

Les

essentiels



■ Pourquoi encourager la marche ?

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

■ Quels leviers pour aménager en faveur des piétons ?

DÉVELOPPER LA MARCHÉ



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*





LE CONTEXTE

Quelle place pour les piétons dans les villes et les villages?

23,7%

La marche représente près du quart des déplacements quotidiens des Français sans compter la marche intermodale ni la marche dans les espaces privés. Ce chiffre augmente depuis dix ans, mais cache des disparités selon les âges et selon les territoires. La part modale atteint 26 % dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants, mais reste à 13 % en milieu rural.

Source : SDES, ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Mieux prendre en considération la grande diversité des piétons

La marche est un mode de déplacement universel, ne serait-ce que pour rejoindre un autre mode de transport. La prise en considération des piétons dans toute leur diversité constitue un enjeu transversal à la croisée de nombreuses politiques publiques.

Nous sommes presque tous piétons, à un moment de la journée ou de la vie. Les enfants et les personnes âgées marchent plus fréquemment et il existe des disparités en fonction des motifs de déplacement (loisir, achat, travail, école, etc.) ou de la temporalité (saison, jour de la semaine, nuit). Cela implique des vitesses très différentes (de 0,75 m/s pour les plus vulnérables au double pour les plus rapides), des besoins en capacité d'attention et de concentration, de connaissance de l'environnement piéton et en mobilier et services.

La marche est au centre de l'ensemble des mobilités, notamment via l'intermodalité. « Un déplacement réalisé intégralement à pied dure en moyenne 13 minutes, un déplacement en transports collectifs urbains comporte 9,5 minutes de marche » [Mobilités du quotidien, Cerema, 2022](#).

La marche comme pratique sportive et de randonnée est aussi appréciée par les Français. Le plaisir de marcher n'est pas à sous-estimer. La marche est utilisée pour 49% des déplacements du quotidien à destination de loisir, et pour 36% vers des commerces, *ibid*.

La marche, un sujet transversal qui monte en puissance. Si les premières rues piétonnes sont apparues en 1970, les projets favorisant la marche se multiplient : rues commerçantes, centres-bourgs, rénovations de quartiers et abords d'écoles. Les aménagements temporaires montrent l'intérêt de rendre concrète la ville des courtes distances, tout en pointant les difficultés des plus vulnérables. Pour améliorer la marchabilité, la prise en compte des piétons est nécessaire dans tous les projets.

Le contexte réglementaire a évolué pour améliorer les parcours des piétons. Il impose de mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics notamment lors de travaux de rénovation ainsi que de sécuriser les passages piétons. La sécurité des itinéraires piétons doit aussi être intégrée dans les documents de planification ([voir page 11](#)).



↻ LES ENJEUX

Pourquoi favoriser la marche ?

51%

Les personnes âgées sont sur-représentées dans les accidents mortels : 51% des piétons tués ont plus de 65 ans, alors qu'ils représentent 21% de la population. Le vieillissement de la population française risque de faire augmenter ce chiffre, si rien n'est fait pour sécuriser la marche.

Source : Bilan sécurité routière 2023, ONISR

Favoriser ce mode de déplacement permet d'agir sur plusieurs enjeux

Santé, sécurité des déplacements et accessibilité, mobilité plus durable et décarbonée sont les principaux arguments cités par les plans piétons des collectivités françaises.

La marche est bénéfique pour la santé. L'OMS préconise 30 minutes d'activité physique par jour, dont la marche. Les bénéfices sont efficaces même avec une durée plus courte de marche quotidienne :

- lutte contre les maladies cardio-vasculaires et le surpoids ainsi que certains cancers et diabète;
- amélioration des capacités physiques et mentales, en particulier chez les enfants;
- lutte contre la sédentarité et recul de l'âge de la dépendance.

La marche est le mode de déplacement le plus durable et bénéfique pour adapter une ville au changement climatique. Garantir l'accès aux équipements essentiels et commerces dans des distances réalisables à pied (1 à 2 km) est un moyen de diminuer la dépendance à la voiture. Mode universel, la marche est gratuite et accessible à tous.

La sécurité des piétons est primordiale, tant l'accidentalité que le sentiment de sécurité : vitesses et gabarits des véhicules dans la rue, mais aussi risques de chutes, encombrement des trottoirs, tensions entre piétons et cyclistes, manque de sûreté la nuit, etc. Ces situations constituent des freins importants à la marche, en particulier pour les piétons les plus âgés.

La présence de piétons a un impact positif sur l'économie locale et le dynamisme d'un territoire que ce soit pour le tourisme ou le commerce. Dans les villes de taille moyenne, 46 % des clients des petits commerces de centre-ville viennent à pied ([*Mobilité et commerces. Quels enseignements des enquêtes-déplacements ? Cerema, 2019*](#)). Dans les petites villes touristiques, le nombre de piétons peut être multiplié par dix lors des périodes d'affluence.

Les piétons sont les acteurs de la vitalité urbaine : leur présence et leur diversité sont synonymes de dynamisme et de lien social.

Quelques chiffres sur l'accidentalité

Environ 500 piétons par an sont tués dans un accident de la route dont la moitié la nuit et 17 000 sont blessés. Parmi les 439 piétons tués en 2023, 70 % étaient en agglomération dont :

- 53 % contre un véhicule de tourisme ;
- 42 % étaient sur un passage piéton, 23 % à moins de 50 m d'un passage piéton.

(source : *Bilan sécurité routière 2023*, ONISR)



VOTRE STRATÉGIE

Quels leviers pour construire une politique de la marche ?

214

collectivités ont une stratégie de développement de la marche du quotidien déjà adoptée (116) ou en cours de formalisation (98) : la prise en compte de la marche connaît une accélération importante ces dernières années.

Source : enquête modes actifs réalisée en 2022 par le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires

Élaborer une stratégie piétonne qui s'appuie sur les diversités urbaines

Que ce soit dans les métropoles, les villes de taille moyenne, ou les petites villes, tous les quartiers ont vocation à être parcourus à pied : les rues commerçantes d'un centre-ville, un quartier d'habitation en périphérie, un espace vert, les ruelles d'un hameau, etc. Face à la multitude des espaces à traiter, il s'agit de combiner plusieurs approches :

- améliorer l'accessibilité en même temps que l'apaisement de la ville ;
- concilier des réaménagements à long terme avec des actions temporaires ;
- agir sur des itinéraires structurants et sur les espaces publics de proximité.

Une stratégie peut être formalisée à l'occasion de l'élaboration d'un plan piéton, avec un diagnostic et des actions qui portent à la fois sur l'aménagement et la sensibilisation. Sa mise en œuvre peut s'appuyer sur des projets de voirie, des projets urbains de quartiers mais aussi sur des documents de planification. Des leviers indirects sont aussi à mobiliser : tourisme, loisirs, nature en ville, place des enfants dans la ville, accompagnement du vieillissement de la population et politique inclusive. Cela nécessite de mobiliser à la fois divers élus et services de la collectivité, et des acteurs concourant à la qualité de vie : associatifs, touristiques, économiques, etc.



©Métropole de Lille

Randonnée urbaine exploratoire organisée par la Métropole Européenne de Lille pour sa stratégie métropolitaine en faveur de la marche



©Ville de Strasbourg

La planification d'un réseau de magistrales piétonnes : une action phare des deux plans piétons de Strasbourg



©Ville de Vichy

Plan de sécurisation des traversées piétonnes : une action phare du plan piéton de la ville de Vichy



©La Chapelle-Glain

Réseau de sentes piétonnes aménagées à La Chapelle-Glain (800 habitants – Loire-Atlantique) afin de relier les zones d'habitat, équipements et services du bourg

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, assises). Avec une fréquentation piétonne d'intensité modérée, **le Cerema préconise une largeur de trottoir de 2,50 m**, incluant cheminement et mobilier urbain.

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

→ **Sécuriser les traversées piétonnes** : bonne covisibilité des usagers, longueur inférieure à 8 m ou avec un îlot refuge, avec abaissés de trottoir, bandes d'éveil à la vigilance, aide à l'orientation.

→ **Améliorer l'accès à pied aux transports en commun** : accessibilité des arrêts et des cheminements 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, ombrage, éclairage, jalonnement.

→ **Aménager des espaces publics agréables** : bancs, 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.

5

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

→ **Oser 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.



Levier d'action 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'écomobilité, mais aussi d'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.





La boîte à outils pour aménager en faveur des piétons

5 m

Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour neutraliser le stationnement motorisé dans les 5 mètres en amont de tous les passages piétons. L'objectif est d'améliorer la visibilité des piétons et donc de diminuer l'accidentalité.



Connaître

Retrouvez la réglementation et les recommandations du Cerema.

Séries de fiches : *Favoriser la marche, Ville accessible à tous, Zones de circulation apaisée, etc.*

Rediffusion de webinaires sur les plans piétons, rues scolaires, cohabitation piétons/cyclistes, etc.

Formations : *Développer la marche en ville, Réussir l'accessibilité de la chaîne de déplacement.*



S'inspirer

Rejoignez la Communauté Mobilités piétonnes, sur Expertises.Territoires, co-animée par le Cerema et le réseau vélo et marche, en association avec l'ADEME et le ministère des Transports dans le cadre du programme ID-Marche. Cet espace collaboratif ouvert à tous vise à diffuser des actualités sur la marche et à partager des retours d'expériences des territoires.



Mobiliser

Impliquez des associations d'usagers pour mieux comprendre les besoins et les lieux à enjeux : associations de personnes en situation de handicap, de quartier, de riverains, de parents d'élèves, sportives, correspondants d'associations nationales (Rue de l'avenir, Fédération française de la randonnée pédestre, 60 millions de piétons, etc.).

Focus sur plusieurs points réglementaires

- Obligation pour les communes de 1000 habitants et plus, de réaliser un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE : [art. 45 de la loi n° 2005-102 modifiée](#)).
- Obligations de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics lors de travaux de rénovation : largeurs, pentes, dévers, ressauts ([arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658](#)).
- Obligation de collecter des données sur l'accessibilité de la voirie et des transports, en vue de fournir une information harmonisée et interopérable sur l'accessibilité du parcours des usagers (décrets [n° 2021-836](#) et [n° 2021-856](#) des 29 et 30 juin 2021).
- Obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires piétons dans les plans de mobilité ([article L. 1214-2-1 du Code des transports](#)).
- Interdiction du stationnement motorisé dans les 5 m en amont des passages piétons ([article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière](#)).

D'autres points réglementaires améliorent la [sécurité des piétons](#) et l'[accessibilité](#).

DÉVELOPPER LA MARCHÉ

POUR ALLER PLUS LOIN

- ADEME. **À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics**, 2022
- ADMA. **Quelles actions pour développer une politique marchable?** 2023
- Cerema. **Aménagements provisoires pour les piétons**, 2020
- Cerema. **Le piéton au cœur de l'aménagement de l'espace public**, 2022
- Cerema. **Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain**, 2022
- CVTCM. **Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires**, 2022
- Place aux piétons. **Actes des rencontres de la marche en ville**, 2023
- Rue de l'Avenir. **Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants**. 9 fiches, 2021

LE CEREMA VOUS ACCOMPAGNE

Le Cerema accompagne les collectivités dans leurs démarches amont de programmation (appui pour des schémas d'itinéraires marchables pour des petites villes, stratégie de réaménagement des abords d'écoles), des conseils pour la mise en œuvre ou l'évaluation d'aménagements (accessibilité, piétonnisation, marquage d'animation). Il organise également des journées, webinaires, formations sur la marche et l'accessibilité de la voirie.

LE CEREMA, DES EXPERTISES AU SERVICE DES TERRITOIRES

Le Cerema est un établissement public qui apporte son expertise pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires. Grâce à ses **27 implantations** partout en France, il accompagne les collectivités dans la réalisation de leurs projets. Le Cerema agit dans **6 domaines d'activités** : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

+ SUR

cerema.fr

Suivez l'actualité dans nos rubriques :

- Vélo, marche, accessibilité
- Aménagement de la voirie et éclairage public
- Sécurité routière

Téléchargez nos publications dans la rubrique « Centre de ressources ».

CONTACT

Cerema Territoires et villes

dmepts.dtectv.cerema@cerema.fr