Sujet élaboré par une cellule pédagogique nationale

CONCOURS EXTERNE D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

SESSION 2025

ÉPREUVE DE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'une note à partir d'un dossier tenant compte du contexte technique, économique ou juridique lié à ce dossier. Celui-ci porte sur l'une des spécialités choisie par le candidat au moment de son inscription.

Durée : 5 heures
Coefficient : 5

SPÉCIALITÉ : INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 36 pages.

Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes ingénieur territorial au sein du pôle Voirie - déplacements de la commune d'Ingéville (70 000 habitants) située en zone urbaine. Les élus se disent régulièrement interpellés par des habitants qui jugent les espaces publics de la ville trop exigus, et peu propices aux déplacements piétonniers. Dans ce contexte, le maire a défini le développement de la marche en ville comme l'une des priorités du mandat.

Dans un premier temps, la directrice générale des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, une note sur la prise en compte du piéton en milieu urbain.

10 points

Dans un deuxième temps, elle vous demande d'établir un ensemble de propositions méthodologiques et opérationnelles pour la mise en œuvre d'un plan piéton qui devra conduire à des évolutions concrètes de l'espace public d'Ingéville.

Vous réaliserez en complément, une annexe présentant une cartographie des acteurs à associer à l'élaboration du plan piéton.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.
Pour la réalisation de l'annexe, l'utilisation d'une autre couleur que le bleu ou le noir ainsi que l'utilisation de crayons de couleur, feutres, crayon de papier sont autorisées.

10 points

Liste des documents :

Document 1 : « Vers une ville confortable pour les piétons » - *Techni.Cités n°337* - novembre 2020 - 4 pages

Document 2 : « Redonner de la place à la marche dans les villes grâce au plan Piéton » - *Lagazette.fr* - 3 mai 2024 - 3 pages

Document 3 : « Actes des rencontres nationales de la marche en ville » (extraits) - *Place aux piétons* - novembre 2023 - 7 pages

Document 4 : « Les acteurs de la marche » - *Académie des mobilités actives* - mai 2023 - 4 pages

Document 5 : « Refaire place au piéton : ça marche ! La piétonnisation dans les centralités de l'ouest breton » (extrait) - *Agence d'urbanisme de Brest Bretagne. Observatoire de la mobilité* - septembre 2022 - 4 pages

Document 6 : « Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires. » (extraits) - *Club des villes et territoires cyclables et marchables* - juillet 2022 - 6 pages

Document 7 : « 1er plan marche métropolitain 2021-2026 » (extraits) - *Bordeaux métropole* - 2021 - 3 pages

Document 8 : « Plan piéton. Brest métropole. Favorisons la marche au quotidien » (extrait) - *Brest métropole* - mai 2018 - 3 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.
Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.
Dans un souci environnemental, les impressions en noir et blanc sont privilégiées.
Les détails non perceptibles du fait de ce choix reprographique ne sont pas nécessaires à la compréhension du sujet, et n'empêchent pas son traitement.

CLUB Techni.Cités

dossier

Aménagement

Vers une ville confortable pour les piétons

Entre voitures hier et vélos aujourd'hui, la bataille pour rouler en ville fait rage. Oui mais… il faut marcher pour prendre sa voiture ou son vélo, et encore marcher après s'être garé pour rejoindre sa destination. On marche aussi pour faire les courses de dernières minutes, aller jusqu'à l'école, rejoindre un rendez-vous, etc. La place des piétons dans la ville a été mise en lumière lors de la période de déconfinement, avec des aménagements transitoires réalisés dans des villes de toute taille. Ces aménagements ont montré que les espaces publics sont utilisés de manière dynamique. Au-delà du test, l'enjeu est d'améliorer progressivement les espaces publics pour donner envie de marcher, ou simplement de passer du temps.

1 • Des usagers aux besoins multiples

C'est un fait : nous sommes tous piétons. Pour accéder à un véhicule ou à un transport en commun, au marché, ou pour un moment de loisir le week-end… La marche est un mode de déplacement essentiel, et qui précède tous les autres.

C'est encore plus évident à certains moments de la vie : 52 % des enfants entre 5 et 17 ans qui se déplacent font au moins un déplacement à pied dans la journée (1) ; ainsi que 40 % des 18-39 ans, 37 % des 40-65 ans et 52 % des plus de 65 ans.Or les personnes âgées sont surreprésentées dans les accidents mortels impliquant un piéton (2). Par ailleurs, les enfants et les personnes âgées sont des usagers témoins : leur absence dans un espace public traduit souvent un manque de qualité ou un sentiment d'insécurité, voire une aseptisation de la ville.

Les personnes à mobilité réduite sont aussi des usagers témoins, révélateurs de la qualité d'un espace public. Un revêtement contraignant pour un fauteuil roulant l'est aussi pour la plupart des marcheurs. Un espace peu lisible (offrant peu de repères ou de contrastes) est déroutant pour une personne souffrant d'un déficit visuel ou cognitif, mais aussi pour une personne d'un autre quartier. Un manque de visibilité aux traversées piétonnes augmente les risques d'accidents des piétons (3), et en particulier des enfants. Un trottoir encombré de mobilier bloque le passage aux usagers vulnérables, et empêche aussi de se croiser et de marcher à plusieurs. Pour être adaptés aux flux et aux usages, les cheminements pour piétons nécessitent donc souvent des dimensions allant bien au-delà du 1,40 m imposé par la réglementation sur l'accessibilité : le Cerema préconise 2,50 m. À ces largeurs, il convient d'ajouter des espaces supplémentaires répondant aux besoins des usagers : îlots-refuges, espaces d'attente, emplacements dédiés aux commerces, végétaux, signalétique, etc.

Les piétons ont aussi un comportement sensible : ils suivent leurs lignes de désir (souvent en ligne droite), ou cherchent au contraire des détours accueillants. . . .

De la nécessité de compter les piétons

Pour que les espaces piétons ne soient plus la variable d'ajustement dans les projets d'aménagement urbain, la bonne connaissance des flux et usages piétons est incontournable. Cela permet de mettre en adéquation, simplement, les dimensions des espaces en fonction du nombre d'usagers et de l'activité riveraine. À partir de 300 piétons et 100 véhicules par heure dans une rue commerçante, testons une répartition surfacique équivalente (deux tiers pour les piétons et un tiers pour les véhicules motorisés, stationnement compris), le temps d'un week-end, de quelques heures ou de quelques semaines. Pour autant, il ne s'agit pas de compter les piétons en continu et sur tout le territoire ; mais d'exploiter les connaissances issues à la fois des enquêtes ménage-déplacement, des observations d'usagers, et des comptages automatisés. La mise en place de questionnaires, de capteurs ou l'exploitation de données issues des opérateurs de téléphonie mobile nécessite alors une coordination à l'échelle des collectivités pour améliorer la connaissance globale sur les piétons et pas uniquement au gré de quelques projets de requalification de voirie. C'est un des enjeux de l'Observatoire de la mobilité des modes actifs (OBSMMA).

Leurs comportements sont difficiles à prévoir face à un carrefour compliqué, un quartier peu accueillant, un espace trop ensoleillé… Il est ainsi utile de recueillir le ressenti des usagers, témoins ou non, en organisant des marches exploratoires ou des parcours commentés : la marche est aussi un outil de diagnostic urbain.
Les enjeux pour les piétons sont encore plus saisissants en périurbain ou en milieu rural, où la part modale moyenne de la marche est de 12 % (4) (et 30 à 40 % dans les centres urbains). Les difficultés sont accrues dans des quartiers périphériques souvent dimensionnés pour les véhicules motorisés, avec des coupures urbaines dissuasives (comme l'a montré l'urbaniste Frédéric Héran), ou des espaces disproportionnés. Il y a donc un intérêt à agir sur plusieurs leviers en même temps : étendre les zones à priorités piétonnes, magnifier des magistrales piétonnes en reliant confortablement les quartiers et les équipements notamment. Il faut aussi améliorer les rues banales : toutes les rues doivent-elles être à double sens motorisé ? Le stationnement peut-il être géré différemment ?
Des marges d'ajustement existent dans de nombreuses rues afin de donner de l'espace au piéton et de donner envie de marcher.

2 • Le confort des espaces publics, utile et nécessaire

Les trottoirs larges sont encore plus appréciés en période de crise sanitaire, à la fois pour se croiser facilement à 1 m de distance et pour gérer des files d'attente devant des magasins sans bloquer le passage. Plus globalement, les recommandations de confort des espaces se révèlent des éléments essentiels pour adapter les espaces aux usages.
Les extensions temporaires de trottoirs ou les changements de statut de rue sont utiles pour des espaces devant gérer un afflux important de piétons, en particulier devant des établissements scolaires, dans des rues commerçantes, ou des villes touristiques. « Avignon a déjà une certaine culture de la fermeture complète du centre-ville aux accès voitures : c'est pour le festival ! », indiquait Régis Auriol, directeur de l'aménagement et mobilité de la ville d'Avignon, en juin 2020 lors d'un webinaire sur les aménagements temporaires pour piétons organisé par le Cerema avec des collectivités (5). Marquages, barrières, et agents ont facilement été mobilisés pour rendre temporairement le centre-ville piéton. De petites villes ont aussi mené des actions pour rendre l'espace plus confortable aux piétons : suppression temporaire de sens de circulation motorisés, de places de stationnement… Des aménagements simples à mettre en place et à retirer si besoin.
Après ces initiatives temporaires, souvent techniques, les discussions sur la pérennisation des aménagements montrent l'importance de la lisibilité et du confort des espaces publics, des notions complexes à concrétiser sur le terrain. Ces éléments de confort relèvent de plusieurs ambitions :

- technique : accessibilité, sécurité, mais aussi éclairage, gestion du fil d'eau… Chaque élément est important : une bonne visibilité aux passages piétons, un revêtement roulable mais pas glissant, une signalétique efficace mais pas envahissante, de l'éclairage qui aide à se repérer tout en créant une ambiance chaleureuse, etc. La bonne gestion de détails presque imperceptibles améliore grandement la facilité et la sécurité des déplacements à pied ;
- utile : assises rapprochées et diversifiées (bancs, assis-debout, murets), végétation haute et basse, espace bien entretenu, ombrage efficace, albédo clair mais pas

Ce cheminement pour les piétons est large, sécurisé et arboré le long de la Saône à Lyon. Dans les surlargeurs, des aménagements simples créent des espaces propices au repos ou aux loisirs.

© Cerema

éblouissant… et donc une attention portée sur l'adaptation des rues aux périodes de canicule. Chaque été, les piétons désertent les trottoirs ensoleillés, les espaces recouverts d'asphalte et les bancs sans ombre ;

- épaisseur : de la place pour cheminer vite ou déambuler lentement, ainsi que pour se reposer, s'arrêter devant une vitrine ou attendre sur un banc. Mais cette épaisseur concerne aussi les rez-de-chaussée et l'ambiance urbaine alentour. Car le piéton est moins sensible à la fluidité du déplacement qu'à l'intérêt du parcours. Des cœurs d'îlots ou des cœurs de quartiers piétons aménagés comme les « superblocks » de Barcelone (Espagne) sont autant de détours qui suscitent la curiosité des marcheurs ;
- ludique : des espaces de jeu adaptés aux enfants et aux adolescents dans des squares, des ruelles ou des contre-allées. Des actions artistiques et ludiques, éphémères ou saisonnières, peuvent aussi révéler un espace délaissé, conforter une ambiance positive, tester du mobilier urbain. L'objectif est de générer des espaces animés pour que les habitants puissent en profiter, voire s'invertir dans leur transformation.

À Cruseilles (Haute-Savoie), le trottoir est passé de moins d'1 m à plus de 4 m lors du réaménagement de la traversée du bourg. Ponctué de bancs et de végétations, éloigné de la chaussée, le cheminement piéton est agréable. Une surlargeur supplémentaire en pied de façade permet aux commerces de poser des étals ou des tables sans gêner les passants.

© Cerema

© Alan Aubry – Métropole Rouen Normandie

Du marquage d'animation sur des zones de rencontre est expérimenté sur plusieurs villes de la métropole de Rouen Normandie (Seine-Maritime), afin de conforter ces espaces à priorité piétonne.

3 • Favoriser la marche : entre planification et micro-interventions

Avoir une stratégie pour favoriser la marche, ou un plan piéton, se concrétise via des actions d'aménagement, mais aussi de planification, d'urbanisme opérationnel, de communication, ou en lien avec le domaine du tourisme ou de la santé. Cela nécessite une véritable stratégie interservices.

Considérer la marche comme un mode de déplacement efficace passe par la mobilisation des outils de planification (plans de mobilité, Scot, PLU) et d'urbanisme opérationnel. C'est nécessaire pour que la marche soit un véritable « connecteur intermodal » (6) pour les déplacements longs, notamment en améliorant les accès piétons aux équipements et aux transports en commun. Il s'agit aussi de rendre concrète la « ville des courtes distances » chère à Carlos Moreno. Ces outils contiennent des leviers évidents pour réduire les coupures urbaines : orientations d'aménagement et de programmation, emplacements réservés, servitudes de passage, fiches de lots permettent d'acquérir, de négocier, d'intégrer des « raccourcis piétons » à chaque opération d'urbanisme. . . .

Des espaces généreux et sécurisés pour les piétons, ponctués de végétation, d'ombre et d'assises : le réseau magistral piéton de Strasbourg (Haut-Rhin) relie les lieux attractifs de la ville et est une des actions du plan piéton de la ville approuvé en 2012.

© Jérôme Dorkel/Strasbourg Eurométropole

Les outils existent, et sont connus, mais les collectivités se heurtent encore à des difficultés multiples, souvent liées à l'absence de budget dédié à la marche, à de nombreux espaces publics à réaménager ; ou aux différences de temporalités entre planification, aménagement et évolution des usages.

Des actions ponctuelles, qualifiées parfois d'urbanisme tactique ou d'acupuncture urbaine, constituent un bon compromis entre efficacité, temporalité, coût et stratégie de reconquête. La ville de Montreuil (Seine-Saint-Denis) a développé depuis plusieurs années une approche visant à améliorer une multitude de micro-espaces. La métropole de Rouen Normandie (Seine-Maritime) utilise du marquage d'animation pour rappeler la priorité des piétons en zones de rencontres. Rennes métropole (Ille-et-Vilaine) négocie et pérennise des raccourcis piétons dans des zones d'activité. Ces micro-interventions agissent sur quelques points clés pour sécuriser ou confirmer la place des piétons. Les temporalités peuvent aussi être mises à profit pour aider les usagers au quotidien et suspendre des conflits potentiels : une barrière à ouvrir en journée pour traverser une résidence vers une école, des rues fermées à la circulation motorisée devant des écoles pendant une demi-heure seulement (mis en place dans des villes de toutes tailles : Lanester dans le Morbihan, Grenoble en Isère, Igoville dans l'Eure et bien d'autres), du mobilier déplaçable au gré des saisons, en intégrant des assises, des végétaux, de l'ombrage, voire les trois à la fois comme à Bonneville (Haute-Savoie).

Mener une véritable stratégie piétonne nécessite de combiner ces actions agiles avec des transformations complexes sur des temps longs, afin d'éviter des effets de communication et des interventions inachevées. Il s'agit ainsi de procéder par amélioration continue pour aller vers des espaces plus confortables, sécurisants et attrayants, pour tous les piétons. Et donner plus de place aux piétons suppose de s'appuyer utilement sur l'implication des citoyens, avec des tests in situ, des budgets participatifs, ou via les commissions d'accessibilité et les associations piétonnes ou de riverains. Car une bonne appropriation des espaces publics par les piétons est le premier indicateur de marchabilité d'une ville. |

Par Cédric Boussuge, chargé d'études marché et espaces publics, département voirie/espace public, Cerema

(1) Données issues de la base unifiée sur treize enquêtes ménages-déplacements du Cerema. Un déplacement est comptabilisé dès lors que l'on part ou que l'on se rend à son domicile un jour de semaine, pour tout motif, https://bit.ly/34hzZ7D

(2) Selon le bilan de la sécurité routière de 2019, « 52 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population de 20 %. Plus particulièrement, les 75 ans et plus représentent 39 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 10 % », https://bit.ly/3o8BuwW

(3) Les stationnements situés 5 m en amont des traversées piétonnes doivent être supprimés d'ici à 2026.

(4) Selon l'enquête mobilité des personnes de 2019, la marche est utilisée pour 23,5 % des déplacements (21,2 pour les hommes et 25,7 pour les femmes). La durée moyenne des déplacements à pied est de 14 minutes, https://bit.ly/3kky5sx

(5) https://bit.ly/3ltPNSZ

(6) En considérant la marche comme un connecteur intermodal, « le nombre de déplacements intermodaux est ainsi multiplié par 3,5 », d'après un article de Cyprien Richer, Mathieu Rabaud, Arnaud Lanno, « L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France », Cerema-Ifsttar, https://bit.ly/35mktGO

Pour en savoir plus

- Série de fiches « Favoriser la marche », https://bit.ly/37r3cPr
- Guides express et webinaires sur les aménagements temporaires pour les modes actifs (piétons et cyclistes), https://bit.ly/3dRu6kP
- « Aménager des rues apaisées - zones 30, zones de rencontres, aires piétonnes », https://bit.ly/3dLLIOY
- « Vers une marche plaisir en ville », 2012 : https://bit.ly/2HkL5js

DOSSIER : Partage de la voirie : la ville roule au ralenti
Dossier publié à l'adresse https://www.lagazettedescommunes.com/923388/redonner-de-la-place-a-la-marche-dans-les-villes-grace-au-plan-pieton/

MOBILITÉ

Redonner de la place à la marche dans les villes grâce au plan Piéton

Lise Verbeke | A la une | actus experts technique | Ingénierie | Publié le 25/04/2024 | Mis à jour le 03/05/2024

Replacer les piétons au cœur des politiques de mobilité et d'aménagement des villes devient un enjeu et un objectif dans les collectivités. La marche en ville, et pas uniquement dans les centres-villes, nécessite une vision globale et une planification, que permettent les plans Piétons.

L'essentiel

- Une vingtaine de villes et d'agglomérations possèdent un plan Piéton.
- De plus en plus de bureaux d'études se spécialisent sur le sujet de la marche en ville.
- Un plan Piéton nécessite une vision politique sur le long terme et une planification.

Depuis quelques années, le vélo en ville a une place de plus en plus importante dans les politiques de mobilité. Pour autant, il ne faut pas oublier une autre mobilité douce : la marche. Avec une part modale moyenne de 30 à 40 % dans les centres urbains, elle est un mode de déplacement à part entière.

La prise de conscience de l'importance de la marche en ville est d'autant plus lente que les données statistiques sont peu nombreuses, contrairement aux pratiques cyclistes. « Les enquêtes ménages-déplacements prennent mieux en compte les piétons, mais la marche intermodale est plus difficile à calculer, par exemple les trajets domicile-bus, ou lorsqu'il y a des changements de métro », détaille Cédric Boussuge, directeur de projets Mobilités piétonnes et espace public du Cerema. Développer la marche en ville répond pourtant à plusieurs enjeux : elle permet d'apaiser l'espace public, de lutter contre la sédentarité, d'améliorer la qualité de l'air en réduisant la part des voitures, de réhabiliter des lieux et des espaces, de redonner le plaisir de la ville, de valoriser le patrimoine, etc.

Strasbourg et ses dix actions en 2012

Ces enjeux, la ville de Strasbourg (Bas-Rhin) les a identifiés depuis longtemps, et fait figure de pionnière dans le domaine. En 2012, elle a lancé un plan Piéton, avec l'objectif de viser un minimum de 50 % de l'espace rue pour les piétons sur les voies structurantes et de distribution (hors zones 30 km/h). « L'enquête ménages-déplacements de 2009 a révélé qu'énormément de déplacements de moins de 3 km se faisaient en voiture ou en tramway avec pour conséquence de saturer le réseau en hypercentre. À cela s'ajoutait la particularité de la ville, où le vélo occupe depuis longtemps une grande place, et les conflits avec les piétons étaient de plus en plus prégnants », détaille Clément Gerber, responsable de département à la direction des mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg. Le plan adopté en 2012 listait dix actions, « dont la vitrine : une magistrale piétonne pour relier la gare au quartier du Neudorf, soit 3 km, en traversant plusieurs quartiers ».

Ce concept de magistrale piétonne, développé par l'Eurométropole, et dupliqué ailleurs dans d'autres villes depuis, offre aux piétons une haute qualité de services. La moitié de l'espace leur est dédiée via des lieux de repos avec des bancs, des arceaux de stationnements vélos pour inciter les cyclistes à les laisser aux entrées des zones denses de la magistrale, des espaces ombragés, des belles vues pour valoriser le patrimoine. « Cet itinéraire a nécessité dix ans de travail. Mettre en place ce type de projet nécessite une volonté politique et une planification », explique Clément Gerber. Ensuite, pour maîtriser la circulation automobile en centre-ville, des boucles ont été créées : « c'était assez inédit à l'époque, il n'est pas possible de traverser le centre en voiture ». Le plan Piéton doit aussi prendre la ville dans sa globalité et ne pas uniquement se contenter du centre. « Strasbourg fonctionne en îlot », précise le responsable, « pour favoriser la marche sur de plus longues distances, des quartiers périphériques jusqu'au centre, nous avons créé des passerelles de franchissement entre les îlots ».

En 2021, le plan Piéton a été réactivé jusqu'en 2030 avec 100 millions d'euros de budget, car, 30 % des déplacements de 1 à 3 km sont encore réalisés en voiture. Ce plan vise notamment à développer les rues-écoles, à créer trois nouvelles magistrales piétonnes, ou encore, à porter une réflexion sur l'égalité femme-homme dans l'espace public. Et pour réduire les conflits piétons-vélos, qui sont encore une grosse difficulté aujourd'hui, « nous travaillons sur un système de ring de 4 km pour contourner le centre-ville dans le secteur de la Grande-île ».

Un plan Piéton à l'échelle d'une métropole

« Nous sommes de plus en plus sollicités sur les questions de problématiques vélos-piétons », indique Cédric Boussuge, du Cerema. Cela découle de la volonté des collectivités de prendre davantage en compte les piétons dans les espaces urbains.

Avec des stratégies différentes pour les grandes villes : « Lille par exemple, n'a pas de plan Piéton en tant que tel, mais a choisi d'axer sur la communication, pour donner envie aux gens de marcher. Strasbourg et Lyon (Rhône), ont, elles, fait le choix d'un plan Piéton axé sur l'aménagement ». Lyon a même décidé d'inclure toute la métropole dans son plan Piéton lancé en 2022, soit 58 communes. En 2020, la métropole a démarré des travaux pour élargir 150 trottoirs, créer 250 nouvelles traversées piétonnes et abaisser 500 trottoirs. « Le plan Piéton a permis de sanctuariser cette démarche, de valoriser l'engagement de la métropole pour la marche et d'aller plus loin en dédiant un budget spécifique de 25 millions d'euros jusqu'en 2026 », explique Arthur Bajulaz, chargé de mission planification vélo et piéton à la métropole de Lyon.

Pour la première étape de diagnostic, la métropole a mobilisé les ressources en interne, en mettant en place des ateliers avec des associations, les habitants, le Cerema, et également une consultation en ligne qui a obtenu 1 400 réponses. Cela a permis de voir « les motifs d'insatisfactions, les freins à la marche, comme les obstacles sur

les trottoirs, le manque de signalétique, etc. » Contrairement à Strasbourg qui a fait appel à un bureau d'études extérieur, le plan d'action de la métropole de Lyon a été réalisé en interne, « piloté par mon service, la direction des mobilités mais avec tous les services opérationnels consultés à chaque étape », précise Arthur Bajulaz. Des documents de cadrage et de conception, « qui existent déjà pour les vélos », sont en cours de rédaction pour homogénéiser les pratiques dans les aménagements piétons. Ainsi que des « fiches réflexes, des fiches recto-verso sur un sujet très spécifique, l'idée c'est de constituer des ressources techniques pour les agents ».

La priorité du plan est de rendre la métropole accessible aux piétons, car un cinquième des rues n'ont pas de trottoirs, ou d'une taille inférieure à la réglementation. La circulation des voitures à 30 km/h est aussi un élément clé, ainsi que les abords des collèges et des écoles. La signalétique qui indique les jalonnements possibles pour les piétons, les temps de parcours à pied par exemple ou les cartes, est une compétence communale, contrairement à la signalétique vélo qui relève de la métropole. « C'est une de nos difficultés », reconnaît Arthur Bajulaz, « nous accompagnons les communes volontaires sur ce sujet, mais cela reste à leur initiative ». Concernant les carrefours, un point essentiel dans le parcours piéton en ville, des feux tricolores ont été adaptés, « avec une phase de vert pour les piétons plus longue ou une phase intégrale pour les piétons sur toutes les branches du carrefour pour renforcer la sécurité ». Quant aux indicateurs pour mesurer la marche, une dizaine de compteurs spécifiques viennent d'être installés. « Nous n'avons pas encore de recul, car cela reste difficile à mesurer, mais c'est un sujet essentiel pour mesurer l'impact de nos politiques sur les questions de marchabilité », conclut Arthur Bajulaz.

Des actions aussi dans les petites collectivités

Le Cerema recense une vingtaine de grandes villes et d'agglomérations qui ont mis en œuvre un plan Piéton ou une stratégie piétonne. « À cela s'ajoutent les schémas d'itinéraires piétons, par exemple entre une mairie et des commerces, une école et une salle polyvalente, mis en place dans les petites villes, mais c'est plus difficile d'évaluer leur nombre », précise Cédric Boussuge, directeur de projets Mobilités piétonnes et espace public du Cerema. « La prise en compte de la marche dans les collectivités est assez récente, mais nous avons de plus en plus de demandes à ce sujet », indique-t-il. Le Cerema propose des webinaires [7], et toute une documentation sur la marche en ville. Face à la demande, une plateforme spécifique a été récemment mise en place avec le Club des villes et territoires cyclables et marchables sur Expertises. Territoires. Elle compte aujourd'hui 300 membres. « Il est important de fédérer les acteurs », ajoute Cédric Boussuge, « on s'est aperçu qu'ils communiquaient très peu entre eux, par exemple les référents piétons des villes ne se connaissent pas, contrairement aux référents vélos dont le réseau est beaucoup plus développé ».

DOCUMENT 3

ACTES DES RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE. Reims. 9/10 novembre 2023

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 en 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

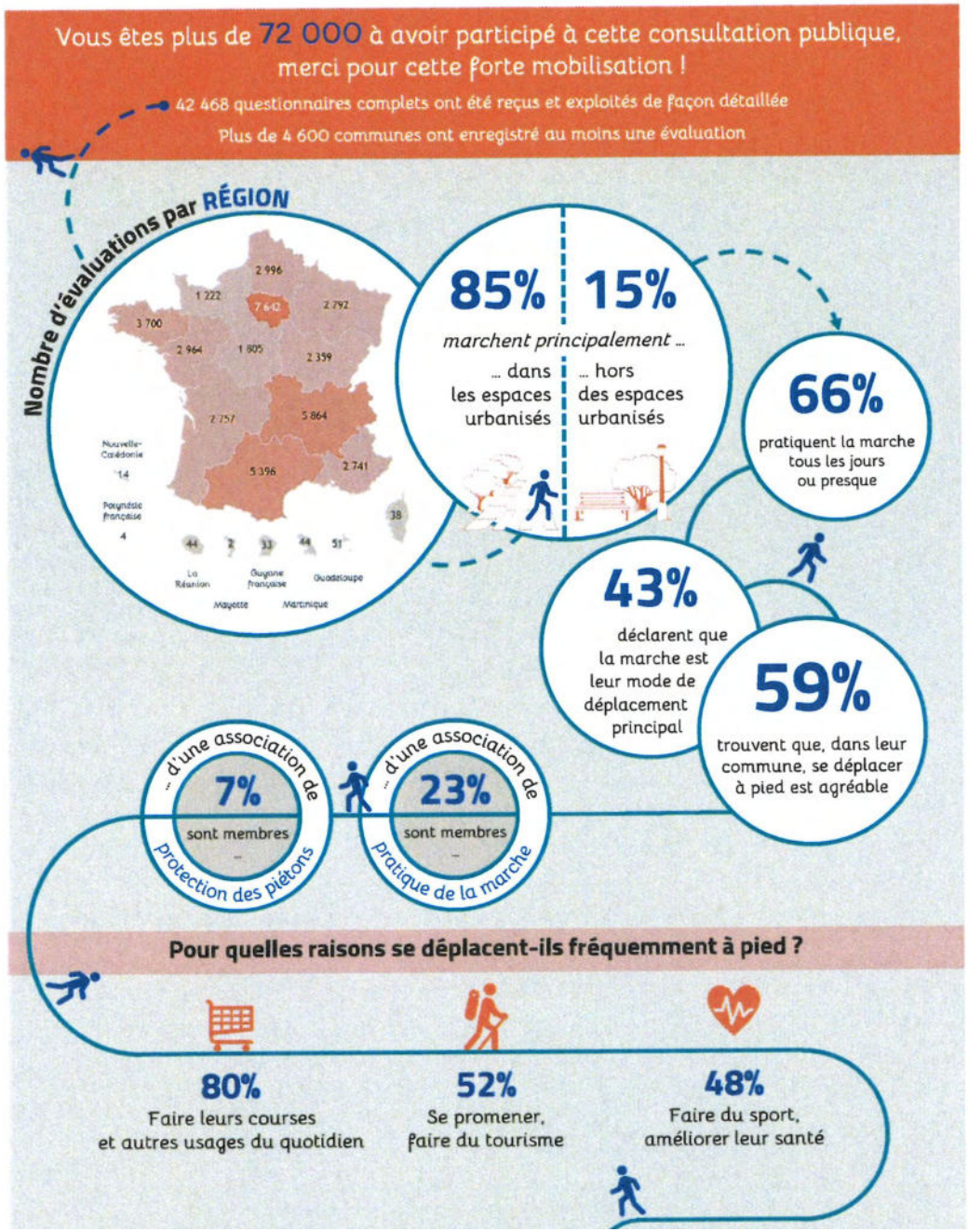
L'enquête de 2023 met également en évidence l'évolution des perceptions chez les piétons en fonction de leur profil.

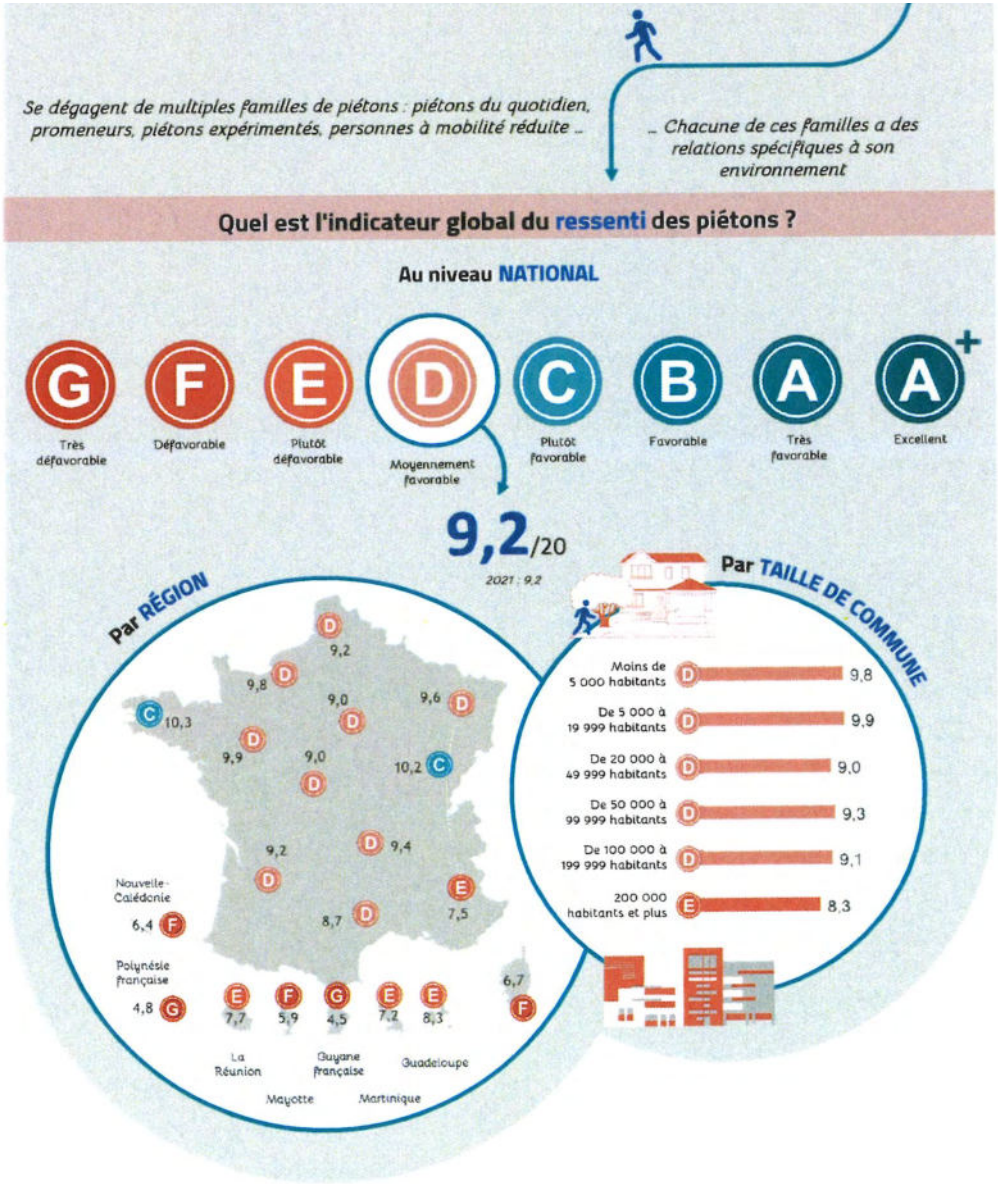
Deux groupes distincts émergent :

- 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.

(...)

BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES





BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES

Quelles sont les principales critiques formulées par les piétons ?

Confort des déplacements à pied

E **8,3/20**
2021 : 8,6

Le manque de confort des déplacements à pied

70% déplorent une absence d'aménagements assurant le confort des piétons (toilettes, bancs de repos, abris, distributeurs d'eau potable, lieux de sociabilité, placettes...)

69% indiquent une absence de signalétique favorisant les déplacements piétons

66% se plaignent des empiètements (terrasses, étalages...) et des obstacles (poubelles, poteaux, voitures garées...) sur les trottoirs et espaces destinés aux piétons

Le manque d'intérêt porté par la ville aux piétons

68% indiquent que les interventions pour supprimer les encombrements de toute sorte (stationnement de véhicules motorisés sur les espaces destinés aux piétons...) sont rares

60% trouvent que la ville n'est pas à l'écoute des piétons et ne les implique pas dans ses réflexions et projets

Seulement **27%** pensent que la situation des piétons s'est améliorée ces dernières années

Importance donnée aux déplacements piétons

E **8,0/20**
2021 : 7,4

Ressenti général sur le quotidien de piéton

C **10,2/20**
2021 : 9,8

La présence de conflits d'usage

58% Trouvent la circulation des véhicules motorisés gênante

45% indiquent que les conflits entre les piétons et les engins de déplacement personnel (trottinettes électriques, gyroroues, skates électriques...) sont fréquents ...

... et **43%** concernent les conflits entre les piétons et les vélos

Focus personnes à mobilité réduite

75% des personnes à mobilité réduite trouvent que les espaces destinés aux piétons sont insuffisamment larges, que leurs surfaces sont inadaptées et qu'ils ne facilitent pas les déplacements ...

... et **76%** déclarent que ces espaces ne sont pas libres d'empiètements, d'obstacles

81% d'entre elles pensent qu'il est dangereux de se déplacer à pied pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite

Ressenti global des personnes à mobilité réduite

E **8,0/20**
2021 : 7,4

Sécurité des déplacements à pied

C **10,3/20**
2021 : 10,1

Focus sécurité

67% pensent qu'il est dangereux de se déplacer à pied pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ...

... et également **61%** trouvent que se déplacer à pied est dangereux pour les enfants (à pied et non accompagnés), en âge de se rendre à l'école, au collègue, au lycée ou à leurs activités

65% pensent qu'il est difficile de rejoindre à pied les communes voisines en sécurité

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

1. Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés → 42%
2. Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied → 34%
3. Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs → 27%
4. Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons → 27%
5. Traiter les points noirs et les coupures urbaines (carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours ...) → 25%
6. Des aménagements pour rendre la marche plus agréable pour les piétons (bancs de repos, toilettes, eau potable ...) → 24%

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.

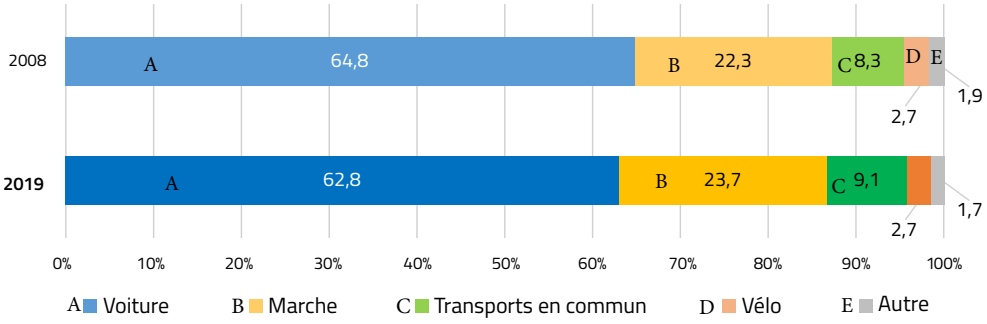
Expertise conjointe du Cerema et de l'ADEME

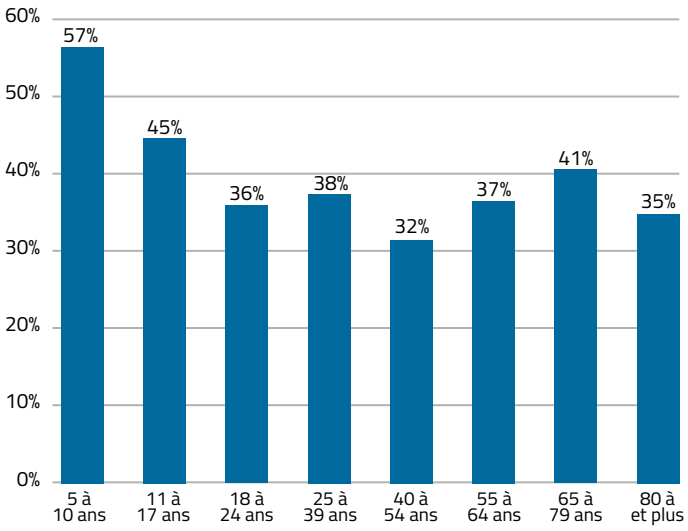
Cédric Boussuge, directeur de projets Mobilités piétonnes et espace public au Cerema
Elodie Barbier-Trauchessec, coordinatrice Mobilités actives et partagées à l'ADEME

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

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 ACTEURS DE LA MARCHE

adma Académie des Mobilités Actives

Fiche thématique - Mai 2023

Contexte

La marche fait l'objet d'un intérêt croissant des collectivités dans la période récente, où des métropoles comme Lyon (2022) ou Bordeaux (2021) ont lancé leurs premiers plans piétons. Ces initiatives s'inscrivent dans une **mutation de l'écosystème des acteurs institutionnels, associatifs et privés autour de la marche**, qui, dans un contexte d'explosion de la pratique et de la visibilité du vélo, se mobilisent pour en faire un sujet autonome des politiques publiques. Une 1ère analyse de l'évolution croisée de la prise en compte de la marche dans les politiques publiques et par les mouvements associatifs et les acteurs privés permettra d'introduire le sujet, avant d'analyser la mutation récente des mobilisations associatives. Enfin, le questionnement autour des bienfaits de la marche pour l'économie des territoires ouvre un champ d'analyse et de travaux, notamment investi par les associations œuvrant pour l'amélioration des conditions de marche et du cadre de vie dans tous les territoires.

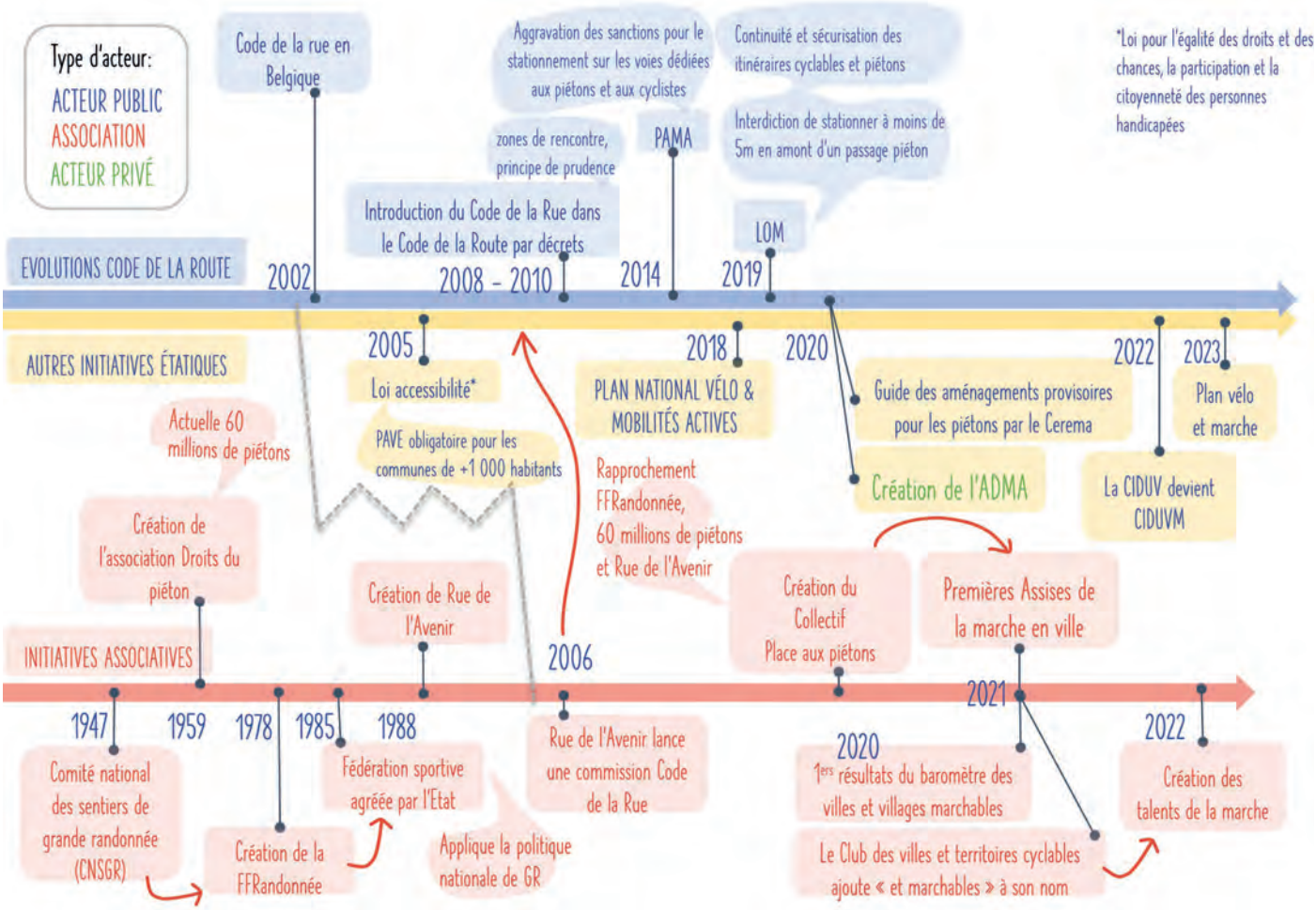


Figure 1- Évolution historique de l'écosystème des acteurs de la marche en France : cas du Code de la route, des initiatives étatiques et initiatives associatives

La montée en puissance récente de la marche comme objet de politique publique pour les mobilités

La crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 a incité les gestionnaires de l'espace public à le concevoir différemment. **Des initiatives pour donner plus de place aux piétons et cyclistes, souvent en utilisant les méthodes de l'urbanisme tactique, transforment nos villes** : trottoirs élargis, piétonisations, développement de pistes cyclables et stationnements transformés en terrasse, par exemple. La démarche pour donner plus de place aux piétons à l'heure du déconfinement, a été notamment accompagnée par le guide des aménagements provisoires pour les piétons, développé par le Cerema[1].

Au cours de ces deux dernières années, l'usage du vélo a effectivement explosé comme l'indiquent les chiffres du Bulletin de fréquentation vélo publié par l'association Vélo et Territoires[2] et les initiatives pour accompagner sa croissance également. *À contrario*, **les actions en faveur de la marche sont toujours rares.** Des initiatives en faveur de la marche ont été relevées dans seulement 101 communes[3].

Un autre exemple éloquent est l'absence de la marche dans le forfait mobilité durable, introduit par la LOM en 2019. Ce dispositif, qui a pour objectif de favoriser des déplacements plus « propres » que la voiture individuelle sur les trajets domicile - travail, permet aux salarié·es de bénéficier de la prise en charge de tout ou partie de leurs transports personnels à l'aide d'un forfait pouvant aller jusqu'à 800€ par an. Les trajets à vélo, avec des engins de déplacement personnel, en covoiturage, en autopartage, en transport en commun sont notamment compris, mais pas la marche à pied. Un autre exemple est le plan « Vélo et mobilités actives » lancé par le gouvernement en 2018, dont une nouvelle version est parue à l'automne 2022. Malgré son nom qui semble inclure la marche, ce plan annonce uniquement l'objectif de tripler la part modale du vélo (sans mentionner aucun objectif sur la pratique de la marche).

La volonté récente d'acteurs historiques du vélo d'intégrer à leurs missions la marche montre cependant une évolution : le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) a ajouté « Marchables » à son nom à la fin de 2021. Le Coordinateur interministériel pour l'usage du vélo a vu la marche ajoutée à ses missions en octobre 2022.

Un mode encore trop peu connu pour la mobilité quotidienne

La marche est un mode de déplacement mal connu. La création de données est importante pour mieux le connaître et l'intégrer efficacement aux politiques publiques de transport. Et ce, d'autant plus que, pour la recherche, la marche est « *un objet de recherche complexe et multiple qui invite à adopter des méthodes diverses en réponse à la variété des perspectives, des échelles et des objectifs*[5] ». **Les chercheurs peuvent jouer un rôle important pour développer la compréhension des comportements et besoins des piétons.** Un exemple est le groupe transversal « Mobilité urbaines pédestres » du Labex Futurs Urbains, créé en 2012. Ce groupe travaille avec des collectivités autour de projets de recherche-action avec une approche à la fois technique, sociale et politique des interventions en faveur de la marche. Une autre piste pourrait être l'intégration systématique de cours spécifiques à la marche dans les cursus universitaires des futurs aménageurs et décideurs de l'espace public ou des mobilités pour les sensibiliser aux spécificités de ce mode.

Un intérêt qui s'exprime au niveau local

La prise de conscience de la marche comme une réponse possible aux enjeux de santé publique, de sécurité des usagers, d'attractivité commerciale, de sobriété énergétique et face à l'urgence climatique pourrait soutenir un intérêt croissant à développer des stratégies sur le sujet.

Certains territoires ont initié depuis de nombreux années une stratégie en faveur de la marche, la métropole de Strasbourg depuis 2011, avec un nouveau plan présenté en 2021, la ville de Paris depuis 2017. Plus récemment la métropole de Bordeaux (2021), la métropole de Lyon (2022) et la métropole de Nantes (2022) se sont lancées dans la démarche. Ces stratégies n'apparaissent pas uniquement dans des métropoles, mais aussi dans des communautés de communes comme Estuaire-et-Sillon en Loire-Atlantique qui a lancé un Schéma directeur des modes actifs, et dans des communes de taille plus petite comme la ville de La Chapelle-Glain[6], dans le département de la Loire-Atlantique.

Plan piéton, plan marche ou stratégie piétonne, ces plans ne sont pas obligatoires, et il existe une grande diversité dans leur mise en œuvre. La mise en place de ces stratégies incite souvent les collectivités à établir un diagnostic pour mieux comprendre la situation actuelle et les besoins des usagers pour ensuite définir un plan d'action et stratégie d'évaluation. Certaines villes proposent des plans d'actions très complets, d'autres identifient simplement quelques itinéraires prioritaires pour améliorer la marchabilité. Parfois les plans ont pour objectif d'être communiqués au grand public et d'autres servent d'outils de travail en interne.

Même si un document de planification dédié à la marche est important pour mettre le piéton au centre de la réflexion, il existe de nombreux documents, obligatoires et non obligatoires qui jouent un rôle important sur son développement et son confort : PAVE[7], PLU(i)[8], PDM[9], ou encore PCAET[10], mais également plan d'éclairage, en faveur de la culture, de la végétalisation, de l'égalité entre les femmes et les hommes, etc. Ces stratégies peuvent être portées par une diversité de services : voi-rie, espaces verts, culture, enfance, urbanisme, tourisme etc. Même si la voirie porte la responsabilité des trot-toirs, il convient d'assurer la marchabilité partout : dans les espaces verts, les centres commerciaux, les grands ensembles et les zones d'activités. Outre la planification, il faut associer les acteurs de l'entretien, même dans la phase de conception pour assurer une maintenance de meilleure qualité. **Les acteurs de la marche sont nombreux, et une transversalité en interne des collectivités, mais aussi avec les acteurs privés et associatifs est nécessaire pour la développer pleinement.** Sur ce point, la marge de progression est importante dans la mesure où les services des collectivités ont tendance à travailler « en silo ». La marche est ainsi rarement prise en compte dans les documents ayant trait à des domaines annexes à la mobilité, à commencer par ceux d'urbanisme.

Les mobilisations en faveur de la marche en France sont essentiellement associatives et proposent des entrées thématiques, notamment sur la marche loisir ou des usagers présentant des vulnérabilités particulières, plutôt que globales. L'association Rue de l'Avenir porte historiquement une vision globale de la marche comme mode de déplacement pour une ville plus agréable et apaisée. Elle a par ailleurs une portée au-delà des frontières françaises en tant que membre du réseau francophone RUES, réseau de personnes expertes en « mobilité urbaine, conviviale est sûre » depuis 2006.

La période récente montre une évolution dans les préoccupations autour de la marche et de l'espace public, par exemple avec les enjeux de sécurisation des abords des écoles comme le montrait France Mobilités en décembre 2021 dans un rapport sur les mobilités après la pandémie[11]. De multiples initiatives émergent autour de l'écomobilité scolaire et de la piétonnisation des abords des écoles – dont le collectif *Rues aux enfants, rues pour tous !*

La mutation de l'activisme en faveur de la marche

Les mobilisations en faveur de la marche en France sont essentiellement associatives et proposent des entrées thématiques, notamment sur la marche loisir ou des usagers présentant des vulnérabilités particulières, plutôt que globales. L'association Rue de l'Avenir porte historiquement une vision globale de la marche comme mode de déplacement pour une ville plus agréable et apaisée. Elle a par ailleurs une portée au-delà des frontières françaises en tant que membre du réseau francophone RUES, réseau de personnes expertes en « mobilité urbaine, conviviale est sûre » depuis 2006.

La période récente montre une évolution dans les préoccupations autour de la marche et de l'espace public, par exemple avec les enjeux de sécurisation des abords des écoles comme le montrait France Mobilités en décembre 2021 dans un rapport sur les mobilités après la pandémie[11]. De multiples initiatives émergent autour de l'écomobilité scolaire et de la piétonnisation des abords des écoles – dont le collectif *Rues aux enfants, rues pour tous !*

et va être reconduit à l'automne 2022. Cette action, inspirée par le Baromètre des villes cyclables, conduit par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) depuis 2017, est un exemple d'initiative en faveur de la marche qui s'inspire du monde du vélo.

Une autre peut être trouvée avec les Talents du vélo, portés par le CVTCM, qui en 2022 lance les Talents de la marche. S'inspirer de la promotion du vélo pour favoriser la marche peut avoir une pertinence, mais il ne faut pas se limiter à comparer la marche au vélo, sachant que la marche peut être beaucoup plus qu'un mode de déplacement. Le plaidoyer des associations et plus largement, les actions en faveur du développement de la marche gagnent donc à développer des méthodes spécifiques à tous les niveaux : acteurs associés, consultation des publics, construction des budgets, etc. La marche étant un objet transverse à l'action de différents domaines, ses défenseurs gagneraient à ne pas se limiter au domaine de la mobilité, mais à s'élargir et trouver des alliés dans le secteur de la santé, de la culture, de l'économie, de l'inclusion etc.

Un signe intéressant de la mutation des préoccupations en faveur de la marche est la modification des objets des associations historiques, dont un certain nombre intègrent désormais la cohabitation des deux modes : l'Association Droit Au Vélo (ADAV) dans les Hauts-de-France, 2 pieds 2 roues à Toulouse, etc. Les associations en faveur du développement du vélo qui s'engagent à défendre la place des piétons ont l'opportunité de soutenir l'amélioration du confort pour les deux types d'usagers : en demandant plus de place pour les piétons, c'est aussi le confort des cyclistes qui est augmenté en limitant les conflits d'usage liés à la concentration d'usagers aux

vitesses et aux pratiques différentes sur un même lieu. *In fine*, c'est plutôt un rééquilibrage de la place dévolue aux différents modes dans l'espace public qui est en jeu en diminuant les vitesses et en limitant la place des motorisés pour redonner de l'espace à la pratique de la marche et du vélo.

Un autre indice réside dans l'initiative de la FUB et de la société ROZO, co-porteuses du programme Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA)[13], de diffusion de connaissances et d'expertise sur la marche et le vélo, alors même que la FUB est, comme son nom l'indique, une fédération d'associations militant en faveur du vélo. L'évolution récente de l'écosystème des acteurs œuvrant en faveur de la marche montre bien la centralité de l'objet marche au sein du système de transport : le militantisme en faveur des piétons touche à la fois à l'amélioration du cadre de vie et des espaces publics et à des questions plus spécifiques telles que les abords des écoles ou des questions d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Il est également intéressant de noter que des acteurs du transport en commun commencent à s'y intéresser, à la fois car la marche à pied peut soulager des modes fortement sollicités[14] et parce qu'une expertise plus développée autour de l'intermodalité du transport en commun avec la marche (et vélo) peut devenir un service concurrentiel à inclure dans les réponses aux appels d'offres publics.

Un horizon souhaitable pour la marche nous semble être de passer d'un mode oublié par l'action publique à un mode reconnu pour son ancrage dans la palette des mobilités des Français·es – comme le montrent les enquêtes – et réellement pris en compte dans les politiques publiques comme le maillon de base de la chaîne de déplacements et de l'accès de toutes et tous aux espaces publics et privés.

À l'heure où l'économie (part de marché mais également création d'emplois) en lien avec le développement du vélo se dynamise (Razemon, 2022), la question de l'ampleur du secteur économique en lien avec la marche peut se poser. C'est un champ de réflexion auquel s'intéresse notamment l'association Rue de l'Avenir.

Une étude réalisée en 2019 par le Cerema a montré qu'en périphérie et dans le centre des grandes villes, la majorité des trajets pour motif d'achat se font à pied pour les petits et moyens commerces (64 % de part modale – ce chiffre inclut aussi le vélo, mais de façon marginale). Lors d'une étude réalisée en 2016 sur la marchabilité de la Métropole de Rouen, le cabinet Bfluid a aussi mis en avant la différence entre les types de trajets réalisés en ville par les automobilistes et par les piétons pour leurs achats. En effet, alors que les automobilistes ont des parcours très définis, tendus vers leur but d'achat, les piétons ont plus tendance à s'adonner à la flânerie, à faire des micro-arrêts et à détourner le regard, bref, à se laisser surprendre par les commerces qu'ils pourraient trouver sur leur chemin. Ainsi, favoriser la marche et un temps de séjour important dans l'espace public permet d'entretenir durablement la vitalité du tissu commercial des villes.

La marche est également un mode éminemment pratiqué à des fins de loisirs voire de tourisme. Alors que le cyclotourisme se développe notablement, la randonnée constitue le premier loisir sportif en France, pratiqué par 56 % des Français[15]. La marche en ville peut, elle, constituer un véritable levier pour le tourisme urbain comme le montrent de nombreux exemples tels que l'événement le Voyage à Nantes[16] ou Un été au Havre[17], où la marche est guidée par un ou plusieurs circuits culturels à travers la ville.

Enfin, comme le montre Isabelle Baraud-Serfaty[18], **les espaces dédiés aux piétons, et notamment la bordure de trottoir, deviennent des éléments de plus en plus prisés par tous types d'acteurs avec l'émergence de nouveaux usages dus aux transitions en cours, notamment numériques.** Les files d'attente sur les trottoirs de livreurs à vélo ou de clients de services type *click & collect*, les composts partagés et autres terrasses se sont ainsi multipliés ces dernières années sur les trottoirs, voire sur les places de stationnement automobile. La pandémie a pu donner un coup d'accélérateur à ce phénomène, montrant que des acteurs aussi divers que des associations d'usagers, des commerçants et des acteurs du numériques prennent désormais leur part dans les nouveaux usages de l'espace public. La montée en puissance de ces nouveaux acteurs et de leurs intérêts apparaît difficile à contrôler par la collectivité gestionnaire de la voirie et pose la question de sa régulation.

| OBSERVATOIRE | MOBILITÉ

REFAIRE PLACE AU PIÉTON : ÇA MARCHE !

LA PIÉTONNISATION DANS LES CENTRALITÉS DE L'OUEST BRETON

#9 I Septembre 2022

OBSERVATOIRE I Note d'analyse

(...)

Marche à suivre : les leviers d'une piétonnisation réussie

S'inscrire dans une politique cohérente de déplacements

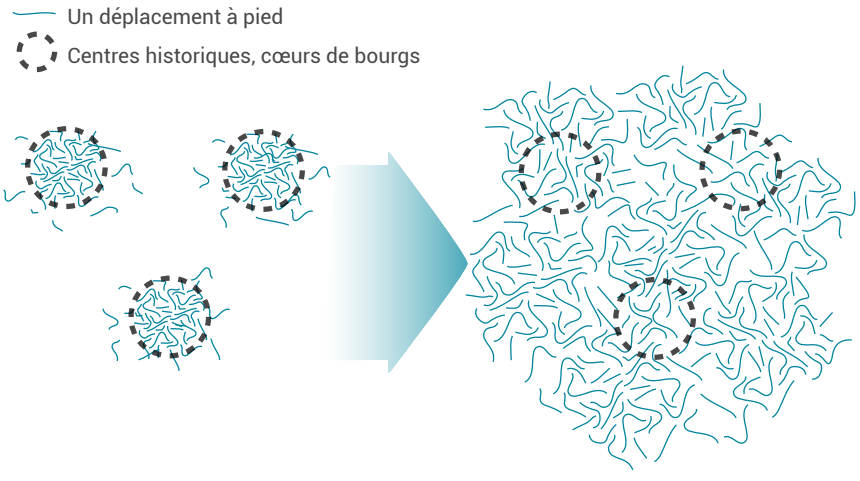
Piétonniser c'est s'intéresser tout à la fois à l'urbanisme, à l'espace public et aux mobilités : c'est toucher au fonctionnement urbain dans son acception la plus large.

La réussite d'un projet de piétonnisation dépend donc de la prise en compte pragmatique d'un ensemble d'éléments, lesquels commanderont, le cas échéant, le déploiement coordonné de dispositifs complémentaires :

- au bénéfice des modes de déplacement actifs (au premier rang desquels bien entendu, la marche),
- en faveur des transports publics et de l'intermodalité,
- au regard des différents besoins en termes de stationnement automobile (pour les résidents, les visiteurs, les actifs non-résidents),
- en fonction des multiples enjeux liés à l'environnement local du projet de piétonnisation.

Quelle que soit l'échelle du projet, il doit être replacé dans le contexte général qui l'accompagne. Il doit s'inscrire en cohérence avec la politique globale de mobilité et plus généralement d'urbanisme décidée à l'échelle de l'agglomération. Sa légitimité n'en sera que plus grande, d'autant plus que les vertus de la marche sont en accord avec certains objectifs contemporains, fréquemment cités dans les documents d'urbanisme : attractivité des territoires, accompagnement du dynamisme commercial, réduction de la part modale de la voiture, adaptation au changement climatique.

Des centralités piétonnes aux agglomérations marchables : un saut d'échelle nécessaire



D'un archipel d'îlots piétons

... à une agglomération dotée d'itinéraires marchables.

Le plan piéton strasbourgeois : un document inscrit en droite ligne d'une action constante en faveur de la mobilité durable depuis les années 90

Catherine Trautmann est élue maire de Strasbourg en 1989. Son programme comporte un projet de création du tramway, accompagné d'un plan de circulation novateur basé sur le principe d'itinéraires tangentant le centre mais empêchant sa traversée par les voitures, d'une suppression du stationnement automobile et de la piétonisation partielle de l'hypercentre. C'est le premier jalon d'une politique de mobilité qui sera menée de manière constante pour aboutir, en 2019, à ce que les transports en commun et le vélo représentent respectivement 14 % et 11 % des déplacements réalisés par les habitants de l'Eurométropole. La question de la marche, qui pendant longtemps n'a pas directement fait l'objet d'une politique dédiée, a été traitée à travers un « Plan piéton » à partir de 2011. Il comprend 10 axes dont notamment une nouvelle charte d'aménagements des espaces publics visant à consacrer au moins 50 % de l'espace de façade à façade aux piétons, ainsi que la constitution d'un réseau piéton magistral à l'échelle de la métropole pour résorber les coupures urbaines. Pour poursuivre ce travail, le plan piéton a été renouvelé sur la période 2021-2030 et doté d'un budget de 4 millions d'euros par an. La part modale de la marche dans l'eurométropole est passée de 33 % à 37 % entre 2009 et 2019 et de 52 % à 56 % dans le centre de Strasbourg (enquête mobilité 2019, ADEUS).

Le thème de la marche, en dépit des multiples qualités qui lui sont reconnues, peine à s'imposer, souffrant aussi de son indifférenciation au sein des « modes actifs » où la question du vélo prend très largement l'ascendant sur celle du piéton. La création récente de pistes cyclables sur les trottoirs, en rognant sur l'espace dévolu aux piétons plutôt que sur celui réservé à l'automobile sur la chaussée, est à cet égard emblématique.

Bien comprendre les pratiques, objectiver la situation

Le terme de piétonnisation englobe une grande variété de configurations. Pour affiner les contours du projet, il convient donc de bien comprendre l'environnement urbain et humain dans lequel il va s'insérer. D'une part, la bonne connaissance du contexte préalable à la piétonnisation alimentera la définition du projet, les modalités de sa mise en œuvre et favorisera sa future appropriation. D'autre part, la disposition de chiffres et de données sérieuses sur les pratiques et les représentations existantes permettra d'objectiver la situation et de lever certaines réticences.

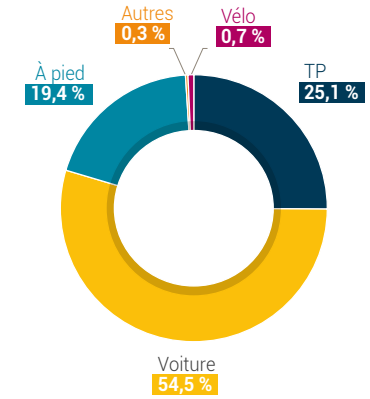
Le diagnostic de la situation préexistante peut être alimenté par des données classiques comme celles issues des EMC² (Enquête mobilité certifiée Cerema) ou encore du recensement de la population de l'Insee. Elles renseignent sur le contexte général mais nécessitent d'être complétées par des données plus fines ou thématiques. En matière commerciale, une étude de fréquentation des commerces concernés par le projet de piétonnisation permettra de comprendre d'où viennent les clients, avec quel mode de déplacement, leurs comportements d'achat, leurs attentes. Quasi systématiquement, commerçants et élus ont une perception biaisée de la proportion d'automobilistes et de la distance effectuée pour accéder aux commerces de centralité. Ils les estiment bien supérieures à la réalité. C'est ce qu'ont montré de nombreuses études, menées notamment à Rouen ou à Bruxelles, qui comparaient le ressenti des commerçants à la réalité des pratiques[12].

Le diagnostic peut être enrichi par des observations menées in situ, comme des études de stationnement, de circulation, l'analyse des lignes de désirs des piétons, cyclistes et autres utilisateurs d'engins de déplacements personnels.

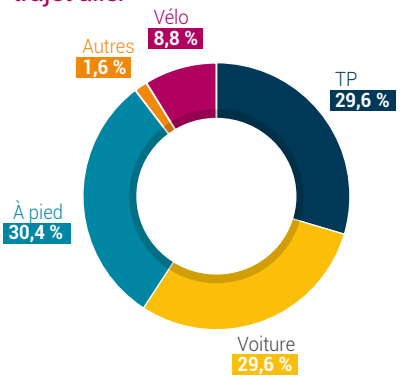
Enfin, l'apport de données qualitatives recueillies à travers des entretiens ou des balades urbaines est indispensable pour comprendre les représentations et le vécu d'un espace donné.

Lorsque ces différents leviers ne sont pas mobilisés ou actionnés au bon niveau, la mise en œuvre n'en est que plus difficile. En témoigne le cas de l'ambitieuse mais maladroite entreprise de piétonnisation du boulevard Anspach dans le centre-ville de Bruxelles. Baptisé « le Piétonnier », ce projet engagé en 2015, sans réelle préparation ni vision partagée des objectifs ciblés, a connu une exécution erratique, à l'aune des vives controverses qu'il a suscité et de sa relative indétermination originelle, bien qu'« aujourd'hui, personne ne voudrait revenir en arrière », ainsi que le résume Philippe Close, nouveau bourgmestre de la ville. Il poursuit : « Le piétonnier c'est d'abord une ambition de récupérer de l'espace public. […] Il n'y a plus aucun parti sérieux qui voudrait remettre quatre bandes de voitures sur le piétonnier ». L'analyse du cas bruxellois est instructive, notamment au travers des commentaires et positions antagonistes, exacerbés par la sous-évaluation des répercussions de l'opération. Tantôt fustigé pour son inclination à favoriser « un flux de destination, celui d'une chalandise ciblée extérieure à la ville », tantôt dénoncé en tant « qu'instrument de gentrification, se contentant d'invisibiliser l'automobile à l'intérieur d'un périmètre d'attractivité, au détriment de ses abords », la réception critique sévère du Piétonnier témoigne avant tout, du principal défaut du projet : son caractère « hors sol », anachronique, déconnecté des plans de mobilité et de développement durable promus par la région de Bruxelles-Capitale, et ne cherchant pas véritablement à mettre en cause la place de la voiture à l'échelle de la métropole belge. Ce projet illustre bien qu'un projet de piétonnisation ne saurait désormais ignorer la politique de mobilité piétonne par ailleurs mise en place, et encore moins prétendre s'y substituer, reproche d'autant plus tranchant dans le cas bruxellois que le piétonnier a bénéficié d'une communication le qualifiant de « plus grand piétonnier d'Europe ».

À votre avis, quel(s) mode(s) de transport vos clients utilisent-ils pour venir faire des achats dans ce quartier ?



Mode de transport pour le trajet aller



Source : Étude de l'accessibilité des commerces dans la RBC - Espaces Mobilités et Sonecom

12. Étude de l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale, Espaces Mobilités, Sonecom, 2011 / Marchabilité et vitalité commerciale Les défis pour la Métropole Rouen Normandie, Bfluid Recherche & Expertise, 2016

Impliquer les habitant·e·s dans la conception

L'amorce d'un projet de piétonnisation rencontre ordinairement une forme d'opposition, où la caricature n'est pas rare – « on veut la mort du petit commerce », et les contradictions assumées sans complexe – « piétonniser pour les bobos », « la piétonnisation va faire augmenter la délinquance », « on ne pense qu'aux touristes, pas aux habitants », etc. La conduite avisée de la démarche exige de la pédagogie et sera d'autant plus facilitée qu'elle s'adossera à une stratégie cohérente. S'assurer de la bonne compréhension du projet par les habitants, de l'acceptation sociale des motifs et buts du projet de piétonnisation, constitue donc un préalable obligatoire.

À ce titre, l'exemple des « super-îlots » barcelonais est instructif. Cette idée, étudiée depuis vingt ans par l'Agence d'écologie urbaine de Barcelone, vise à dévier le trafic de transit de certains regroupements d'îlots (les fameux « super-îlots », « supermanzanas » en espagnol ou « superillas » en catalan) pour le concentrer sur les axes principaux. D'abord expérimenté avec succès à Victoria-Gasteiz en 2010, le concept est ensuite appliqué à Barcelone, dans le quartier de Poblenou, en 2016. Les premiers aménagements, légers et réversibles, sont basés sur l'utilisation de peinture, de mobilier urbain et d'arbres en jardinière. Ils sont ensuite débattus au sein des conseils de quartier, puis ils évoluent jusqu'à leur exécution définitive, un an plus tard. « L'urbanisme tactique se décline donc en trois étapes : conception et codesign avec les résidents, test grandeur nature soft et ajustements, pérennisation et travaux d'aménagements hard[13]» . L'expérience est reproduite dans le quartier de Sant Antoni et connaît le même succès. Ce deuxième super-îlot est inauguré en 2019 après deux ans de travaux préparatoires avec les habitants.

13. Antonio Gonzalez Alvarez, docteur en aménagement et urbanisme, directeur d'équipe à l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba)

À la sortie du confinement en mai 2020, la ville de Barcelone, à l'instar de nombreuses villes dans le monde, saisit l'opportunité de repenser le partage de l'espace public suite à la diminution du trafic motorisé. Elle tente alors de reproduire dans l'urgence les expériences de Poblenou et Sant Antoni en se dispensant du processus de concertation. Les aménagements se retrouvent rapidement sous le feu des critiques et sont globalement jugés décevants, voire inutiles dans certains cas. La municipalité les maintient mais est amenée à les modifier de manière importante pour les adapter. Cette expérience souligne qu'en matière d'urbanisme, la méthode miracle n'existe pas et que l'implication des habitant·e·s dans le processus de création permet souvent de mieux cerner le besoin et d'y apporter une réponse adaptée, même lorsqu'il s'agit d'éléments temporaires.

« Fondamentalement, entreprendre un projet de piétonnisation c'est affronter l'état de dépendance profonde à l'automobile qui caractérise nos sociétés, et s'exposer potentiellement aux réactions irrationnelles que génèrent les dépendances lorsqu'elles sont contrariées »

Barcelone. Point de vue identique de l'un des carrefours du super-îlot Sant Antoni, en 2018 et 2021, avant et après son réaménagement transitoire, dans le cadre du programme de création des « Superillas » à l'intérieur du célèbre plan d'Ildefons Cerdà. Le super-îlot regroupe 9 îlots autrefois traversables par la circulation automobile. Ces derniers sont désormais simplement accessibles aux véhicules, les quatre intersections centrales étant progressivement transformées en espaces publics piétonniers. Crédit : Adeupa

Tester en aménageant temporairement

Cela ne doit être que la dernière étape et elle ne dispense pas des précédentes. L'aménagement de nombreuses « coronapistes » l'a démontré en 2020 : temporaire ne signifie pas non préparé ! Au risque de voir se multiplier des aménagements au mieux dysfonctionnels, au pire dangereux. Si cette l'expérience d'urbanisme tactique des pistes cyclables temporaires a permis dans certains cas de créer des itinéraires qui manquaient cruellement, nombre d'entre elles ont été supprimées depuis, en raison d'une conception précipitée ou de l'absence d'un schéma directeur cyclable suffisamment robuste.

S'ils sont correctement mobilisés, les aménagements temporaires présentent de nombreux avantages. Leur modularité permet de tester sans ancrer ou modifier durablement l'espace public. Leur disposition est évolutive et s'ajuste très rapidement aux premiers retours d'expérience. Leur caractère éphémère génère potentiellement moins d'hostilité que des aménagements « en dur », dont la moindre réversibilité peut être source de crispation. Enfin, leur faible coût laisse plus de place à l'expérimentation pour le maître d'ouvrage. Si les aménagements temporaires sont bien reçus, leur pérennisation sera mieux acceptée et l'investissement nécessaire sera moins risqué : on évalue le temporaire pour mieux concevoir le pérenne.

Mesurer, évaluer et adapter

La marche est le pivot de la mobilité multimodale, mais ce rôle est rarement précisément quantifié. Les comptages piétons sont en effet relativement peu courants par rapport aux comptages routiers, aux comptages de vélos ou aux données de fréquentation des transports en commun. Même dans les grandes enquêtes de mobilité de type EMC², la marche n'est comptabilisée qu'à partir d'une certaine distance.

Pourtant, si l'on accorde au piéton le statut de véhicule à part entière, rien ne justifie cette absence de données. Pour évaluer l'impact d'un projet de piétonnisation, cette connaissance doit être construite avant même la réalisation du projet, pour disposer d'un aperçu de la situation à l'état 0. Elle doit ensuite se poursuivre pour permettre d'évaluer l'impact du projet sur les flux piétons, la fréquentation commerciale, les itinéraires empruntés, les nouvelles habitudes qui se mettent en place, etc.

Les comptages piétons peuvent être effectués manuellement par des observateurs. Cette méthode présente l'avantage de produire des données d'une grande finesse, qui peuvent aller jusqu'à l'identification des lignes de désir[14] des piétons.

Elle est adaptée à des observations ponctuelles menées sur des espaces circonscrits et avec un nombre de piétons limité : une place, un square, un croisement. Elle est difficile à généraliser sur des périmètres élargis ou si l'on souhaite disposer d'un suivi régulier. Dans ce cas de figure, l'installation de bornes de comptage sera plus appropriée.

Pour évaluer le réaménagement progressif des quais du Léguer, la ville de Lannion a mis en place un compteur piéton de la société Eco-compteur, également basée à Lannion. Des données de fréquentation ont été récoltées et ont permis de comptabiliser 500 000 passages sur la nouvelle balade, contre 6 000 passages avant l'installation des aménagements.

14. Les lignes de désir sont les trajectoires réellement empruntées par les piétons, qui ne correspondent pas toujours aux cheminements pensés par les concepteurs. Pour éviter certains obstacles ou simplifier un itinéraire, les piétons « sortent des clous » et dévient leur itinéraire des aménagements pensés pour eux : passages piétons, cheminements…

Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires

La marche au cœur des déplacements du quotidien

JUIILET 2022

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

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

Si la marche est plus importante dans les villes-centres (36,6 %), elle n'est pas pour autant absente des couronnes périurbaines (18,5 %) ni des espaces ruraux (12,8%). La part modale de la marche est la plus élevée dans les quartiers politiques de la ville (45,7%), espaces où les problématiques de mobilité sont particulièrement importantes[1].

Son potentiel de report modal est, par ailleurs, conséquent : 42 % des personnes dont le lieu de travail est situé à moins de 1 km de leur domicile s'y rendent en voiture, une distance facilement réalisable à pied.

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

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

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

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

De plus en plus de collectivités ne veulent pas opposer ces modes de déplacement et proposent **d'agir pour leur développement conjoint**. Ces dernières années, les cyclistes ont vu leurs revendications être de plus en plus entendues par les pouvoirs publics. L'actualité est venue rappeler les nombreux bienfaits du vélo (sanitaires, écologiques, économiques) et la légitimé du vélo comme mode de déplacement du quotidien. Les revendications des piétons n'ont pas encore obtenu cette légitimité et la marche reste, trop souvent, oubliée des politiques de transport. Or, les avancées pour le vélo profitent aussi aux piétons : l'apaisement des vitesses dans le cadre de la ville à 30, la meilleure visibilité des piétons aux feux via la mise en place de sas vélo et la suppression de stationnement, le développement de zones de rencontre, etc. Autant de dispositifs qui, en améliorant le confort et la sécurité des cyclistes, sont également bénéfiques pour les piétons.

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

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

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

Au sein de l'espace public, plusieurs usagers doivent cohabiter. Pour garantir une bonne cohabitation, une règle fondamentale doit être respectée, celle de la **priorité au plus vulnérable**. Cyclistes et piétons sont ainsi identifiés comme vulnérables, ce qu'a rappelé la loi du 5 juillet 1985, dite loi Badinter, venant améliorer l'indemnisation des victimes d'accidents de la route ne conduisant pas de voiture.
Ces dernières années, notamment au nom de la lutte contre l'insécurité routière, une attention toute particulière est portée au respect de la hiérarchie des usagers (du plus faible au plus fort). C'est même devenu, au Royaume-Uni, le nouveau paradigme dominant lors d'une refonte du Code de la route en janvier 2022. Celui-ci instaure une hiérarchie entre les modes reposant sur le principe suivant : les véhicules pouvant causer le plus de mal lors d'une collision portent la responsabilité de réduire le danger qu'ils représentent pour les autres.
Loin de s'opposer, **piétons et cyclistes peuvent se déplacer au sein d'espaces partagés, avec toujours une priorité donnée au piéton.**
La **zone de rencontre** – introduite dans le Code de la route en 2008 – en est un bon exemple.
Elle est régie par 3 grands principes : la priorité est donnée aux "modes doux" et, en premier lieu, aux piétons, qui peuvent circuler sur la chaussée ; la circulation est limitée à 20 km/h ; le régime de priorité s'applique par défaut.

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

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

Connues dans les grandes villes, les zones de rencontre se développent désormais dans des petites et moyennes communes. Elles sont un outil d'amélioration globale du cadre de vie et pas uniquement du mode de déplacement marche.
Au sein de ces zones de rencontre, les espaces de cheminement réservés aux piétons (tels que les trottoirs ou les traversées piétonnes) ne disparaissent pas nécessairement ; les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée. Les cyclistes peuvent quant à eux circuler en double sens. L'accès

LORIENT, L'APAISEMENT PAR LES ZONES DE RENCONTRE

Engagée dans une logique de réduction de la vitesse (98 % de la ville est en zone 30), la ville de Lorient (Morbihan, 57 000 habitants) est également adepte des zones de rencontre, actuellement au nombre de 130.
Dans la grande majorité des cas, ces zones de rencontre viennent répondre à une demande des habitants, essentiellement en zone pavillonnaire, pour réduire la vitesse. La mise en place d'une zone de rencontre vient restaurer un équilibre entre la fonction résidentielle, la présence d'enfants et la circulation à faible vitesse des véhicules, notamment motorisés. Les habitants n'ont pas nécessairement conscience de ce que recouvre l'appellation "zone de rencontre" mais, lorsqu'ils énoncent à la municipalité leurs revendications pour transformer leur cadre de vie, cela correspond souvent à ce que rend possible une zone de rencontre.
Tout l'hypercentre de la ville est en zone de rencontre. La ville compte 7,7 kilomètres de zones de rencontre selon les données recensées par le Cerema.
Concernant la place des aménagements cyclables dans la ville, la municipalité les privilégie hors zones de rencontre afin de limiter tout risque de conflits d'usage. Quelques conflits ont en effet été identifiés, notamment dans les contre-allées d'avenues.

© VILLE DE LORIENT

automobile est maintenu – mais fortement limité – et le stationnement des véhicules en dehors des emplacements dédiés est interdit.
Son intégration dans la ville est signifiée par des aménagements spécifiques, visuels ou tactiles : signalisation de début et de fin de zone, trottoir traversant, jeux de texture et de revêtement au sol, etc.
Une autre politique en faveur des piétons et cyclistes possible est celle de la **piétonnisation**, pouvant être définie comme une « opération de fermeture temporaire ou définitive à la circulation automobile d'une voie ou d'une place urbaine en vue de sa réservation à l'usage des piétons » (Dictionnaire pluriel de la marche en ville, 2021). Plusieurs raisons peuvent justifier une telle opération : revalorisation d'un patrimoine mondial de l'Unesco (fermeture des berges sur Seine rive droite à Paris), organisation d'un événement sportif ou festif (festival jeunesse "Bouge ton monde" à Séné), réhabilitation d'un quartier des Halles à Pau, etc.

L'espace public peut donc évoluer au profit d'une plus grande présence des mobilités actives, marche et vélo. A ce titre, le pont Wilson à **Tours** (Indre-et-Loire, 136 000 habitants) constitue un exemple intéressant. Réservé au tram et aux automobiles, celui-ci était traversé, il y a encore quelques années, par près de 5 000 voitures désireuses d'entrer dans le centre-ville. Ce pont est désormais réservé – toujours au tramway – mais aussi aux piétons et aux cyclistes en lieu et place des automobilistes.
La ville de **Besançon** (Doubs, 117 000 habitants) a adopté la même démarche vis-à-vis du pont de la République. Ce pont, qui permet d'entrer (et non de sortir) dans le centre-ville n'offrait pas un partage de la voirie harmonieux entre piétons, cyclistes, tramway et automobilistes. La décision a donc été prise, en février 2022, d'y interdire la circulation automobile.

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

Plusieurs études[2] montrent que les piétons et les cyclistes sont de meilleurs clients pour les centres villes que les automobilistes, pouvant se permettre de flâner plus facilement. La ville de Dunkerque (Nord, 87 000 habitants) a utilisé la piétonnisation pour redynamiser son centre-ville. Son taux de vacance commerciale (pourcentage de commerces vides par rapport au nombre total de commerces) en centre-ville est actuellement de 5,9%. Il était de 11% en 2017.
La municipalité souhaite donc accentuer la politique menée ces dernières années par un prolongement de la piétonnisation du centre-ville déjà entamée avec la piétonnisation de la place Jean Bart depuis 2015.
La ville mène une politique de concertation sur la place du piéton. Habitants et commerçants sont invités à s'exprimer sur ce qu'ils souhaitent pour l'avenir du centre-ville à travers des diagnostics réalisés sur le terrain, des conférences et des rencontres.
Plusieurs lieux, les plus fréquentés par les piétons, font l'objet d'une réflexion parmi lesquels les rues Clémenceau, Poincaré et Ronarc'h, la rue Wilson, la rue Thévenet, la rue des Sœurs-Blanches ou encore les quais de la Citadelle.

© VILLE DE DUNKERQUE

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

Tous les usagers de l'espace public ne circulent pas à la même vitesse, ce qui peut rendre la cohabitation difficile. Ainsi, lorsque la vitesse des véhicules motorisés dépasse les 30 km/h, il devient dangereux pour les cyclistes de circuler sur la même voie sans qu'il y ait la présence d'un espace dédié (bande ou piste cyclable).
La réduction de la vitesse automobile apporte de nombreux bénéfices.
Elle permet tout d'abord de **réduire l'accidentalité et la mortalité routière** alors que les piétons représentaient, en 2018, 16% des morts sur la route (d'après les chiffres de la délégation à la sécurité routière). Ainsi, le risque de décès en cas de choc est 9 fois plus faible à 30 km/h (10 %) qu'à 50 km/h (90 %).
L'abaissement des vitesses, par la sécurisation qu'elle procure, profite également aux circulations motorisées. De manière générale, en modérant le trafic et en réduisant le bruit ambiant, la ville est rendue plus agréable par l'abaissement des vitesses. Enfin, sur le plan urbanistique, abais-

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

ser les vitesses, c'est ouvrir la possibilité de réduire des emprises routières en section courante et aux carrefours.
La zone 30 est l'une des trois zones urbaines de "circulation apaisée" créées par le législateur français (avec la zone de rencontre et l'aire piétonne). Définie en 1990 par l'article R110-2 du Code de la route, **la zone 30 est un périmètre urbain dans lequel la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h**.
Initialement déployées à l'échelle d'une rue, d'un quartier ou d'un centre-ville, les zones 30 fixent désormais la vitesse de référence à l'échelle de certaines agglomérations ou métropoles où les voies à 50 km/h deviennent l'exception. Avec la ville 30, la logique d'apaisement évolue : d'une logique de sécurisation ponctuelle, progressivement étendue, on passe à une logique d'apaisement d'unités urbaines, villes ou villages.
Diminuer la vitesse de circulation implique des changements de comportement des automobilistes. Pour que la vitesse soit réellement réduite, le marquage et la signalétique ne sont pas toujours suffisants. Des campagnes de communication en amont de la mise en œuvre de la mesure sont nécessaires pour préparer à ce changement. Il faut également que soit progressivement mises en place des opérations de contrôle-sanction, une fois la mesure bien installée et les campagnes de communication ciblant les automobilistes menées. La verbalisation doit ensuite s'appliquer afin de rendre la limitation effective, complétée par des aménagements urbains incitant au respect des vitesses : marquage, signalétique, chicanes…

UN CADRE JURIDIQUE QUI REND POSSIBLE LA VILLE 30

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

Plusieurs collectivités de toutes tailles du Club sont aujourd'hui inscrites dans cette dynamique : Bordeaux, Chambéry, Fontenay-sous-Bois, Grenoble, Lyon, Montreuil, Paris, etc. Elles ont pu s'inspirer des exemples de villes pionnières françaises (Fontenay-aux-Roses, Nogent-sur-Marne) ou européennes (Graz, Cologne).
Le Cerema recensait, en 2019, 36 villes ayant mis en place sur le territoire national une démarche de large extension des zones à circulation apaisées.

SAINT-AVÉ : LA VILLE 30 AU QUOTIDIEN

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

© VILLE DE SAINT-AVÉ

Si la limitation de la vitesse vient principalement contraindre la circulation automobile, elle vient aussi favoriser les modes actifs.
Pour répondre rapidement à un besoin de sécurisation des cyclistes, certaines collectivités ont pu faire le choix de créer des pistes cyclables sur des trottoirs. Si cette cohabitation pouvait fonctionner à une certaine époque, avec la hausse de la pratique cyclable, cette proximité devient problématique et conduit les collectivités à chercher des solutions pour sortir ces pistes cyclables des trottoirs et les placer sur la chaussée.
Les collectivités développent parallèlement des zones 30 sur leur territoire, afin d'apaiser la circulation sur la chaussée. Cette nouvelle répartition de l'espace public, par la réduction des vitesses pratiquées, permet de faire circuler les cyclistes sur la chaussées. Cela permet de sanctuariser les trottoirs pour les piétons et de limiter les conflits d'usage et le sentiment d'insécurité.

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

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

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

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

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

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

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

© EUROMÉTROPOLE STRASBOURG VIA CEREMA

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

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

© CVTCM

Signalétique piétonne à Epinal

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

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

Complémentarité marche et vélo avec les transports en commun

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

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

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

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

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

© MONONO

Expérimentation à Bordeaux, Monono

LE TROTTOIR, LIEU PRIMORDIAL POUR LE PIÉTON

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

Les trottoirs sont primordiaux pour les piétons : ils constituent la partie de la voie affectée à leur circulation sur laquelle ils ont l'obligation de marcher, au titre de l'article R.412-34 du Code de la route.

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

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

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

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

(...)

1er PLAN MARCHE METROPOLITAIN 2021-2026

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.2 – DESENCOMBRER LES TROTTOIRS CIBLES COMME PRIORITES PIETONNES

GENERALITES

Présentation

L'action vise à identifier les trottoirs les plus fréquemment utilisés et à les désencombrer de tous les obstacles superflus pour améliorer la circulation des usagers.

Etat des lieux

L'accessibilité des trottoirs varie fortement en fonction des communes et des quartiers mais de manière générale les potelets, les panneaux et les poteaux électriques sont des obstacles qui empêchent trop souvent l'accès de tous à l'espace public ; sans compter les incivilités (stationnement illicite, poubelles non rentrées…).

Les obstacles ont notamment été recensés dans les diagnostics des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), qui constituent ainsi une base d'informations riche.

La Métropole va enlever quelques 2 000 panneaux obsolètes dans la Ville de Bordeaux dans le cadre du programme zone 30 intra-boulevards.

Description et enjeux

Le principe de cette action serait d'identifier des trottoirs prioritaires, soit en fonction de leur usage, soit en fonction de leur état d'encombrement et de conduire des opérations de désencombrement ciblées telles que :

- Le retrait des potelets qui gênent la circulation piétonne
- L'abaissement de trottoirs
- L'enfouissement des réseaux
- Le retrait des panneaux et des poteaux superflus des différents réseaux

Ce travail pourra s'appuyer sur les priorités définies dans les Plans communaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). 50 priorités piétonnes ont ainsi été identifiées.

Ces actions pourront être menées par les pôles territoriaux à l'aide du Fonds d'Intérêt Communal (FIC) dont 20% doit être notamment consacrés à des actions concourant au développement des modes actifs et à la mise en accessibilité.

En plus des actions déjà inscrites aux Codev et aux FIC, une enveloppe de 27,5M€ entre 2022 et 2026 est également mise à la disposition des pôles territoriaux et des communes pour conduire des opérations spécifiques en faveur de la marche (actions 1.1 et 1.2)

Fig. 1 : trottoir encombré par du mobilier urbain
Source : bordeaux-metropole.fr

Résultats attendus

- Meilleur confort de marche sur les trottoirs désencombrés

Risques

- Empiètement des voitures sur le trottoir après l'enlèvement des potelets. Une solution à cela serait le renforcement de la répression, qui constitue lui-même un risque en termes d'acceptabilité politique

Calendrier de mise en œuvre

- Identification des trottoirs à désencombrer en priorité
- Mise en œuvre du désencombrement par les pôles en profitant de projets d'aménagements ou par « opérations coup de poing »

AXE 1 – CONCEVOIR UN ESPACE PUBLIC PLUS MARCHABLE

ACTION 1.6 – METTRE EN CONFORMITE ET SECURISER LES PASSAGES PIETONS

GENERALITES

Présentation

L'action vise à sécuriser les passages-piétons en libérant l'espace public sur 5 mètres en amont.

Etat des lieux

L'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019, oblige à neutraliser 5 mètres en amont de chaque passage piéton d'ici le 31 décembre 2026, pour assurer une meilleure visibilité et sécurité pour les piétons.

A ce jour, sur le seul territoire de Bordeaux, 1 000 passages piétons ont été identifiés comme étant non conformes aux dispositions de l'article 52, ce qui représente un budget d'environ 1 500 000 € (1 500 € en moyenne par passage piéton) et la suppression de 1 500 places de stationnement.

Description et enjeux

L'action permet d'assurer une meilleure sécurité pour les piétons en supprimant les places de stationnement sur 5 mètres en amont des passages piétons. La visibilité sur le trafic est ainsi améliorée pour les piétons.

Ces espaces libérés pourront être utilisés pour végétaliser davantage le territoire par exemple.

L'article 52 de la loi LOM précise par ailleurs que les places de stationnement vélos restent autorisées à ces emplacements. Cette action permettra donc également le développement d'arceaux à vélos dans le cadre du 3ème Plan vélo.

La mise en conformité se fait déjà progressivement sur tout le territoire métropolitain au fil des différents projets de réaménagement ou de réfection de voirie.

Dans ce cadre, la Métropole fera un point sur son avancée en 2024 afin de réévaluer le rythme de mise en conformité.

En parallèle, des systèmes d'éclairage des passages piétons pourront être développés à la demande des communes. L'éclairage à la lumière rasante bleue notamment semble intéressante pour améliorer la visibilité des passages piétons et garantir une meilleure sécurité pour les piétons. Ce dispositif est lié au réseau d'éclairage public ; il doit être étudié et installé par ses gestionnaires.

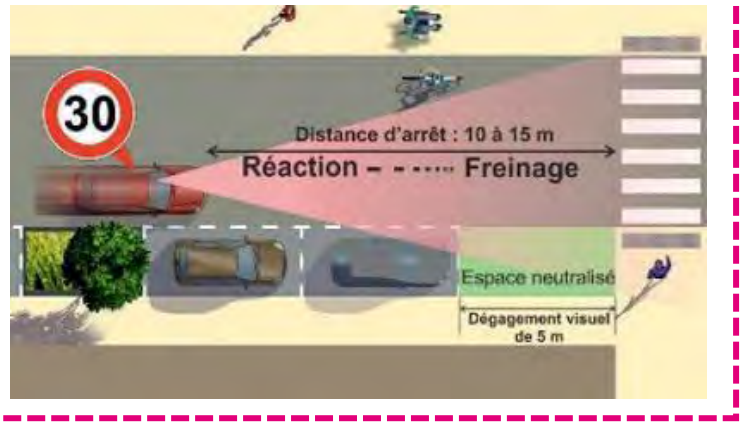


Fig. 1 : exemple schématisé de la configuration d'une rue à 30km/h après sa mise en conformité avec l'article 52 de la loi LOM. Source : cerema.fr

Résultats attendus

- Mise en conformité avec l'article 52 de la loi LOM au 31 décembre 2026
- Meilleure sécurisation des piétons aux traversées piétonnes

Risques

- Risque d'acceptabilité politique du fait de la suppression de places de stationnement, mais l'action répond à une obligation légale

Calendrier de mise en œuvre

- Jusqu'en 2026 : identification par les Pôles territoriaux des traversées piétonnes à mettre en conformité en fonction des projets
- 2024 : point intermédiaire de réévaluation du rythme de mise en conformité pour atteindre l'objectif du 31 décembre 2026
- 31 décembre 2026 : date butoir de mise en conformité de l'ensemble des passages piétons

AXE 4 – VALORISER LA MARCHE EN TANT QUE MODE DE DEPLACEMENT QUOTIDIEN

ACTION 4.1 – ELABORER UN CODE DE LA RUE METROPOLITAIN

GENERALITES

Présentation

L'action vise à identifier et communiquer sur les bonnes pratiques à adopter dans l'espace public pour en assurer un meilleur partage.

Etat des lieux

L'essor du vélo et autres engins de déplacements personnels (trottinettes, gyropodes…) peut être source de tensions entre usagers de l'espace public. Il convient alors de rappeler les bons usages à chacun pour un partage équilibré de l'espace public.

Dans cette optique, la Ville de Bordeaux avait réalisé en 2011 un Code de la rue, document de communication auprès des habitants de la Ville ; sans démarche équivalente à l'échelle de la Métropole.

La cohabitation de tous les usagers dans l'espace public est pourtant un enjeu central de la vie urbaine, quelque soit leur mode de déplacement, leur situation physique (valide, PMR…) ou encore leur genre (enjeu d'une égalité femmes-hommes à rechercher)…

Description et enjeux

L'action propose de s'engager dans une démarche de code de la rue métropolitain qui permettrait de sensibiliser les différents usagers et chercher à garantir une cohabitation optimale dans l'espace public.

Le Code de la rue métropolitain présentera les bonnes pratiques à adopter dans plusieurs domaines, notamment en matière :

- de circulation des personnes quel que soit leur mode de déplacement (voitures, vélos, trottinettes et piétons et autres) et de respect des espaces de circulation dédiés à chacun
- d'occupation de l'espace public : stationnement d'automobile, de vélos ou de trottinettes à des endroits non indiqués ;
- de respect de tous les usagers de l'espace public : femmes, hommes, enfants, valides, invalides…
- de stationnement des voitures, vélos et trottinettes, où qui n'ont pas leur place sur les trottoirs : ils doivent être stationnés sur la chaussée, dans des espaces qui leur sont réservés
- de responsabilisation de chacun : entretien de la végétation, rentrée quotidienne des poubelles…

Cette démarche devra laisser une place importante à la population et se traduire par une campagne de communication positive et pédagogique ; avant d'envisager une phase plus répressive à l'aide des polices municipales des communes.

Fig. 1 : Code de la rue élaboré par la Ville de Bordeaux en 2011
Source : bordeaux.fr

Résultats attendus

- Une meilleure considération des différents usagers de l'espace public les uns par rapport aux autres
- Un meilleur respect des règles de partage de l'espace public

Calendrier de mise en œuvre

- 2022 : élaboration du Code de la rue métropolitain, accompagné par une démarche de participation citoyenne.

DOCUMENT 8

Plan piéton
Brest métropole

Mai 2018

« Favorisons la marche au quotidien »

(…)

Engagement 6 (Objectifs B et C) - Renforcer l'action de contrôle/sanction sur l'occupation des trottoirs par le stationnement

En même temps que la réforme du stationnement payant au 1er janvier 2018, la métropole et la Ville de Brest ont renforcé l'organisation du contrôle du stationnement illicite sur voirie et trottoirs, en priorité en cœur de Métropole (exemples : rues Jean Jaurès et de Siam, secteur Saint-Martin…). Cette action bénéficie des nouveaux moyens techniques disponibles.

Ce renforcement du contrôle est accompagné de démarches de communication, à destination des usagers de l'espace.

Engagement 7 (Objectifs A et C) - Communiquer pour promouvoir et sécuriser la marche à pied pour tous

Dans le cadre du Label Ville d'Art et d'Histoire obtenu par la ville de Brest en décembre 2017 la métropole s'engage à renforcer la visibilité des possibilités offertes par le territoire, par exemple en valorisant mieux les « balades en ville » du service Patrimoines, mises en place depuis 2013, en mettant en place des boucles urbaines.

Sauf contraintes majeures (topographie…), les circuits portés par la métropole devront être sécurisés et accessibles à tous (notamment aux personnes à mobilité réduite).

Les plans des circuits mettront en évidence les éventuelles zones nécessitant une attention particulière (danger) ainsi que le degré d'accessibilité PMR : tronçons peu accessibles (assistance nécessaire) ou non accessibles. Dans ce dernier cas, un itinéraire bis sera proposé lorsque cela sera possible.

L'idée est de développer et faire connaitre des circuits de promenade labellisés Tourisme et Handicap et de les faire figurer sur le site www.finistere.accessible.com.
Grâce au tramway, au téléphérique, et au réseau de bus qui devient de plus en plus accessible, des circuits en ligne seraient aussi envisageables.

Des actions de promotion des balades et randonnées ont déjà lieu sur Brest métropole comme le salon de la randonnée « Baleadenn » au Relecq-Kerhuon.

Valoriser les « balades en ville » du service Patrimoine. Mis en place depuis juin 2013.
7 balades et 6 visites en 2016.

Faire connaitre les circuits « balades urbaines » de Brest métropole.

Mettre en place des boucles urbaines.

Plan de la « balade urbaine Siam »

Balade urbaine Europe-sur-mer. Juillet 2014

Le développement des outils pour encourager la marche au quotidien (carte des distances à pied et temps de parcours, application mobile, …) est également prévu. Sur la carto des temps piétons, il s'agit de mettre bien en évidence les temps de parcours entre deux points d'intérêts. Pour plus de lisibilité, il serait intéressant d'utiliser un code couleur.

La Ville de Brest a également obtenu en 2017 le label ville active & sportive qui récompense les villes proposant une offre sportive innovante, de proximité et accessible à tous et qui contribue à l'animation et à l'attractivité du territoire et qui participe au renforcement du lien social et bien-être des citoyens. Les 3 lauriers obtenus soit la plus haute distinction lors de cette 1ère édition démontre la réelle dynamique sportive du territoire.
Dans ce cadre, la collectivité porte actuellement le projet de mettre en lumière des espaces et sites de pratique en accès libre mais aussi des boucles urbaines qualifiées (Distance / temps / nombre de pas) afin de promouvoir le caractère sportif du territoire mais surtout d'inciter le grand public à bouger au quotidien. Ce projet serait matérialisé via une ortho photo (vue aérienne de brest et alentours), mais aussi en version papier et numérique.

Enfin, des campagnes et actions de communication seront mis en œuvre dans le prolongement de l'engagement 6 sur le stationnement sur trottoirs pour inciter l'ensemble des usagers de l'espace public à adopter les bons comportements pour sécuriser les déplacements en villes et zone périurbaines, qu'ils soient conducteurs de poids-lourds, automobilistes, cyclistes mais également piétons. Elles pourront être axées notamment :

- sur le bien vivre ensemble et le respect de la règlementation pour une meilleure cohabitation entre usagers de l'espace public,
- sur l'adoption de modes de conduites souples et apaisées pour une meilleure réactivité au regard de la vulnérabilité des piétons,
- sur la sensibilisation des usagers à la nécessité d'une attention à leur environnement lors de leurs déplacements (utilisation des portables, port des écouteurs…)

(…)

4.2 Soutenir les projets collectifs, associatifs et individuels

4.2.1 – Autoriser plus facilement les actions mobilisant l'espace public

La métropole s'engage à faciliter la mise en place par les associations de parcours thématiques : sportifs, thématique urbaine, jardins partagés…

Ces mises en œuvre pourront être éphémères, temporaires ou pérennes en cas d'évaluation positive suite à la phase test avec la mise en place par Brest métropole d'un dispositif définitif (jalonnement piéton par exemple).
Une attention particulière devra être apportée afin que ces parcours soient accessibles à tous (PMR notamment).

4.2.2 – Soutenir les actions de collectifs par un appel à projets participatifs renouvelé tous les 2 ans

L'objectif des appels à projets participatifs est de faciliter la mise en œuvre par les habitants, associations, équipements de quartiers, CCQ, groupements d'entreprises d'initiatives proposées par eux (c'est l'engagement citoyen du plan climat) et visant à augmenter la part des déplacements piétons dans les déplacements quotidiens.

L'expérimentation lancée en 2016/2017 ayant permis à plusieurs projets de voir le jour, **la métropole s'engage à lancer ces appels à projets participatifs tous les 2 ans**, sur des thèmes renouvelés à chaque édition.

La métropole s'engage à soutenir par ce biais chaque année les actions des associations, collectifs… incitant à la pratique de la marche.

Ces actions incluent par exemple la mise en œuvre de Pédibus dans les écoles, de parcours thématiques… mais aussi des **piétonnisations temporaires et régulières des espaces publics pour des manifestations ponctuelles** : fête des voisins, parking days, journées sans voitures, opération type Paris respire…

1er parking day à Brest le 18 septembre 2015. Source : BAPAV

Le soutien pourra être technique (participation des services à la conception de l'action, aménagements de signalisation ou de sécurité, utilisation des supports de communication de la métropole, …) ou financier (participation à l'achat de matériaux, communication, …).

Les projets répondant au thème des futurs appels à projets seront soumis au vote des citoyens.