

Savoirs de base en sécurité routière

Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La marche est un mode de déplacement à part entière.

Une prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la ville conduit à restituer un cadre de vie plus sûr, plus agréable, plus convivial pour tous. Cette approche est donc favorable à l'expression de la vie locale et au développement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, parmi lesquels le vélo et les transports collectifs.

Trop souvent, les aménagements pour piétons sont réalisés de façon ponctuelle, en réponse à des problèmes particuliers, sans s'inscrire dans une cohérence d'ensemble. Après un rappel des enjeux liés à la marche et des besoins des piétons, cette fiche s'attache à présenter l'intérêt d'une approche globale par la réalisation d'un Plan Piétons. Quelques principes de base et des dispositions techniques pour une meilleure prise en compte de ces usagers dans l'aménagement de l'espace public urbain sont ensuite présentés.



Fiche n° 02 - Juin 2006 (Mise à jour avril 2022)

Mieux connaître les piétons

Les enjeux liés à ce mode de déplacement

La marche constitue le deuxième mode de déplacement en France avec une part modale de 23,7 %. En centre-ville, c'est même souvent le mode prédominant. Et en communes rurales, sur les déplacements courts de moins de 2 km, la part de la marche est aussi de 50 %.

Marcher est le mode de déplacement le plus naturel et le plus libre. Cependant, se déplacer à pied, c'est se confronter à des situations complexes ou potentiellement dangereuses. Le piéton reste l'utilisateur le plus vulnérable et le plus exposé aux accidents avec les véhicules motorisés. En agglomération, les piétons sont impliqués dans environ un quart des accidents et représentent 30 % des victimes graves (tués ou blessés graves); parmi eux, les personnes âgées (plus de 65 ans) sont les plus

touchées (40 %) suivies des personnes de moins de 17 ans (21 %).

En 2019, 70 % des piétons tués et 96 % des piétons blessés se concentrent en agglomération. Aussi, en 2019, la moitié des piétons tués sont des personnes âgées (52 %).

Dans 60 % des accidents piétons mortels, le conducteur n'effectue pas de manœuvre d'urgence, la vitesse de choc correspond donc à la vitesse de circulation initiale.

Par ailleurs les piétons sont indispensables à l'animation urbaine ainsi qu'à la vitalité économique et sociale. La marche constitue un mode de déplacement efficace, économe, non polluant, bon pour la santé.

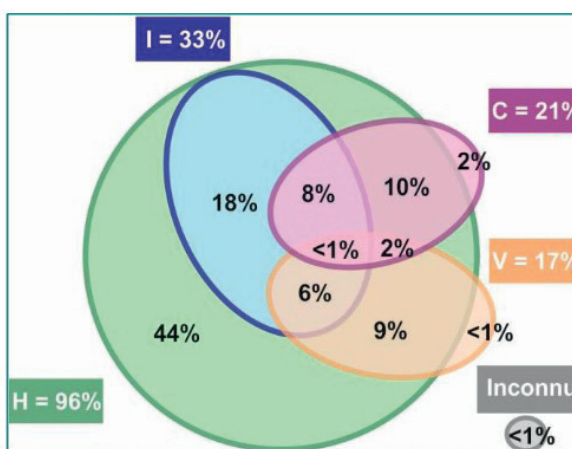
Enfin, le piéton est également plus sensible à la conception ou à l'entretien des espaces publics. Un défaut, et c'est un risque possible pour certains piétons.

Focus sur le scénario d'accident le plus fréquent en agglomération

Le scénario-type « Piéton traversant en confiance sur un passage piéton une infrastructure large ou rapide ; détection trop tardive ou anticipation erronée de la part du conducteur » représente 28 % des accidents mortels piétons en agglomération alors qu'il n'est associé qu'à environ 10 % des accidents corporels.

Le piéton n'est pas détecté dans 68 % des cas ou détecté tardivement dans 28 % des cas. Ces défaillances de détection sont liées dans 47 % des situations à des problèmes de visibilité, dont éblouissement (28 %). Lorsque la visibilité n'est pas incriminée c'est l'inattention du conducteur qui va jouer un rôle prépondérant dans la survenue de l'accident (34 %)

Facteurs de causalité des accidents mortels piétons 2015



Légende : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicule ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées. (source : Cerema, étude FLAM piéton)

Les besoins des piétons

On peut en distinguer trois principaux :

1. **La liberté de déplacement** : les piétons font des déplacements courts dans toutes les directions. Ce sont des usagers très mobiles, présents partout dans la ville. Leurs déplacements ne se limitent pas à quelques circuits bien établis.

2. **Des liaisons pratiques** : les piétons se déplacent lentement. Par conséquent, cherchant à atteindre leur destination au plus vite, ils acceptent mal les détours d'une part, les temps d'attente aux traversées d'autre part.

3. **La sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires** : les itinéraires dangereux, du point de vue des agressions ou de

l'insécurité routière, ainsi que les itinéraires de mauvaise qualité ne sont pas utilisés.

En outre, il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons :

- **les personnes âgées** rencontrent des difficultés lors des traversées de chaussée, du fait notamment de leur faible vitesse de déplacement. La présence régulière d'assises facilite leurs déplacements ;
- **les enfants** pour des raisons morphologiques, perceptives et cognitives n'appréhendent pas comme les adultes la complexité du trafic routier. De par leur petite taille, ils peuvent facilement être masqués ;
- **les personnes à mobilité réduite** sont confrontées à de nombreux obstacles qui entravent au quotidien leur circulation : bordures de trottoir infranchissables ; implantation désordonnée de publicités, de mobiliers urbains ou d'étals de commerçants : stationnement gênant de véhicules, poubelles en attente de la collecte...

Les objectifs d'une véritable trame piétonne

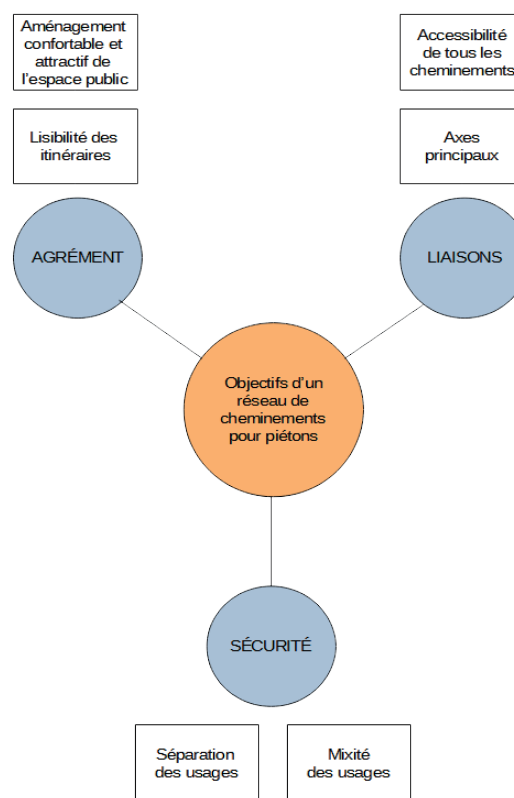
Les besoins des piétons déterminent les exigences auxquelles doit répondre un réseau de cheminements pour piétons.

On peut les résumer comme suit :

Assurer les liaisons

Cela consiste à identifier les axes principaux empruntés par les piétons, axes qui relient des pôles urbains de forte activité. Ces liaisons fortes doivent être particulièrement soignées.

Mais cela signifie également et surtout, assurer l'accessibilité des piétons partout au sein des quartiers, ce qui nécessite en particulier de supprimer tous les obstacles gênant les déplacements, d'assurer la continuité des itinéraires, de créer des raccourcis, etc.



(Source : Cerema)

Proposer des itinéraires agréables

Le piéton est très sensible au confort et à la qualité de son environnement, en conséquence il emprunte les itinéraires attractifs : assises, ombrage, toilettes, points d'eau, animation des rez-de-chaussée... La lisibilité des itinéraires est également un levier pour favoriser l'orientation des piétons et la sûreté des lieux. Un réseau à haut niveau de service composé de magistrales peut constituer l'ossature de la trame piétonne.



(Source : Cerema)

Assurer la sécurité des déplacements piétons

Enfin, troisième objectif, il s'agit d'assurer la sécurité des déplacements.

Pour y parvenir, une fois exclues les aires piétonnes, les zones de rencontre et les voies vertes, qui constituent des espaces particuliers,

on peut distinguer deux approches :

- sur les voiries principales assurant les liaisons à grande échelle, et où la fonction circulatoire de transit est privilégiée, il convient de séparer les piétons et la circulation automobile. La circulation des piétons sera assurée sur les trottoirs. Leurs traversées seront organisées et localisées en des endroits offrant une bonne co-visibilité c'est-à-dire généralement aux carrefours (lorsque la distance inter-carrefours est peu importante). On peut estimer que ces axes représentent 10 à 20 % du réseau d'une ville.
- sur les autres voiries (distribution et desserte), soit la très grande majorité, les techniques de modération de la vitesse sont à utiliser. Ce parti d'aménagement concerne aussi bien des rues à trafic relativement important que des rues à trafic faible ou modeste. Le concept de zone 30 est pertinent ici ; il nécessite que des trottoirs soient proposés aux piétons, que les aménagements soient en cohérence avec la limitation de la vitesse, et que des traversées suggérées soient proposées pour ceux qui ont besoin qu'on leur facilite la lisibilité de l'espace public.



Rue principale, avec séparation des usagers (Source: Cerema)



Rue de desserte, avec mixité des usagers (Source: Cerema)

- sur les voies où l'on souhaite donner la priorité absolue au piéton avec les statuts d'aire piétonne ou zone de rencontre, le piéton circule sur la chaussée. Les véhicules qui sont amenés à circuler leur cèdent la priorité. La lisibilité de ces zones est à soigner pour se distinguer d'une rue classique. De plus, pour en assurer la sécurité des piétons il convient de dissuader la circulation des véhicules qui souhaiteraient utiliser cette voirie comme un raccourci. Il est nécessaire d'être vigilant sur le plan de circulation.

Une approche globale et intégrée

Des micro-aménagements¹ apportent des réponses rapides qui facilitent la vie du piéton : élargissement de trottoir, diminution de longueur de traversée... Pour autant, il est nécessaire d'avoir une vision d'ensemble et intégrée pour éviter de mener une politique d'aménagement au coup par coup, uniquement en réponse à des problèmes spécifiques ponctuels.

Des politiques d'urbanisme et de transports cohérentes

Prendre en considération la marche est une préoccupation qui doit se manifester très en amont, dès l'élaboration des politiques

d'urbanisme et de transports. Par exemple le Plan de Mobilité (PDM), se révèle être un outil tout à fait intéressant pour aborder la question des piétons au sein de ces problématiques et réfléchir à la bonne intégration et au développement de la marche. Il précise alors les actions à mener pour favoriser la marche : création de zones de circulations apaisées, élargissement et/ou réfection des trottoirs, réaménagement de traversées dangereuses, respect d'itinéraires piétons sans obstacles...

Pour l'aspect plus opérationnel, la marche étant une pratique de proximité, c'est avec des « micros-PDM » (déclinaison à l'échelle du quartier du PDM) qu'il faut alors essentiellement se coordonner.

1 Cf. fiche n°08 de la série « Favoriser la marche » *Les micro-aménagements en faveur des piétons*.

Un Plan Piétons pour coordonner l'ensemble des actions en faveur des piétons et planifier les aménagements

La prise en compte du piéton comme usager à part entière ne se limite pas à un schéma directeur des aménagements piétons. D'autres actions complémentaires sont nécessaires (jalonnement, travail sur les coupures urbaines, campagnes de communication...). Favoriser le piéton en ville réclame une infrastructure de déplacement adaptée à ses besoins. Il faut donc commencer par un diagnostic global à l'échelle de la ville, ou du moins d'un quartier, des besoins et dysfonctionnements existants. L'analyse et les réflexions conduisent ensuite aux aménagements qui, pour constituer une véritable trame piétonne, doivent s'inscrire dans une cohérence d'ensemble. Coordination et planification sont donc nécessaires.

La ville de Strasbourg a engagé cette démarche, avec un plan piéton adopté depuis 2012. Ce plan composé de 10 points, est appliqué pour toutes les nouvelles opérations de voirie et d'urbanisme.

Plusieurs agglomérations ont procédé de même tels que Plaine Commune ou Rennes. Il convient de développer cette approche qui au demeurant est simple à décliner.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)

Il est obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants. La compétence de l'élaboration du PAVE relève de la commune par défaut, mais peut tout à fait

être transférée à l'EPCI, dans une logique de gestion plus cohérente et optimisée de l'accessibilité à l'échelle d'un territoire. Le PAVE contient un diagnostic / état des lieux de l'accessibilité et définit des priorités d'actions. Il précise les conditions et les délais de réalisation des actions de mise en accessibilité en concertation avec les acteurs concernés.

De leur côté, les établissements recevant du public (ERP) et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) déploient respectivement les agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) et les schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SD'AP), afin que la continuité de la chaîne de déplacement devienne une réalité entre la voirie, le bâtiment et les transports.

La méthodologie générale d'un schéma directeur piéton

- Identifier les « générateurs » de trafic piétons et prévoir les liaisons (au moins deux échelles d'investigation doivent être distinguées; celle qui concerne les déplacements de quartiers et celle qui traite des liaisons plus importantes).
- Repérer les dysfonctionnements en termes d'insécurité, de détours, de coupures, de perte de temps, d'inconfort...
- Caractériser les interventions nécessaires : type d'intervention, degré d'urgence, acteurs et financement. À ce niveau une coordination doit être assurée avec les autres interventions sur l'espace public.
- Programmer c'est-à-dire établir des priorités, lancer les études puis les projets.

Les aménagements de voirie

Modérer la vitesse

La maîtrise des vitesses est essentielle pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et plus particulièrement celle des piétons.

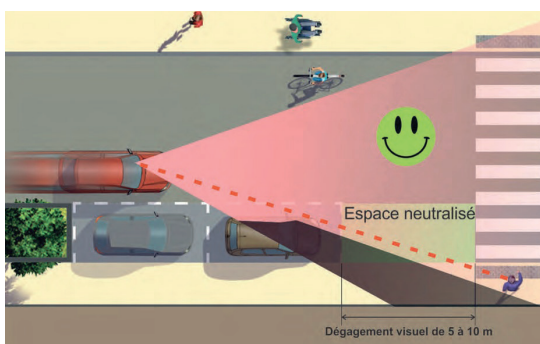
En effet, les probabilités de décès d'un piéton dans un choc avec un véhicule sont

multipliées par 6 si le choc a lieu à 50 km/h au lieu de 30 km/h. De plus, dans 60 % des accidents mortels de piétons le conducteur n'entame pas de manœuvre d'urgence, donc le percute à la vitesse à laquelle il circulait auparavant.

Elle permet également d'assurer la mixité des usages (habiter, se déplacer, commercer, se détendre, communiquer, ...) et de redonner à la ville toute sa dimension d'espace à vivre.

Voir et être vu

La visibilité est un élément capital de la sécurité de tout usager et notamment de celle des piétons qui s'apprêtent à traverser. Il convient donc d'éliminer tous les obstacles qui la réduisent ou la masquent: véhicules motorisés en stationnement trop près d'un passage pour piétons². Il en est de même pour le mobilier urbain mal implanté, les publicités mal placées, les arbustes trop hauts...



Obligation de neutraliser le stationnement sur 5 m en amont des passages piétons (Source: Cerema)

Raccourcir les traversées

Autre principe de base, celui-ci permet de diminuer le temps d'exposition au risque sur



Avancée de trottoir, espace neutralisé en amont du passage piéton, cheminement large et confortable, présence d'assises (Source: Cerema)

la chaussée. Parmi les solutions possibles, l'îlot refuge, la bande centrale neutralisée, l'avancée de trottoir, la réduction du nombre ou de la largeur des voies. En l'absence de feux, il est recommandé de ne pas dépasser 8 m de trottoir à trottoir pour une traversée piétonne sans îlot refuge...

Assurer la continuité des cheminements

Cela suppose en premier lieu de dégager de tout obstacle une « largeur utile » de cheminement sur les trottoirs. Un trottoir encombré nuit au confort des déplacements des piétons ainsi qu'à leur sécurité lorsqu'ils sont obligés de descendre sur la chaussée. Les dispositions en matière d'accessibilité³ fixent la largeur minimale recommandée dégagée de tout obstacle à 1,80 m; le minimum réglementaire est, quant à lui, de 1,40 m, pouvant être réduit à 1,20 m, si absence d'obstacles de part et d'autre.

Cela suppose également de positionner les aménagements de traversée de chaussée en tenant compte autant que possible des cheminements naturels et de prévoir des abaissements de trottoirs de façon à mieux répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.



Cheminement confortable, mobiliers et plantations en bord de trottoir (Source: Cerema)

2 La loi d'Orientation pour les Mobilités prévoit un minimum de 5 m sans stationnement motorisé en amont du passage piéton, mise en conformité exigée d'ici le 31 décembre 2026. Lien [Legifrance](#).

3 Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, arrêté du 15 janvier 2007 et décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.

4. Réponses à quelques questions techniques

Question 1: Existe-t-il plusieurs types de passages piétons ?

Il existe un seul type de passage pour piétons réglementaire.

Celui-ci est précisément décrit dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, Livre I – 7^e partie :

« ... Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches, parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 m en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 m et leur interdistance de 0,50 m à 0,80 m... ».

L'utilisation du rouge au niveau de ces passages est fortement déconseillée⁴.

Il convient de préciser :

- qu'il n'est pas obligatoire de marquer des passages pour piétons ;
- mais que, lorsqu'ils existent, les piétons sont obligés en vertu du code de la route de les utiliser pour traverser, dès lors qu'ils se situent à moins de 50 m de part et d'autre.

⚠ Il est possible de créer des traversées suggérées qui ne sont pas des passages piétons réglementaires. Utilisées en zone 30, elles guident les piétons qui ont besoin d'être guidés ou rassurés sans qu'il soit obligatoire de les utiliser. La présence de bande d'éveil de vigilance et d'abaissé de trottoir, complétée par un changement visuel de la chaussée, participe à leur visibilité, et interdit le stationnement au niveau de la traversée suggérée.



Traversée suggérée dans une zone 30 (Source : Cerema)

Question 2: Quand faut-il marquer un passage pour piétons ?

Le marquage d'un passage pour piétons permet de canaliser les traversées piétonnes en certains points, mais il ne permet en aucun cas à lui seul d'améliorer la sécurité d'une traversée jugée dangereuse.

Les critères d'implantation des passages pour piétons peuvent d'une façon très générale être résumés comme suit :

- **sur les voies principales** où la fonction circulation est prépondérante, il est recommandé d'implanter les passages piétons aux carrefours à feux, afin d'amener les traversées piétonnes à s'effectuer en ces endroits-là, considérés comme les plus sûrs ;
- **sur les voies de distribution** où la circulation automobile reste importante, il est recommandé de mettre suffisamment de passages pour piétons, minimum tous les 80 à 100 m (en profitant des carrefours) de façon à répondre à la forte demande en matière de traversées ;
- **sur les voies de quartiers ou rues commerçantes de centre-villes**, sous le statut de zone 30, où la vie locale est prépondérante par rapport au trafic (les piétons aspirent à pouvoir traverser en tout endroit), il est recommandé de ne pas marquer de passages pour piétons afin de laisser les piétons libres du choix du lieu de leurs traversées. En contrepartie, la sécurité de celles-ci doit être assurée, notamment par des aménagements de modération de la vitesse. Des traversées suggérées peuvent être proposées aux publics les plus fragiles, assurant la fonction de guidage.



Traversée laissée libre dans cette rue commerçante en zone 30. Les bordures de trottoirs sont basses pour faciliter la traversée et le stationnement est très limité (Source : Cerema)

4 Cf. circulaire du 16 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée

En zone de rencontre et aire piétonne, zones à priorité piétonne, le piéton circule légitimement sur la chaussée et a la priorité sur tous les véhicules. La notion de passage pour piétons n'a pas de sens et ne correspond pas à l'image de ces zones.

Question 3: Les giratoires sont-ils dangereux pour les piétons?

Malgré certaines idées reçues, les études statistiques montrent que les giratoires sont moins risqués pour les piétons que les autres types de carrefours et notamment que les carrefours à feux. La taille du giratoire a par contre une forte incidence sur la longueur des trajets des piétons. Il vaut donc mieux privilégier des petits giratoires qui incitent, par ailleurs à des vitesses moindres.

En termes de sécurité, il convient surtout de se limiter à une file de circulation en entrée et en sortie, et de prévoir un refuge pour piétons sur chaque branche du giratoire.

Enfin, il convient de distinguer les mini-giratoires, favorables aux piétons, les giratoires compacts et les grands giratoires, ces derniers étant moins favorables à la circulation des piétons.

Question 4: Comment préserver les trottoirs face à la pression du stationnement?

Différentes solutions existent:

- en premier lieu, faire respecter la loi. L'arrêt et le stationnement des véhicules sur les trottoirs sont en effet interdits en vertu de l'article R 417-11 du Code de la route. Il faut avant tout utiliser cet outil; une amende 4^e classe est prévue (135 euros), la vidéo-verbalisation peut être mobilisée.
- deuxième solution, il est possible de garder, lorsque cela est justifié (cheminement piéton répondant aux demandes de l'accessibilité, absence d'alternative pour le stationnement...) du stationnement latéral longitudinal sur la chaussée et l'utiliser comme protection du trottoir. Toutefois, il faut prendre en compte que la présence de «deux murailles» de stationnement voiture, de part et d'autre d'une chaussée, nuit à la convivialité de l'espace public. On a un effet «parking longitudinal» sans interactions par opposition à un

lieu de vie pour les riverains et les passants où le contact pourra s'établir. Une alternance de stationnement pour véhicules motorisés et de plantations peuvent rendre le cheminement plus confortable et permettre de modérer la vitesse en créant un effet de chicane. Cependant la suppression de ces espaces de stationnement peut être utilisée pour redistribuer l'espace public en faveur des modes actifs.

- enfin, dernier rempart, empêcher matériellement l'intrusion des voitures sur le trottoir, par exemple par l'implantation de mobilier anti-stationnement. Cette implantation doit par contre garantir la continuité des cheminements piétons et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et ne pas aggraver la prolifération déjà existante de mobilier (candélabres, poubelles, mâts, panneaux, etc.). D'autres éléments de mobilier urbain ou aménagements peuvent jouer le rôle de dispositifs anti-stationnement à travers l'organisation de différents éléments et mobiliers déjà présents sur le trottoir, de bandes végétales ou d'une bordure haute.



(Source: Cerema)

Question 5: Quel éclairage?

Rappelons tout d'abord qu'en hiver il fait nuit entre 17h et 8h, soit des heures de pointe du matin et du soir, sur une grande partie de la France.

Comme tout usager de l'espace public, le piéton doit voir et être vu, de nuit comme de jour, pour se repérer et trouver son chemin mais aussi pour anticiper les risques (obstacles, interactions avec d'autres usagers). La qualité de l'éclairage est alors déterminante dans le choix du piéton: continuer à marcher ou utiliser un autre moyen de transport ressenti comme plus sûr.

À la bonne conception des aménagements il est fortement souhaitable d'associer un bon éclairage de la voie et de ses abords. Les éclairages ponctuels (limités par exemple au droit des passages piétons) sont à éviter.

Ces derniers peuvent en effet avoir des conséquences négatives (effets de trous noirs, non perception d'un piéton traversant hors du passage...).

L'éclairage public n'est pas une obligation, il appartient au maire de décider quel espace doit recevoir un éclairage artificiel ou non, selon les usages, les horaires, les enjeux et les règles de l'art en vigueur.



Exemple d'éclairage d'une zone de rencontre, espace où de nombreux piétons sont présents de jour comme de nuit
(Source : Cerema)

Question 6: Quels aménagements pour une meilleure complémentarité transports collectifs/ piétons ?

Il convient déjà de s'assurer de la bonne accessibilité à pied des arrêts, ce qui implique leur signalisation, l'assurance de la sécurité et du confort des cheminements qui y mènent, le traitement des coupures afin de raccourcir les parcours. Sont préconisés les arrêts sur voie de circulation, ou avec un quai en avancée de trottoir. Ce dernier type présente plusieurs avantages: mise en évidence de l'arrêt et approche facilitée du trottoir par le bus, meilleure visibilité réciproque des usagers piétons et du bus, absence de stationnement illicite sur l'arrêt, abri-voyageurs et usagers en attente ne gênant pas la circulation des piétons sur le trottoir du fait d'un emplacement réservé à l'embarquement, aménagement sécurisant pour les traversées piétonnes.

D'une façon générale, les passages piétons sont à localiser à l'arrière de l'arrêt pour une meilleure sécurité.

Enfin, outre l'aspect dimensionnement, l'aménagement de l'arrêt a une dimension incontournable de confort des piétons en attente.



(Source : Cerema)

Question 7: Comment assurer le libre accès pour tous à l'espace public urbain ?

L'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées est une obligation. Différentes lois et textes d'application ont posé les termes de la réglementation en la matière.

Pour une information sur ce sujet, se référer aux différentes fiches « Ville accessible à tous », « Handicap et usages », « Cheminement des personnes aveugles et malvoyantes ».

Notion de «marchabilité»

Dans le cadre d'un diagnostic de plan marche ou pour un projet urbain, connaître le degré de marchabilité d'un espace public s'avère utile. Mais la diversité des enjeux – santé publique, sécurité routière, accessibilité, développement économique, animation urbaine – et donc la multiplication des indicateurs d'évaluation pose problème. Si la marche est le socle des autres déplacements, et le deuxième mode de déplacement des Français, **la notion de « marchabilité » reste encore peu connue et peu utilisée**⁵.

Quatre approches, distinctes ou complémentaires, peuvent être mises en avant, mobilisant chacune des outils différents à des échelles différentes :

- **des méthodes de modélisation de la marchabilité : le maillage urbain** est analysé, souvent via des données il s'agit de relever les grands indicateurs qui influencent la marche sur un territoire ou un quartier : densité,

diversité d'activités, design destination accessible, intermodalité (ces 5 points constituent **les 5D de Ewing et Cervero**);

- **des audits de marchabilité : l'environnement urbain immédiat** est relevé « in situ » à l'aide de grilles d'analyses sur : la cohérence, l'accessibilité, la sécurité, ou la qualité environnementale;

- **des enquêtes de marchabilité** « in situ » pour repérer de ce qui donne envie de marcher et pour recueillir des témoignages sur : le confort, la sûreté, la lisibilité, la visibilité, les usages;

- **des questionnaires pour comprendre l'ancrage institutionnel du sujet « marche »** : une politique « marche » est-elle affichée et traduite dans les documents de planification, des associations d'usagers piétons sont-elles actives sur ce territoire, quelle perception des habitants a été recueillie dans le baromètre des villes marchables ?

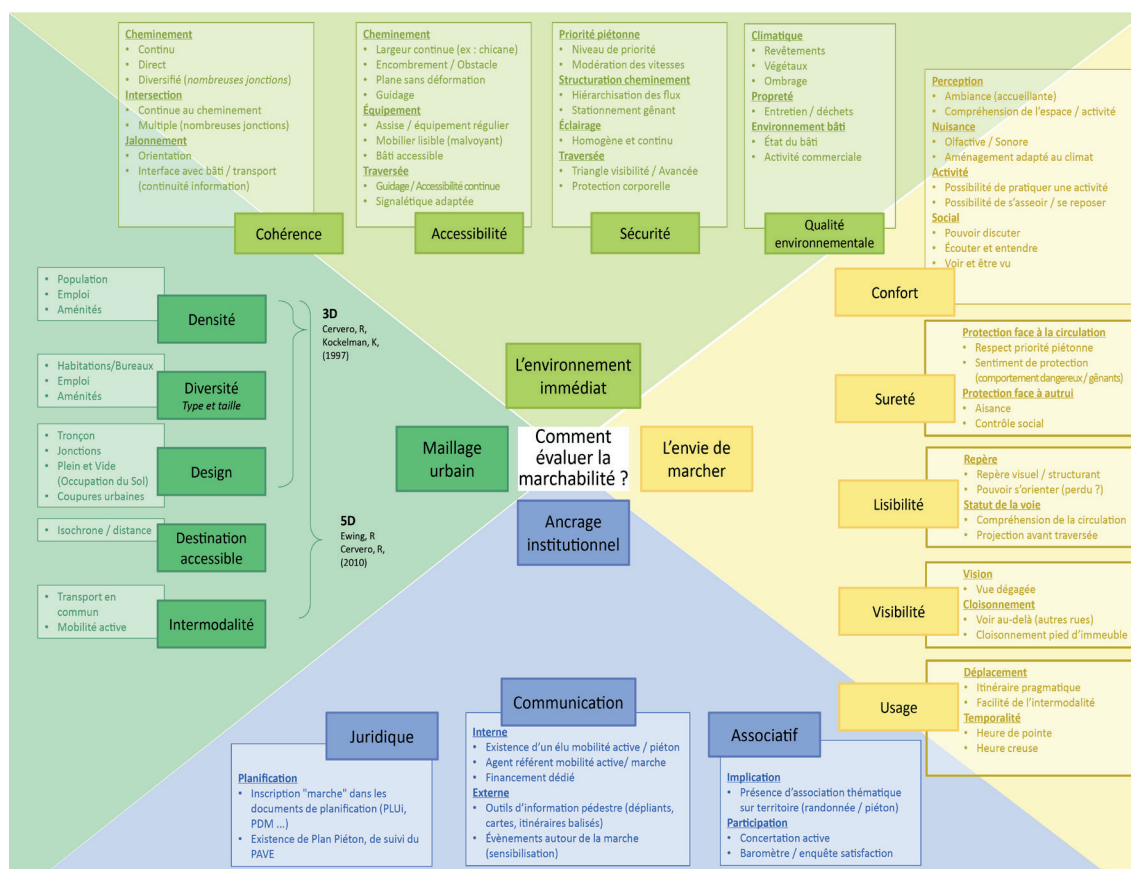


Schéma des différents critères de marchabilité regroupés selon les quatre approches.

5 Afin d'approfondir cette notion, plusieurs études ont été repérées dans le cadre d'un stage au Cerema en 2021 : « Comprendre la marchabilité – Comment évaluer la place du piéton dans les espaces publics ? » (Nicolas Buttet – Institut d'Urbanisme de Lyon).

Pour en savoir plus

Série de fiches « Favoriser la marche »

- Fiche n°01: Plan piéton – La Chapelle-Glain
- Fiche n°02: Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public - Recommandations d'aménagement
- Fiche n°03: Les lieux de pause et de repos: éléments essentiels de la marche en ville
- Fiche n° 04: Les sentiers pédestres balisés en ville: L'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération
- Fiche n°05: La prise en compte de la marche dans les documents de planification
- Fiche n°06: Les outils fonciers pour rétablir les continuités piétonnes
- Fiche n°08: Les micro-aménagements en faveur des piétons
- Fiche n° 09 : Les magistrales piétonnes - Un réseau piéton à haut niveau de service

Série de fiches « Handicaps et usages » dont:

- Fiche n°03: La mise en accessibilité: un levier en faveur des personnes âgées
- Fiche n°04: Comprendre les stratégies de déplacement des plus fragiles pour améliorer la lisibilité urbaine

Série de fiches Ville accessible à Tous

- fiche VAT n°11: L'intérêt d'une démarche combinée Accessibilité et Sécurité des déplacements
- fiche n°13: Décliner l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans la planification urbaine
- fiche VAT n°16: Élaborer, à l'échelle intercommunale, des PAVE – Retour sur la démarche de la communauté de communes du pays de la Serre)
- fiche VAT n°5: Élaboration du PAVE – Éléments pour un cahier des charges

Série de fiches Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes

- fiche n°07: Séparation d'espaces pétons – véhicules
- fiche n°08: Repérage des passages piétons sur chaussée

Autres publications

- Plaquette Une voirie accessible, 2012
- Cerema, Espaces publics des centres-bourgs - Repères pour de belles réalisations, 2016
- Cerema, Aménagements provisoires pour les piétons: tester pour aménager durablement, 2020
- Cerema, Aménager des rues apaisées - zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, 2020
- Article: Le trottoir traversant: un atout pour le confort des piétons www.cerema.fr/fr/actualites/trottoir-traversant-atout-confort-pietons
- Article: Obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons: Un webinaire d'échanges sur la mise en œuvre www.cerema.fr/fr/actualites/obligation-neutraliser-places-stationnement-motorise-5-m
- Article : Marchabilité d'un espace public : quelles méthodes pour l'évaluer ? <https://www.cerema.fr/fr/actualites/marchabilite-espace-public-quelles-methodes-evaluer>
- Article : Vers une ville confortable pour les piétons <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ville-confortable-pietons>
- Article : Les modes actifs en zone peu dense, un potentiel à développer <https://www.cerema.fr/fr/actualites/modes-actifs-zone-peu-dense-potentiel-developper>

Vos correspondants en région

Ancrage territorial Cerema

Correspondants Piéton - Modes actifs



Maquettage
Cerema DSC
Pôle édition
et valorisation
des connaissances



Contact

mobilites@cerema.fr
Cédric Boussuge: Cedric.Boussuge@cerema.fr

Date de publication

Juin 2006
Mise à jour avril 2022
ISSN : 2417-9701
2022/xx

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

www.cerema.fr

© 2022 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise
à l'accord préalable
du Cerema.

La collection « Connaissances » du Cerema

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment