



BAROMÈTRE DES VILLES & VILLAGES MARCHABLES® 2023



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables
ET **marchables**

Dossier de Presse

Sommaire

Edito : le Baromètre des villes et villages marchables, une initiative citoyenne	3
Contacts presse	4
Le Baromètre, c'est grâce à eux	4
Les organisateurs	4
Les partenaires	4
Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables 2023	5
Objectif : prendre le pouls des piétons dans un climat plus réceptif aux mobilités actives	5
2021 – 2023 : une confirmation des priorités et quelques améliorations	5
La marche à pied n'est pas l'apanage des métropoles : des répondants aussi nombreux qu'en 2021 dans les petites villes et villages	5
Améliorer la condition des piétons confrontés à la marche utilitaire : une impérative nécessité	6
Une feuille de route claire pour développer la marche à pied	6
Le Baromètre 2023 : infographie	7
Le Baromètre des villes et villages marchables 2023	9
Les critères de sélection des villes du Baromètre	9
Les villes les mieux notées en 2023	10
Les scores des 236 villes classées	11
Accéder aux données du Baromètre en opendata	17
Des données fines accessibles à différentes échelles	17
Consulter les résultats (données chiffrées et verbatims)	17
Exploiter les données	17
Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés	18
Des données confortées et de qualité	18
Cheminements, sécurité, confort : des priorités constantes	18
Infrastructures et sécurité : les attentes toujours prioritaires des piétons	18
Une politique favorable à la marche à pied ne peut pas se résumer aux questions de cheminement et de sécurité	18
Des spécificités en fonction des territoires et des profils de piétons	19
Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied : une priorité grandissante pour toutes les villes, quelles que soient leurs tailles	20
Modérer la vitesse : un besoin de plus en plus plébiscité, notamment dans les villes de moins de 20 000 habitants	20
La réduction des coupures urbaines : une problématique toujours essentielle, notamment dans les villes de plus de 5000 habitants et chez les 26 – 44 ans	20

Sommaire



Une demande d'aménités plus forte dans les villes moyennes et chez les plus de 65 ans.....	20
Un sentiment d'insécurité plus important chez les femmes et qui augmente chez les hommes.....	23
Un besoin d'éclairage public davantage sollicité en 2023 qu'en 2021 par les femmes comme par les hommes.....	24
Des espaces publics toujours perçus comme dangereux pour les enfants.....	24
Des espaces publics toujours aussi peu adaptés pour les piétons en difficulté et Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	25
La distance et le manque d'aménagement piétons : des freins tenaces chez les non-marcheurs.....	26
La reconnaissance des efforts réalisés par certaines communes.....	27
Un jugement moins sévère sur l'action des communes en direction des piétons.....	27
Des obstacles encore nombreux à lever malgré de timides améliorations.....	28
La marche à pied dans les petites villes et villages : une dimension à ne pas sous-estimer.....	29
Automne 2023 - Les Rencontres nationales de la marche en ville à Reims : pour des villes et des villages marchables.....	30
S'inscrire dans la continuité des 1^{ères} Assises nationales de la marche en ville.....	30
Les Rencontres 2023 : un format inédit, sur deux jours, les 9 et 10 novembre.....	30
Annexes.....	32
La méthodologie du Baromètre.....	32
Comparaison du profil des répondants entre 2021 et 2023.....	32
Genre des répondants.....	32
Commune de résidence.....	33
Les répondants et la chaîne des mobilités.....	33
La pratique de la marche à pied.....	34
Les répondants et l'engagement associatif.....	35
Liste complète des résultats en pourcentage par thématique et par année (2021/2023).....	36
Ressenti global.....	36
Sécurité.....	37
Confort.....	38
Efforts en direction des piétons.....	39
Appréciation des aménagements et services spécifiques aux piétons.....	40

Pour une ville vivante, poursuivons nos efforts pour donner une place centrale aux piétons !

Du 17 novembre 2022 au 1^{er} mars 2023, notre collectif « Place aux piétons », rassemblant la FFRandonnée, Rue de l'Avenir, 60 Millions de piétons et le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM), a proposé aux Français de remplir une enquête en ligne afin de recueillir leur ressenti sur la marchabilité de leur commune.

Près de 70 000 d'entre eux ont répondu au 2^{ème} Baromètre des villes et villages marchables® et plus de 230 villes ont ainsi été évaluées. La hausse du nombre de villes classées cette année témoigne du succès de cette 2^{ème} édition !

Avec le soutien de l'ADEME et des Ministères chargés des Transports, des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques, le Baromètre 2021 avait permis de dresser un état des lieux de la marche à pied et de mettre un coup de projecteur sur la première des mobilités actives. Depuis, la marche à pied a gagné en notoriété et bénéficie désormais, d'un intérêt croissant : à l'échelle locale, des plans piétons se développent dans les agglomérations qu'elles soient de grandes ou de petites tailles. A l'échelle nationale, le Club des villes et territoires cyclables et marchables a rejoint le collectif en 2022 pour affirmer la nécessité de repenser l'espace public et les déplacements qui y prennent place, en faveur des plus vulnérables, piétons et cyclistes. D'autres élargissements du collectif sont attendus. Le coordonnateur interministériel nommé au vélo a également vu son champ d'action renforcé par la thématique de la marche à pied. En 2023, il a lancé le programme ID-Marche qui inclut notamment « l'Appel à Projets marche du quotidien » porté par l'ADEME et « la communauté « mobilités piétonnes » - animée par le CEREMA et le CVTCM* à destination des collectivités. La marche a été prise en compte dans le plan de sobriété énergétique du sport du Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques. Notre concept de Baromètre, enfin, s'est exporté au-delà des frontières, en Belgique.

Avec 24 % des déplacements qui se font exclusivement à pied en France (CGDD, 2019) la marche, deuxième mode de déplacement du quotidien après la voiture individuelle, s'impose donc progressivement comme un mode de déplacement à part entière.

Les données recueillies par le Baromètre 2023 témoignent de ces évolutions. Même si les piétons restent majoritairement insatisfaits de leurs conditions de déplacement, de légères améliorations sont à souligner. Celles-ci rendent notamment compte des efforts réalisés dans certains territoires depuis 2021.

Parce que la marche répond à l'ensemble de nos enjeux contemporains (santé publique, changement climatique, tourisme, vitalité sociale et économique des centres-villes, etc.), les pouvoirs publics doivent poursuivre et accentuer leur engagement en faveur de son développement.

Ces enjeux seront exposés et débattus lors des 2^{èmes} Rencontres nationales de la marche en ville qui se dérouleront à Reims les 9 et 10 novembre 2023. De nombreux acteurs, publics et privés, français et étrangers seront présents et mobilisés pour partager leurs expériences. Deux journées riches pour imaginer une ville apaisée, inclusive, attractive, sûre, ... où le piéton aura toute sa place. Une ville tournée vers l'avenir !

Rue de l'Avenir, Anne Faure, Présidente

FFRandonnée, Brigitte Souly, Présidente

60 Millions de Piétons, Claude Birenbaum, Président

Club des villes et territoires cyclables et marchables, Françoise Rossignol, Présidente

placeauxpietons.eu

* Commissariat général au développement durable

Contacts presse

FFRandonnée

Anne Deny - Responsable medias
06 84 15 09 17 / adeny@ffrandonnee.fr
<https://www.ffrandonnee.fr/>

Rue de l'Avenir

Anne Faure
06 64 35 09 72
a.faure.rda@orange.fr
<https://www.ruedelavenir.com/>

60 Millions de piétons

Christian Machu - 06 73 74 18 94
sg.60mdp@yahoo.com
<http://www.pietons.org/>

Club des villes et territoires cyclables et marchables

Martin Kolle
Attaché média
06 89 70 17 51
martin.kolle@lobbycom.fr
<https://villes-cyclables.org/>



Le Baromètre, c'est grâce à eux

Les organisateurs



Les partenaires



Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables 2023

OBJECTIF : PRENDRE LE POULS DES PIÉTONS DANS UN CLIMAT PLUS RÉCEPTIF AUX MOBILITÉS ACTIVES

En 2023, le collectif Place aux Piétons publie, pour la deuxième fois, les résultats de son Baromètre des villes et villages marchables®. Il interroge, en ligne, des répondants volontaires sur leur ressenti en tant que piétons. Ce ressenti subjectif permet de caractériser « le climat de la marche à pied » dans les villes étudiées.

L'objectif de cette 2^{ème} édition est de prendre le pouls de nos concitoyens, deux ans après le verdict sévère du 1^{er} Baromètre. Comme en 2021, cette enquête s'appuie sur un échantillon de plus de 42 000 répondants, partiellement représentatif de l'ensemble des Français. En 2023 comme en 2021, les mêmes catégories d'individus sont surreprésentées par rapport à la population entière : les femmes, les adultes de 36 à 45 ans et de 65 à 74 ans. Cette situation rend possible les comparaisons entre les deux éditions du Baromètre pour observer les constantes et mesurer les évolutions. Les nouvelles initiatives qui ont émergé aux échelles nationales comme locales ont-elles permis de faire évoluer positivement leurs ressentis ?

2021 – 2023 : UNE CONFIRMATION DES PRIORITÉS ET QUELQUES AMÉLIORATIONS

Le Baromètre 2023 confirme en grande partie les constatations établies lors de la 1^{ère} édition de 2021. Qu'il s'agisse des freins à l'usage de la marche à pied, des interactions avec les autres modes de déplacement ou encore des attentes en matière d'aménités, les piétons font preuve d'une grande constance dans leurs opinions et demandes, beaucoup de critiques et peu de satisfaits. Les quatre principales attentes des piétons formulées en 2021 se trouvent réaffirmées en 2023 conservant leur ordre de priorité : l'amélioration des cheminements piétonniers en les rendant plus larges, bien entretenus et sécurisés ; la préservation exclusive des trottoirs pour les déplacements à pied ; une répression/verbalisation accrue du stationnement sur les passages piétons et les trottoirs ; et enfin, une régulation de la vitesse des véhicules motorisés dans les zones fréquentées par les piétons.

Pendant, des améliorations modestes sont à noter. Si les piétons ont toujours le sentiment d'être les oubliés des politiques de mobilités, le nombre de mécontents diminue pour ce qui est notamment de leur sécurité et du ressenti général de leur quotidien de piéton. Cette tendance, bien que timide et hétérogène, reflète les initiatives de certains territoires où des plans piétons et stratégies piétonnes ont été mis en place depuis la dernière enquête.

LA MARCHÉ À PIED N'EST PAS L'APANAGE DES MÉTROPOLIS : DES RÉPONDANTS AUSSI NOMBREUX QU'EN 2021 DANS LES PETITES VILLES ET VILLAGES

Le Baromètre 2023 enregistre, comme en 2021, plus de 61 % de répondants en provenance des communes de plus de 20 000 habitants. Le nombre de répondants résidant dans des communes de moins de 5 000 habitants est de 14 %. Ce résultat confirme que les défis et les aspirations des piétons ne se limitent pas aux seules zones urbaines. L'amélioration des conditions de la marche à pied dans les zones faiblement urbanisées, qu'il s'agisse de bourgs, de villages ou de hameaux en milieu rural, doit également être intégrée au sein des politiques publiques en cours et à venir.

Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables 2023



TAUX DE PARTICIPATION AU BAROMÈTRE PAR TAILLE DE VILLE (%)

	2023	2021	Répartition de la population par taille de ville en France*
Moins de 5000 habitants	14	14	38
5000 - 19 999 habitants	24	23	23
20 000 - 49 999 habitants	18	18	16
50 000 - 199 999 habitants	25	24	19
200 000 habitants et plus	19	21	4

* Source INSEE 2023

AMÉLIORER LA CONDITION DES PIÉTONS CONFRONTÉS À LA MARCHÉ UTILITAIRE : UNE IMPÉRATIVE NÉCESSITÉ

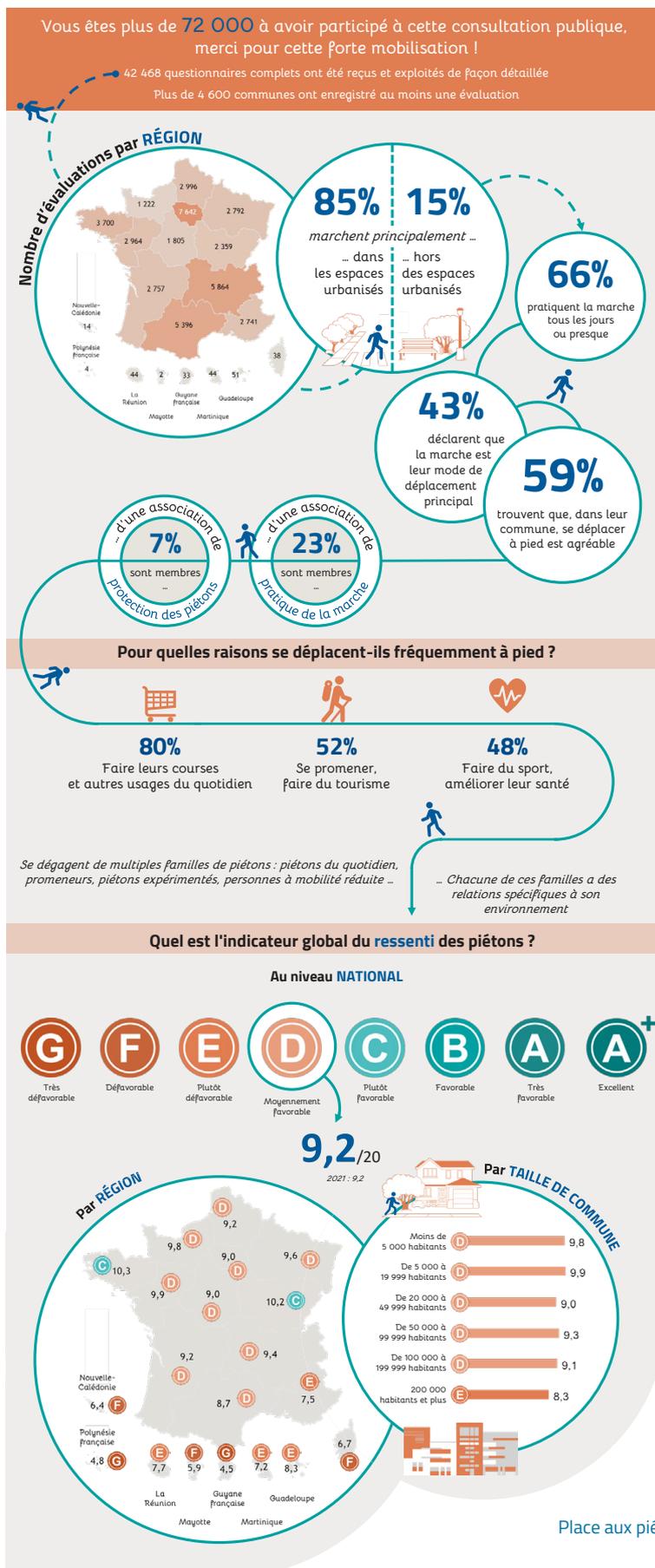
L'enquête de 2023 met également en évidence l'évolution des perceptions chez les piétons en fonction de leur profil. Deux groupes distincts émergent : d'un côté, ceux pour qui la marche représente davantage une nécessité ou une contrainte, à savoir les personnes à mobilité réduite, les individus âgés, les parents accompagnés de jeunes enfants et/ou en situation sociale précaire, ainsi que les femmes qui se sentent moins en sécurité dans l'espace public que leurs homologues masculins ; de l'autre, les piétons qui considèrent la marche comme un plaisir, à savoir les hommes, les personnes sans difficulté de mobilité et/ou en pleine force de l'âge. L'objectif primordial réside dans l'amélioration du quotidien de ceux qui endurent la marche comme une contrainte inéluctable.

UNE FEUILLE DE ROUTE CLAIRE POUR DÉVELOPPER LA MARCHÉ À PIED

Face à cette réalité nuancée, ces données fournissent désormais le socle d'un mémorandum, définissant les attentes et les mesures nécessaires. Ce document servira de base solide pour élaborer des politiques publiques éclairées, visant à améliorer le quotidien des piétons, en particulier des plus vulnérables d'entre eux, tout en encourageant les autorités publiques à persévérer dans leurs initiatives.

Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables 2023

LE BAROMÈTRE 2023 : INFOGRAPHIE



Synthèse des enseignements du Baromètre des villes et villages marchables 2023

Quelles sont les principales critiques formulées par les piétons ?

Confort des déplacements à pied

E 8,3/20
2021 : 8,6



Le manque de confort des déplacements à pied

70% déplorent une absence d'aménagements assurant le confort des piétons (toilettes, bancs de repos, abris, distributeurs d'eau potable, lieux de sociabilité, placettes...)

69% indiquent une absence de signalétique favorisant les déplacements piétons

66% se plaignent des empiètements (terrasses, étalages...) et des obstacles (poubelles, poteaux, voitures garées...) sur les trottoirs et espaces destinés aux piétons

Le manque d'intérêt porté par la ville aux piétons

68% indiquent que les interventions pour supprimer les encombrements de toute sorte (stationnement de véhicules motorisés sur les espaces destinés aux piétons...) sont rares

60% trouvent que la ville n'est pas à l'écoute des piétons et ne les implique pas dans ses réflexions et projets

Seulement **27%** pensent que la situation des piétons s'est améliorée ces dernières années

Importance donnée aux déplacements piétons

E 8,0/20
2021 : 7,4



Ressenti général sur le quotidien de piéton

C 10,2/20
2021 : 9,8



La présence de conflits d'usage

58% Trouvent la circulation des véhicules motorisés gênante

45% indiquent que les conflits entre les piétons et les engins de déplacement personnel (trottinettes électriques, gyroroues, skates électriques...) sont fréquents ...

... et **43%** concernent les conflits entre les piétons et les vélos

Focus personnes à mobilité réduite

75% des personnes à mobilité réduite trouvent que les espaces destinés aux piétons sont insuffisamment larges, que leurs surfaces sont inadaptées et qu'ils ne facilitent pas les déplacements ...

... et **76%** déclarent que ces espaces ne sont pas libres d'empiètements, d'obstacles

81% d'entre elles pensent qu'il est dangereux de se déplacer à pied pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite



Ressenti global des personnes à mobilité réduite

E 8,0/20
2021 : 7,4



Sécurité des déplacements à pied

C 10,3/20
2021 : 10,1



Focus sécurité

67% pensent qu'il est dangereux de se déplacer à pied pour les personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ...

... et également **61%** trouvent que se déplacer à pied est dangereux pour les enfants (à pied et non accompagnés), en âge de se rendre à l'école, au collègue, au lycée ou à leurs activités

65% pensent qu'il est difficile de rejoindre à pied les communes voisines en sécurité

Les principales pistes pour améliorer l'usage de la marche *

1 Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés → **42%**

2 Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied → **34%**

3 Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs → **27%**

4 Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons → **27%**

5 Traiter les points noirs et les coupures urbaines (carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours ...) → **25%**

6 Des aménagements pour rendre la marche plus agréable pour les piétons (bancs de repos, toilettes, eau potable ...) → **24%**



Note de lecture méthodologique

Le questionnaire étant basé sur le volontariat, les 42 468 réponses exploitées représentent un échantillon partiel de la population française. L'enquête peut présenter, du fait de sa diffusion, des biais de sympathie (23% des répondants sont membres d'une association de pratiquants de la marche et 7% sont membres d'une association ayant dans ses buts la protection des piétons).
*Classement obtenu suite à la sélection par chaque piéton de 3 priorités parmi 15 réponses possibles.

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES VILLES DU BAROMÈTRE

S'il a été possible de calculer une note globale pour chaque ville, il est plus délicat d'expliquer les différences entre ces villes surtout quand elles sont minimales. D'autant que ces différences peuvent tirer leur origine de la géographie, de l'environnement paysager, du patrimoine, des héritages laissés par les générations précédentes ou de données circonstancielles. C'est pourquoi le choix a été fait de ne pas procéder à un classement et de s'en tenir à des catégories plus larges représentées par des lettres. A des fins de comparabilité, l'échelle utilisée par le Baromètre des villes cyclables, réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), a été utilisée.

Selon leur nombre d'habitants, chaque collectivité devait enregistrer un nombre minimum de réponses - de 20 à 60 questionnaires entièrement complétés - afin d'être éligible à l'analyse des résultats. Un score global a ensuite été calculé à partir des scores spécifiques. Ce score a permis de les classer en 8 catégories (fonction de la taille de la ville) sur une échelle allant de A+ (climat marche excellent) à G (climat marche très défavorable).

Ces villes figurent dans le Baromètre des villes marchables, ci-dessous. Dans chaque catégorie les villes sont présentées par note. Ce n'est pas un palmarès général mais un classement par catégorie.

TABLE DE CORRESPONDANCE DES NOTATIONS

MINI		MAXI
14.4	← A+ →	20
Excellent		
13.2	← A →	Moins de 14.4
Très favorable		
11.6	← B →	Moins de 13.2
Favorable		
10	← C →	Moins de 11.6
Plutôt favorable		
8.4	← D →	Moins de 10
Moyennement favorable		
6.8	← E →	Moins de 8.4
Plus défavorable		
5.2	← F →	Moins de 6.8
Défavorable		
0	← G →	Moins de 5.2
Très défavorable		

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES VILLES LES MIEUX NOTÉES EN 2023

Concernant les villes les mieux notées, le Baromètre des villes et villages marchables® se base sur les réponses spontanées recueillies en ligne pour interroger les Français sur leur expérience en tant que piétons. Il explore cinq domaines essentiels : l'expérience quotidienne de la marche, la sécurité, le confort, la prise en compte des piétons par les autorités locales, ainsi que les équipements et aménagements piétons. Chaque domaine reçoit une note sur 20, calculée à partir de ces évaluations.

Pour être incluses dans l'observatoire, les villes doivent avoir recueilli un nombre significatif de questionnaires complets, le seuil dépendant de leur taille. Ces notes reflètent la perception des répondants de la qualité de vie des piétons dans leur région.

La note globale, qui est la somme de ces évaluations, sert de base au classement des communes. Il est important de noter que cette note globale n'est qu'un indicateur partiel et relatif des conditions de la marche à pied, n'ayant pas la même valeur qu'une note issue d'un sondage représentatif. Néanmoins, elle reste un outil utile pour les collectivités locales pour progresser. C'est pourquoi la note du baromètre 2021 est rappelée à titre de comparaison.

Ces notes générales et celles par domaine peuvent également compléter un diagnostic de la marchabilité réalisé par un organisme spécialisé si la commune décide d'entreprendre une telle étude. Elles incitent à explorer plus en profondeur les réponses qualitatives des répondants, qui mettent en avant aussi bien les points positifs que les points noirs rencontrés dans la commune.

Ce baromètre est un outil précieux pour stimuler le débat et favoriser le progrès, auquel chacun peut et doit contribuer. Le tableau ci-dessous indique les trois meilleures communes de chaque catégorie en fonction de leur note globale, fournissant ainsi un aperçu des améliorations à envisager pour l'ensemble des communes. À noter que parmi les 18 communes figurant dans ce tableau, seules sept d'entre elles ont une note globale supérieure à 12.

La reconnaissance des efforts réalisés par certaines communes est illustrée en premier lieu par la relative stabilité des villes les mieux classées :

		Département	Classe 2023	2023	2021	Position par rapport à 2021
Moins de 5000 hab.	1. Chavagne	Ille-et-Vilaine	B	12,83	12,86	(+1)
	2. Cormicy	Marne	C	11,49	(Absente du palmarès)	(Absente du palmarès)
	3. Vauhallan	Essonne	C	11,39	(Absente du palmarès)	(Absente du palmarès)
5000 - 19 999 hab.	1. Acigné	Ille-et-Vilaine	A+	16,65	14,90	(=)
	2. Dainville	Pas-de-Calais	A+	15,18	(Absente du palmarès)	(Absente du palmarès)
	3. Magny-les-Hameaux	Yvelines	A+	14,59	13,44	(=)
20 000 - 49 999 hab.	1. Coudekerque-Branche	Nord	A+	14,57	(Absente du palmarès)	(Absente du palmarès)
	2. Sceaux	Hauts-de-Seine	B	13,08	13,24	(-1)
	3. Gif-sur-Yvette	Essonne	B	11,79	12,25	(+1)
50 000 - 99 999 hab.	1. Vincennes	Val-de-Marne	A	14,37	12,10	(+1)
	2. Versailles	Yvelines	C	11,45	11,76	(+1)
	3. Asnières-sur-Seine	Hauts-de-Seine	C	11,39	5,77	(+37)
100 000 - 199 999 hab.	1. Le Havre	Seine-Maritime	C	10,97	10,92	(+3)
	2. Besançon	Doubs	C	10,77	10,42	(+4)
	3. Dijon	Côte d'Or	C	10,42	11,38	(-1)
200 000 hab. et plus	1. Rennes	Ille-et-Vilaine	C	10,65	10,24	(+1)
	2. Strasbourg	Bas-Rhin	C	10,33	10,53	(-1)
	3. Nantes	Loire-Atlantique	C	10,04	9,62	(=)

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Acigné	Ille-et-Vilaine	17,1	16,5	15,7	16,7	17,2	De 5000 et 19 999	A+
Aix-en-Provence	Bouches-du-Rhône	9,9	9,8	7,7	7,3	9,3	De 100 000 et 199 999	D
Aix-les-Bains	Savoie	11,3	11,3	10,5	9,3	11,5	De 20 000 et 49 999	C
Albi	Tarn	11,0	10,4	8,5	7,8	9,7	De 50 000 et 99 999	D
Alfortville	Val-de-Marne	7,7	8,7	5,7	5,8	6,0	De 20 000 et 49 999	F
Amiens	Somme	8,0	8,8	6,9	5,3	8,2	De 100 000 et 199 999	E
Angers	Maine-et-Loire	9,9	10,6	9,2	8,4	10,7	De 100 000 et 199 999	D
Angoulême	Charente	8,9	8,5	5,1	4,9	7,0	De 20 000 et 49 999	E
Anncy	Haute-Savoie	9,5	11,0	9,9	9,8	11,1	De 100 000 et 199 999	C
Annemasse	Haute-Savoie	9,2	11,4	9,7	11,3	11,4	De 20 000 et 49 999	C
Annonay	Ardèche	10,3	8,7	7,6	7,4	8,8	De 5000 et 19 999	D
Antibes	Alpes-Maritimes	7,9	8,9	7,3	6,7	7,6	De 50 000 et 99 999	E
Antony	Hauts-de-Seine	8,9	10,3	7,7	6,5	7,5	De 50 000 et 99 999	E
Armentières	Nord	9,9	11,1	8,1	9,3	10,3	De 20 000 et 49 999	D
Arras	Pas-de-Calais	9,8	10,2	7,9	7,2	8,6	De 20 000 et 49 999	D
Asnières-sur-Seine	Hauts-de-Seine	11,7	12,5	11,1	10,5	11,2	De 50 000 et 99 999	C
Aubervilliers	Seine-Saint-Denis	5,9	7,4	4,3	5,2	4,6	De 50 000 et 99 999	F
Auxerre	Yonne	10,9	9,8	8,5	7,0	9,4	De 20 000 et 49 999	D
Ayse	Haute-Savoie	8,9	7,3	6,5	9,0	8,9	Moins de 5000	E
Bagnères-de-Bigorre	Hautes-Pyrénées	10,7	9,0	8,2	6,9	8,3	De 5000 et 19 999	D
Balma	Haute-Garonne	13,5	12,4	11,2	10,6	14,1	De 5000 et 19 999	B
Basse-Goulaine	Loire-Atlantique	12,6	11,7	9,5	8,5	10,8	De 5000 et 19 999	C
Bassens	Gironde	13,6	13,1	10,8	11,2	11,5	De 5000 et 19 999	B
Bayeux	Calvados	12,3	11,0	9,1	7,1	9,3	De 5000 et 19 999	D
Berre-l'Étang	Bouches-du-Rhône	11,1	10,4	9,2	8,6	10,2	De 5000 et 19 999	D
Besançon	Doubs	10,7	10,8	9,8	10,2	12,3	De 100 000 et 199 999	C
Beynost	Ain	9,3	8,4	7,3	8,1	7,2	Moins de 5000	E
Blagnac	Haute-Garonne	10,6	11,1	9,0	9,0	10,0	De 20 000 et 49 999	D
Bois-le-Roi	Seine-et-Marne	9,8	8,2	4,9	5,6	7,3	De 5000 et 19 999	E
Bonneville	Haute-Savoie	11,1	11,3	10,3	10,2	10,3	De 5000 et 19 999	C
Bordeaux	Gironde	8,0	10,0	7,3	8,3	8,7	200 000 ou plus	D
Bourgbarré	Ille-et-Vilaine	11,6	10,6	8,8	8,4	10,2	Moins de 5000	D
Bourg-en-Bresse	Ain	10,9	11,9	10,7	10,8	11,8	De 20 000 et 49 999	C
Bourges	Cher	9,5	9,4	6,8	7,0	8,3	De 50 000 et 99 999	E
Bourg-Saint-Maurice	Savoie	11,7	11,1	8,9	10,8	11,5	De 5000 et 19 999	C
Brest	Finistère	9,4	9,7	7,4	6,8	8,3	De 100 000 et 199 999	E
Bron	Rhône	9,7	11,0	7,8	7,3	8,6	De 20 000 et 49 999	D
Bruz	Ille-et-Vilaine	11,7	11,1	9,4	10,6	9,2	De 5000 et 19 999	C
Bures-sur-Yvette	Essonne	11,6	11,3	6,7	7,8	10,5	De 5000 et 19 999	D

G
Très défavorable

F
Défavorable

E
Plutôt défavorable

D
Moyennement favorable

C
Plutôt favorable

B
Favorable

A
Très favorable

A+
Excellent

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Caen	Calvados	10,1	10,9	9,3	7,9	10,0	De 100 000 et 199 999	D
Calais	Pas-de-Calais	9,1	9,0	6,9	5,3	7,3	De 50 000 et 99 999	E
Carcassonne	Aude	7,4	6,3	4,8	3,6	5,9	De 20 000 et 49 999	F
Castanet-Tolosan	Haute-Garonne	11,5	11,1	8,6	9,8	10,0	De 5000 et 19 999	C
Castelnau-le-Lez	Hérault	6,4	7,4	5,5	4,1	5,7	De 20 000 et 49 999	F
Cergy	Val-d'Oise	11,1	11,3	9,4	8,5	10,1	De 50 000 et 99 999	C
Cesson-Sévigné	Ille-et-Vilaine	14,3	13,5	12,3	10,7	12,2	De 5000 et 19 999	B
Chambéry	Savoie	10,7	11,7	9,7	10,0	10,5	De 50 000 et 99 999	C
Chantepie	Ille-et-Vilaine	12,7	11,7	10,3	11,5	12,4	De 5000 et 19 999	B
Charenton-le-Pont	Val-de-Marne	11,4	12,8	11,1	11,1	10,7	De 20 000 et 49 999	C
Charleville-Mézières	Ardennes	10,6	11,4	8,7	9,8	9,4	De 20 000 et 49 999	D
Châteaubourg	Ille-et-Vilaine	10,6	9,7	8,9	7,7	9,4	De 5000 et 19 999	D
Châteaugiron	Ille-et-Vilaine	14,1	12,8	11,0	10,9	11,8	De 5000 et 19 999	B
Château-Thierry	Aisne	11,5	11,5	10,0	10,7	9,9	De 5000 et 19 999	C
Chavagne	Ille-et-Vilaine	14,3	12,5	10,9	12,9	13,5	Moins de 5000	B
Chelles	Seine-et-Marne	11,5	12,1	9,3	8,1	9,6	De 50 000 et 99 999	C
Cherbourg-en-Cotentin	Manche	8,9	10,0	6,9	6,6	6,6	De 50 000 et 99 999	E
Chevigny-Saint-Sauveur	Côte-d'Or	12,3	11,4	8,9	7,8	9,5	De 5000 et 19 999	D
Chevilly-Larue	Val-de-Marne	10,9	12,0	9,9	10,3	8,9	De 5000 et 19 999	C
Chindrieux	Savoie	8,0	5,9	6,0	4,1	6,1	Moins de 5000	F
Clamart	Hauts-de-Seine	11,0	11,6	9,2	8,9	9,5	De 50 000 et 99 999	C
Clapiers	Hérault	11,8	11,2	9,7	8,6	11,4	De 5000 et 19 999	C
Clermont-Ferrand	Puy-de-Dôme	8,6	8,6	7,0	6,7	7,1	De 100 000 et 199 999	E
Colombes	Hauts-de-Seine	10,2	11,9	9,0	10,0	10,0	De 50 000 et 99 999	C
Conflans-Sainte-Honorine	Yvelines	11,0	10,4	7,5	6,5	8,0	De 20 000 et 49 999	D
Cormicy	Marne	14,6	11,9	11,6	8,8	10,6	Moins de 5000	C
Coudekerque-Branche	Nord	14,8	15,0	13,9	14,7	14,5	De 20 000 et 49 999	A+
Créteil	Val-de-Marne	8,8	9,6	7,5	5,3	7,5	De 50 000 et 99 999	E
Cugnaux	Haute-Garonne	11,0	10,3	9,2	9,7	9,6	De 5000 et 19 999	D
Dainville	Pas-de-Calais	15,6	15,0	14,5	15,3	15,5	De 5000 et 19 999	A+
Die	Drôme	9,3	9,1	7,6	9,0	8,5	Moins de 5000	D
Dijon	ntes	10,1	11,3	9,9	9,5	11,3	De 100 000 et 199 999	C
Dol-de-Bretagne	Ille-et-Vilaine	11,4	10,5	9,1	8,8	10,6	De 5000 et 19 999	C
Douai	Nord	10,8	11,1	9,3	9,9	10,7	De 20 000 et 49 999	C
Douarnenez	Finistère	10,9	10,3	6,5	7,0	9,1	De 5000 et 19 999	D
Douvres-la-Délivrande	Calvados	13,7	13,3	12,5	12,4	12,9	De 5000 et 19 999	B
Dunkerque	Nord	11,3	11,8	9,9	11,3	11,9	De 50 000 et 99 999	C
Entrelacs	Savoie	10,1	8,1	8,0	7,5	8,5	De 5000 et 19 999	D
Épernay	Marne	9,7	9,6	8,4	7,1	9,4	De 20 000 et 49 999	D
Épinal	Vosges	10,2	10,5	9,0	8,9	10,9	De 20 000 et 49 999	D
Erquy	Côtes-d'Armor	10,0	8,2	5,8	4,7	7,6	Moins de 5000	E
Évreux	Eure	9,4	9,2	7,2	6,9	9,1	De 20 000 et 49 999	E

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Feurs	Loire	11,9	11,2	10,1	10,3	10,3	De 5000 et 19 999	C
Fondettes	Indre-et-Loire	11,7	10,0	9,1	7,1	8,3	De 5000 et 19 999	D
Fontenay-sous-Bois	Val-de-Marne	10,3	10,8	7,5	7,6	9,6	De 50 000 et 99 999	D
Fougères	Ille-et-Vilaine	11,9	11,7	9,3	8,7	10,4	De 20 000 et 49 999	C
Gif-sur-Yvette	Essonne	12,8	12,5	10,6	10,1	12,8	De 20 000 et 49 999	B
Grenoble	Isère	7,7	9,6	7,8	8,0	9,3	De 100 000 et 199 999	D
Guérande	Loire-Atlantique	11,4	10,4	8,9	7,4	9,4	De 5000 et 19 999	D
Halluin	Nord	9,6	9,9	6,8	6,7	8,2	De 20 000 et 49 999	E
Haute-Goulaine	Loire-Atlantique	11,2	9,2	7,4	7,8	8,6	De 5000 et 19 999	D
Huisseau-sur-Cosson	Loir-et-Cher	10,3	7,3	6,0	5,1	6,0	Moins de 5000	E
Issy-les-Moulineaux	Hauts-de-Seine	9,9	11,3	9,4	8,9	9,3	De 50 000 et 99 999	D
Jacou	Hérault	14,7	15,1	13,4	13,5	12,8	De 5000 et 19 999	A
La Bernerie-en-Retz	Loire-Atlantique	10,9	10,0	7,4	9,1	9,9	Moins de 5000	D
La Ciotat	Bouches-du-Rhône	7,5	7,0	6,1	4,9	6,2	De 20 000 et 49 999	F
La Haie-Fouassière	Loire-Atlantique	10,6	8,7	7,1	10,0	9,8	Moins de 5000	D
La Ravoire	Savoie	12,2	11,5	10,1	10,5	10,5	De 5000 et 19 999	C
La Rochelle	Charente-Maritime	10,8	12,0	9,7	9,8	11,2	De 50 000 et 99 999	C
La Seyne-sur-Mer	Var	8,1	8,5	6,9	6,7	7,3	De 50 000 et 99 999	E
Langersart	Nord	10,8	11,6	7,2	8,7	8,8	De 20 000 et 49 999	D
Lancieux	Côtes-d'Armor	9,1	8,3	6,4	6,0	7,3	Moins de 5000	E
Lannion	Côtes-d'Armor	11,1	10,1	8,0	8,6	9,9	De 20 000 et 49 999	D
Laroque-des-Albères	Pyrénées-Orientales	12,6	11,2	8,9	7,6	10,9	Moins de 5000	C
Launaguet	Haute-Garonne	10,7	10,3	9,6	7,7	11,2	De 5000 et 19 999	D
Le Havre	Seine-Maritime	11,2	12,1	10,3	9,2	12,0	De 100 000 et 199 999	C
Le Mans	Sarthe	10,4	10,7	8,5	7,5	9,4	De 100 000 et 199 999	D
Le Puy-en-Velay	Haute-Loire	9,4	8,2	7,4	5,7	7,9	De 5000 et 19 999	E
Le Rheu	Ille-et-Vilaine	14,7	13,6	12,1	12,0	13,1	De 5000 et 19 999	B
Leers	Nord	10,9	10,4	7,4	6,7	8,2	De 5000 et 19 999	D
Les Achards	Vendée	12,0	10,2	8,7	9,0	9,7	De 5000 et 19 999	D
Les Martres-de-Veyre	Puy-de-Dôme	9,7	8,0	5,6	5,0	6,3	Moins de 5000	E
Les Sables-d'Olonne	Vendée	12,2	12,2	11,2	10,2	11,6	De 20 000 et 49 999	C
Libourne	Gironde	9,6	9,0	6,8	9,0	8,5	De 20 000 et 49 999	D
Lille	Nord	8,6	10,2	7,3	7,7	8,3	200 000 ou plus	D
Limoges	Haute-Vienne	10,4	9,7	7,1	6,5	8,2	De 100 000 et 199 999	D
Lons-le-Saunier	Jura	10,5	10,3	8,5	9,5	8,4	De 5000 et 19 999	D
Loos	Nord	9,6	10,7	8,5	8,6	9,2	De 20 000 et 49 999	D
Lorient	Morbihan	10,7	11,4	8,8	8,6	10,8	De 50 000 et 99 999	C
Lyon	Rhône	8,6	10,9	8,8	9,8	9,6	200 000 ou plus	D
Magny-les-Hameaux	Yvelines	15,6	15,3	13,8	14,6	13,8	De 5000 et 19 999	A+
Maisons-Alfort	Val-de-Marne	7,1	8,1	6,0	3,8	5,5	De 50 000 et 99 999	F
Maisons-Laffitte	Yvelines	11,2	11,6	8,7	6,6	9,2	De 20 000 et 49 999	D
Marcoussis	Essonne	11,7	10,7	8,3	10,5	10,2	De 5000 et 19 999	C

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Marcq-en-Barœul	Nord	10,5	11,0	8,7	8,2	9,5	De 20 000 et 49 999	D
Marseille	Bouches-du-Rhône	4,3	6,1	3,8	4,5	4,6	200 000 ou plus	G
Massy	Essonne	10,2	11,0	8,8	9,6	9,3	De 50 000 et 99 999	D
Mauves-sur-Loire	Loire-Atlantique	12,0	10,3	9,2	8,5	10,3	Moins de 5000	C
Melun	Seine-et-Marne	6,4	7,4	6,4	5,7	5,6	De 20 000 et 49 999	F
Mérignac	Gironde	10,1	10,4	7,0	7,8	8,9	De 50 000 et 99 999	D
Metz	Moselle	10,2	10,9	9,2	7,8	11,0	De 100 000 et 199 999	D
Miniac-Morvan	Ille-et-Vilaine	11,3	8,8	8,4	7,9	6,8	Moins de 5000	D
Molsheim	Bas-Rhin	10,5	10,7	8,7	7,5	10,2	De 5000 et 19 999	D
Mondonville	Haute-Garonne	12,4	11,7	9,1	9,7	8,9	Moins de 5000	C
Montauban	Tarn-et-Garonne	10,5	9,3	7,0	6,4	8,3	De 50 000 et 99 999	E
Montbrison	Loire	13,1	12,4	11,0	11,2	11,1	De 5000 et 19 999	B
Montfort-sur-Meu	Ille-et-Vilaine	11,9	11,7	9,9	11,6	11,8	De 5000 et 19 999	C
Montgeron	Essonne	10,1	9,9	7,7	6,6	7,1	De 20 000 et 49 999	E
Montigny-le-Bretonneux	Yvelines	12,8	12,9	10,1	7,9	9,4	De 20 000 et 49 999	C
Montpellier	Hérault	6,8	8,4	6,7	6,9	7,7	200 000 ou plus	E
Mont-près-Chambord	Loir-et-Cher	8,3	6,8	5,4	3,3	3,5	Moins de 5000	F
Montreuil	Seine-Saint-Denis	8,1	9,4	5,8	6,6	7,8	De 100 000 et 199 999	E
Mouans-Sartoux	Alpes-Maritimes	12,9	12,4	11,6	12,5	12,8	De 5000 et 19 999	B
Nancy	Meurthe-et-Moselle	9,0	10,5	8,5	9,4	9,3	De 100 000 et 199 999	D
Nanterre	Hauts-de-Seine	9,7	11,4	8,9	8,0	9,5	De 50 000 et 99 999	D
Nantes	Loire-Atlantique	10,0	11,1	8,7	9,3	11,1	200 000 ou plus	C
Nevers	Nièvre	11,1	10,4	8,0	8,4	9,6	De 20 000 et 49 999	D
Nice	Alpes-Maritimes	8,8	10,2	8,9	8,0	9,2	200 000 ou plus	D
Nîmes	Gard	8,1	8,1	6,9	5,8	7,7	De 100 000 et 199 999	E
Niort	Deux-Sèvres	9,5	8,7	6,9	6,2	7,6	De 50 000 et 99 999	E
Noisy-le-Grand	Seine-Saint-Denis	11,3	11,6	9,5	8,9	11,0	De 50 000 et 99 999	C
Nort-sur-Erdre	Loire-Atlantique	11,0	10,3	8,7	8,9	11,7	De 5000 et 19 999	C
Obernai	Bas-Rhin	9,9	9,4	7,5	6,2	9,7	De 5000 et 19 999	D
Olivet	Loiret	11,3	11,5	9,3	8,8	11,2	De 20 000 et 49 999	C
Ombree d'Anjou	Maine-et-Loire	13,2	10,9	9,5	9,3	10,7	De 5000 et 19 999	C
Orléans	Loiret	7,8	8,6	6,9	6,0	7,5	De 100 000 et 199 999	E
Orry-la-Ville	Oise	9,7	9,2	5,4	6,6	6,3	Moins de 5000	E
Orsay	Essonne	11,2	10,7	7,9	8,8	9,1	De 5000 et 19 999	D
Pacé	Ille-et-Vilaine	13,1	11,9	11,2	9,6	11,2	De 5000 et 19 999	C
Paimpol	Côtes-d'Armor	11,3	10,2	8,5	8,2	10,2	De 5000 et 19 999	D
Palaiseau	Essonne	9,7	9,8	7,2	7,1	8,1	De 20 000 et 49 999	E
Pantin	Seine-Saint-Denis	8,0	9,7	7,1	8,0	7,3	De 50 000 et 99 999	E
Paris	Paris	6,5	9,1	7,5	7,3	8,1	200 000 ou plus	E
Pau	Pyrénées-Atlantiques	10,0	10,0	7,8	7,0	8,5	De 50 000 et 99 999	D
Perpignan	Pyrénées-Orientales	9,6	9,6	8,2	7,9	8,9	De 100 000 et 199 999	D
Pessac	Gironde	11,3	11,5	9,0	9,6	11,0	De 50 000 et 99 999	C

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Pfastatt	Haut-Rhin	11,4	11,2	7,5	7,4	7,5	De 5000 et 19 999	D
Pibrac	Haute-Garonne	12,3	11,5	8,8	11,5	10,3	De 5000 et 19 999	C
Pinsaguel	Haute-Garonne	10,4	10,2	9,7	7,9	9,9	Moins de 5000	D
Plabennec	Finistère	10,2	8,4	5,2	3,2	5,0	De 5000 et 19 999	F
Plaisance-du-Touch	Haute-Garonne	9,8	9,1	7,2	5,8	8,5	De 5000 et 19 999	E
Ploufragan	Côtes-d'Armor	12,0	11,1	10,0	9,8	11,2	De 5000 et 19 999	C
Plougonvelin	Finistère	8,6	6,9	5,0	4,0	6,8	Moins de 5000	F
Pointe-à-Pitre	Guadeloupe	10,7	9,9	6,9	9,2	8,7	De 5000 et 19 999	D
Poitiers	Vienne	9,3	9,5	6,7	7,6	8,7	De 50 000 et 99 999	E
Pont-de-l'Arche	Eure	12,0	11,4	10,3	12,0	10,3	Moins de 5000	C
Pornic	Loire-Atlantique	10,4	10,2	8,7	9,2	11,0	De 5000 et 19 999	D
Presles	Val-d'Oise	13,0	11,4	8,4	8,2	9,6	Moins de 5000	C
Privas	Ardèche	10,6	8,7	7,0	4,3	7,1	De 5000 et 19 999	E
Puiseaux	Loiret	11,9	8,9	6,9	7,0	8,0	Moins de 5000	D
Quetigny	Côte-d'Or	14,5	14,1	12,7	12,3	12,5	De 5000 et 19 999	A
Quimper	Finistère	12,0	10,5	8,5	8,1	9,1	De 50 000 et 99 999	D
Rambouillet	Yvelines	10,2	9,2	6,6	6,0	7,4	De 20 000 et 49 999	E
Ramonville-Saint-Agne	Haute-Garonne	11,3	11,3	8,7	7,7	9,8	De 5000 et 19 999	D
Redon	Ille-et-Vilaine	11,0	10,0	8,6	7,7	10,3	De 5000 et 19 999	D
Reims	Marne	8,8	9,9	8,3	7,8	9,4	De 100 000 et 199 999	D
Rennes	Ille-et-Vilaine	10,5	11,5	10,0	10,2	11,1	200 000 ou plus	C
Riedisheim	Haut-Rhin	12,2	12,0	9,8	10,7	11,4	De 5000 et 19 999	C
Rochefort	Charente-Maritime	10,5	9,8	7,1	7,6	9,0	De 20 000 et 49 999	D
Roques	Haute-Garonne	10,6	9,0	7,9	7,0	6,9	Moins de 5000	E
Rouen	Seine-Maritime	9,2	10,7	7,8	9,2	9,8	De 100 000 et 199 999	D
Saint-André-des-Eaux	Loire-Atlantique	11,4	8,8	7,6	7,9	8,5	De 5000 et 19 999	D
Saint-Brieuc	Côtes-d'Armor	9,1	9,3	6,8	7,2	9,3	De 20 000 et 49 999	E
Saint-Cyr-l'École	Yvelines	8,2	8,7	7,1	5,6	6,4	De 5000 et 19 999	E
Saint-Denis	Seine-Saint-Denis	7,7	8,9	6,7	7,4	7,3	De 100 000 et 199 999	E
Sainte-Pazanne	Loire-Atlantique	12,0	9,8	8,1	10,3	9,9	De 5000 et 19 999	C
Saint-Étienne	Loire	8,5	8,7	6,6	6,0	8,6	De 100 000 et 199 999	E
Saint-Junien	Haute-Vienne	10,5	8,5	7,7	4,3	7,2	De 5000 et 19 999	E
Saint-Malo	Ille-et-Vilaine	10,7	10,8	8,7	8,8	9,8	De 20 000 et 49 999	D
Saint-Maur-des-Fossés	Val-de-Marne	9,6	9,7	6,3	5,0	7,4	De 50 000 et 99 999	E
Saint-Nazaire	Loire-Atlantique	9,7	10,3	8,3	8,2	10,3	De 50 000 et 99 999	D
Saint-Omer	Pas-de-Calais	10,5	10,8	8,4	8,8	10,2	De 5000 et 19 999	D
Saint-Orens-de-Gameville	Haute-Garonne	11,4	10,0	6,8	7,3	9,2	De 5000 et 19 999	D
Saint-Pryvé-Saint-Mesmin	Loiret	11,9	11,4	8,5	8,3	9,4	De 5000 et 19 999	D
Saint-Sébastien-sur-Loire	Loire-Atlantique	9,8	9,3	7,1	6,9	9,2	De 20 000 et 49 999	D
Santes	Nord	9,3	8,3	6,8	7,8	8,2	De 5000 et 19 999	E
Sarzeau	Morbihan	12,3	11,8	9,9	10,9	11,3	De 5000 et 19 999	C
Sceaux	Hauts-de-Seine	13,7	14,0	12,3	12,5	12,9	De 20 000 et 49 999	B

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

LES SCORES DES 236 VILLES CLASSÉES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Séné	Morbihan	14,1	13,8	11,3	13,0	13,7	De 5000 et 19 999	B
Sète	Hérault	8,3	9,2	6,8	5,4	7,5	De 20 000 et 49 999	E
Soissons	Aisne	9,9	9,4	8,1	8,0	7,5	De 20 000 et 49 999	D
Strasbourg	Bas-Rhin	9,3	11,2	9,7	10,3	11,1	200 000 ou plus	C
Suresnes	Hauts-de-Seine	10,0	10,9	8,3	8,5	8,6	De 20 000 et 49 999	D
Talence	Gironde	10,9	11,7	8,4	8,1	9,1	De 20 000 et 49 999	D
Thionville	Moselle	8,4	8,9	7,3	6,2	8,9	De 20 000 et 49 999	E
Toulon	Var	8,9	9,5	7,4	6,3	8,4	De 100 000 et 199 999	E
Toulouse	Haute-Garonne	8,1	9,5	7,9	7,8	9,3	200 000 ou plus	D
Tournefeuille	Haute-Garonne	11,1	11,8	9,6	9,4	11,2	De 20 000 et 49 999	C
Tours	Indre-et-Loire	9,7	10,8	8,7	9,0	9,7	De 100 000 et 199 999	D
Trignac	Loire-Atlantique	9,3	9,4	6,4	10,2	7,8	De 5000 et 19 999	D
Troyes	Aube	10,3	11,1	9,1	9,0	9,9	De 50 000 et 99 999	D
Valbonne	Alpes-Maritimes	12,5	10,6	9,0	10,8	10,9	De 5000 et 19 999	C
Valence	Drôme	10,2	10,2	8,4	7,3	9,7	De 50 000 et 99 999	D
Valenciennes	Nord	9,1	9,9	8,0	6,8	7,9	De 20 000 et 49 999	E
Vannes	Morbihan	12,2	11,4	9,0	9,1	10,3	De 50 000 et 99 999	C
Vauhallan	Essonne	13,8	12,2	9,5	10,7	10,7	Moins de 5000	C
Vendargues	Hérault	8,5	7,7	6,8	7,8	7,5	De 5000 et 19 999	E
Verfeil	Haute-Garonne	9,1	5,9	5,2	4,2	6,1	Moins de 5000	F
Verrières-le-Buisson	Essonne	11,3	10,6	7,4	6,9	8,1	De 5000 et 19 999	D
Versailles	Yvelines	11,3	12,4	11,7	10,4	11,5	De 50 000 et 99 999	C
Villejuif	Val-de-Marne	6,6	6,8	4,1	3,6	3,7	De 50 000 et 99 999	G
Villeneuve-d'Ascq	Nord	11,3	11,5	9,2	9,2	11,7	De 50 000 et 99 999	C
Villeurbanne	Rhône	8,8	10,7	8,7	9,4	9,4	De 100 000 et 199 999	D
Villiers-sur-Marne	Val-de-Marne	7,7	6,8	4,5	3,1	4,0	De 20 000 et 49 999	F
Vincennes	Val-de-Marne	13,8	15,1	14,1	14,5	14,4	De 50 000 et 99 999	A
Vitré	Ille-et-Vilaine	12,1	11,4	10,4	10,6	11,3	De 5000 et 19 999	C
Wattrelos	Nord	9,4	9,2	6,0	6,0	7,4	De 20 000 et 49 999	E

Les associations membres de « Place aux Piétons » sont à la disposition des communes qui souhaiteraient améliorer les conditions de marchabilité de leurs villes à la lumière de ces résultats.

Le Baromètre des villes et villages marchables 2023

ACCÉDER AUX DONNÉES DU BAROMÈTRE EN OPENDATA

Des données fines accessibles à différentes échelles

A l'échelle nationale, le Baromètre des villes et villages marchables offre un large panorama des caractéristiques des déplacements à pied et délivre des informations sur la manière d'améliorer les conditions de déplacement des piétons. Certaines de ces attentes correspondent à une très grande majorité des répondants et sont de portée nationale. D'autres varient en fonction de la taille des communes, de leur géographie, de leur situation socioéconomique.

A l'échelle locale, pour les 236 villes du Baromètre 2023 (et les 200 de celui de 2021), il est possible d'accéder aux données pour chaque thématique par commune. Les données sont de nature quantitative autant que qualitative (verbatim). Par exemple, dans le questionnaire, trois questions ouvertes permettaient aux répondants de signaler pour la ville choisie les points noirs, les lieux favorisés et de s'exprimer librement. Ces réponses en texte libre, prévues pour une exploitation locale, ne sont pas traitées nationalement.

Consulter les résultats (données chiffrées et verbatims)

Les données du Baromètre 2023 sont produites en open data et accessibles sur un site internet ouvert à tou.te.s : https://ffrp-a.sphinxonline.net/placeauxpietons/baro_villes_pietonnes_2022_analyses/report.htm

Au-delà des chiffres, il est également possible de consulter **les verbatims 2023 des répondants sur la plateforme ou directement via [ce lien](#)**.

Les données du Baromètre 2021 sont également toujours disponibles à cette adresse : [https://ffrp.sphinxonline.net/report/\(T\(q9lv2lk3fb\)\)/r.aspx](https://ffrp.sphinxonline.net/report/(T(q9lv2lk3fb))/r.aspx)

Exploiter les données

Les institutionnels, les personnes du monde universitaire et de la recherche et les collectivités qui le souhaitent peuvent accéder aux tableaux complets de données pour une exploitation statistique plus détaillée.

A cette fin, il est nécessaire d'en faire la demande (écrire un mail à : iheran-gobert@ffrandonnee.fr) et de s'engager à respecter la charte d'utilisation des données. Sont exclus leur vente ou leur usage commercial. Toutes les données sont anonymisées.

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

DES DONNÉES CONFORTÉES ET DE QUALITÉ

Qu'il s'agisse du nombre de répondants, de leur genre, de leur âge, les panels des répondants 2021 et 2023 se révèlent quasi identiques à l'exception de leur lieu de résidence (évolution du rapport grandes villes / petites villes). Cette régularité, qui n'a pas été recherchée par les organisateurs, a tendance à fiabiliser les comparaisons et les enseignements issus des Baromètre 2021 et 2023.

La composition de ce panel se révèle également proche de la démographie française. Ainsi, même si ce panel n'a toujours pas comme ambition de constituer un échantillon représentatif de la population française, il permet d'accorder une grande confiance aux données recueillies sur le ressenti des piétons de nos villes et villages.

Encadré : profil du piéton type ayant répondu au Baromètre

Le piéton type ayant répondu au Baromètre est plus souvent une femme qu'un homme (57 % contre 41 %). Les tranches d'âge de 35 à 45 ans et de 65 à 74 ans sont les plus représentées. Il ou elle habite plus souvent dans une ville ou un village de moins de 20 000 habitants (60 %). 75 % des répondants possèdent un vélo et 60 % un véhicule automobile. Presque tous (94 %) possèdent le permis de conduire et 30 % un titre de transport en commun. Le piéton marche très régulièrement, les deux-tiers déclarant marcher tous les jours ou presque et un quart, une à trois fois par semaine. 85 % marchent principalement dans les espaces urbanisés. Sans surprise, le piéton des communes de plus de 20 000 habitants marche plus que celui des villages et petites villes.

CHEMINEMENTS, SÉCURITÉ, CONFORT : DES PRIORITÉS CONSTANTES

Infrastructures et sécurité : les attentes toujours prioritaires des piétons

Le Baromètre interroge les piétons sur leurs attentes. 15 domaines sont proposés. Chaque répondant doit exprimer ses trois attentes prioritaires. Le tableau ci-dessous synthétise les réponses 2021 et 2023.

Les quatre principales attentes des piétons formulées en 2021 sont confortées en 2023 : avoir des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus et sécurisés ; réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied ; verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs ; modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons.

La très grande permanence des choix est particulièrement remarquable. Elle indique de manière certaine les améliorations attendues par les répondants et donne des indications précieuses sur les actions à entreprendre pour répondre à leurs attentes.

Parmi les évolutions notables, le traitement des points noirs et des coupures urbaines est davantage sollicité qu'en 2021. La demande d'aménités remonte également en 6^{ème} position : les piétons demandent davantage de bancs, d'abris, de toilettes ou encore de fontaines pour rendre leur trajet à pied et leur vie dans l'espace public plus agréable.

Une politique favorable à la marche à pied ne peut pas se résumer aux questions de cheminement et de sécurité

De manière générale, les piétons mettent en avant la question des jalonnements (cheminements, trottoirs réservés, verbalisation du stationnement anarchique) puis celle de la sécurité (vitesse excessive des véhicules motorisés, traitement des points noirs) et enfin celle des aménités et du confort de la marche. Sur ce dernier point, les attentes sont plus fortes (deux places prises dans le classement) : bancs de repos, abris, toilettes, environnement agréable, actions de communication pour développer l'usage de la marche à pied, signalétique. Les aménités sont particulièrement nécessaires et utiles si on envisage le report des courts déplacements en voiture vers la marche à pied ou les transports en commun.



Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

LE CLASSEMENT DES ATTENTES PRIORITAIRES DES PIÉTONS (%)

		2023	2021	Evolution du classement des priorités en 2023 par rapport à 2021
1 ^{ère}	Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés	42	41	(=)
2 ^e	Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied	34	30	(=)
3 ^e	Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs	27	28	(=)
4 ^e	Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons	27	27	(=)
5 ^e	Traiter les points noirs et les coupures urbaines : carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours	25	24	(+1)
6 ^e	Rendre la marche plus agréable pour les piétons : bancs de repos, toilettes, eau etc.	24	23	(+2)
7 ^e	Un environnement et des cheminements piétons plus agréables : végétation, paysage...	20	23	(=)
8 ^e	Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville	20	25	(-3)
9 ^e	Davantage de lieux où les piétons sont prioritaires	16	17	(=)
10 ^e	Des actions de communication pour développer le goût et le plaisir de la marche	12	15	(=)
11 ^e	Des circulations piétonnes éloignées ou protégées des zones bruyantes	10	11	(=)
12 ^e	Une signalétique adaptée aux piétons.	9	8	(+1)
13 ^e	Faciliter l'accès à pied des transports publics et lieux accueillants du public.	9	5	(+1)
14 ^e	Une meilleure qualité de l'air.	8	10	(-2)
15 ^e	Un meilleur accès aux transports en commun pour faciliter leur usage.	7	4	(=)

Plus grande augmentation dans l'ordre des priorités entre 2021 et 2023

Plus grande diminution dans l'ordre des priorités entre 2021 et 2023

DES SPÉCIFICITÉS EN FONCTION DES TERRITOIRES ET DES PROFILS DE PIÉTONS

Si la priorité n°1 des répondants reste globalement inchangée par rapport à 2021, des spécificités sont à relever en fonction de la taille de la commune, de l'âge, du genre et des difficultés des piétons pour les priorités suivantes. Plusieurs tableaux explicitent ces différences ci-dessous.

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied : une priorité grandissante pour toutes les villes, quelles que soient leurs tailles

Entre 2021 et 2023, le « besoin de réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied » fait un bond pour toutes les catégories de villes (cf tableau ci-dessous) : les villes de plus de 20 000 habitants la placent toutes en 2^{ème} ou 1^{ère} position. Dans les villes de 5 000 à 20 000 habitants, elle gagne trois places par rapport à 2021 pour s'établir en 4^{ème} position.

L'analyse par catégorie d'âge (cf tableau ci-dessous) révèle également l'importance de cette priorité pour les plus de 45 ans : ils la classent en 2^{ème} position et même en 1^{ère} position (+ 1 place par rapport à 2021) chez les plus de 65 ans.

Cette évolution reflète probablement l'inquiétude grandissante des piétons, notamment des plus vulnérables, face à l'essor des engins de déplacement personnel électriques circulant sur les trottoirs, trottinettes et gyroroues notamment. D'autres conflits d'usage demeurent également problématiques : avec les voitures et motos stationnées sur les trottoirs ainsi qu'avec les cyclistes circulant sur des pistes et surtout des bandes cyclables mal sécurisées.

Modérer la vitesse : un besoin de plus en plus plébiscité, notamment dans les villes de moins de 20 000 habitants

Comme en 2021, la modération de la vitesse des véhicules motorisés est particulièrement plébiscitée par les piétons. Cette priorité se hisse en 2^{ème} position pour toutes les villes de moins de 20 000 habitants et gagne deux places pour les villes de plus de 100 000 habitants (5^{ème} position).

L'analyse par catégorie d'âge révèle, elle aussi, la prééminence – même si légèrement moindre – de cette priorité : elle est en 4^{ème} ou 5^{ème} position chez les plus de 26 ans, gagnant même une place chez les plus de 45 ans.

Pour le collectif « Place aux piétons », ce constat confirme pleinement la nécessité de baisser la vitesse de circulation en ville : un choix fort, déjà réalisé par certaines communes, qui ont déjà décidé de limiter la vitesse maximale autorisée à 30 km/h, avec selon les territoires, seulement quelques axes restant à 50km/h.

La réduction des coupures urbaines : une problématique toujours essentielle, notamment dans les villes de plus de 5000 habitants et chez les 26 – 44 ans

La réduction des coupures urbaines (les carrefours et traversées de voies qui obligent à de larges détours) demeure une problématique essentielle dans de nombreux territoires. Selon le Baromètre 2023, elle l'est d'autant plus dans les villes de plus de 5 000 habitants qui placent ce besoin en 4^{ème} ou 5^{ème} position. Le bond le plus important est observé pour les villes de 20 000 à 50 000 habitants (+ 2 places).

Les répondants de 26 à 44 ans privilégient, eux aussi, le traitement des points noirs et des coupures urbaines comme priorité essentielle. Elle l'est davantage encore qu'en 2021, gagnant 3 places pour s'établir en 2^{ème} position. Les 26 – 44 ans sont probablement plus confrontés à cette problématique, en tant que parents de jeunes enfants par exemple, que les répondants de 44 ans à 65 ans.

Une demande d'aménités plus forte dans les villes moyennes et chez les plus de 65 ans

La demande d'aménité (installation de bancs de repos, abris, toilettes, bornes d'eau potable) fait un bond dans les villes de 20 000 à 50 000 habitants (+ 3 places) et 50 000 à 100 000 habitants (+ 2 places) pour s'établir respectivement en 6^{ème} et 5^{ème} position.

Ce sont les plus de 65 ans qui demandent davantage encore qu'en 2021 de tels aménagements. En 2023, c'est pour eux la 3^{ème} priorité essentielle (+ 1 place par rapport à 2021).



Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

CLASSEMENT DES ATTENTES PRINCIPALES DES PIÉTONS PAR TAILLE DE COMMUNES

	Moins de 5 000 hab.		5 000 – 19 999 hab.		20 000 – 49 999 hab.		50 000 – 99 999 hab.		100 000 hab. et plus*	
	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021
Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés.	1 ^{er}	(=)	1 ^{er}	(=)	1 ^{er}	(=)	1 ^{er}	(=)	2 ^e	(-1)
Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied.	5 ^e	(+1)	4 ^e	(+3)	2 ^e	(+1)	2 ^e	(+1)	1 ^e	(+1)
Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs.	8 ^e	(=)	7 ^e	(-2)	3 ^e	(-1)	3 ^e	(-1)	3 ^e	(=)
Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons.	2 ^e	(=)	2 ^e	(+1)	5 ^e	(=)	6 ^e	(-1)	5 ^e	(+2)
Traiter les points noirs et les coupures urbaines : carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours.	7 ^e	(=)	5 ^e	(+1)	4 ^e	(+2)	4 ^e	(=)	4 ^e	(+1)
Rendre la marche plus agréable pour les piétons : bancs de repos, toilettes, eau etc.	4 ^e	(+1)	6 ^e	(-2)	6 ^e	(+3)	5 ^e	(+2)	7 ^e	(=)
Un environnement et des cheminements piétons plus agréables : végétation, paysage...	9 ^e	(=)	8 ^e	(+1)	7 ^e	(=)	7 ^e	(-1)	6 ^e	(-2)
Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville.	3 ^e	(=)	3 ^e	(-1)	8 ^e	(-4)	8 ^e	(=)	9 ^e	(=)
Davantage de lieux où les piétons sont prioritaires.	11 ^e	(-1)	10 ^e	(=)	9 ^e	(-1)	9 ^e	(=)	8 ^e	(=)
Des actions de communication pour développer le goût et le plaisir de la marche.	6 ^e	(-2)	9 ^e	(-1)	10 ^e	(-1)	11 ^e	(-1)	13 ^e	(-2)
Des circulations piétonnes éloignées ou protégées des zones bruyantes	14 ^e	(=)	13 ^e	(-1)	11 ^e	(+4)	10 ^e	(+1)	11 ^e	(+1)
Une signalétique adaptée aux piétons.	12 ^e	(-1)	12 ^e	(-1)	12 ^e	(-1)	12 ^e	(+1)	14 ^e	(+1)
Faciliter l'accès à pied des transports publics et lieux accueillants du public.	10 ^e	(+2)	11 ^e	(+2)	13 ^e	(-1)	14 ^e	(+1)	15 ^e	(+1)
Une meilleure qualité de l'air.	15 ^e	(=)	14 ^e	(=)	14 ^e	(-4)	13 ^e	(-1)	10 ^e	(=)
Un meilleur accès aux transports en commun pour faciliter leur usage.	13 ^e	(=)	15 ^e	(=)	15 ^e	(-2)	15 ^e	(=)	12 ^e	(-2)

*Il a été décidé de regrouper les villes de plus de 100 000 et de 200 000 habitants en raison de la proximité des caractéristiques de ces territoires urbains. De plus, seuls 11 % du total des répondants proviennent des 8 communes de plus de 200 000 habitants classées dans le Baromètre. Enfin, ce choix facilite les comparaisons avec les résultats 2021 où un regroupement similaire avait été effectué.

Plus grande augmentation dans l'ordre des priorités entre 2021 et 2023

Plus grande diminution dans l'ordre des priorités entre 2021 et 2023

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

CLASSEMENT DES ATTENTES PRINCIPALES DES PIÉTONS PAR TRANCHE D'ÂGE

	Moins de 26 ans*		26 – 44 ans		45 – 64 ans		65 ans et plus	
	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021	2023	Evolution du classement par rapport à 2021
Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés.	1	(=)	1	(=)	1	(=)	2	(-1)
Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied.	6	(=)	6	(=)	2	(=)	1	(+1)
Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs.	5	(-2)	3	(-1)	3	(+1)	4	(+1)
Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons.	7	(-2)	4	(=)	4	(+1)	5	(+1)
Traiter les points noirs et les coupures urbaines : carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours.	3	(+1)	2	(+3)	5	(+1)	7	(+1)
Rendre la marche plus agréable pour les piétons : bancs de repos, abris, toilettes, eau etc.	4	(+5)	9	(=)	6	(+1)	3	(+1)
Un environnement et des cheminements piétons plus agréables : végétation, paysage...	2	(=)	5	(-2)	8	(=)	10	(=)
Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville.	9	(-1)	7	(=)	7	(-4)	6	(+1)
Davantage de lieux où les piétons sont prioritaires.	8	(-1)	8	(=)	9	(=)	8	(-5)
Des actions de communication pour développer le goût et le plaisir de la marche.	12	(=)	14	(-2)	10	(=)	9	(=)
Des circulations piétonnes éloignées ou protégées des zones bruyantes.	10	(=)	10	(=)	11	(=)	13	(-1)
Une signalétique adaptée aux piétons.	15	(-2)	15	(-1)	12	(+2)	11	(=)
Faciliter l'accès à pied des transports publics et lieux accueillants du public.	13	(+2)	11	(+2)	13	(=)	12	(+2)
Une meilleure qualité de l'air.	11	(=)	12	(-1)	14	(-2)	13	(=)
Un meilleur accès aux transports en commun pour faciliter leur usage.	14	(=)	13	(+2)	15	(=)	14	(+1)



*Il convient d'être vigilant quant à l'analyse des attentes des moins de 26 ans et d'éviter toute surinterprétation. Ils représentent, en effet, 4 % du total de répondants.

Plus grande augmentation dans l'ordre des priorités entre 2021 et 2023

Plus grande diminution dans l'ordre des priorités entre 2021 et 2023

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

Un sentiment d'insécurité plus important chez les femmes et qui augmente chez les hommes

La sécurité est toujours au centre des préoccupations des piétons même si plus de 50 % d'entre eux estiment se sentir plus en sécurité en 2023 qu'en 2021. Suivant le genre et la taille de la commune, ce sentiment évolue différemment :

- On observe une montée forte de l'insécurité dans les communes de moins de 5 000 habitants (+15 %) qui peut être en lien avec les trottoirs qui y font souvent défaut.
- Une amélioration dans les villes de plus de 200 000 habitants pour les hommes et dans celles de 50 à 200 000 et 200 000 et plus pour les femmes.
- Pour les femmes « non marcheuses », il y a une forte augmentation du motif d'insécurité ressentie pour expliquer le non-recours à la marche. Pour le collectif, ce résultat laisse entrevoir la dimension genrée de l'espace public qui mériterait d'être davantage explorée. Loin d'être neutre, nous supposons qu'il reproduit les inégalités sociales de genre et influencent les pratiques spatiales des piétons.

La montée du sentiment d'insécurité dans les petites communes est préoccupante. Pour le collectif, les politiques d'amélioration de la marche à pied doivent être mises en œuvre partout et pas seulement dans les villes.

PART DES HOMMES SE SENTANT EN DANGER EN MARCHANT (%)

	2023	2021
Moins de 5 000 hab.	40	27
5 000 – 19 999 hab.	34	30
20 000 – 49 999 hab.	40	39
50 000 – 199 999 hab.	40	40
200 000 hab.	42	51

PART DES FEMMES SE SENTANT EN DANGER EN MARCHANT (%)

	2023	2021
Moins de 5 000 hab.	45	30
5 000 – 19 999 hab.	33	31
20 000 – 49 999 hab.	38	36
50 000 – 199 999 hab.	33	37
200 000 hab.	44	50

PART DES FEMMES NON MARCHEUSES PARCE QU'ELLES NE SE SENTENT PAS EN SÉCURITÉ (%)

	2023	2021
18 – 25 ans.	24	21
26 – 34 ans	43	26
35 – 44 ans	30	24
45 – 54 ans	22	14
54 – 64 ans	22	10
65 – 75 ans	13	10
75 ans et plus	15	7



Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

Un besoin d'éclairage public davantage sollicité en 2023 qu'en 2021 par les femmes comme par les hommes.

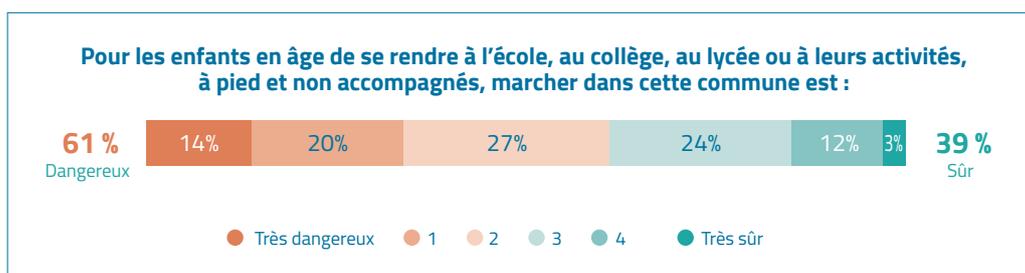
En matière d'éclairage public, 59 % (contre 53 % en 2021) des femmes regrettent que les trottoirs et cheminements piétons soient mal éclairés, 48 % des hommes le ressentent également (contre 44 % en 2023).

PERCEPTION DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC PAR GENRE (%)				
	Femme		Homme	
	2023	2021	2023	2021
« Les trottoirs et cheminements piétons sont mal éclairés »	59	53	48	44
« Les trottoirs et cheminements piétons sont bien éclairés »	41	47	52	56

Des espaces publics toujours perçus comme dangereux pour les enfants

Comme en 2021, les répondants perçoivent toujours autant la ville comme dangereuse pour les plus jeunes : en 2023, se déplacer à pied est vécu comme « dangereux pour les enfants », par 61 % des répondants (contre 60 % en 2021), dont 14% qui le trouvent « très dangereux pour les enfants » (12% en 2021).

Parmi les causes de ce ressenti, le défaut d'aménagement sécurisant est plébiscité : 78 % des personnes précitées pensent que les agencements de voirie ne permettent pas de se déplacer partout de manière aisée.



PERCEPTION DE LA DANGÉROSITÉ DES DÉPLACEMENTS À PIED POUR LES ENFANTS (%)

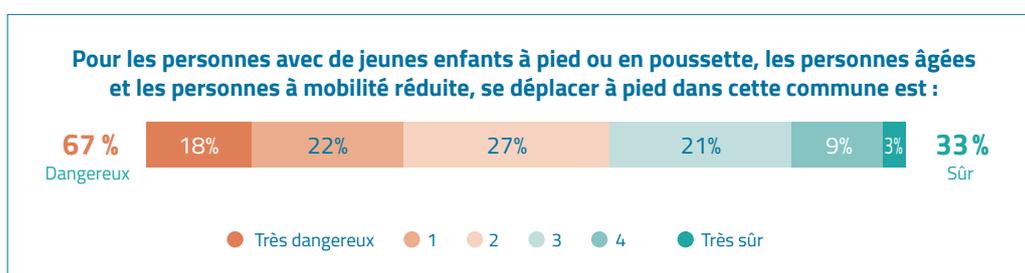
	2023	2021
« Se déplacer à pied est vécu comme dangereux »	61	60
« Se déplacer à pied est vécu comme sûr »	39	40

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

Des espaces publics toujours aussi peu adaptés pour les piétons en difficulté et Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Les personnes en situation de handicap, personnes âgées ou se déplaçant difficilement ou avec des jeunes enfants en poussette constituent les populations les plus fragiles qui sont trop souvent oubliées par les pouvoirs publics. Ces populations s'expriment peu dans les questionnaires ou sondages. De ce fait, elles sont sous représentées dans le Baromètre comme dans toutes les évaluations.

Pour les répondants, la ville est perçue comme plus dangereuse qu'en 2021 pour les piétons en difficulté. Ainsi, 67% d'entre eux estiment qu'il est dangereux de se déplacer à pied pour les personnes à mobilité réduite, contre 63 % en 2021. 46 % (44% en 2021) des personnes malvoyantes demandent en priorité que les trottoirs soient plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.



PERCEPTION DE LA DANGÉROSITÉ DES DÉPLACEMENTS À PIED POUR LES PERSONNES AVEC DE JEUNES ENFANTS ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (%)

	2023	2021
« Se déplacer à pied est vécu comme dangereux »	67	63
« Se déplacer à pied est vécu comme sûr »	33	37



Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

La distance et le manque d'aménagement piétons : des freins tenaces chez les non-marcheurs

Les « non-marcheurs » sont les répondants qui déclarent ne pratiquer « presque jamais » la marche à pied quand on les questionne sur la fréquence de leurs déplacements à pied dans le questionnaire.

Comme en 2021, la distance et le manque d'aménagements favorables aux piétons sont des raisons tenaces de ne pas se déplacer pour les « non-marcheurs » quel que soit leur genre et leur catégorie de ville. Certaines nuances peuvent être soulignées : les femmes non-marcheuses sont plus nombreuses que les hommes à désigner le manque d'aménagement, autant dans les communes de moins de 20 000 habitants que de plus de 20 000 habitants.

Le sentiment d'insécurité dans l'espace public comme raison de non-recours à la marche augmente de façon préoccupante en 2023 quel que soit le genre et le type de territoire. Il fait un bond plus important encore chez les femmes (de 4% à 21%) et chez les hommes (de 7% à 20%) dans les villes de plus de 20 000 habitants.

Notons enfin la hausse substantielle de personnes déclarant ne pas se déplacer pour des raisons de santé : chez les hommes dans les villes de moins de 20 000 habitants et chez les femmes dans les communes de plus de 20 000 habitants même s'il tend à baisser pour les hommes des plus grandes villes. Ce résultat est certainement à mettre en regard avec la sédentarité et le vieillissement qui touchent de plus en plus nos sociétés.

RAISONS DE NE PAS SE DÉPLACER (%)

	Moins de 20 000 hab.*				Plus de 20 000 hab.*			
	Femme		Homme		Femme		Homme	
	2023	2021	2023	2021	2023	2021	2023	2021
J'habite trop loin de mes lieux de destination	54	45	48	41	50	42	57	38
Il n'y a pas assez d'aménagements	33	37	25	28	23	24	13	16
Je ne me sens pas en sécurité à pied	24	18	22	9	21	4	20	7
Je préfère utiliser ma voiture	14	14	17	11	14	13	21	23
La vitesse des véhicules motorisés est trop élevée	11	13	13	4	7	5	4	6
La marche est un mode de déplacement trop lent	10	0	11	4	13	12	17	17
Le trafic motorisé (2 et 4 roues) est trop intense	9	3	9	5	5	6	15	0
Les cheminements ne présentent pas assez d'agrément	9	13	14	12	11	11	11	9
Pour des raisons de santé, parce que j'ai du mal à me déplacer à pied	9	10	6	0	16	7	7	16
Je préfère une autre mobilité active	8	5	9	6	10	13	14	20
Les espaces destinés aux piétons sont trop encombrés	4	1	6	0	9	7	13	0
Je n'aime pas la marche	4	7	3	11	6	15	0	9
Les risques météo me font faire un autre choix	2	2	0	14	5	0	7	4
Les espaces piétons sont trop utilisés par d'autres moyens de transports (vélo, trottinette...)	2	5	2	19	9	12	6	7
Il y a trop de bruit	1	0	1	5	4	0	2	4
Il y a trop de pollution	1	2	2	1	6	7	3	5

* Il a été choisi de réaliser un regroupement des communes en deux catégories, celles de moins de 20 000 habitants et celles de plus de 20 000 habitants. Nous émettons l'hypothèse que les raisons qui expliquent le non-recours à la marche peuvent être influencées par la taille de l'aire urbaine, la densité de services de proximité et/ou de transports à proximité.

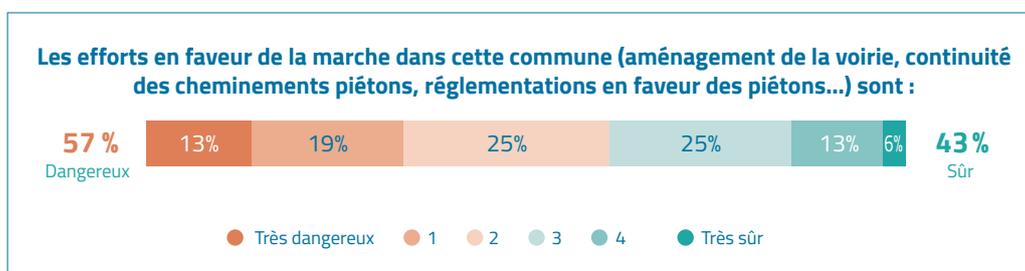
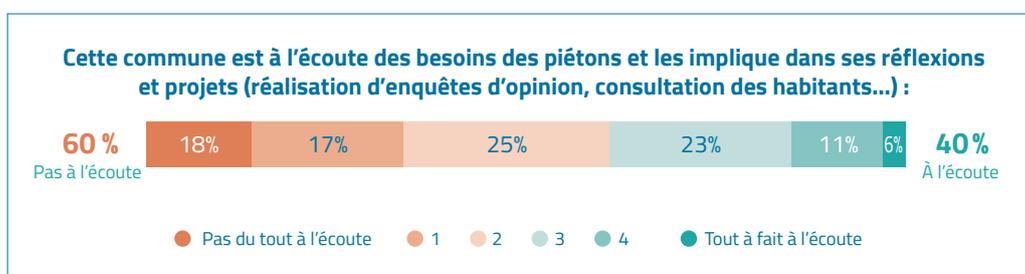
Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

LA RECONNAISSANCE DES EFFORTS RÉALISÉS PAR CERTAINES COMMUNES

Un jugement moins sévère sur l'action des communes en direction des piétons

Le regard des répondants sur l'attention portée par leur commune aux piétons est globalement négatif. En effet, en 2023, ce jugement reste sévère. Ils sont 60 % (69 % en 2021) à penser que leur commune est peu à l'écoute des besoins des piétons et 57% (63% en 2021) estiment qu'elle fait peu d'effort pour la marche.

Pour le collectif place aux piétons, il est envisageable d'attribuer ces améliorations aux efforts réalisés par certaines collectivités et au fait que la marche est mieux médiatisée au sein des mobilités actives par les pouvoirs publics.



PERCEPTION DES EFFORTS ET DE L'ÉCOUTE DES COMMUNES SUR LA MARCHÉ (%)

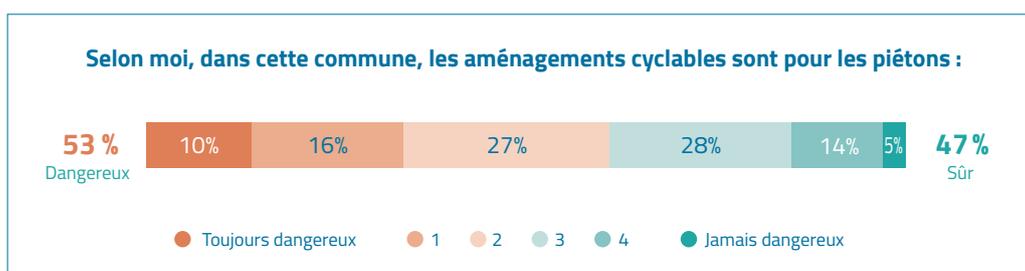
	2023	2021
Ma commune est peu à l'écoute des besoins des piétons	60	69
Ma commune fait peu d'effort pour la marche	57	63

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

Des obstacles encore nombreux à lever malgré de timides améliorations

Les aménagements cyclables : toujours un facteur de risque

En 2023, 53 % de l'ensemble des répondants (54% en 2021) pensent que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité pour les piétons.



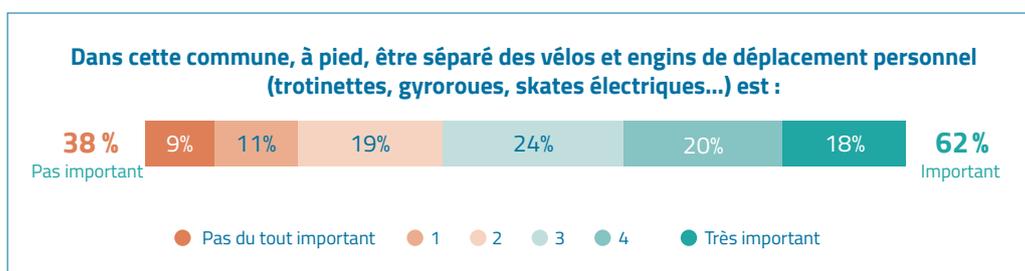
Si globalement le chiffre est stable par rapport à 2021, ce sentiment d'insécurité croît en fonction de la taille des communes : il est plus élevé dans les communes de 100 000 habitants que de moins de 5000 habitants.

PART DES RÉPONDANTS PERCEVANT LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES COMME DANGEREUX (%)

	2023	2021
Moins de 5 000 hab.	52	47
5 000 – 19 999 hab.	45	45
20 000 – 99 999 hab.	53	51
100 000 hab. et plus	62	63

Amélioration timide des relations avec les cyclistes

Dans les villes de plus de 100 000 habitants, les piétons sont encore nombreux (62 % en 2023 contre 86% en 2021) à estimer être important ou très important d'être séparés des cyclistes et usagers d'engins de déplacement personnel (pourcentage diminuant avec la taille de la commune). **Cette préoccupation est néanmoins plus faible par rapport à 2021. Pour le collectif, ce résultat pourrait être inhérent à des effets d'accoutumance ainsi qu'à une prise en charge accrue de cette problématique par certaines communes.**



PART DES PIÉTONS PERCEVANT COMME IMPORTANT D'ÊTRE SÉPARÉ DES VÉLOS ET ENGIN DE DÉPLACEMENT PERSONNEL PAR TAILLE DE COMMUNE (%)

	2023	2021
Moins de 5 000 hab.	59	71
5 000 – 19 999 hab.	61	78
20 000 – 99 999 hab.	62	82
100 000 hab. et plus	62	86

Pour aller plus loin : les résultats nationaux détaillés

LA MARCHÉ À PIED DANS LES PETITES VILLES ET VILLAGES : UNE DIMENSION À NE PAS SOUS-ESTIMER

En 2023, le nombre de répondants dans les communes de moins de 20 000 habitants est de 38% contre 37% en 2021, dépassant celui des villes de plus de 100 000 habitants (32,6 % en 2023 et 25% en 2021). La mobilisation plus importante des piétons dans ces territoires illustre la montée en puissance des enjeux de la marche dans les petites villes. Leurs habitants se sentent ainsi, autant si ce n'est plus, concernés par la marche à pied.

Plusieurs différences peuvent être soulignées à ce sujet entre les communes de plus de 100 000 habitants et celles de moins de 20 000 habitants. Le ressenti global des répondants est globalement plus positif dans les secondes que les premières : 65 % des répondants (9 % de plus que dans les villes de plus de 100 000 habitants) trouvent qu'il est agréable de se déplacer à pied dans ces territoires.

COMPARAISON DES NOTES SELON LES THÈMES DU QUESTIONNAIRE ET LA TAILLE DES COMMUNES

	Communes de moins de 20 000 habitants	Communes de plus de 100 000 habitants	Toutes communes confondues
Ressenti global	11,9	8,4	10,2
Sécurité	10,7	9,8	10,3
Confort	8,8	7,9	8,3
Effort de villes	8,3	8	9
Aménagements services	9,6	9,1	9,2



Parmi les freins à la marche à pied, l'agencement des voiries et la circulation des véhicules motorisés sont des obstacles cités par tous les répondants des communes étudiées. Ils le sont toutefois davantage par les piétons des communes de plus de 100 000 habitants que de moins de 20 000 habitants : 49 % contre 55 % pour les voiries ; 65% contre 51 % pour la circulation motorisée.

Le ressenti des répondants sur la sécurité des déplacements à pied diffère, lui aussi, selon la taille des communes : dans celles de moins de 20 000 habitants, se déplacer à pied est estimé moins dangereux que dans celles de plus de 100 000 habitants (34 % contre 46 %).

Rejoindre d'autres communes est tout aussi problématique dans les petites villes que les très grandes villes. Plus de la moitié des répondants (64 % dans les petites communes, 66 % dans les grandes) ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils rejoignent d'autres communes.

La séparation des piétons de la circulation des véhicules motorisés est, elle aussi, sollicitée quel que soit le territoire : 70 % dans les communes de moins de 20 000 habitants et 74 % dans celles de plus de 100 000 habitants trouvent qu'il est important de séparer les piétons de la circulation des véhicules motorisés, et 58 % (contre 66 % pour les grandes communes) pour les vélos et engins de déplacement personnel.

Il en est autrement en ce qui concerne la perception de **la dangerosité des déplacements à pied des personnes avec de jeunes enfants à pied ou en poussette, les personnes âgées et les PMR**. Ce ressenti est globalement important mais davantage encore dans les grandes communes que les petites (74 % pour les grandes villes contre 62 % petites villes). Il est également perçu comme plus dangereux pour les enfants en âge de se rendre à l'école de s'y rendre à pied non accompagnés (68 % dans les grandes contre 55 % dans les petites communes).

Du point de vue du **confort des déplacements**, si 59 % des répondants des communes de moins de 20 000 habitants pensent que les espaces destinés aux piétons ne sont pas suffisamment larges, ils sont 64 % dans les grandes villes. Ils sont toutefois plus nombreux à se plaindre de l'absence d'éclairage des trottoirs la nuit dans les petites communes que dans les grandes (57 % contre 51 %).

Les différences sont globalement moins saillantes du point de vue de l'effort des communes et des aménagements et services.

Automne 2023 - Les Rencontres nationales de la marche en ville à Reims : pour des villes et des villages marchables

S'INSCRIRE DANS LA CONTINUITÉ DES 1^{ÈRES} ASSISES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE

En 2021, les premières Assises nationales de la marche en ville avaient constitué un évènement fondateur pour le collectif « Place aux Piétons » et ses différents partenaires : ADEME, Ministère chargé des Transports et Ministère des Sports, des Jeux Olympiques et Paralympiques. Réunissant plusieurs centaines de participants en visioconférence et en présentiel à Marseille, elles avaient mis en lumière une diversité d'expériences locales et internationales, témoignages et analyses d'experts sur les bienfaits de la marche et son nécessaire développement. Fort de ces apports, des propositions ambitieuses pour un plan marche national avaient été formulées.

LES RENCONTRES 2023 : UN FORMAT INÉDIT, SUR DEUX JOURS, LES 9 ET 10 NOVEMBRE

Deux ans après, le collectif Place aux Piétons avec le soutien de ses partenaires publics (ADEME, Ministère chargé des transports et ministère des Sports, des Jeux Olympiques et Paralympiques) et privés (KEOLIS), réédite l'expérience en organisant les 2^{èmes} Rencontres nationales de la marche en ville les 9 et 10 novembre 2023 à l'hôtel de ville de Reims.

S'adressant aussi bien aux collectivités et aux services de l'État, qu'aux entreprises et aux associations, cet évènement est l'occasion de faire le point et de susciter de nouvelles propositions pour inciter les pouvoirs publics à poursuivre leurs efforts pour développer la marche dans tous les territoires.

L'évènement aura lieu dans un format hybride – en présentiel et en visio - sur deux journées marquées par des visites de projets urbains de la ville de Reims et une soirée pour valoriser les résultats de ce 2^{ème} baromètre. Ces deux journées de Colloque seront jalonnées de plénières et rythmées par quatre ateliers autour des thèmes suivants :

1 - Pour une ville à hauteur de piéton

Marcher en ville, c'est disposer d'un environnement adapté à tous les types d'usagers et dans tous les points de la ville. Il s'agit, d'une part, d'accueillir les trajets du quotidien et notamment de favoriser la place de l'enfant et des séniors dans la ville et, d'autre part d'organiser la continuité des cheminements pour tous. La sécurité et la prise en compte de l'évolution des mobilités et des conflits d'usage sont une des conditions du retour de la marche en ville.

Cet atelier réunira les contributions qui traitent de la prise en compte des piétons dans tous les secteurs de la ville, dans les quartiers et, en particulier, de la pratique de la marche dans le périurbain où le contexte est moins favorable en raison des distances et de la moins bonne offre de transport.

2 - Pour une ville inclusive : des espaces publics accessibles à tous

Les enfants et les piétons âgés sont un peu « les oubliés de la circulation », comme les personnes à mobilité réduite et celles qui sont en situation de handicap. La qualité des sols, les aménagements de détail, l'offre d'aménités (bancs, toilettes, fontaines) et leur définition en participation avec les usagers sont des éléments clé de la marche en ville. En particulier, comment concilier les besoins des différents types de handicap, moteur et visuels ? Comment réunir marche du quotidien et marche plaisir pour les femmes qui subissent la marche (types de tâches, sécurité) plus qu'elles ne la choisissent ?

3 - Pour une ville sensible : rendre la ville désirable

Depuis plus de 50 ans, les conditions de la marche en ville se sont détériorées en raison de l'évolution de la forme de la ville, de l'augmentation de sa surface construite, et de l'augmentation de la circulation automobile. Le « tout voiture » a remplacé les modes actifs et notamment la marche qui est plus utilisée pour les loisirs que pour les trajets quotidiens. Cet atelier s'attachera à mettre

Automne 2023 - Les Rencontres nationales de la marche en ville à Reims : pour des villes et des villages marchables

en valeur les objets et les outils qui procurent du plaisir au marcheur et notamment par l'apaisement de la ville : comment améliorer simultanément santé et bien-être, découverte culturelle et marche en ville. Cette problématique sera mise en perspective avec l'évolution des conditions climatiques.

4 - Pour une ville vivante : les flux piétons pour la ville active

La pratique de la marche contribue à la santé, à réduire le nombre de trajets motorisés et les nuisances qu'ils provoquent, à favoriser les interactions entre les habitants, à sécuriser la ville en soirée, à animer les pôles urbains et à soutenir le commerce de proximité... A ces bénéfices directs, d'autres mécanismes (externalités positives et négatives) concourent à produire des retombées économiques indirectes. L'atelier sera introduit par les premiers résultats du groupe de travail initié par Rue de l'Avenir sur les retombées économiques de la marche en ville. Il est ouvert à toutes les contributions qui pourraient enrichir le thème de l'économie de la marche : relations avec les transports en commun, aide des TIC, support pour l'économie locale, reconversion du BTP, etc

En savoir plus : <https://www.placeauxpietons.eu/>



LA MÉTHODOLOGIE DU BAROMÈTRE

L'enquête « Baromètre des villes et villages marchables 2023 » était accessible en ligne du 17 novembre 2022 au 1er mars 2023. 70 000 personnes ont répondu à cette enquête. Un chiffre et une distribution des répondants comparables au Baromètre 2021.

Le questionnaire consiste en une quarantaine de questions. Le répondant choisissait la ville (ou les villes) pour laquelle (lesquelles) il exprimait son ressenti.

Le questionnaire explore 5 thématiques :

• Le ressenti du répondant sur son quotidien de piéton : facilité ou difficulté à se déplacer à pied, relations avec les autres usagers de la voie publique.

- Le sentiment de sécurité quand il marche, décliné suivant les lieux et les publics
- Le confort de marche : à travers des questions qui portent sur l'existant : aménagements et aménités, signalétique, information.
- Son avis sur l'importance donnée aux déplacements à pied par la commune
- Son avis sur les aménagements et équipements pour améliorer le quotidien des piétons.

Pour chaque question, le répondant devait attribuer une note de 1 à 6 (allant généralement du plus défavorable au plus favorable) afin de calculer pour chacune des thématiques un score reflétant l'avis des répondants. Pour la lisibilité des résultats, cette note sur 6 a été transformée en note sur 20 ou en pourcentage. La note de 10 a été calculée pour être la note pivot entre les avis négatifs (inférieurs à 10) et positifs (supérieurs à 10).

COMPARAISON DU PROFIL DES RÉPONDANTS ENTRE 2021 ET 2023

Genre des répondants

En 2023, la répartition entre les hommes et les femmes de notre échantillon est quasiment similaire à celle de 2021. Cette répartition des genres est comparable avec celle de la population française.

RÉPARTITION PAR GENRE DES RÉPONDANTS (%)

	2023	2021	Répartition de la population française*
Femme	57	56	52
Homme	41	44	48
Ne souhaite pas répondre	2	0	0

* Source INSEE 2023



Annexes

La répartition par tranche d'âge est, elle aussi, très similaire entre 2023 et 2021. Pour les deux enquêtes, les tranches d'âge de 35 à 44 ans et de 65 à 74 ans sont les plus représentées.

RÉPARTITION PAR TRANCHES D'ÂGE DES RÉPONDANTS (%)

	2023		2021		Répartition par âge de la population française en 2019**	
Moins de 18 ans	0,36	Jeunes*	0,37	3,61	22	31
De 18 à 25 ans	3,02		3,24		9	
De 26 à 34 ans	10,02	Actifs (1)	11,41	29,82	11	23
De 35 à 44 ans	18,01		18,41		12	
De 45 à 54 ans	16,80	Actifs (2)	16,44	38,15	13	26
De 55 à 64 ans	20,86		21,71		13	
De 65 à 74 ans	24,48	Séniors	24,03	28,42	11	20
75 ans et plus	6,45		4,39		9	

*Il a été proposé de regrouper les catégories d'âges en 4 classes : les moins de 25 ans en raison de leur faible nombre, de leurs activités (école / études) et appréhension de l'espace potentiellement similaire ; les 26 – 44 ans, jeunes actifs potentiellement jeunes parents également, ayant des enfants encore petits ; les 45 – 64 ans, actifs plus âgés ayant des enfants plus grands et les plus de 65 ans, a priori, retraités.

**Source INSEE 2019

Commune de résidence

RÉPARTITION DES COMMUNES PAR TAILLE DE COMMUNE

	2023		2021		INSEE 2023	
	Nombre	(%)	Nombre	(%)	Nombre	(%)
Moins de 5 000 hab.	2 918	63,20	3 190	63,02	33 145	93,67
5 000 – 19 999 hab.	1 256	27,20	1 407	27,80	1 725	4,88
20 000 – 49 999 hab.	319	6,91	344	6,85	357	1,01
50 000 – 199 999 hab.	116	2,51	108	2,13	146	0,41
200 000 hab. et plus	8	0,18	10	0,20	10	0,03
Total	4 617	100	5 062	100	35 383	100

Les répondants et la chaîne des mobilités

TYPE DE VÉHICULE POSSÉDÉ PAR LES RÉPONDANTS (%)

	2023		2021
Un vélo classique (sans assistance électrique)	58	76	68
Un vélo à assistance électrique	18		
Un véhicule motorisé (moto, cyclomoteur, voiture...)	57		73
Un engin de déplacement personnel à assistance électrique (trottinette, gyroroue, skate électrique, ...)	2		12
Aucun de ces engins	6		9

NB : en 2023, une distinction entre vélo conventionnel et vélo électrique a été introduite. En 2021, les usagers de vélos électriques se répartissaient probablement entre les usagers de vélo classique et d'engins de déplacement personnel, ce qui explique probablement la diminution constatée sur cette dernière catégorie.

Annexes

POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE (%)

	2023	2021
OUI	94	94
NON	6	6

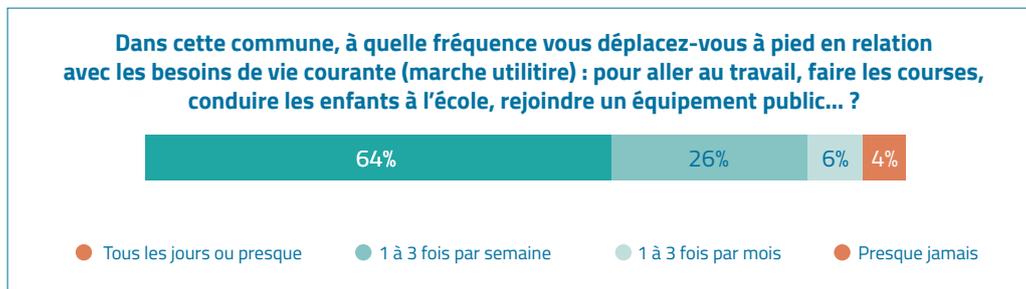
POSSESSION D'UN ABONNEMENT TRANSPORT EN COMMUN (%)

	2023	2021
OUI	32	29
NON	68	71



La pratique de la marche à pied

La pratique de **la marche utilitaire** est stable : 64% (62% en 2021) des répondants indiquent marcher tous les jours ou presque **pour aller au travail, faire les courses, conduire les enfants à l'école, rejoindre un équipement public** ; 26.06% (26 % en 2021) marchent une à trois fois par semaine.



Si les piétons marchent beaucoup, la fréquence de la marche utilitaire est plus importante dans les villes moyennes et les grandes villes, que dans les petites villes : 70 % des répondants des villes de plus de 20 000 habitants (chiffre identique à 2021) déclarent pratiquer ce type de marche quotidiennement, ils sont 57 % dans les villes de moins de 20 000 habitants. Cet écart tend toutefois à se réduire dans l'échantillon de population 2023. Ils n'étaient, en effet, que 49 % à marcher au quotidien dans les petites villes en 2021. L'évolution du pourcentage de petites communes dans l'échantillon 2023 influence, peut-être, cette tendance.

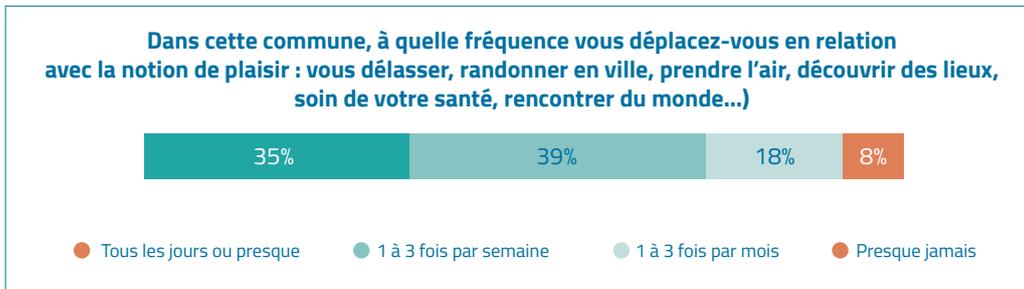
PRATIQUE QUOTIDIENNE DE LA MARCHÉ UTILITAIRE (%)

	2023	2021
Plus de 20 000 hab.	70	70
Moins de 20 000 hab.	57	49

NB : en 2023, une distinction entre vélo conventionnel et vélo électrique a été introduite. En 2021, les usagers de vélos électriques se répartissaient probablement entre les usagers de vélo classique et d'engins de déplacement personnel, ce qui explique probablement la diminution constatée sur cette dernière catégorie.

Annexes

La fréquence de la **marche loisir** augmente, quant à elle, légèrement : 35 % des répondants (contre 31 % en 2021) indiquent marcher en ce sens tous les jours ou presque, 39 % (contre 43 % en 2021) 1 à 3 fois par semaine.



En 2023, on observe une hausse du nombre de répondants indiquant marcher dans les espaces urbanisés, quelque soit le motif : ils sont 85 % contre 77 % en 2021.

LIEU DE MARCHÉ PRATIQUÉ PAR LES RÉPONDANTS (%)		
	2023	2021
Dans les espaces urbanisés	85	77
Hors des espaces urbanisés	15	23

Les répondants et l'engagement associatif

La proportion des répondants membres d'une association de marche ou de défense des piétons est stable (environ 30 %). En 2023, la part de membres d'une association de défense des piétons ayant répondu au questionnaire a légèrement augmenté. Des différences substantielles peuvent être observées selon ce critère au sein des résultats 2021 comme 2023 (voir plateforme en ligne).

PART DES PIÉTONS MEMBRES D'UNE ASSOCIATION (%)			
	2021	2023	
Association de pratiquants de la marche	OUI	23	26
	NON	77	74
Association de défense des piétons	OUI	7	3
	NON	93	97



Liste complète des résultats en pourcentage par thématique et par année (2021/2023)

Légende

Les piétons sont 55 % ou plus à être « d'accord » avec la proposition énoncée.

Les piétons sont 55 % ou plus à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

Les piétons sont entre 50 % et 54 % à être « d'accord » avec la proposition énoncée.

Les piétons sont entre 50 % et 54 % à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

RESSENTI GLOBAL

Question n°	Énoncé	2023		2021	
		D'accord (%)	Pas d'accord (%)	D'accord (%)	Pas d'accord (%)
1	Selon moi, dans ma commune, se déplacer à pied est agréable	60	40	59	41
2	L'agencement de la voirie (trottoirs, carrefours, traversées de rue...) me permet de me déplacer partout de manière aisée	48	52	47	53
3	Selon moi, les conflits entre piétons et vélos (classiques ou à assistance électrique) sont fréquents (sans moteur vélo, trottinettes...) sont fréquents	43	57	Question modifiée en 2023	Question modifiée en 2023
4	Selon moi, les conflits entre piétons et engins de déplacement personnel (trottinettes électriques, gyroroues, skate électriques...) sont fréquents	45	55	Question modifiée en 2023	Question modifiée en 2023
5	Selon moi la circulation des véhicules motorisés (2 roues, quatre roues...) est gênante	58	42	60	40



Liste complète des résultats en pourcentage par thématique et par année (2021/2023)

Légende

 Les piétons sont 55 % ou plus à être « d'accord » avec la proposition énoncée.

 Les piétons sont 55 % ou plus à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

 Les piétons sont entre 50 % et 54 % à être « d'accord » avec la proposition énoncée.

 Les piétons sont entre 50 % et 54 % à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

SÉCURITÉ

Question n°	Énoncé	2023		2021	
		D'accord (%)	Pas d'accord (%)	D'accord (%)	Pas d'accord (%)
6	En général, dans ma commune, quand je me déplace à pied, je me sens en sécurité	61	39	62	38
7	Je peux marcher en sécurité dans les rues commerçantes, pour accéder aux services, aux transports	69	31	70	30
8	Je peux marcher en sécurité dans les quartiers d'habitation	67	33	70	30
9	Je peux rejoindre les communes voisines en sécurité	35	65	39	61
10	Dans ma commune et pour moi, les accès piétons des abords de gare ou de transport en commun sont sûrs	62	38	64	36
11	A pied, être séparé de la circulation des véhicules motorisés est important	72	28	90	10
12	A pied être séparé des vélos et engins de déplacement personnel (trottinettes, gyroroues et skates électriques...) est important	62	38	80	20
14	Traverser les carrefours ou contourner les rond-point est dangereux	54	46	54	46
15	Pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite se déplacer à pied dans ma commune est dangereux	67	33	63	37
16	Pour les enfants en âge d'aller à l'école, au collège, au lycée, marcher dans ma commune est dangereux	61	39	59	41
17	Selon moi, dans ma commune, les aménagements cyclables sont pour les piétons dangereux	53	47	54	46

Liste complète des résultats en pourcentage par thématique et par année (2021/2023)

Légende

Les piétons sont 55 % ou plus à être « d'accord » avec la proposition énoncée.

Les piétons sont 55 % ou plus à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

Les piétons sont entre 50 % et 54 % à être « d'accord » avec la proposition énoncée.

Les piétons sont entre 50 % et 54 % à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

CONFORT

Question n°	Énoncé	2023		2021	
		D'accord (%)	Pas d'accord (%)	D'accord (%)	Pas d'accord (%)
18	Selon moi dans ma commune les espaces réservés aux piétons sont larges, leur surface est plane et facilite les déplacements	39	61	38	64
19	Selon moi et dans ma commune les trottoirs et les espaces réservés aux piétons sont libres d'empiètements (étalages, terrasses...), d'obstacles (poubelles, poteaux, voitures garées...)	34	66	30	70
20	Selon moi dans ma commune les espaces destinés aux piétons sont bien entretenus (planéité du sol, neige, feuilles mortes...)	46	54	55	45
21	Dans ma commune, lors de travaux sur les espaces réservés aux piétons, une solution alternative et sûre est proposée	42	58	45	55
22	Dans ma commune une signalétique spécifique favorise les déplacements des piétons	31	69	34	66
23	Selon moi et dans ma commune des aménagements assurent le confort des marcheurs (toilettes, bancs de repos, lieux de sociabilité pour se tenir à plusieurs sans gêner les autres : placettes, distributeurs d'eau potable...)	30	70	31	69
24	Selon moi et dans ma commune, les trottoirs et les circulations piétonnes la nuit sont mal éclairés	54	46	51	49

Liste complète des résultats en pourcentage par thématique et par année (2021/2023)

Légende

	Les piétons sont 55 % ou plus à être « d'accord » avec la proposition énoncée.		Les piétons sont entre 50 % et 54 % à être « d'accord » avec la proposition énoncée.
	Les piétons sont 55 % ou plus à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.		Les piétons sont entre 50 % et 54 % à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

EFFORTS EN DIRECTION DES PIÉTONS

Question n°	Énoncé	2023		2021	
		D'accord (%)	Pas d'accord (%)	D'accord (%)	Pas d'accord (%)
25	Selon moi, ma commune est à l'écoute des besoins des marcheurs et des piétons	40	60	31	69
26	Selon moi, dans ma commune, des efforts sont faits en faveur de la marche	43	57	37	63
27	Selon moi et dans ma commune, ces deux dernières années la situation des piétons s'est améliorée	27	73	25	75
28	Selon moi et dans ma commune, les actions de promotion des déplacements à pied sont importants	35	65	29	71
29	Selon moi dans ma commune, le stationnement des véhicules motorisés sur les chemins piétons est fréquent	32	68	32	68



Liste complète des résultats en pourcentage par thématique et par année (2021/2023)

Légende

	Les piétons sont 55 % ou plus à être « d'accord » avec la proposition énoncée.		Les piétons sont entre 50 % et 54 % à être « d'accord » avec la proposition énoncée.
	Les piétons sont 55 % ou plus à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.		Les piétons sont entre 50 % et 54 % à « ne pas être d'accord » avec la proposition énoncée.

APPRÉCIATION DES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES SPÉCIFIQUES AUX PIÉTONS

Question n°	Énoncé	2023		2021	
		D'accord (%)	Pas d'accord (%)	D'accord (%)	Pas d'accord (%)
R30	Selon vous et dans votre commune, les piétons peuvent accéder aux transports en commun facilement	66	34	80	20
R31	Concernant la signalétique de la marche du quotidien : dans votre commune, des cheminements piétons spécifiques sont balisés pour accéder aux lieux et équipements publics avec des services spécifiques (temps de parcours, informations...)	30	70	45	55
R32	Concernant la marche plaisir et la marche-santé : dans votre commune, des circuits touristiques, des itinéraires de promenade, des parcours marche santé...sont mis en place avec des panneaux d'information, des guides ou applications pour faciliter les déplacements des piétons	46	54	45	55



