



## Fiche n°3

### Réinventer la place du piéton dans les mobilités actives

*Cette fiche a été réalisée dans le cadre du groupe de travail thématique "Mobilités" animé par la Coordination nationale des Conseils de développement.*



#### QUE CONTIENT CETTE FICHE ?

Cette fiche offre un aperçu des actions et stratégies pour promouvoir la marche à pied comme mode de déplacement quotidien. Elle met en avant des solutions pour sécuriser les piétons et rendre la marche plus agréable, illustrées par des initiatives nationales et des exemples concrets de plans piétons et d'aménagements issus des contributions des conseils de développement.



#### À QUI EST DESTINÉE CETTE FICHE ?

Cette fiche s'adresse aux conseils de développement intéressés par le développement des mobilités actives, et en particulier la marche à pied. Elle a pour objectif d'informer sur les meilleures pratiques pour encourager la marche à pied et rééquilibrer l'espace public en faveur des piétons, en fournissant des exemples concrets inspirants, pour aider à la mise en œuvre d'initiatives similaires dans d'autres territoires.

#### LA MARCHÉ À PIED EN 6 POINTS CLÉS

- 1 Les chiffres clés de la marche à pied en France
- 2 Dispositifs et aides en faveur de la marche
- 3 Des plans piétons pour des villes plus marchables
- 4 Repenser l'espace urbain pour redonner la priorité au piéton
- 5 Sécurité et confort du piéton
- 6 Ressources utiles



## CONTEXTE

Plan Vélo et Marche  
2023-2027



Adopté le 5 mai 2023, le plan Vélo et Marche 2023-2027, prévoit pour la première fois des mesures spécifiques pour développer et encourager le recours à la marche dont les bénéficiaires sont nombreux tant sur le plan environnemental que sur la santé.

## 1 Les chiffres clés de la marche à pied en France

**23,9 %**

Part des déplacements  
quotidiens effectués à pied

**2 km**

Distance moyenne parcourue à  
pied par jour et par personne

**16 minutes**

Temps moyen passé par jour  
à marcher

**9 fois plus**

de déplacements locaux  
à pied qu'à vélo

Source : *Marcher et pédaler : les pratiques des Français*, 2019

## 2 Dispositifs et aides en faveur de la marche

### ÉVOLUTION DU CODE DE LA ROUTE EN FAVEUR DES PIÉTONS

Depuis quelques années, le code de la route a connu plusieurs évolutions pour sécuriser piétons et cyclistes. Le décret n°2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, a renforcé les sanctions en cas d'infraction du non-respect des priorités accordées aux piétons : désormais 6 points seront retirés sur le permis de conduire au lieu de 4 auparavant.

## LE PROGRAMME ID-MARCHE

»»» Lancé en 2023, c'est le premier programme national dédié au soutien des mobilités piétonnes.

### OBJECTIF

Il vise à renforcer l'accompagnement des collectivités dans le développement des politiques favorisant la marche au quotidien, sur une période de 4 ans.

### BUDGET

Un budget de 4 millions d'euros investis sur 4 ans par le ministère des Transports, le Cerema, l'Ademe pour financer études, aménagements et actions de communication.

### MODALITÉS

Les collectivités territoriales peuvent participer à des appels à projets et des concours, dont l'objectif est de récompenser les initiatives exemplaires en faveur de la marche.

## 3 Des plans piétons pour des villes plus marchables

### DÉFINITION



Un document stratégique élaboré par une collectivité pour structurer et promouvoir la marche à pied en tant que mode de déplacement quotidien. Il vise à améliorer les conditions de marche en rendant les espaces urbains plus accessibles, sécurisés, et agréables pour les piétons.

### ENJEUX



SÉCURITÉ

ACCESSIBILITÉ

QUALITÉ DE L'AIR

QUALITÉ DE VIE

### OBJECTIFS

#### Améliorer l'infrastructure piétonne

En créant des trottoirs larges, des aménagements de passages piétons sécurisés, zones piétonnes...

#### Promouvoir la marche à pied

En sensibilisant les habitants à ses avantages et en encourageant son usage quotidien.

#### Rééquilibrer l'espace public

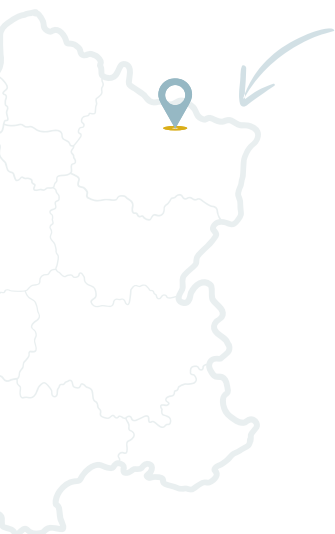
En réduisant l'emprise de la voiture pour donner plus de place aux piétons (création de zones 30, zones de rencontres, zones piétonnes)

#### Connecter les zones urbaines

En créant des itinéraires piétons continus et sécurisés entre les quartiers, centres d'activités et pôles de transport.



## LES CONTRIBUTIONS DES CODEV



### Élaborer un “Plan piéton métropolitain” dans une réflexion globale sur l’espace public

Conseil de développement de l’Eurométropole de Metz, Grand Est

“Quel projet “Mobilités” pour notre Eurométropole ?”

Le codev de l’Eurométropole de Metz propose d’élaborer un plan piéton métropolitain en repositionnant le piéton au cœur des politiques de mobilité et en réfléchissant au rôle que doit pouvoir jouer la marche en tant que mode de déplacement dans un projet de mobilité durable. Parmi les propositions d’actions, le codev suggère par exemple de :

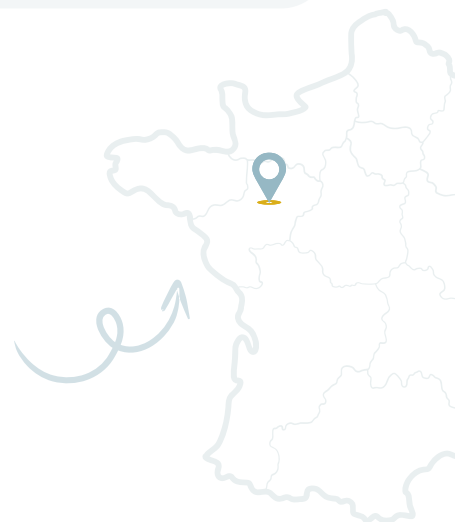
- Définir des “normes” de conception et un plan sécurité trottoirs (séparer piéton et autres mobilités actives, repenser le partage des usages...)
- Promouvoir la marche en élaborant un “Code Piéton métropolitain”
- Informer et sensibiliser (au niveau des auto-écoles pour sensibiliser les apprentis conducteurs à la sécurité piéton, mobiliser la communauté éducative, parentale, de quartier... notamment dans les trajets scolaires...)
- Organiser des Assises métropolitaines de la marche

### Un Plan piéton par commune pour améliorer la marche à pied et assurer la sécurité des piétons

Conseil de développement de Loire Angers, Pays de la Loire

“Déplacements et mobilités – Des solutions durables pour tous les territoires ruraux et urbains du pôle métropolitain Loire Angers”

Dans sa contribution, le codev de Loire Angers propose que chaque commune mette en place un Plan piéton pour reconquérir l’espace public en faveur de la marche à pied, en sécurisant et en rendant attractifs les cheminements piétons, notamment pour les jeunes enfants et les personnes à mobilité réduite. Le codev suggère également d’aménager les cheminements piétons, en particulier dans les centres-bourgs et les zones d’activités, avec des trottoirs sécurisés et élargis, ainsi que des accès sécurisés dans les zones actuellement difficiles d’accès à pied ou à vélo.



### Repenser l’espace public pour favoriser la marche en créant un plan de déplacements piétons

Conseil de développement durable de la Métropole du Grand Nancy, Grand Est

“Vers une transition urbaine – inverser la norme : le piéton au cœur des politiques de mobilité”

Dans sa contribution, le C3D du Grand Nancy fait plusieurs propositions pour rééquilibrer l’espace public en faveur des piétons, encourager la marche comme mode de déplacement quotidien, et assurer la sécurité et le confort des piétons dans l’ensemble de la métropole. Le codev propose par exemple de créer un plan de déplacements piétons visant à développer des itinéraires piétons pratiques, continus et sécurisés entre les différents quartiers et pôles d’activités de la métropole, tout en assurant la continuité des cheminements et en éliminant les obstacles pour les personnes à mobilité réduite.

# 4 Repenser l'espace urbain pour redonner la priorité au piéton

## ZOOM SUR LE CODE DE LA RUE

### Définition

Le "Code de la Rue" est une démarche visant à repenser la conception des espaces urbains pour favoriser la cohabitation pacifique et sécurisée de tous les usagers, en particulier les plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes. Il s'agit de créer un environnement urbain où les piétons, les cyclistes, et les automobilistes partagent l'espace public de manière plus équilibrée, en donnant la priorité aux modes de transport les plus doux.

### Origine et décret

La démarche du "Code de la Rue" en France est née de la volonté d'adapter les réglementations routières aux nouvelles attentes en matière de mobilité durable. Elle trouve ses fondements dans le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, relatif à la sécurité des déplacements dans les zones urbaines. Ce décret introduit plusieurs notions clés, comme les zones de rencontre, les zones 30, et la généralisation du double sens cyclable dans les zones limitées à 30 km/h.

### Objectifs

#### Prioriser les usagers vulnérables

Accorder la priorité aux piétons dans l'espace public, réduire l'emprise de la voiture notamment dans les centres urbains.

#### Promouvoir la cohabitation respectueuse

Encourager un partage de l'espace public respectueux entre tous les usagers en particulier dans les zones à forte densité de circulation piétonne.

#### Sécuriser les déplacements

Réduire les vitesses de circulation, créer des zones où les piétons ont la priorité absolue comme les zones de rencontre ou les zones 30.

#### Réduire les accidents

Diminuer le nombre et la gravité des accidents impliquant des piétons en modifiant l'aménagement des rues et en instaurant des règles de circulation plus strictes.

## UN CODE DE LA RUE POUR RÉAFFIRMER LA PLACE DU PIÉTON EN VILLE L'exemple de la ville de Paris



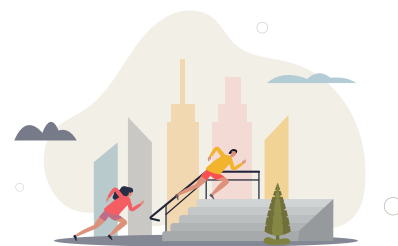
Le "Code de la rue", adopté par le Conseil de Paris le 6 juillet 2023, vise à **repenser** et **clarifier** les règles de partage de l'espace public pour **protéger en priorité les piétons**, particulièrement vulnérables. Il a pour objectifs de faciliter la marche et les traversées (marquages au sol, feux avec décompte de temps...), de sécuriser les espaces dédiés et de les rendre accessibles à tous (élargissement des trottoirs, supprimer du stationnement, développer les rues aux écoles, multiplier les feux sonores...), ou encore de mieux encadrer les vélos et nouvelles mobilités (pas de piste cyclable sur les trottoirs, suppression des trottinettes en libre-service, développer des rues réservées aux vélos...).

[Pour aller plus loin, consulter le Code de la rue adopté par la ville de Paris](#)

## LE CONCEPT DE "VILLE DU QUART D'HEURE"

Le concept de la "ville du quart d'heure" est une idée d'aménagement urbain qui vise à créer des villes où tous les services essentiels (écoles, magasins, parcs, lieux de travail, établissements de santé...) sont accessibles à pied ou à vélo en **15 minutes maximum**.

En mettant l'accent sur la proximité, ce concept est intrinsèquement lié au développement des mobilités douces car il crée les conditions idéales pour que la marche à pied devienne un mode de déplacement privilégié, accessible, sûr et agréable pour les habitants.



En plus de ses avantages en termes de mobilité, la ville du quart d'heure a un **impact environnemental positif** en réduisant les émissions de CO2 grâce à la diminution des déplacements motorisés.

Sur le **plan social**, elle contribue à réduire les inégalités d'accès aux services, en garantissant que tous les habitants, quel que soit leur quartier, bénéficient d'une qualité de vie équitable, avec un accès rapide et facile à toutes les commodités nécessaires.

## 5 Sécurité et confort du piéton

### Assurer le confort du piéton

Associer modes actifs et parcours sensoriels

Mettre en place une signalétique efficace et favorisant les déplacements actifs : temps de trajet, itinéraire...

Assurer un éclairage public minimum pour favoriser les modes actifs.

Aménager du mobilier urbain (si possible ombragé) permettant de se reposer le long des cheminements piétons.

Utiliser des matériaux adaptés aux modes de déplacement (non glissants pour les piétons).

Ponctuer les voies piétonnes d'espaces de rencontres et de détente.

### Assurer la sécurité du piéton

#### Expérimenter l'espace à travers une Marche Sensible



Conseil de développement durable de Grenoble Alpes Métropole, Auvergne Rhône Alpes

"Marche Sensible OPUS 4 - Partage de l'Espace Public à l'heure de la sortie des écoles"

La démarche de "Marche Sensible" initiée par le codev, offre une perspective immersive et qualitative sur l'utilisation de l'espace public, en particulier autour des écoles dans les quartiers prioritaires. En impliquant divers participants (experts en urbanisme, habitants du territoire...), cette démarche permet de recueillir des observations directes et nuancées sur la manière dont les enfants et les jeunes interagissent avec leur environnement quotidien. Cette marche a permis par exemple de mettre en évidence **l'importance des zones piétonnières et des espaces sécurisés** pour les enfants. L'absence de voitures et la présence de chemins piétonniers contribuent à un climat d'apaisement et de liberté pour les enfants, renforcé dans les espaces urbains bien aménagés.

# 6 Ressources utiles

## RESSOURCES DIVERSES

### Le vélo et la marche, des modes de déplacement vertueux et avantageux

Site du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires



[Accéder au site](#)

### Plans piétons : vers des villes plus marchables

Cerema



[Accéder au document](#)

### A pied ou à vélo : les pratiques des Français décryptées en infographie

Site du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires



[Accéder au document](#)

### Le code de la rue

Gouvernement – Sécurité routière



[Accéder au site](#)

### Sécurité des piétons : le code de la route évolue

Cerema



[Accéder au site](#)

### Code de la rue – Redonner la priorité aux piétons

Dossier de presse – Ville de Paris



[Accéder au document](#)

## DOCUMENTS DISPONIBLES DANS LE CENTRE DE RESSOURCES DE L'OBSERVATOIRE

### Marche Sensible OPUS 4 – Partage de l'Espace Public à l'heure de la sortie des écoles

Conseil de développement de Grenoble – Alpes Métropole

### Déplacements et mobilités – Des solutions durables pour tous les territoires ruraux et urbains du pôle métropolitain Loire Angers

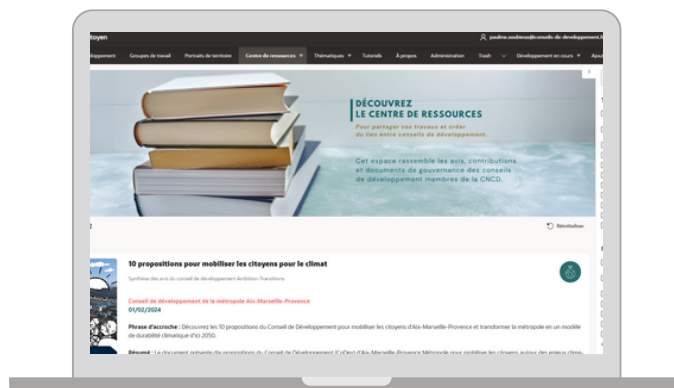
Conseil de développement Loire Angers

### Quel projet "Mobilités" pour notre Eurométropole ?


Conseil de développement de l'Eurométropole de Metz

### Vers une transition urbaine – inverser la norme : le piéton au cœur des politiques de mobilité


Conseil de développement durable de la métropole du Grand Nancy





 Siège social : 22 rue Joubert, 75 009 Paris  
Adresse postale : 10 rue d'Arras, 92 000 Nanterre

 [coordination.nationale@conseils-de-developpement.fr](mailto:coordination.nationale@conseils-de-developpement.fr)

 <https://conseils-de-developpement.fr>

