



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 axées sur l'humain, et ce, quel soit le contexte territorial. Apaiser nos villes et nos villages est un enjeu inéluctable et encourager la marche en est le pilier central.

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

# Contexte et enjeux

## LA MARCHÉ, PIERRE ANGULAIRE 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 locaux<sup>1</sup> qui s'effectuent à pied<sup>2</sup>.

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 (43,5 %)<sup>3</sup>. 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<sup>ème</sup> 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 marchables<sup>4</sup> 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, visuel) est primordiale et dépasse la question du déplacement. Il est nécessaire de penser l'espace public et la part 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 partage de l'espace dans les grandes villes françaises*, B. Cordier, 2021.

4 Collectif Place aux piétons, *Baromètre des villes & villages marchables*.

## MARCHE 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), où elle représente une part modale de 45,7 % toutes tailles d'unité urbaine confondues, contre 22 % hors de ces quartiers<sup>5</sup>. 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 des 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)

« Talents de la marche 2024 »



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 1,3 kilomètres. L'installation de sept lampadaires de haute intensité lumineuse mais également la création d'assises et de fresques murales composent ce projet, et adoptent une approche globale pour le confort et la qualité de la marche.



## ➔ MARCHÉ EN TERRITOIRES PEU DENSES

Du fait de leurs formes urbaines dispersées, les distances à parcourir dans les territoires peu denses sont importantes. La part modale de la marche y est alors particulièrement inférieure à celle que l'on retrouve dans les communes denses (16 % contre 32 %), mais au cœur des quartiers résidentiels, des zones d'activités et aux abords des écoles, les déplacements à pied sont fréquents, jusqu'à la matérialisation physique des « lignes de désir ». Certaines communes développent depuis des années leur politique en faveur de la marche, de façon concluante. Différentes actions d'aménagement en faveur de la marche peuvent répondre aux particularités de chacun des territoires.



©RVM

Ligne de désir, Dijon

### ➔ ACIGNÉ (35)

**7 000 habitants, arrivée 1<sup>ère</sup> de sa catégorie au Baromètre des villes et villages marchables, deux années de suite**

À Acigné, la réflexion sur la place du piéton s'inscrit dans une démarche de longue date, active depuis plus de 50 ans. La ville dispose d'un vaste réseau de venelles réhabilitées, ces petites rues étroites, exclusivement piétonnes, qui relient les quartiers entre eux. Ce maillage favorise un cheminement piéton continu dans toute la ville encourageant la marche du quotidien. La commune travaille également sur l'apaisement de la circulation aux abords des écoles (passage à sens unique, plateaux traversants, trottoirs élargis entre autres) et met en place un pédibus.

### ➔ BOURGET-DU-LAC (73),

« Talents de la marche 2024 »



**5 000 habitants.** La commune du Bourget-du-Lac a lancé une politique marche à travers son Plan piéton 2020-2029. Ce projet vise à créer un réseau continu et sécurité de cheminements piétons pour reconnecter les différentes zones de la commune, et réduire les coupures d'aménagement. Parmi les actions phares, est prévue la création d'un grand axe piéton entre le bourg et le lac (fréquentation jusqu'à 10 000 personnes le week-end, pour 800 habitants uniquement) dans un environnement naturel. Ce plan inclut aussi la remise en service des sentiers désinvestis pour relier les hameaux. Ces chemins permettent parfois un accès jusqu'à deux ou trois fois plus court qu'en voiture.

## COMMENT SE CONSTRUIT LA MARCHABILITÉ ?

Longtemps invisibilisée, la marche prend sa place dans les politiques publiques, comme cela se voit sur la part de collectivités possédant une stratégie marche. En 2022, 18 % des collectivités interrogées ont déjà une stratégie marche en vigueur, et 17 % sont en cours de formalisation de leur stratégie marche<sup>1</sup>.

Au-delà d'un document de planification, un portage politique fort facilite et légitime les orientations d'aménagement, souvent combinées à des transformations fortes de l'espace public pour les habitants. S'engager dans un processus de transition pour maintenir et améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité des territoires passe par des prises de décision fortes et assumées.

Si l'on souhaite développer la marche du quotidien pour en faire un mode de déplacement crédible et efficace, il y a un besoin de repenser la marche sous tous ses aspects : sécurisée, apaisée, agréable, inclusive. Quand bien même « tout le monde marche », un territoire marchable, cela se construit.



©LE BOURGET-DU-LAC

Aménagement piéton au Bourget-du-Lac

<sup>1</sup> Enquête nationale pour les politiques modes actifs, 2022

# Stratégies de mise en œuvre : un bouquet de solutions

## QU'EST-CE QU'UN PLAN PIÉTON ?

Un plan piéton, ou un plan marche, est un cadre stratégique volontaire élaboré par une collectivité locale – généralement une commune ou une intercommunalité – qui vise à développer et promouvoir la marche à pied comme mode de déplacement quotidien. Ce plan, tout comme les plans dédiés au vélo, **structure et coordonne une série d'actions concrètes et complémentaires sur différents volets** : infrastructures, articulation avec les autres modes de déplacement, communication, sensibilisation, éducation. Ce plan inclut notamment la hiérarchisation du réseau piéton (magistrales piétonnes, axes structurants, continuités piétonnes...).

Attention, le plan piéton ne se substitue pas au Plan de mobilité, qui est quant à lui obligatoire (pour les AOM de plus de 100 000 habitants), mais vient l'enrichir et témoigne de la politique volontariste en faveur de la marche.

Ce plan doit être articulé avec les autres documents de planification de la mobilité et d'aménagement de l'espace public. Fonctionner en transversal permet de développer une approche et une politique inclusive de la mobilité : les actions sont alors coordonnées et l'espace public adapté aux usagers les plus vulnérables (séniors avec des difficultés, PMR...).



Rue piétonne à Avignon

© RVM

### → LILLE (59)

Élaborée en 2007 et réactualisée en 2021, la **Charte de l'espace public** de la Métropole européenne de Lille (MEL) est un document de référence pour l'aménagement, conçu sur des principes et outils testés en amont pendant deux ans.

Elle inclut notamment un volet « Des espaces publics favorables aux piétons », où sont détaillés les engagements de la MEL et de ses communes membres ainsi qu'une grille d'analyse pour traduire opérationnellement ces engagements. Cette grille place le curseur entre un niveau insuffisant et exemplaire et permet de garantir la qualité des projets.

Cette charte s'inscrit comme un réel outil d'aménagement dans un cadre plus global d'entretien et d'aménagement des voies et espaces publics, avec 600 millions d'euros d'investissement sur la période 2022-2026.



## UNE FORTE HÉTÉROGÉNÉITÉ DES TERRITOIRES CONCERNANT LA COMPÉTENCE VOIRIE

Les Communautés d'agglomération (CA) et les Communautés de commune (CC) peuvent recevoir la compétence totale ou partielle de la voirie. Dans ce cas, le périmètre des voies d'intérêt communautaire doit être défini et voté par délibération du Conseil communautaire. La compétence voirie inclut la maîtrise d'ouvrage des aménagements ainsi que leur entretien. Si elle n'a pas la compétence voirie, la CA ou la CC peut également utiliser une convention de transfert de la maîtrise d'ouvrage pour réaliser certains aménagements sur une voirie communale. Le pouvoir de police de la circulation et du stationnement appartient au maire pour les routes en agglomération, y compris les voies nationales et départementales traversant la commune. Il peut être transféré au président d'un EPCI si la commune le décide, bien que ce transfert de compétence soit peu fréquent. Hors agglomération, cette compétence revient au président du département pour la voirie départementale. Par ailleurs, dans certains territoires, un grand nombre de routes sont privées, nécessitant des accords spécifiques avec les propriétaires de lotissements. L'hétérogénéité des modalités de gestion de la voirie localement, oblige donc à une approche concertée entre collectivités limitrophes et riverains dans la mise en place d'une stratégie marche, afin de garantir la continuité des aménagements et leur bon entretien.





Zone piétonne dans le centre-ville de Lille

## UNE PLURALITÉ D' ACTIONS POUR UNE PLURALITÉ DE CONTEXTES

### La piétonnisation, une action à évaluer au cas par cas

La piétonnisation consiste à réserver certaines rues ou zones, auparavant ouvertes à la circulation des voitures, exclusivement aux piétons.

Elle découle d'une forte demande d'avoir des espaces réservés aux piétons, soustraits des zones de trafic automobile. Pour être efficace, la piétonnisation doit être accompagnée de mesures complémentaires, comme l'amélioration des infrastructures de transport public ou la création de parkings en périphérie et de stationnement vélo aux abords des aires. Certaines collectivités dédient des espaces exclusivement aux piétons, allant jusqu'à interdire la circulation des cycles certains jours et à certains horaires, lorsque le flux piéton est trop important. Ces mesures, pour être satisfaisantes, doivent alors s'accompagner d'un itinéraire alternatif, proche et facilement identifiable, pour les cyclistes souhaitant traverser la zone.

### → METZ (57)

Suite à la demande des commerçants, Metz propose, dès 1973, le premier îlot piéton pour limiter le problème de congestion routière. Plusieurs rues suivront cet exemple en devenant tour à tour piétonnes. Aujourd'hui, le « plateau piétonnier » s'étale sur environ 52 000 m<sup>2</sup> et a connu de nombreuses évolutions, faisant de Metz un véritable exemple en matière d'aménagement en faveur des déplacements piétons.



Piétonnisation aux abords du centre-ville, Metz

### → LYON (69),

Lauréat de l'appel à projet  
« Marche au quotidien »



La rue des Alouettes s'est progressivement transformée, avec tout d'abord un apaisement permis par la modification du sens de circulation dès 2022, menant à une diminution du trafic de 87 % dans cette rue. La rue est désormais une rue scolaire en zone de rencontre, avec toute la chaussée au même niveau, un revêtement clair accentuant le sentiment de piétonnisation et réduisant les îlots de chaleur. Toute la zone est sur un plateau traversant.



Création d'un plateau piéton à Lyon

## ACCOMPAGNER AU CHANGEMENT, COMMUNIQUER SUR LES BONNES CONDUITES

Encourager les déplacements piétons peut également passer par de nombreux autres aspects. Les dimanches sans voiture, défis piétons et autres marches organisées sont autant de possibilités d'animation ou de communication qui permettent d'accompagner les changements de comportement et d'éduquer de nouveaux publics à la marche.

Par ailleurs, accompagner ces changements se construit aussi lors de la concertation. Cette étape peut s'accompagner d'urbanisme tactique. Les aménagements temporaires ont l'avantage de proposer une approche flexible, rapide et participative et la réversibilité de ces aménagements permet alors d'être ambitieux dans l'expérimentation mais aussi de réduire certains coûts. Y apporter une dimension patrimoniale, artistique ou ludique peut aussi favoriser la marche, en allant au-delà de la dimension utilitaire de l'espace public (*Le voyage à Nantes, Le parcours de la chouette à Dijon*).



Campagne de sensibilisation à Montpellier

© Montpellier Méditerranée Métropole

### → AMPLEPUIS (69), 4900 habitants

Lauréat de l'appel à projet Marche au quotidien  
« Talents de la marche 2024 »



La commune a souhaité apaiser son centre-ville en partageant mieux l'espace entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Amplepuis expérimente dans son centre-ville une zone de rencontre, aménagement temporaire afin de vérifier l'adhésion de la population avant pérennisation. Dans ce contexte de forte utilisation de la voiture dans les déplacements du quotidien, la zone de rencontre est présentée comme un réel compromis. La concertation et la pédagogie menées par la collectivité, couplées à des aménagements temporaires testés par la population, permettent ainsi une meilleure appropriation par les usagers.

L'aménagement éphémère comprend de la peinture au sol ludique.



Design actif dans le centre-ville d'Amplepuis

© Commune d'Amplepuis

## ZONE DE RENCONTRE OU LA VERTU DU PARTAGE

Une zone de rencontre est une zone affectée à la circulation de tous les usagers, où les piétons ont la priorité et peuvent circuler sur la chaussée. En théorie, pas de trottoirs dans une zone de rencontre, les cyclistes et automobilistes roulent à 20 km/h maximum et sont tolérés dans cet espace.

En pratique, aucune zone de rencontre ne se ressemble. Il y a cependant un certain nombre de pré-requis pour qu'une zone de rencontre soit utilisée comme telle. Notamment, il est nécessaire de travailler en amont sur les flux pour garantir que le trafic motorisé soit faible et que cet espace ne soit donc pas un axe de transit. L'abaissement des vitesses doit également être travaillé, avec par exemple un trottoir traversant avec des rampants abrupts en entrée de zone, pour faire sentir que l'automobiliste est uniquement toléré dans cet espace où il n'est pas prioritaire. Une signalétique claire, un revêtement d'une couleur différente, voire de l'urbanisme tactique peuvent être mis en place.



Zone de rencontre, à Vitry



## → LA ROCHELLE (17)

lauréat de l'appel à projet Marche au quotidien



Sur le port de La Rochelle, on distingue deux zones juxtaposées. Un secteur piéton, dit « zone de rencontre » qui englobe le port et où les voitures sont interdites, suivi d'un secteur « cœur de ville apaisé », où les voitures sont autorisées à certains horaires et en fonction de la présence du marché. Cinq parkings-relais gratuits autour de La Rochelle viennent compléter l'offre de stationnement payant dans la ville, et permettent une liaison bus directe pour rejoindre le centre-ville.

Zone de rencontre à La Rochelle



## SIGNALER ET JALONNER : LA MEILLEURE FAÇON DE MARCHER

Un système de jalonnement peut inclure des panneaux directionnels, du marquage au sol, des cartes de quartier installés stratégiquement (panneaux visibles, à des intersections, à la sortie d'une gare pour favoriser l'intermodalité). Le jalonnement peut être incitatif et inclure les temps de parcours à pied entre différents points d'intérêt. De plus, en favorisant des trajets piétons bien définis, ils améliorent la sécurité en évitant que les piétons n'empruntent des itinéraires dangereux ou non adaptés. Cet investissement, simple mais efficace, peut avoir un impact significatif sur les comportements de mobilité des habitants.



Panneaux piétons-vélos à Saint-Nazaire

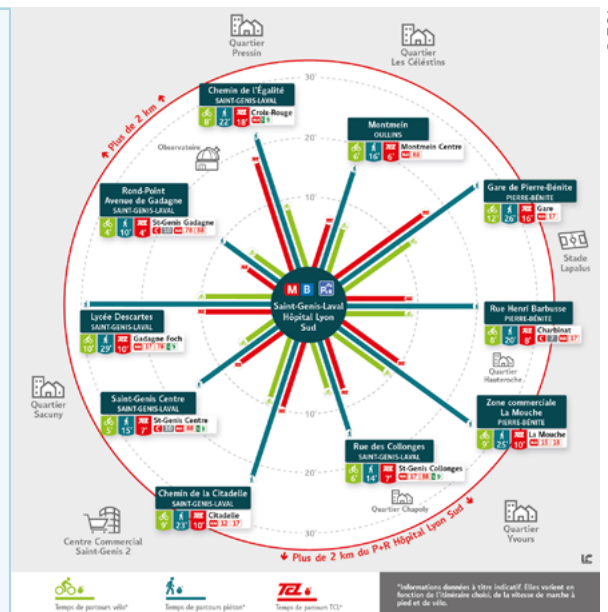
## → ROSE DES MODES À LYON (69)

« Talents de la marche 2022 »



L'opérateur de transport Keolis a mis en place une représentation schématique permettant de comparer les temps des différents modes de déplacement (vélo, marche à pied, transport en commun) entre un lieu centre et des lieux emblématiques de l'agglomération. L'objectif de cette Rose des modes ? « Favoriser l'intermodalité. Pour disposer de transports collectifs de qualité, il est essentiel d'intégrer les piétons et la marche dans le parcours et d'en assurer la promotion. »

Exemple de Rose des modes



## → NÎMES (30)

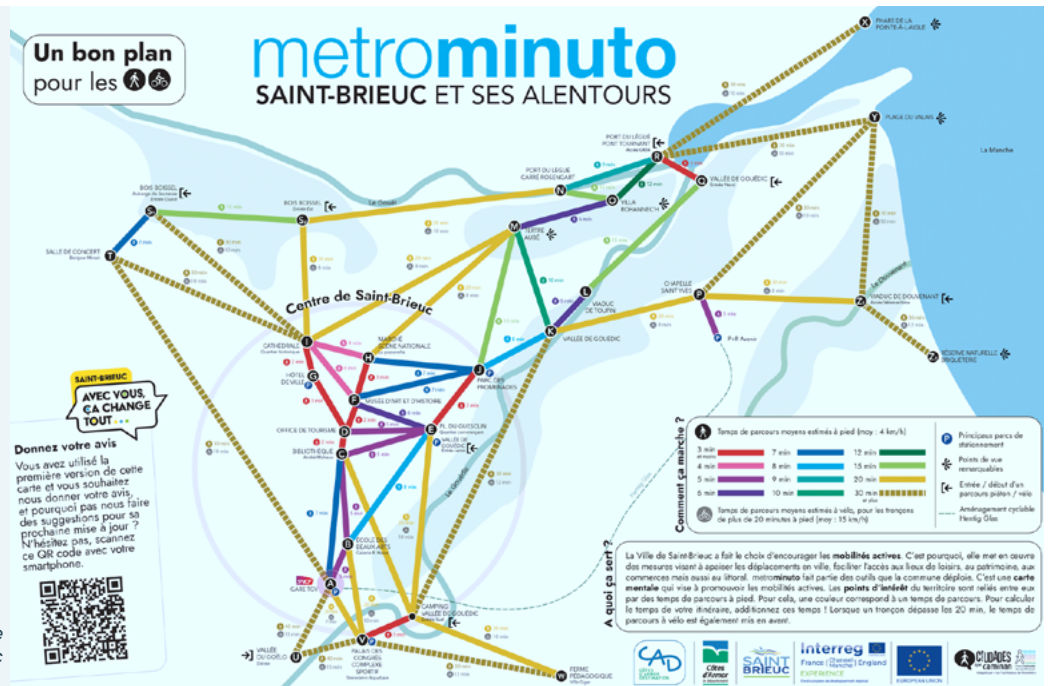
La ville de Nîmes a mis en place une signalétique piétonne, positionnée aux points directionnels principaux, qui indique les points touristiques de la ville ainsi que le temps de trajet.

Signalétique piétonne à Nîmes



→ SAINT-BRIEUC (22)

Un groupe de travail associant les services de la ville, l'agglomération, l'Office de Tourisme et Côtes d'Armor Destination (CAD) permet d'aboutir à une carte synoptique « Metrominuto » qui vise à simplifier la lecture d'un plan de ville, en y renseignant les points d'intérêt et les temps de parcours à pied.



Plan metrominuto de Saint-Brieuc

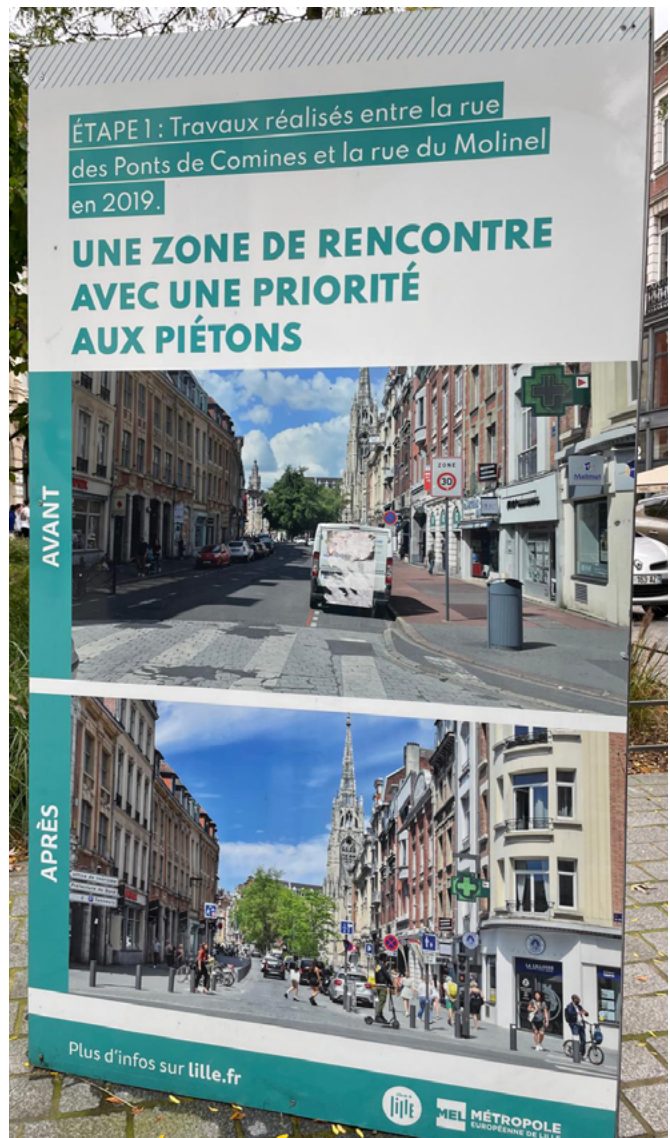
**LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE, POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC**

Le réaménagement des espaces publics en faveur des mobilités actives vise à rééquilibrer le partage de l'espace, actuellement majoritairement alloué à la voiture, pour favoriser les déplacements à pied et à vélo, tout en maintenant une cohabitation efficace entre les différents modes de déplacement. Cette approche comprend diverses actions telles que l'élargissement et la réfection des trottoirs, l'installation de mobilier urbain (des bancs, des éclairages adaptés, des fontaines à eau, des sanitaires), et la création de passages piétons sécurisés et bien signalés.

Par ailleurs, ce travail de réaménagement peut inclure la transformation de places de stationnement en zones piétonnes, espaces verts ou même stationnement vélo, la mise en place de revêtements au sol distinctifs pour signaler les zones de circulation piétonne, et l'introduction de dispositifs de modération de la vitesse telles que des chicanes, des écluses ou des trottoirs traversants. Ces aménagements visent non seulement à améliorer la sécurité des piétons, mais aussi à rendre la marche plus attractive.

En requalifiant la voirie, les collectivités locales envoient un message fort en faveur de la marche, reconnaissant ce mode de déplacement comme une priorité dans l'aménagement urbain, mais également en faveur de la qualité de vie des quartiers. Encourager la marche, c'est proposer un espace dans lequel il est agréable de se déplacer à pied puisque nous savons que la qualité des aménagements influence largement les changements de pratique.

Réaménager l'espace public dans une démarche d'apaisement doit être accompagné de mesures pour limiter le nombre de véhicules dans les rues et pour limiter la vitesse. Pour ce qui est du nombre de véhicules, l'outil du plan de circulation permet de définir les règles de circulation dans les rues. Ainsi, cet outil permettra de neutraliser certains itinéraires de transit dans les quartiers en modifiant les règles de circulation ; et de ce fait de favoriser une réappropriation des rues résidentielles par les habitants, notamment les personnes âgées.



Panneau d'explication des travaux à Lille



## → BEAUVAIS (60)

Dans l'optique notamment de sécuriser et favoriser la marchabilité, Beauvais a requalifié son cœur de ville en 6 secteurs de travaux distinctes. En s'inscrivant dans la dynamique « Action cœur de ville », ces aménagements comprennent la sécurisation des espaces piétons mais aussi l'agrandissement des terrasses et l'ajout de végétalisation.

## → NANTES (44)

« Talents de la marche 2023 »



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



## → DIJON (21)

Dans son projet d'embellissement de l'axe Monge-Bossuet, la ville de Dijon accorde une place particulièrement importante aux piétons, tout en permettant aux véhicules motorisés de circuler. Visuellement, l'espace alloué à la voiture est largement réduit de manière à apaiser fortement la circulation. Ce projet comprend également la désimperméabilisation des sols par des systèmes de gestion des eaux pluviales, entraînant ainsi la création d'îlots de fraîcheur urbains.

*Place Bossuet réaménagée à Dijon*



© RVM

## LIMITATION DE LA VITESSE : MESURE CLÉ POUR FAVORISER UN ESPACE PUBLIC APAISÉ ET ATTRACTIF

La limitation de la vitesse complète utilement des aménagements en faveur des piétons, pour une bonne cohabitation entre les modes actifs et automobilistes, et pour limiter la gravité des accidents.

Les zones 30 km/h, souvent implantées dans les quartiers résidentiels et autour des écoles, visent à protéger les usagers les plus vulnérables, notamment les enfants et les personnes âgées. Elles sont souvent accompagnées d'aménagements spécifiques, mentionnés pour certains ci-dessus, pour forcer les véhicules à ralentir.

Les villes peuvent également décider de faire du 30km/h la norme et du 50km/h l'exception. Une Ville 30 est une ville pensée de façon cohérente entre les différents types de lieux et de fonctions, mettant l'apaisement au centre de la réflexion. Ainsi, la zone 30 va être majoritaire, avec également la présence de zones de rencontre, d'aires piétonnes par exemple dans le centre-ville ou aux abords des écoles. Certains axes peuvent être maintenus à 50 km/h pour conserver leur fonction d'axe de transit.

Aujourd'hui, près de 300 villes en France sont des Villes 30. De la communication et des aménagements temporaires, dans un premier temps sur ces changements de vitesse, puis si nécessaire, des mesures de contrôle-sanction, ancrent dans le temps le respect de ces nouvelles limitations.



*Zone 30 à Angers*

© RVM

→ POITIERS (86)

Depuis le 1er septembre 2023, Poitiers est passée Ville 30. Cette décision s'accompagne d'une brochure informative sur les bénéfices de la limitation de la vitesse en ville, mais aussi sur les changements d'habitudes que cela implique pour les automobilistes. Sous forme de Vrai/Faux, le flyer s'attarde à démentir certaines idées reçues sur la ville à 30km/h!

Communication de la ville de Poitiers

1 Brochure informative « Poitiers passe à 30 km/h »

# Poitiers passe à 30 km/h\*

À PARTIR DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2023

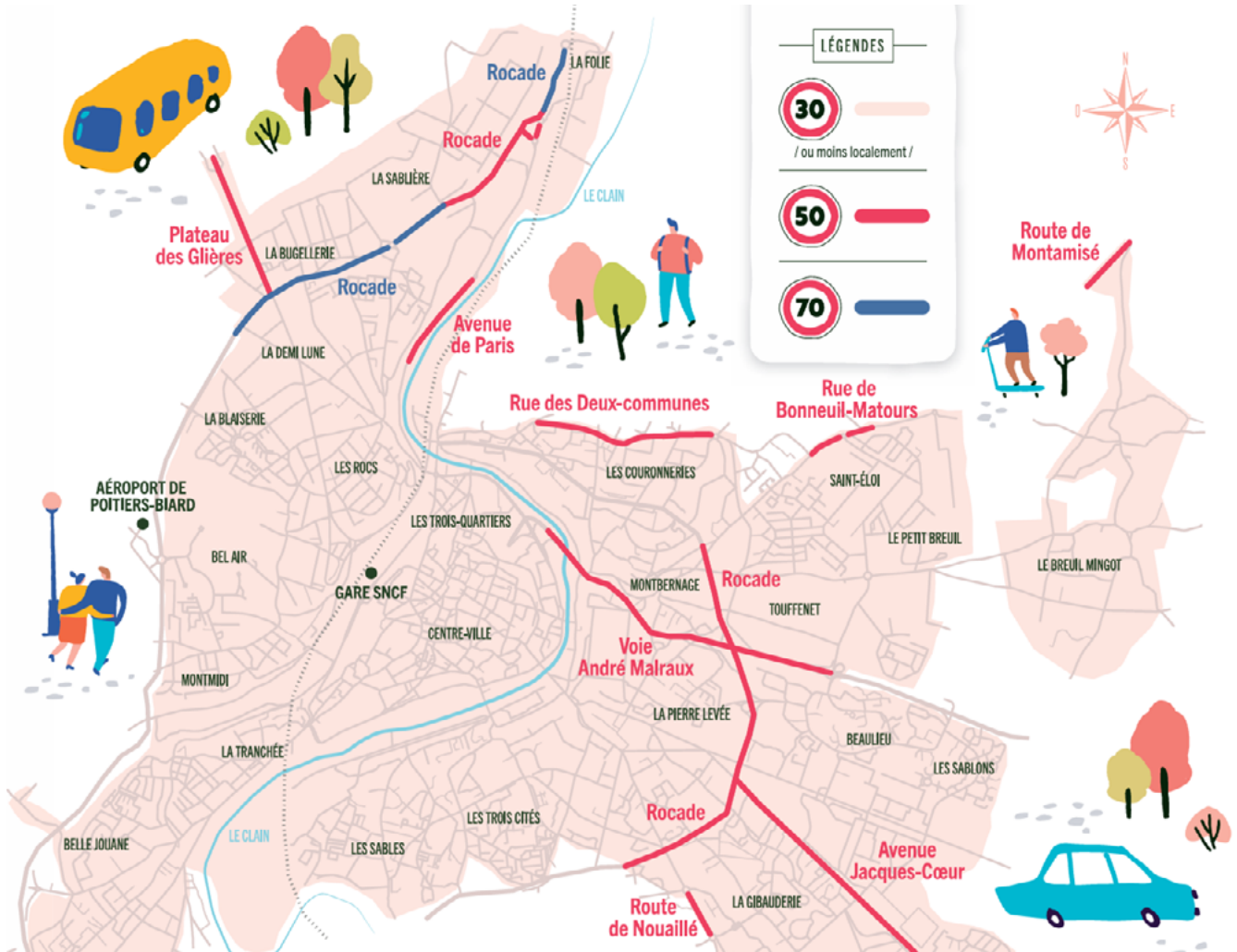


© Mairie de Poitiers

\* hors rocades et pénétrante.

## QUALITÉ DE VILLE

Circuler plus en sécurité • Mieux partager l'espace public



Brochure informative « Poitiers passe à 30 km/h »

→ SAINT AVÉ (56), 12 000 habitants

lauréat de l'appel à projet Marche au quotidien



La mise en place de la ville à 30 s'inscrit dans une politique de mobilité en faveur des déplacements actifs, et pour l'émergence de modes de déplacements alternatifs à la voiture. La Ville de Saint-Avé, avec le Golfe du Morbihan-Vannes agglomération, qui a la compétence mobilité sur le territoire, sont au premier plan pour proposer aux habitants des moyens de déplacement sûrs, efficaces et qui répondent aux impératifs environnementaux.



# Mettre en place une politique marche, quels avantages pour une collectivité?

## DÉVELOPPER LA MARCHÉ : UNE POLITIQUE LOCALE DE SANTÉ PUBLIQUE

Le manque d'activité physique constitue un facteur de risque majeur de mortalité. Les individus ayant une activité physique insuffisante encourent un risque de décès supérieur de 20 % à 30 % par rapport à ceux qui maintiennent une activité adéquate<sup>1</sup>. L'OMS fait des recommandations de 40 minutes d'activité physique modérée par jour. Ainsi, effectuer une partie de ses déplacements à pied permet de lutter efficacement contre l'inactivité physique. Une politique en faveur de la marche est une politique pour une meilleure santé pour tous et toutes. Les modes actifs permettent de réduire la pollution sonore, en particulier dans les zones urbaines, et ne contribuent pas à la pollution atmosphérique. Réduire ces pollutions contribue donc à une meilleure santé.

## LA MARCHÉ : UNE SOLUTION POUR DES VILLES RÉSILIENTES

Porter une politique ambitieuse de développement de la marche, c'est réaffirmer une vision en faveur de villes et villages durables et mieux adaptés aux défis du dérèglement climatique. Cette réappropriation de l'espace public passe par la réduction de l'espace alloué aux véhicules motorisés au profit des mobilités actives, et par des espaces végétalisés pensés de tel sorte à atténuer les îlots de chaleur urbains de plus en plus fréquents. En complément, des espaces d'ombre, du mobilier urbain comme des assises et fontaines à eau, permettent de réellement rendre ces espaces agréables et fonctionnels.

## DÉVELOPPER LA MARCHÉ, MOTEUR D'INCLUSIVITÉ POUR TOUS ET TOUTES

Planifier une politique marche, c'est veiller à des infrastructures piétonnes qui répondent aux besoins de tous les usagers, et rendre à chacun la possibilité de se déplacer de manière autonome, sécurisée et confortable. Garantir une marche inclusive n'est pas seulement une option, mais une nécessité pour construire des villes accueillantes et accessibles à toutes et tous.

## DÉVELOPPER LA MARCHÉ REVITALISE LES CENTRES-VILLES ET CENTRE-BOURG

Adapter l'espace public aux besoins des piétons participe pleinement à l'attractivité des centres-villes. Encourager les déplacements piétons crée un cadre propice à la fréquentation des commerces de proximité par les habitants, mais met également en valeur le patrimoine et favorise l'attractivité de sa ville. Développer la marche, c'est alors montrer un intérêt particulier à la vitalité des commerces de centre-ville et centre-bourg.



### RESSOURCES

**Collectif Place aux piétons,**  
*Baromètre des villes & villages marchables,*  
édition 2023.

**Rue de l'Avenir, Réseau vélo et marche  
et leurs partenaires,**  
*Campagne « Ville Apaisée quartiers à vivre ».*

**ADEME,** *À pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur  
de la fabrique des espaces publics,* 2022.

**CVTCM,** *À pied et à vélo dans les quartiers  
prioritaires,* 2023.

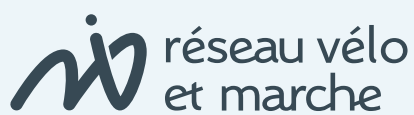
**Walk 21,** *Integrating walking + public transport,* 2024.

**Cerema,** *Design actif, l'espace public en  
mouvement,* 2024.

**Cerema,** *Aménagements provisoires pour les  
piétons : tester pour aménager durablement,* 2020.

**Cerema,** *Aménager des rues apaisées,* 2020.

<sup>1</sup> Organisation mondiale de la santé, Principaux repères, activité physique.



Collectivités engagées pour les mobilités actives

09 72 56 85 05  
info@reseau-velo-marche.org  
www.reseau-velo-marche.org



## QUI SOMMES-NOUS ?

Le Réseau vélo et marche, issu de la fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Vélo & Territoires, regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives. Ce réseau unique de collectivités œuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement. Le Réseau vélo et marche anime également un club transpartisan d'élus parlementaires pour intégrer les mobilités actives dans une politique nationale ambitieuse.

**La collection des dossiers du Réseau fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).**

Soutenu par



Dossier réalisé par Jeanne Limousin  
et Anne-Laure Tournier, Réseau vélo et marche