

RESEAU RUES – RENCONTRES LYON

Marche

14 - 16 mai 2025

Benoit HIRON,
Marion AILLOUD,
Eline ALLIER



COHABITATION PIÉTONS/CYCLES

Prévenir et résoudre les tensions entre piétons et cyclistes

Coproduction d'un livret de recommandations à la suite des ateliers immersifs cohabitation piétons/cycles (Cerema / FUB / Réseau vélo et marche/Adma)



4 ateliers en 2023 (Lille, Montpellier, Bordeaux, Clermont-Ferrand)

2 ateliers en 2024 (La Rochelle et Barcelone)

1 RDV Mobilités le 14 mars 2024 (plus de 1000 connectés)

A venir : document de restitution

JUIN A PIED



Série de 4 webinaires ID-Marche (communauté « Mobilités piétonnes » sur Expertises.Territoires)

- Mardi 3 juin 14h -15h : Schéma directeur piéton - témoignage de Roubaix
- Mardi 17 juin 14h – 15h30 : Les indicateurs de marchabilité sur un territoire
- Mardi 24 juin 11h-12h30 : Collectivités et collectifs piétons engagés : quelles collaborations possibles ?
- Jeudi 3 juillet 14h-15h : Marquages d'animation en France : panorama et retours d'expérience

https://www.expertises-territoires.fr/jcms/pl1_22033/fr/mobilites-pietonnes

The screenshot shows the 'Expertises Territoires' website interface. At the top, there is a search bar and navigation links for 'Accueil', 'Mes espaces', and 'Mes domaines d'intérêt'. Below this, the main heading is 'Mobilités piétonnes', with logos for Cerema, Réseau Vélo et Marche, and the Ministry of Transport. A secondary navigation bar includes 'Accueil', 'Annuaire', 'A propos', 'Questions / Réponses', 'Ressources', 'Evénements', and 'Actualités'. The main content area features a 'Présentation de la communauté' section with a welcome message, a 'Dernières contributions' section with user posts, and a 'A la une' section with a map of France showing various locations marked with icons.

DOSSIER RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

Révéler la marche, un incontournable des politiques de mobilité et d'espace public



LES DOSSIERS DU RÉSEAU

AVRIL 2025

Révéler la marche Un incontournable des politiques de mobilité et d'espace public

Édito

Tout au long de la vie, et dès le plus jeune âge, la marche a une part majeure dans nos déplacements. Seule, ou couplée à tous les autres moyens de déplacements, elle est partout dans nos vies mais reste souvent dans l'ombre des autres mobilités. Dans un contexte où les enjeux de décarbonation de la mobilité et de lutte contre la sédentarité touchent directement nos concitoyens, il est plus que nécessaire d'inscrire clairement la marche dans les politiques de mobilité. Construire une politique de marche fonctionnelle se conçoit et se planifie. Pour être efficace, une politique marche doit – comme toute autre politique de mobilité – inclure de nombreux aspects tels que la qualité des aménagements piétons, leur continuité, leur articulation avec l'espace public. Elle doit également

tenir compte de la diversité des piétons et de la nature de leur déplacement : faire un trajet, se balader, se rendre à l'école ou à une gare... Une politique marche va alors au-delà de l'infrastructure pour proposer une dimension de confort dans les déplacements et rendre la marche désirable. Intégrer la marche dans nos politiques de mobilité, c'est donc faire le choix de villes plus saines et oubies sur l'humain, et ce, quel que soit le contexte territorial. Apaiser nos villes et nos villages est un enjeu inéluctable et encourager la marche en est le pilier central.

Christelle Beurrier et Françoise Rossignol,
co-présidentes du Réseau vélo et marche

Contexte et enjeux

LA MARCHÉ, PIERRE ANGLAIRE DE TOUS LES DÉPLACEMENTS

La marche est le dénominateur commun de tous nos déplacements quotidiens. Elle reste le second mode de déplacement en France après la voiture, avec 23,7 % des déplacements locaux¹ qui s'effectuent à pied².

Il existe en revanche de l'hétérogénéité en fonction des territoires. En ville, il est communément admis que la marche est un mode de déplacement à part entière, avec en moyenne 26,2 % de part modale dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Certaines villes affichent des proportions encore plus élevées, comme Nancy (45,4 %) ou Rouen (42,5 %). Dans les zones rurales, la marche n'est pas en reste avec 12,8 % des déplacements effectués à pied.

Au-delà de ces chiffres, la marche possède un fort potentiel de complémentarité avec les autres modes de transports la voiture et les transports collectifs. Cette dimension est souvent négligée dans les études qui se concentrent uniquement sur le mode principal des déplacements combinant plusieurs modes moyens de transport. Sa part modale est donc très largement sous-évaluée.

CHIFFRES CLÉS

2^{ème} mode de déplacement en France après la voiture → 26,2% en agglomération de + de 100 000 habitants → 12,8% en zone rurale

DES CONDITIONS DE MARCHÉ HÉTÉROGÈNES ENTRE LES TERRITOIRES ET DES POTENTIELS À DÉVELOPPER

La marchabilité, c'est-à-dire la qualité des conditions de marche et des espaces publics, varie considérablement en fonction du territoire. L'aménagement du territoire et les pratiques de déplacement ont favorisé de façon inégale la marche, créant des disparités dans l'accessibilité et le confort des trajets à pied. La largeur des rues, qu'elles soient étroites ou très larges avec une possibilité d'élargissement des trottoirs, le relief, ainsi que des choix historiques comme les rues pavées ou la présence d'escaliers, sont autant de facteurs qui expliquent qu'une politique marche sera différente d'un territoire à l'autre. Aux yeux des piétons, la priorité est claire, d'après le Baromètre des villes et villages marchables³ conduit par le collectif Place aux piétons en 2021 et 2023 : la première attente est d'avoir des infrastructures de meilleure qualité, notamment des trottoirs plus larges, bien entretenus et sécurisés. Cela n'est néanmoins pas suffisant, car la pratique de la marche relève d'une dimension sensible : la qualité de l'environnement (bruit, vue) est primordiale et dépasse la question du déplacement. Il est nécessaire de penser l'espace public à la portée attribuée à chaque mode en priorisant les plus vulnérables, c'est-à-dire les piétons. Ils ne doivent pas être la variable d'ajustement des autres modes de déplacement.

1. On qualifie de « locaux » les déplacements de moins de 80 km.
2. SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019.
3. Parts modales et portage de l'équipe dans les grandes villes françaises, B. Cordier, 2021.
4. Collectif Place aux piétons, Baromètre des villes & villages marchables.

MARCHÉ DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE (QPV)

La marche est particulièrement développée dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), ou elle représente une part modale de 48,7 % toutes tailles d'unité urbaine confondues, contre 22 % hors de ces quartiers⁴. Dans ces quartiers, la marche est parfois une solution contrainte, et reflète une mobilité souvent subie, liée à un moindre accès aux transports en commun et à une moindre motorisation. De plus, les QPV présentent un fort indice de peuplement des logements, pouvant entraîner une présence accrue des habitants dans la rue, notamment des enfants et des jeunes. Développer une politique marche dans ces quartiers vise alors moins à augmenter la part modale de la marche, qu'à la rendre plus agréable et désirable. Cela peut passer par la végétalisation pour éviter les effets d'îlots de chaleur mais aussi par la mise en place de solutions visuelles s'adaptant aux personnes ne parlant pas ou peu le français.

5. SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019.

VAUBAN, LA RÉUNION (974)

En partenariat avec le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE), la mairie de Saint-Denis (La Réunion) mène le projet « Les petits pas » dans le quartier Vauban, visant à améliorer les trajets scolaires. Une consultation auprès des écoles a permis d'identifier les itinéraires principaux. Le projet intègre les dessins des élèves transformés en pochoirs représentant des pas, puis positionnés le long les trajets vers les écoles. Un travail avec les services de voirie a également été effectué pour mettre en place des passages cloutés protégés.

AUBERVILLIERS (93)

Le projet de La Grande Traversée est une intervention urbaine tactique dont l'objectif principal est d'accompagner la marche nocturne des femmes dans l'espace public au travers d'un parcours signalétique et lumineux de 12 kilomètres. L'installation de sept lampadaires de haute intensité lumineuse mais également la création d'ossilles et de fresques murales composent ce projet, et adoptent une approche globale pour le confort et la qualité de la marche.

LA MARCHÉ

Essentiel sur la marche → publication prévue fin mai 2025

Les essentiels

DÉVELOPPER LA MARCHÉ

■ Pourquoi encourager la marche ?

■ Quelle est la place des piétons dans les villes et les villages ?

■ Quels leviers pour aménager en faveur des piétons ?

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
ÉPICTÈTE

1 Connaître les piétons dans leur diversité

→ Comprendre leurs usages, besoins et ressentis : parcours commentés, marches exploratoires, enquêtes en ligne, etc.

→ Analyser les pratiques de mobilité, en s'appuyant sur des enquêtes-ménages, données INSEE, agrégations issues d'opérateurs téléphoniques, comptages des piétons. Il s'agit notamment d'identifier les pôles générateurs de déplacements piétons.

→ Dresser l'état des lieux de la marchabilité des espaces publics, sous l'angle technique et sensible.

« Une bonne marchabilité combine des parcours sécurisés et accessibles avec des espaces publics qui donnent envie de marcher »

2 Aménager de manière sécurisée et accessible pour les piétons

→ Modérer la vitesse et le trafic motorisé pour apaiser le quartier et donner plus de place aux piétons : plan de circulation, profils de voirie, cohabitation des usages, etc.

→ S'assurer que les cheminements piétons respectent une largeur minimale réglementaire de 1,40 m libre de tout obstacle, sans ressaut et un dévers de moins de 2%. Mais c'est rarement suffisant : 1,80 m sont nécessaires pour que les piétons se croisent (surtout en fauteuil roulant ou en poussette). À cela s'ajoutent des espaces pour installer du mobilier urbain (potelets, éclairage, signalisation, etc.). Avec une fréquentation piétonne d'intensité modérée, le Cerema préconise une largeur de trottoir de 2,50 m, incluant l'ameublement et mobilier urbain.

Dans les rues étroites, réduire le trafic motorisé et créer une zone de ralentissement permet aux piétons de circuler librement sur la chaussée en sécurité.

→ Sécuriser les passages des piétonnes : bonne visibilité des passages, longueur inférieure à 8 m ou avec un refuge, avec abaissés de trottoir, bancs d'éveil à la vigilance, aide à l'orientation.

→ Améliorer l'accès à pied aux transports publics : accessibilité des arrêts et des équipements alentours, confort des lieux d'attente.

3 Créer une ville conviviale

→ Réfléchir à un maillage d'itinéraires piétons entre les lieux importants de la ville en résorbant les coupures urbaines.

→ Rendre les parcours confortables : revêtements, bancs, ombrage, éclairage, jalonnement.

→ Aménager des espaces publics agréables : lieux de pause, rez-de-chaussée animés, végétalisation.

→ Adapter les espaces publics au changement climatique, afin d'assurer leur utilisation à tout moment de l'année, mais aussi pour créer des espaces de fraîcheur.

4 Sensibiliser et communiquer pour donner envie de marcher

→ Susciter l'intérêt : jalonner, indiquer les temps de parcours à pied, faire connaître les itinéraires et le quartier.

→ Encourager le changement de mobilité par la pratique, et faciliter la prolongation de la marche plaisir vers la marche utile.

→ Sensibiliser via des temps d'animation dédiés, fédérer autour des enjeux de la marche, en particulier les publics scolaires.

Zoom sur un outil : Aménager les abords d'écoles et la ville à hauteur d'enfants

Intervenir sur les abords des établissements scolaires est systématique dans les stratégies piétonnes. Cela répond à des attentes de sécurité des enfants, de santé, d'éco-mobilité, mais aussi en espaces plus ludiques et conviviaux :

- piétonnisation qualitative avec des espaces végétalisés et ludiques ;
- sécurisation des itinéraires vers les écoles et les espaces sportifs ;
- réflexions sur l'ensemble de l'école : cours, abords, bâtiments, et liaisons avec tout le quartier ;
- fermeture de la rue aux heures d'entrées et de sorties des enfants.

5 Mettre en œuvre et évaluer la stratégie en s'appuyant sur des démarches innovantes

→ Oper des outils tactiques et des aménagements transitoires : mobilier temporaire, marquages au sol dans le cadre réglementaire.

→ Évaluer avec les usagers et les habitants pour un bilan des actions en vue d'améliorations éventuelles.

8 • Les essentiels • Développer la marche

Développer la marche • Les essentiels • 9

MARCHE EN PÉRIURBAIN

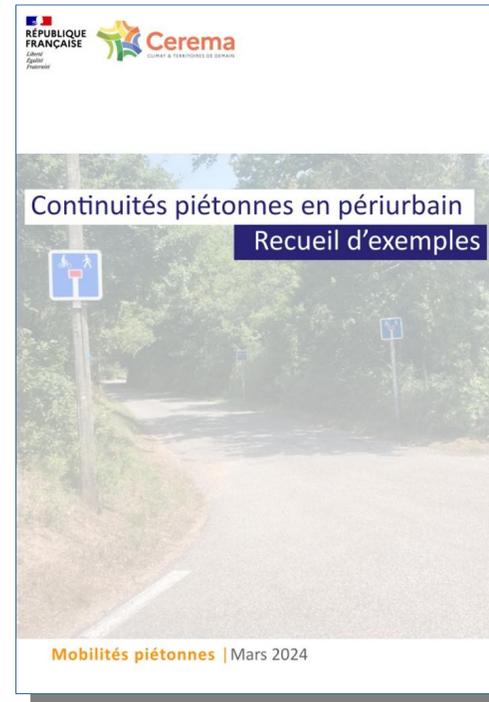
- Un premier rapport « Être piéton en périurbain » (enjeux, chiffres clés ...)
- Des recueils pour illustrer des exemples d'aménagements sur : le jalonnement, les continuités piétonnes, les services aux piétons



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-596497>



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-597851>



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-597853>



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-597855>

DESIGN ACTIF

Essentiel sur le « design actif » → publication en octobre 2024 (français et anglais) : <https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-600712>
(suite à des webinaires à retrouver [dans cet article web](#))



Merci de votre attention