des équipes de la FFRandonnée, de Rue de l'Avenir, de 60 Millions de piétons et du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables pour leur engagement et leur professionnalisme,

À l'entreprise Le Sphinx pour la collecte et le traitement des données du baromètre,

À tous les intervenants et animateurs des Rencontres qui ont fait de cet événement une réussite,

À l'agence de communication «Comquest» pour le travail de maquettage et de mise en forme des Actes,

À Claude Saint-Dizier de «CSD Corrections» pour sa relecture attentive et précieuse de ce document,

A Hugo Hottin et Iris Héran-Gobert pour la coordination de cette édition des Actes.

