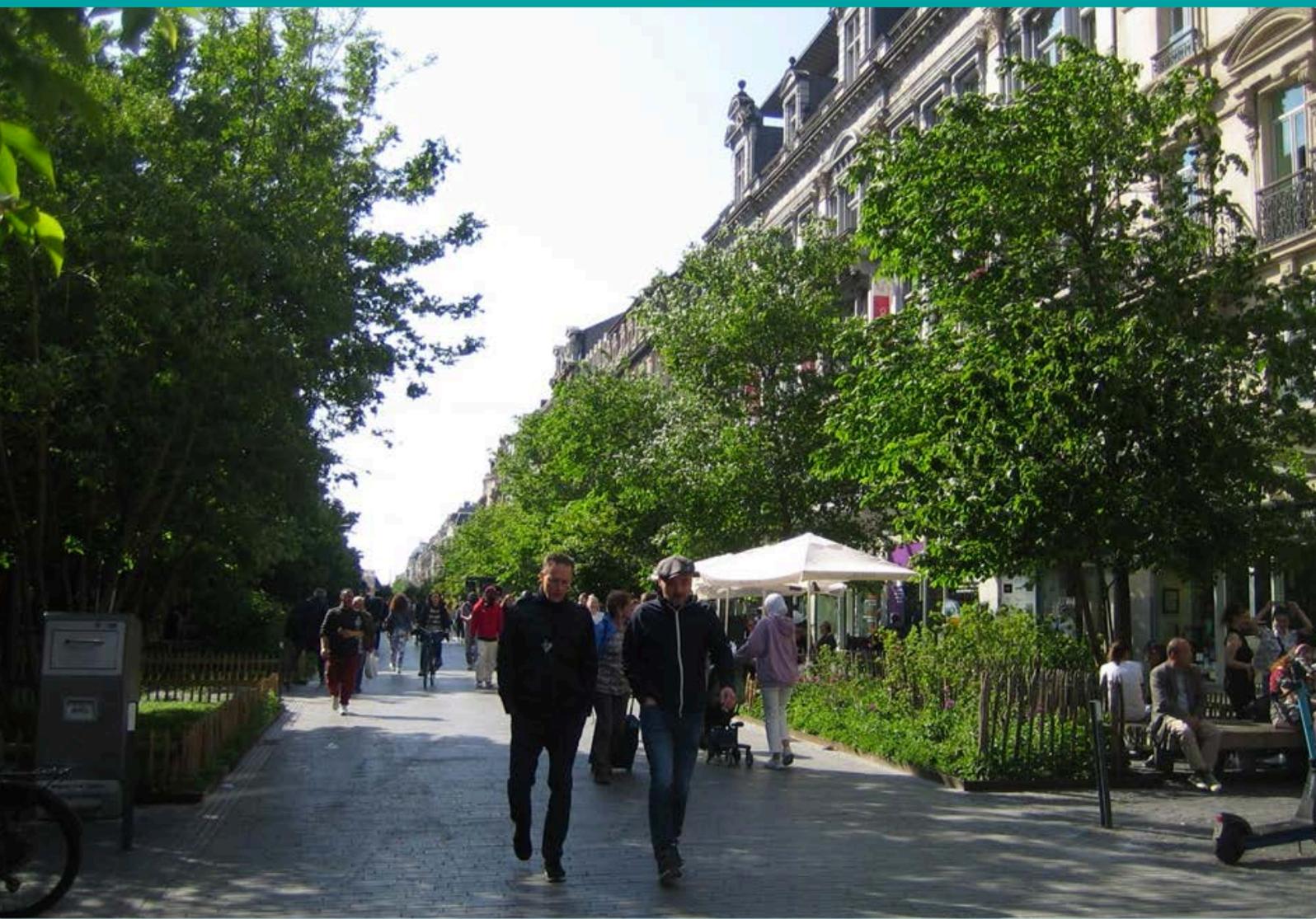


Faire reconnaître la marche en ville sur son territoire : comment s'y prendre ?

Petit guide pratique des piétons engagés



Bruxelles. © Anne Faure



En hommage à Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir, cofondatrice du collectif « Place aux piétons » disparue en janvier 2025.

Anne a contribué avec beaucoup de générosité, de finesse, de pertinence, d'intelligence et de conviction à l'élaboration de ce guide et plus généralement aux travaux du collectif Place aux piétons.

Nous la remercions infiniment.



Promouvoir la marche en ville : Les enjeux

La marche à pied répond aujourd’hui à l’ensemble de nos enjeux contemporains, et l’action des pouvoirs publics est nécessaire pour poursuivre et accentuer leur engagement en faveur de son développement.

Mobilité active par excellence, elle est bénéfique pour la santé et favorise la lutte contre la sédentarité. Avec le vélo, elle constitue un mode de déplacement économique et vertueux pour faire face au changement climatique et préserver la qualité de l’air. Source de lien social, la marche contribue également à un meilleur vivre-ensemble dans nos villes et nos villages, facilitant les liens intergénérationnels.

Marcher en ville procure de nombreux plaisirs : flâner sur des parcours touristiques ou patrimoniaux, réaliser ses courses quotidiennes en valorisant les circuits courts et les achats de proximité, aller chercher à pied ses enfants à l’école ou prendre le temps d’échanger et de partager des moments ensemble. Les concepts de ville du quart d’heure et d’urbanisme de proximité promeuvent en ce sens l’accès à toutes les fonctions essentielles (école, travail, achats...) dans un périmètre raisonnable à pied ; celui de ville relationnelle* souligne quant à lui le rôle clé de la marche pour favoriser les espaces de sociabilité.

Fort de ces enjeux, le collectif national « Place aux piétons », ses antennes et correspondant·e·s sur les territoires, ainsi que différents collectifs locaux, œuvrent depuis plusieurs années, pour faire évoluer les aménagements urbains et offrir une meilleure et juste place aux piétons dans la ville.

Ce guide a été conçu à l’initiative de ces collectifs engagés, tant au niveau national que local. Il a pour but de partager des bonnes pratiques, créer de nouvelles vocations et permettre à de nouveaux collectifs favorables aux piétons d’émerger sur tout le territoire.

Il s’inscrit également dans la continuité de la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre » lancée et soutenue par les différents signataires de ce guide.

*Cf « La ville relationnelle – Les sept figures » de Sonia Lavadinho, Pascal Le Brun-Cordier et Yves Winkin paru aux éditions Apogée le 3 avril 2024.

Ce guide a été réalisé par :



Les associations qui ont participé à son élaboration :



Place aux piétons - Loire Sud



Tours à pied et à vélo



Le collectif piétons de la Métropole Dijonnaise



Place aux piétons - Grand Reims



Montpellier à pied



O2 : de l'Oxygène



Agir sur Rambouillet, territoire pour les circulations piétonne et cycliste



Trottoirs libres



Brest à Pied et à Vélo



Rayons d'Action



ADTC - Grenoble



Fédération pour les circulations douces en Essonne



Le collectif Place aux Piétons en Alsace (CPPA)

DARE-DARE Se déplacer autrement dans la Région d'Evry

Ce guide a été financé par :



Nos remerciements vont à :

- **L'ensemble des groupes locaux** mobilisés qui ont facilité cette mutualisation de bonnes pratiques ;
- **Anne de Beaumont**, membre de Rue de l'Avenir, piétonne active co-créatrice de « Place aux piétons - Loire Sud » qui a écrit ce guide et largement contribué à cet élan collectif ;
- **La DGITM** pour son soutien financier et la relecture attentive de ce document ;
- Les bénévoles/salarié·e·s des associations fondatrices de « Place aux piétons » national qui ont coordonné, relu et amélioré ce document : **Anne Faure** (Rue de l'Avenir), **Christian Machu** (60 Millions de Piétons), **Anne-Laure Tournier** (Réseau vélo et marche) et **Iris Héran-Gobert** (FFRandonnée) ;
- **Maorie Faucher** (FFRandonnée) pour la mise en page et le maquetage graphique de ce guide.



Besançon. (C) Anne Faure

“Marcher en ville ... ! Poser un pied devant l'autre. Sentir son corps bouger. Ses muscles se mobiliser. Son cœur battre si l'on active le rythme de la marche.

Mais ouvrir aussi son corps à nos sens : les odeurs de la végétation qui explose au printemps, les vibrations du chant d'un oiseau, la douceur de s'émerveiller devant des fleurs qui s'épanouissent sur le chemin ou dans les jardins proches, le charme de la balade amoureuse main dans la main, le plaisir de jouer avec un enfant dans la rue, l'agrément de longer les berges d'un petit cours d'eau ou de la rivière de la ville, la joie douce de flâner le long des vitrines du commerce de proximité, ou enfin la surprise de découvrir au détour du parcours, une petite ruelle inconnue ou un détail du patrimoine local...

Lâcher notre tête un instant, en laissant le flux de nos pensées s'écouler en toute liberté. S'émerveiller en marchant, en découvrant une jolie façade, un balcon de ferronnerie, une cour intérieure d'immeuble, voir un objet du petit patrimoine nous reliant à l'histoire locale de notre territoire : ancienne traboule, lavoir, petit cours d'eau, délaissé de verdure avec la nature sauvage, bordure de coquelicots sur un abord de voirie, ...

Que de petits bonheurs dans ce geste banal de la marche du quotidien !

Mais la modernisation de nos villes, qui a donné une place trop importante à la voiture, a contribué à limiter ce plaisir de marcher : trottoirs trop étroits ou/et encombrés, voitures roulant trop vite, manque de signalétique pour trouver son chemin à pied, villes trop minérales où les canicules plus fréquentes rendent éprouvante la marche en ville.

Il est urgent de se ressaisir : nos corps ont besoin de bouger, nos villes nécessitent de redevenir respirables et moins bruyantes, nos espaces urbains aspirent à plus de nature, nos quartiers recherchent le plaisir du vivre-ensemble.

Alors... qu'attendons-nous ? Repartons à la découverte de nos bouts de territoire urbain, empruntons ces petits raccourcis créés par les habitants du lieu.

Peuplons à nouveau nos villes de nos respirations et transpirations de piétons, marcheurs et flâneurs, pour les réenchanter de tous ces plaisirs si simples qui donnent de la saveur à chaque instant.

Et œuvrons ensemble pour aménager nos espaces urbains pour une ville pacifiée et désirable !”

Anne de Beaumont

SOMMAIRE

1. CRÉER UN COLLECTIF LOCAL « PIÉTONS »	8
1.1. Pourquoi créer un collectif local « Piétons » ?.....	8
1.2. Recenser les structures existantes.....	8
1.3. Identifier ses motivations pour créer un collectif local.....	9
1.4. Construire le noyau de départ, la première boule de neige.....	10
1.5. Trouver des formules souples de soutien au collectif local.....	15
1.6. Identifier les actions déjà menées sur la marche à pied.....	16
2. S'ENGAGER SUR LES SUJETS LES PLUS PERTINENTS SELON LE CONTEXTE LOCAL	20
2.1. La sécurité des piétons.....	21
2.2. L'accessibilité des usagers les plus vulnérables.....	22
2.3. La santé.....	23
2.4. Le plaisir de vivre dans une ville apaisée.....	25
2.5. Le soutien au commerce de proximité.....	31
2.6. La valorisation de lieux intéressants pour les piétons.....	33
2.7. Le recensement de lieux d'assises fréquents (bancs) et d'autres aménités.....	35
2.8. Comment se faire reconnaître par les communes ?.....	36
2.9. Construire des alliances locales.....	39
3. LA SECURITE DES PIETONS AU CŒUR DE L'ACTION MILITANTE	41
3.1. Les piétons sont les usagers les plus vulnérables et les plus exposés aux risques.....	41
3.2. Repérer et développer des cheminements piétons à l'écart des voiries.....	47
4. COMMUNIQUER POUR SE FAIRE CONNAITRE ET DEVELOPPER UN ARGUMENTAIRE	49
4.1. Travailler avec les médias locaux.....	49
4.2. Créer des évènements.....	50
4.3. Créer ou utiliser des outils d'animation.....	53
CONCLUSION	55
ANNEXES	56
Le collectif national « Place aux piétons », créé en 2020, regroupe 4 structures nationales.....	56
Les groupes locaux « piétons ».....	59

1. CRÉER UN COLLECTIF LOCAL « PIÉTONS »

1.1. Pourquoi créer un collectif local « Piétons » ?

De nombreuses raisons justifient la nécessité de favoriser la marche en ville et de sécuriser les piétons, en particulier dans les zones où la voiture prédomine : qu'il s'agisse d'améliorer certaines traversées piétonnes, de supprimer les obstacles pour les personnes à mobilité réduite, de modifier une pratique d'aménagement de l'espace public, de sécuriser les sorties d'écoles ou encore d'obtenir un plan piéton valorisant la marche à pied.

Le chemin peut sembler sinueux et de nombreuses approches peuvent être envisagées pour atteindre ces objectifs. Plutôt que de rester isolé, il est opportun d'unir ses forces dans un collectif pour peser davantage : être membre d'une association locale, correspondant·e local·e ou adhérent·e d'une association en relation avec le collectif national « Place aux piétons », est un excellent point de départ. Pour réussir cette dynamique, il est également crucial de nouer des alliances avec d'autres acteurs locaux.

1.2. Recenser les structures existantes

Des correspondants locaux des associations fondatrices du collectif national Place aux piétons (60 Millions de Piétons, Rue de l'Avenir et la FFRandonnée) se trouvent peut-être à proximité de votre territoire. Il est également possible de devenir correspondant·e de l'une ou l'autre de ces associations, ce qui facilitera la création de votre collectif local, en bénéficiant de leur logistique.

Des structures associatives peuvent également être identifiées : associations de personnes en situation de handicap, associations d'usagers des transports collectifs, associations de cyclistes, groupes climat, associations environnementales, structures éco-citoyennes, groupes de parents d'élèves, associations d'étudiant·e·s, associations du troisième âge...

Plusieurs supports sont possibles pour recenser les ressources existantes : rechercher sur Internet, contacter la Mairie ou consulter son site pour avoir la liste des associations, interroger ses ami·e·s et collègues, regarder l'agenda municipal ou aller au forum des associations.

Les contacts directs (rencontres en tête-à-tête, rendez-vous téléphoniques) sont plus efficaces, mais très consommateurs en temps. Ils peuvent être à privilégier pour contacter les têtes de réseau. Si le contact est bon lors de la première rencontre, cela peut être particulièrement porteur pour la suite.

Avant de rencontrer tout nouveau partenaire, se documenter sur ses activités peut aider à imaginer des passerelles entre sa structure et le collectif piétons en création. Parfois, le groupe rencontré souhaitera tester lors d'une action commune les capacités du groupe local, avant de nouer des partenariats plus précis.

1.3. Identifier ses motivations pour créer un collectif local

Avant de se lancer dans l'aventure, il est utile d'être clair sur ses propres motivations :

- **Quel plaisir j'en attends ?** Exister dans un groupe, être utile, passer du temps avec d'autres, construire des réalisations concrètes, participer à des actions de lutte contre le changement climatique ou encore promouvoir une activité physique pour réduire la sédentarité. Cette notion de plaisir est essentielle pour agir afin de ne pas tomber dans une démarche sacrificielle qui consisterait à créer un groupe par devoir.
- **Combien de temps j'accepte de consacrer à cette activité collective ?** Il est évident que créer un collectif nécessite du temps, parfois beaucoup de temps. Il importe d'en avoir conscience pour bien évaluer l'effort consenti et se fixer un cadre, dès le départ, afin d'éviter le surmenage. Il convient aussi de bien gérer le temps du collectif, en respectant chaque membre et les disponibilités hétérogènes qui peuvent être accordées aux actions communes.
- **Dans quelle énergie je me mobilise pour créer ce collectif ?** Il est généralement plus efficace de créer des énergies positives autour de projets mobilisateurs, plutôt qu'une énergie d'opposition. Mobiliser la créativité du groupe est souvent très porteur pour construire le projet.
- **Avec qui je peux commencer un tel projet ?**
 - Il peut être pertinent de prendre attache avec les structures associatives nationales ou locales existantes, dont les membres peuvent apporter un retour d'expérience précieux sur les mobilités piétonnes. Il existe peut-être déjà un·e correspondant·e local·e de l'une des associations fondatrices du collectif national Place aux piétons sur le territoire (voir en annexe). Le devenir soi-même peut également être facilitant pour faire ses premières armes et accélérer son ancrage local.
 - Il est également possible de trouver parmi ses ami·e·s, ses collègues, ses voisin·e·s de quartier, des associations proches, des personnes motivées pour créer un groupe local.

Pour débiter un collectif, d'un point de vue légal, il faut être au minimum trois personnes. Un noyau de départ plus important est cependant préférable, notamment pour résister dans le temps : le réseau de relations, le bouche à oreille, l'impact des premières actions, sont autant d'atouts qui permettent de se faire connaître et de décoller.

- **De quelles compétences je dispose déjà, moi et mon réseau identifié ? Comment les compléter ?** Il est possible de chercher des informations sur Internet, auprès de sa Mairie, sans oublier les possibilités de se former auprès de différents organismes : l'Académie des mobilités actives (ADMA), le Cerema ou les structures membres du collectif national « Place aux Piétons » (voir en annexe) proposent des ressources, souvent des formations et/ou un appui logistique. Les différents collectifs locaux déjà existants peuvent également apporter leur soutien.

1.4. Construire le noyau de départ, la première boule de neige

Une petite rencontre à plusieurs

Après un premier contact physique, téléphonique, électronique avec quelques personnes, il est nécessaire de proposer une première rencontre physique. Plusieurs possibilités existent :

- **Une rencontre conviviale** autour d'un verre, avec présentation de chacun·e et de ses motivations à « vouloir faire quelque chose pour la marche ».
- **Une réunion plus travaillée** dès le départ, avec un petit diaporama présentant la marche en ville, ses enjeux et des premières pistes de travail.
- Il est possible aussi de combiner ces deux approches et d'y ajouter une dimension **plus ludique** avec des jeux pour mieux se connaître, des post-it sur les motivations de chacun·e ou de s'appuyer sur d'autres techniques d'animation de groupe.

Même si la **formule participative** facilite l'expression des motivations de chacun·e et incite à exprimer une proposition concrète par personne, il peut être utile d'avoir dans sa besace quelques propositions personnelles comme base de travail : par quelle action commencer ? Quel groupe cible choisir ? Quelles sont les opportunités locales dans la vie du territoire ? Quels exemples d'actions réalisées par d'autres collectifs piétons peuvent être inspirants ?

Une veille médiatique

Une autre piste de travail consiste à surveiller régulièrement les journaux locaux pour identifier les actualités du moment sur les thématiques de mobilité, santé ou environnement. **Repérer les accidents corporels** dont sont victimes les piétons est également très utile :

- **Le contact avec un groupe de parents d'élèves** autour d'un accident récent déploré devant une école est un excellent point de départ pour une première action.
- **Un communiqué de presse** rédigé sur cet accident piéton, permet de se faire connaître des médias et du public. Même si les premiers communiqués ne seront peut-être pas suivis d'effet immédiat, ils constituent un premier pas nécessaire pour se rendre progressivement indispensable sur la thématique, notamment auprès des journalistes locaux.

Se rendre dans les salons officiels des villes pour repérer des citoyen·ne·s isolé·e·s et d'autres collectifs existants

En début d'année scolaire, chaque commune, ou presque, organise son « forum des associations » pour faire connaître à ses habitant·e·s les associations du territoire et encourager les prises de contact immédiates sur le Forum.

Sur certains territoires, il existe aussi des **salons écologiques, alternatifs, des fêtes du livre, des fêtes de la marche, etc.** Ces lieux constituent des terrains idéaux pour identifier de nouvelles personnes à la recherche d'une activité utile et agréable.

Souvent, **pour avoir un stand**, il faut s'inscrire et payer des frais d'inscription auprès de la Mairie ou de la structure organisatrice. Il est donc prudent de se renseigner. Le fait d'être correspondant·e d'une association déjà reconnue du collectif national peut faciliter les démarches et offrir une certaine légitimité. Pour la première année, il est également possible de contacter une autre association, proche des missions de collectifs piétons, pour tenir le stand ensemble et réduire les frais d'inscription. Avoir sur un stand commun peut aussi être source d'échanges fructueux permettant de mener des actions communes par la suite.

Les atouts d'un collectif informel

Il est très utile de tester d'abord la faisabilité concrète d'un projet de collectif sur la marche en ville, avant d'en rédiger la charte. Celle-ci pourra d'ailleurs s'inspirer de la charte nationale du collectif Place aux piétons.

Faire émerger un collectif informel, ne nécessitant aucun statut officiel, présente des atouts certains pour démarrer et pour maintenir ses activités dans la durée. Cette forme plus légère permet d'organiser des actions, sans imposer un cadre trop contraignant. Cela fait aussi moins peur aux membres du groupe.

Attention, il faut éviter d'organiser un événement tel qu'une fête, qui nécessite d'avoir une assurance responsabilité civile pour se couvrir juridiquement contre tout risque d'accident impliquant un·e participant·e. Ce type d'assurance nécessite un statut légal ou d'être un·e correspondant·e local·e.

Des complémentarités peuvent être trouvées avec des acteurs en présence :

- **En matière d'accessibilité des espaces publics**, certains collectifs ont ainsi intégré très tôt à leurs travaux des associations de personnes en situation de handicap.
- D'autres collectifs locaux ont cultivé la **complémentarité entre la marche et les transports collectifs** pour travailler ensemble, avec notamment les usagers de la Fédération nationale des usagers des transports publics (FNAUT).
- Il est également possible de chercher **des liens avec des collectifs climat** qui se mobilisent sur la mobilité durable, des chercheurs impliqués sur les questions de santé, ou des associations culturelles qui souhaitent travailler sur la qualité du vivre-ensemble en ville.
- **Des thématiques communes peuvent également émerger avec le réseau des cyclistes** (s'il existe) qui peut avoir envie d'agir sur l'ensemble des mobilités actives. La création de ces liens dès le départ est précieuse pour porter les efforts sur la réduction de la place de la voiture et éviter que les aménagements cyclistes ne s'installent sur l'espace piéton.



Soirée publique sur la cohabitation piétons-cyclistes organisée à Montpellier par « Vélocité » et « Montpellier à pied » avec des intervenants de la Fédération des usagers de la bicyclette, de Rue de l'Avenir et de Place aux piétons (13 septembre 2024). © Vélocité.

Avec ce collectif informel en émergence, il est ainsi possible de **tester la pertinence des actions choisies**, de jauger la dynamique collective et de prendre progressivement ses marques dans l'écosystème d'acteurs associatifs et auprès des acteurs publics territoriaux.

Dans une logique de démocratie participative, les communes, notamment, s'appuient de plus en plus sur des groupes de citoyen·ne·s motivé·e·s pour améliorer et faire vivre leurs politiques publiques. Dans les procédures officielles des collectivités territoriales, il est inscrit dans la loi, la nécessité de s'appuyer sur des structures de concertation : commission d'accessibilité communale, comité des partenaires, conseil des sages (pour les seniors), conseil de développement, conseil de citoyen·ne·s dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), commission mixte d'accessibilité, instance municipale de concertation pour le vélo ou la marche. Pour exister dans ces instances, le plus rapide est de devenir correspondant·e d'une des trois associations nationales. A Courbevoie, une correspondante de 60 Millions de Piétons a ainsi été invitée à devenir membre de la commission communale d'accessibilité. Cependant, il peut être exigé pour cela d'être constitué en association loi 1901.

La possibilité de se constituer en association

Si l'hypothèse de créer une association reste une possibilité, et non une obligation, il peut néanmoins être utile de le faire dans le cas où les actions du collectif s'installent dans la durée. Cela permet de bénéficier d'un budget et de membres adhérents. Les conseils et le soutien logistique du collectif national « Place aux piétons » peuvent être précieux dans cette démarche.

Cette constitution se fait en plusieurs étapes :

- Convoquer d'abord une **assemblée générale constitutive** (fixer la date au moins un mois à l'avance) avec des personnes invitées, un projet de statuts à discuter et quelques idées d'actions à proposer. Il est nécessaire de présenter les objectifs proposés pour l'association (ce qui fera office de rapport moral pour la première année), d'élaborer un rapport présentant des pistes d'action (cela peut constituer un rapport d'activité la première année) et d'élire un conseil d'administration en fin d'assemblée générale. Celui-ci élit le bureau.
- **Déposer les statuts à la Préfecture** (impliquant le versement d'une somme modique).
- **Ouvrir un compte bancaire**, avec le numéro d'association accordé par la Préfecture et un numéro de SIRET. Aujourd'hui, certaines banques soutiennent l'économie sociale et solidaire et les associations, voire portent elles-mêmes des projets environnementaux qui rejoignent les projets des groupes locaux marche et vélo. Il peut être intéressant de les contacter prioritairement.
- **Fixer un montant d'adhésion** raisonnable pour ne pas faire fuir les personnes intéressées. Ces premières adhésions serviront de fonds financiers pour les premiers frais de faible importance. Il est précieux de pouvoir déclarer un nombre d'adhérents conséquent afin d'offrir une meilleure crédibilité à l'association.
- **Faire connaître au grand public et à la presse locale** la création de cette nouvelle structure et en informer le collectif national « Place aux Piétons ».

Dans un premier temps, le plus simple est de devenir correspondant·e d'une des trois associations fondatrices du collectif : 60 Millions de Piétons qui défend les piétons, Rue de l'Avenir qui est tournée plus globalement vers la qualité de l'espace public en faveur des modes actifs ou la FFRandonnée qui dispose également dans certains de ses comités, de correspondants locaux orientés vers le développement des mobilités piétonnes.

Il est certes possible de créer une association avec au moins 3 personnes, mais il est préférable de commencer avec un minimum de 10 personnes au début de l'aventure, pour ne pas couler sous les tâches associatives, en cas de noyau trop restreint.

La qualité informelle d'un collectif peut favoriser son maintien dans le temps. Certains collectifs fonctionnent depuis plusieurs années, se réunissent de façon régulière, sans qu'ils ne se soient constitués en association. D'autres groupes ont trouvé, avec un statut d'association, une plus grande reconnaissance et des budgets. A chacun de trouver sa meilleure formule !

1.5. Trouver des formules souples de soutien au collectif local

Aujourd'hui, de plus en plus de citoyen·ne·s hésitent à s'engager à long terme. Ils privilégient les actions ponctuelles et leur liberté, cherchant à concilier leur engagement avec leur mode de vie. Il est alors dans l'intérêt du collectif de se concentrer sur un objectif atteignable. Il peut faciliter le ralliement dans l'action de sympathisant·e·s grâce à une participation active.

A Saint-Etienne, l'association Place aux piétons Loire-Sud a créé **le statut de piéton sentinelle ou piéton vigilant** : ces collaborateurs et collaboratrices ponctuel·le·s sont invité·e·s à signaler les dysfonctionnements ou les problèmes rencontrés dans leur quartier ou sur leur trajet quotidien : absence d'un passage piéton ou traversée mal positionnée, obstacles réguliers gênant les déplacements, carrefours dangereux ou mal sécurisés, incivilités telles que le stationnement sauvage, des poubelles laissées sur les trottoirs, etc. Ces signalements peuvent se faire sous forme de photos, avec précision de la date et du lieu. Ce système permet de constituer une photothèque des différents quartiers de la ville et de créer un réseau d'ambassadeurs locaux qui gardent un lien, même ténu, avec l'association.

A Marseille, l'antenne de 60 Millions de Piétons a développé **une application** qui permet à tout un chacun de signaler un problème auquel il est confronté en tant que piéton. Cette application (www.faux-pas.fr) a déjà été utilisée à Niort et sera bientôt utilisable sur tout le territoire. Les signalements sont regroupés par thème (sortie d'école, stationnement sur les trottoirs, passages piétons dangereux, ...) ou par rue. Ils sont transmis sous la forme d'un cahier de doléances à la ville.

Avec la campagne « Libérons les trottoirs », des groupes locaux ont distribué des flyers à des piétons isolés*, pour qu'ils en posent sur les pare-brises des voitures indécemment garées. L'action citoyenne a ainsi été démultipliée en s'appuyant aussi sur des non-adhérent·e·s.

*Il est à préciser que ce type d'actions n'est toutefois pas soutenu par l'association 60 Millions de Piétons au motif de l'article 322-1 du code pénal.

1.6. Identifier les actions déjà menées sur la marche à pied

Sur la base de l'objectif du collectif, il est prudent de **recenser l'existant**, qu'il s'agisse des actions menées par les communes ou par d'autres acteurs locaux : quelles instances officielles ont été créées localement ? Lesquelles fonctionnent réellement ? Est-ce possible de s'y associer ? Il est préférable d'avoir une bonne connaissance de l'écosystème d'acteurs au début, pour s'y insérer sans empiéter sur des structures déjà existantes.

Le champ des **actions à mener au regard de l'objectif** du collectif est en général facile à trouver. Attention à ne pas se disperser et à choisir sa cible prioritaire.

Quelques exemples d'objectifs :

La sécurité des piétons : choisir un lieu où s'est produit un accident de piéton ou un lieu ressenti comme dangereux par les piétons.

Exemple d'une sortie d'école dangereuse en raison de la largeur étroite du trottoir. © Anne de Beaumont



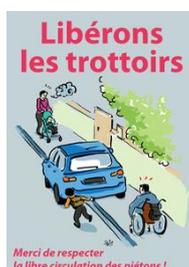
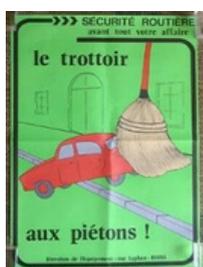
La sécurisation des passages piétons : il peut être intéressant de travailler sur l'obligation réglementaire, inscrite dans le Code de la voirie routière (article L. 118-5-1), de supprimer d'ici le 31 décembre 2026 le stationnement motorisé dans les 5 mètres en amont des passages piétons, avec l'objectif d'augmenter la visibilité des piétons lors des traversées piétonnes. L'objectif est de soutenir la municipalité dans cette démarche qui va rencontrer de nombreuses oppositions. C'est cette démarche que va engager l'antenne de 60 Millions de Piétons dans les Yvelines, en concertation avec la Préfecture.

Le collectif local peut travailler avec la collectivité pour lister les lieux à mettre en conformité et proposer dans chaque situation, la meilleure alternative possible (avec la précaution de ne pas créer d'autres masques de visibilité).

Proposer une marche exploratoire à un groupe constitué (école, centre social, groupe de femmes, association, conseil de quartier, groupe de personnes en situation de handicap ou groupe de seniors) est riche en enseignements pour repérer avec les habitant·e·s les points noirs d'un quartier. Cette marche exploratoire peut donner lieu à un « diagnostic marche » qui sera remis aux services de la Mairie. Ces marches d'observation (comme à Annecy avec 60 Millions de Piétons) permettent de mieux connaître le ressenti des habitant·e·s. Des grilles de consignation sur la marchabilité des trottoirs et la sécurité des piétons vont être testées par l'antenne de 60 Millions de Piétons à Paris.

Consulter le dépouillement des résultats nationaux et locaux du « **Baromètre des villes et villages marchables** » réalisé en 2021 et en 2023, peut fournir des éléments intéressants de diagnostic du ressenti des habitant·e·s.

Des actions faciles à mettre en place peuvent générer des résultats intéressants : le groupe de Rambouillet s'appuie, depuis deux ans, sur un flyer « Libérons les trottoirs »* posé sur les pare-brises des véhicules. L'objectif est de sensibiliser les automobilistes, mais aussi les policiers municipaux sur la nécessité de protéger les piétons avec une verbalisation efficace. L'association de Besançon « Trottoirs libres » a également produit des flyers sur le sujet, des faux PV et des fausses alertes à la fourrière.



Exemples de flyers sur le thème du trottoir. © ARC de Rambouillet et « Trottoirs libres » de Besançon.

Toutefois, **certaines précautions** sont à mentionner pour ce type d'action :

- Sur le plan écologique, il est préférable d'utiliser du papier recyclé pour réduire au maximum l'empreinte carbone de cette distribution.
- Du point de vue des violences routières, il est important de réaliser ce type d'action en petit groupe. En cas d'échange musclé, une posture collective liée à un plaidoyer associatif pourra être moins perçue comme une mise en cause personnelle par l'automobiliste. Il est aussi préférable d'en informer préalablement la municipalité et sa police municipale. Ce type de flyer « Libérons les trottoirs » peut également être distribué dans les maisons de quartier et dans d'autres espaces publics municipaux.

**Il est à préciser que ce type d'actions n'est toutefois pas soutenu par l'association 60 Millions de Piétons au motif de l'article 322-1 du code pénal.*

Instituer un dialogue courtois avec les services techniques, les policiers municipaux et les usagers de la route irrespectueux, est également pertinent.

A Rennes, l'association « Rayons d'action » a organisé des actions de clapping – c'est-à-dire d'applaudissements – pour encourager les cyclistes à laisser passer les piétons dans un climat chaleureux et ludique. **A Rambouillet,** le dialogue avec les policiers municipaux a conforté ces derniers dans leur rôle de protection des piétons vulnérables et a permis de changer leurs propres perceptions : ils ne sont pas que des distributeurs d'amendes, mais également là pour protéger les plus vulnérables. La municipalité, interpellée par cette action, a renforcé la signalétique dissuadant le stationnement sauvage.



*Rennes :
des militant·e·s
félicitent les cyclistes
vertueux. © Rayons
d'actions.*



Le groupe piétons/cyclistes de Brest (BAPAV) a réalisé une action originale sur les poubelles de la ville, en collant des flyers sur celles qui encombraient les trottoirs, avant de les déplacer sur la chaussée. A ce sujet, il peut être pertinent de s'intéresser au règlement des ordures ménagères de la collectivité afin d'exiger qu'il soit spécifié par écrit l'emplacement des poubelles dans l'espace public.



*Action contre les trottoirs
encombrés des poubelles par
Brest à pied et à vélo - octobre
2024. © BAPAV.*

Les actions ludiques ou humoristiques sont souvent mieux reçues par les acteurs en présence : qu'il s'agisse des élu·e·s qui préfèrent dialoguer avec des acteurs forces de propositions ou des citoyen·e·s amusé·e·s et donc plus enclin·e·s à percevoir le message de l'action.

Associer ces citoyen·ne·s, notamment les enfants, est aussi un gage de plus grande implication des personnes concernées pour modifier leurs habitudes.

L'expérimentation concrète par les habitant·e·s est souvent plus pédagogique et efficace qu'un discours descendant (voir plus loin, l'animation autour du « permis piétons » par exemple).

Il est parfois préférable de proposer des expérimentations provisoires, avec comptage et évaluation, à l'occasion de la semaine de la mobilité par exemple. Il est plus pédagogique de commencer par des petits pas et de valoriser les avancées obtenues, en lien avec la collectivité.

L'urbanisme tactique permet également de tester et d'évaluer des innovations, avant d'engager des travaux longs et coûteux. La Ville de Montreuil a, par exemple, choisi d'expérimenter l'aménagement d'un carrefour routier sur une période de 6 mois : la place de la voiture a été réduite grâce à des traverses de chemins de fer et des marquages au sol colorés suggérant de nouveaux usages. Les habitant·e·s, ayant profité positivement de ces nouveaux aménagements, deviennent de puissant·e·s ambassadeurs et ambassadrices pour plébisciter leur pérennisation dans le temps. Les élu·e·s sont également plus enclin·e·s à franchir le pas, quand ils se sentent soutenus par des demandes d'habitant·e·s ou d'associations. Il est également très tactique de montrer une certaine préoccupation pour la gestion des deniers publics.



A Montreuil, ville à faible potentiel fiscal, des traverses de chemins de fer en bois ont été testées pendant six mois pour transformer un carrefour routier en zone de rencontre. © Anne de Beaumont.

Des performances artistiques ou du **design actif** permettent également de décorer les rues comme ici à Montreuil.

À Grenoble, dans une « Rue aux enfants, rue pour tous », un jeu d'échec géant. ©Philippe Zanolla.

Rappelons également la pertinence **des actions « Rues aux enfants, Rues pour tous »** qui permettent de fermer une rue, pendant une journée, pour y proposer des activités ludiques et sportives sur la chaussée, pour que toutes et tous se réapproprient la rue. À Montreuil notamment, les quartiers organisent chaque mois, une « Rue aux enfants, rue pour tous ».



2. S'ENGAGER SUR LES SUJETS LES PLUS PERTINENTS SELON LE CONTEXTE LOCAL

Il existe plusieurs points d'accroche possibles :

- **La sécurité des piétons**, notamment des usagers et usagères les plus vulnérables : les enfants, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les seniors.
- **L'accessibilité de ces mêmes usagers à l'espace public** : dans chaque commune, il existe une commission d'accessibilité où siègent les associations de PMR. A l'image de l'association Piétons 67 à Strasbourg, il est possible d'organiser une balade en ville avec un bandeau sur les yeux ou en fauteuil roulant, en y associant un·e élu·e et les médias.
- **Le confort des espaces publics**, qu'il s'agisse de la création de nouveaux bancs ou d'autres aménités : points d'eau, toilettes, végétation, signalétique avec temps de parcours, mobilier urbain, etc.
- **La valorisation des lieux existants intéressants pour les piétons** : raccourcis, sentes, ruelles, traboules, doigts verts entre immeubles, chemins de halage le long d'un cours d'eau avec la possibilité d'organiser des évènements festifs pour valoriser ces parcours.
- **La santé**, avec les conséquences très préoccupantes liées à la sédentarité et à l'insuffisance d'exercices physiques.
- **Le plaisir de vivre dans une ville apaisée** avec des aménagements conçus en ce sens, comme les zones de rencontres ou les magistrales piétonnes.
- **Le soutien au commerce de proximité.**

2.1. La sécurité des piétons

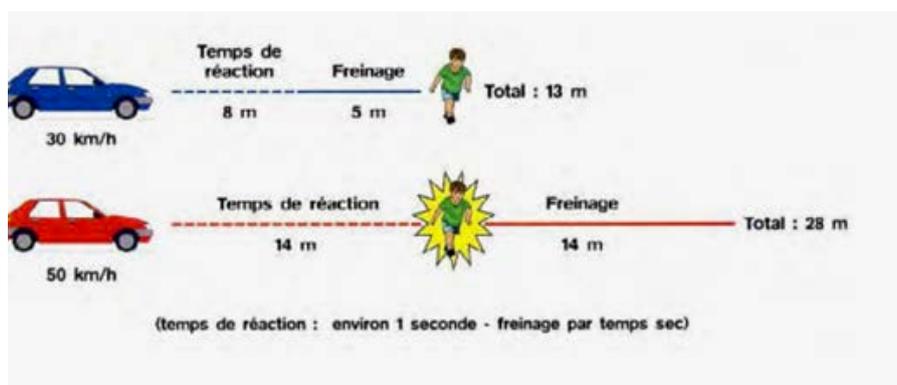
La sécurité des piétons est un objectif majeur qu'il est difficile de ne pas partager. Il est possible de consulter les données d'accidentalité d'un territoire, directement sur le site de **l'Observatoire interministériel de la sécurité routière**. Contacter les services préfectoraux de la Sécurité Routière est une excellente idée pour en savoir plus : ces derniers rédigent un programme pluriannuel, dit Document général d'orientations (**DGO**), et des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (**PDASR**) chaque année.

Il est intéressant de se faire connaître de la Préfecture et de demander à être associé à la réalisation du prochain PDASR. Avoir un partenaire local qui représente les piétons est souvent précieux pour faire exister la problématique face aux représentants des autres usagers de la route. Bien que l'application de la politique nationale de sécurité routière soit de la responsabilité de la Préfecture, les Maires sont également responsables de la sécurité de leurs administré·e·s.

À Dijon, le « *Collectif Piéton pour l'agglomération Dijonnaise* » a notamment rédigé un « *Document sur l'accidentalité dans l'agglomération dijonnaise* ».

Il est également possible de candidater **auprès de la Préfecture**, pour **être formé et reconnu en tant qu'intervenant·e départemental de sécurité routière** (ISDR). Cette procédure est facile et gratuite. Ce statut d'ISDR offre ensuite une certaine légitimité institutionnelle pour parler de sécurité routière auprès de publics variés (scolaires, entreprises, ...).

Il existe enfin, d'autres sources d'information pertinentes sur l'accidentologie routière : la rencontre avec un·e médecin du service des urgences hospitalières ou des Pompiers par exemple. La réalisation d'une veille médiatique, pour recenser les articles locaux qui relatent les accidents sur la chaussée, est également très précieuse.



Lors d'un choc avec un·e piéton·ne ou un·e cycliste à 50 km/h, le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h. © Rue de l'Avenir Suisse.

Politiquement, aucun·e élu·e ne peut être contre une action visant à améliorer la sécurité des habitant·e·s, surtout si l'on aborde la sécurité des plus vulnérables (enfants, PMR et seniors).

À Saint-Etienne Métropole, « *Place aux piétons - Loire Sud* » a rédigé une **proposition de délibération métropolitaine sur la sécurisation des abords des écoles du territoire**. Il a été suggéré la création d'un marquage spécifique pour inciter les véhicules à ralentir. Ce type d'action d'un coût raisonnable devrait permettre d'améliorer la sécurité des enfants sur l'ensemble du territoire.

Grenoble a déjà mis en place cette action avec un logo « *Place aux enfants* » devant chaque école.

Ce type d'initiative doit être accompagné d'une évaluation de l'effet de ces marquages sur le comportement des automobilistes et de sa pérennité.



Logo spécifique à Grenoble devant les écoles de la Métropole. ©Anne de Beaumont.

2.2. L'accessibilité des usagers les plus vulnérables

Ce thème est toujours d'actualité, malgré l'existence de réglementations obligeant toute commune à la mise en accessibilité de son territoire pour les personnes à mobilité réduite (PMR) avant l'année 2009.

L'outil pour y parvenir est le **Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE)** qui a été introduit par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée, pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », dite loi « Handicap ». Cette loi et les prescriptions qui l'ont accompagnée, renforcent les obligations de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Une voirie accessible est une voirie où chacun et chacune peut cheminer avec la plus grande autonomie.

Ce texte introduit différentes obligations : prendre en considération tous les types de handicaps (physique, visuel et auditif, mental, cognitif, psychique, polyhandicap) qu'ils soient liés à une ou plusieurs déficiences, temporaires ou non ; et concevoir une accessibilité au sens large. Chaque collectivité devait recenser tous les aménagements à réaliser, pour que son territoire soit accessible, que la personne soit en fauteuil roulant ou qu'elle utilise une canne.

Ce thème reste essentiel. Les PMR sont encore souvent en difficulté en raison de trottoirs encombrés (cheminement trop étroit, obstacle sur ce cheminement, ...) ou de passages piétons peu sécurisés (bande d'éveil mal posée, absence de feu sonorisé, ...).

Il est possible d'agir. A titre d'exemple, l'antenne d'Ile de France de 60 Millions de Piétons a apporté son expertise sur l'accessibilité des parvis des gares en cours de réalisation auprès de la société du grand Paris.

Aménager l'espace pour les personnes en situation de handicap, c'est assurer la marchabilité de tous les piétons.

2.3. La santé

Une enquête récente réalisée par la MATMUT en lien avec le ministère des Sports et publiée à l'été 2024, révèle que trois enfants sur cinq en classe de 6ème, ne savent pas réaliser quatre cloche-pieds consécutifs*.

La Fédération française de Cardiologie rappelle que les enfants d'aujourd'hui ont perdu 25 % de leurs capacités cardio-respiratoires depuis 40 ans. La santé de leurs parents est bien meilleure que la leur : à 40 ans, cette nouvelle génération a une plus grande probabilité d'avoir du diabète ou un cancer, par rapport à la précédente génération qui développe ces pathologies vers 60 ans**.

Exemples d'actions centrées sur la santé :

- **Organiser des challenges ludiques sur ce thème** : Keolis a par exemple mis en place un challenge mobilité en Bretagne, où chaque participant·e est invité·e à réaliser le plus grand nombre de pas possible, avec une somme versée à une ONG caritative en fonction des performances. D'autres initiatives similaires peuvent également servir de modèle comme les challenges organisés par le Centre de ressources en écomobilités (CREM) dans les Hauts-de-France, ou l'organisation d'un **pédibus ponctuel** devant l'école, accompagné d'une fanfare et d'un âne pour transporter les cartables.

*Cette étude a évalué les capacités physiques de 9000 collégiens âgés de 10 à 12 ans dans trois régions françaises (Bretagne, Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France).

**Communiqué de presse de la Fédération de cardiologie - du 6/12/2016



Un pédibus à Firminy (Saint-Etienne Métropole) avec un âne pour porter les cartables. © Anne de Beaumont.

- Organiser une **conférence** sur les conséquences de la sédentarité et l'impact positif des mobilités actives sur la santé. Une étude a été réalisée à ce sujet par Rue de l'Avenir (le diaporama est disponible sur demande).
- **Collaborer avec la société de transports collectifs du territoire** pour proposer des campagnes encourageant les usagers et usagères à privilégier la marche, plutôt que le tram ou le bus, notamment pour des trajets d'une ou deux stations seulement.
- Proposer à la commune **d'installer dans les jardins publics de la ville, des équipements** invitant les passant·e·s à pédaler ou à lever les bras. Ces exercices simples à réaliser, y compris pour une personne âgée, ne sont pas uniquement dédiés aux féru·e·s de sport.



Installations promouvant l'exercice physique de tou·e·s, seniors inclus, dans les jardins publics (Pays basque espagnol). © Anne de Beaumont.

- **Explorer les possibilités offertes par le design actif** qui peut être intégré dans des lieux publics, tels que les galeries marchandes, devant les supermarchés ou d'autres espaces fréquentés, afin d'inciter les individus à faire quelques mouvements. Ces installations, souvent colorées, peuvent inclure des équipements comme un panier de basket, un petit mur d'escalade, ou d'autres dispositifs ludiques qui encouragent l'activité physique au quotidien.

2.4. Le plaisir de vivre dans une ville apaisée

Les habitant·e·s souhaitent vivre dans un environnement plus serein, moins bruyant, moins pollué et offrant davantage d'espaces verts. Ce besoin s'est intensifié depuis la pandémie de COVID-19. Des aménagements de voirie simples et peu coûteux, peuvent contribuer à créer des **zones de circulation apaisées** au sein des quartiers, offrant ainsi des lieux de détente et de bien-être pour les résident·e·s. Cette thématique est intéressante à plusieurs titres :

- Il s'agit d'un **slogan à la fois positif et global**, qui permet d'inscrire les mobilités piétonnes et cyclistes dans une perspective plus large. Il véhicule l'idée d'une ville désirable intégrant la végétalisation des espaces publics, l'amélioration du vivre-ensemble, la qualité de la vie urbaine, ainsi que la réduction des pollutions atmosphérique et sonore.
- Cette thématique permet également au collectif local de **créer des passerelles**, voire des alliances, avec les autres signataires de la campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre » lancée par Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche en 2023.

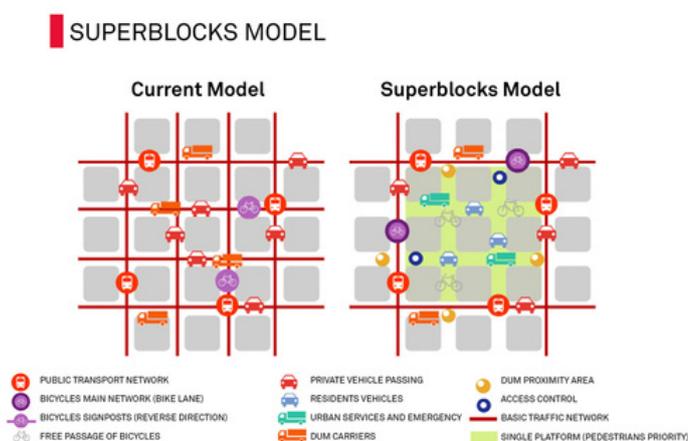
Une circulation est apaisée lorsque le trafic automobile a été réduit et sa vitesse maîtrisée. Il existe différents outils réglementaires pour atteindre cet objectif : l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30, les zones protégées. L'ensemble de ces outils peut aboutir à une réflexion plus globale sur le plan de circulation d'un quartier ou d'une ville afin de modérer le trafic automobile. Un tel plan permet de :

- limiter la vitesse à 30km/h pour l'ensemble d'un quartier ou d'une agglomération ;
- redéfinir la hiérarchie des voies et la desserte des quartiers, en jouant sur les outils que sont les sens uniques ou les impasses pour les voitures.

Les super-îlots de Barcelone constituent un très bon exemple de cette approche.

Les « super îlots » de Barcelone

Ces « super îlots » (parfois appelés superblocks) proposent un modèle de vie sans voiture, avec des « quadras » végétalisés où la circulation est limitée aux bords de ces îlots. Ce dispositif permet de réduire considérablement le bruit et la pollution de l'air, tout en améliorant la qualité de vie des habitant·e·s. Dans ces zones, les enfants peuvent notamment se rendre à l'école à pied, en autonomie, dans un environnement plus sûr et plus calme.



© Ajuntament de Barcelona.

Le schéma directeur piétonnier (ou maillage piétonnier)

A l'instar des schémas directeurs de voirie ou des schémas directeurs cyclables, il est possible d'imaginer un **schéma directeur piéton** ou un **maillage piéton**, sur un territoire qui peut aller du quartier jusqu'à une zone bien plus large. Ce schéma piéton permet notamment d'intégrer les chemins de randonnée, les chemins ruraux et les sentes urbaines. Il peut être accompagné d'un jalonnement d'itinéraires vers les services publics ou les lieux touristiques.

Cela peut aussi être l'objet de **parcours structurants piétons, appelés Magistrales** : ces axes sont une bonne solution pour rendre les parcours piétons plus visibles en ville. Avant d'investir dans des travaux coûteux, il est intéressant de réaliser des tests en grandeur nature, avec des moyens simples, ou d'utiliser l'urbanisme tactique pour préparer les habitant·e·s à des aménagements plus durables. Il est en effet souhaitable de ne pas faire des investissements trop importants dans leur mise en œuvre afin de préserver des financements pour d'autres axes majeurs favorables aux piétons à l'avenir. La ville de Strasbourg a ouvert le chemin avec sa Magistrale piétonne entre la gare SNCF et le vieux centre de Strasbourg. D'autres villes explorent ce nouveau chantier (Grand Lyon, Bordeaux...).

Les Zones à trafic limité (ZTL)

Les ZTL, ou Zones à trafic limité, sont des zones urbaines où la circulation automobile est réglementée et restreinte. L'objectif principal des ZTL est de réduire la congestion, d'améliorer la qualité de l'air et de favoriser les mobilités actives.

Les ZTL sont en quelque sorte un intermédiaire entre la zone 30 et l'aire piétonne. Dans une ZTL, seuls les véhicules autorisés peuvent circuler pendant certaines périodes de la journée. Les restrictions peuvent varier en fonction des jours de la semaine, des heures, voire des saisons. Ces zones sont généralement mises en place dans des centres-villes historiques ou des quartiers densément peuplés où la circulation automobile excessive peut causer des problèmes environnementaux et de sécurité.

Les ZTL peuvent être mises en œuvre grâce à des systèmes de contrôle d'accès tels que des caméras de surveillance ou des bornes rétractables. Les résidents, les commerçants locaux et certains services d'urgence peuvent généralement obtenir des permis spéciaux pour accéder à ces zones restreintes.

La ZTL présente les avantages suivants : réorganiser l'espace public pour améliorer la qualité de vie, optimiser la fluidité du trafic par la réduction de la vitesse des véhicules motorisés autorisés dans la zone, encourager l'accès aux piétons, cyclistes et transports publics dans cette zone, améliorer la circulation pour les commerçant·e·s, les résident·e·s et les services publics et augmenter l'attrait du centre-ville en créant une atmosphère plus paisible dans la zone.

Ce dispositif a été mis en place dans la plupart des villes italiennes, notamment à Milan, Turin ou Rome et en France, à Rennes et à Paris.

Obtenir une ZTL demande la constitution d'un collectif puissant car son impact sur la circulation est très important. Une phase de concertation est d'ailleurs obligatoire. Une ZTL est plus intéressante pour les piétons qu'une zone à faible émission (ZFE), qui vise principalement à améliorer la qualité de l'air et donc à interdire les véhicules plus polluants.



*A gauche, ZTL à Rennes (France). © Eriq Lepeinteur.
A droite, ZTL à Pontremoli (Italie). © Anne Faure.*

Les filtres modaux

Ces filtres constituent un intermédiaire plus léger que la ZTL. Ils permettent de réduire le trafic de transit, en installant des chicanes ou des obstacles, rendant difficile le passage des automobilistes qui utilisent des applications comme Waze pour éviter les embouteillages.

Face à ces applications, les collectivités peuvent prendre des arrêtés interdisant le trafic de transit dans certaines zones. Leur intégration dans l'outil Dialog permet d'automatiser l'utilisation des données par les calculateurs d'itinéraires qui n'utiliseront plus ces « raccourcis ».

Bien que les riverains puissent être légèrement dérangés au début par l'aménagement d'un filtre modal, ils le préfèrent généralement aux nuisances causées par le trafic de transit, telles que les embouteillages et les klaxons intempestifs.

Les zones 30

Dans ces zones, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de la zone sont annoncées par une signalisation (Article R110-1 du code de la route) et la même limitation de vitesse est applicable sur l'ensemble de la zone 30.

La zone 30 permet notamment des traversées piétonnes moins exposées. Elle peut ainsi se transformer en quartier (voire en ville tout entière) favorable à la circulation des piétons. Des campagnes au niveau international préconisent la Ville 30. Reste qu'il est souvent difficile dans ces zones de faire respecter les limitations de vitesse.

Dans les Yvelines, l'antenne de 60 Millions de Piétons apporte son expertise à la commune de Beynes qui réorganise le stationnement sur la chaussée d'un quartier déjà en zone 30, alors que les véhicules stationnent actuellement sur le trottoir. Par un effet de chicane, ce stationnement permet de ralentir les véhicules.

Les zones de rencontre

Ces zones sont de véritables espaces mixtes entre tous les usagers avec cependant des règles de cohabitation : les piétons peuvent circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de **la priorité sur les véhicules**. La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h**.

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Les zones de rencontre (ZR) favorisent le « vivre-ensemble », en remplaçant les aménagements traditionnels où chaque usager dispose de son propre espace (trottoir, piste cyclable, chaussée...) **par un unique espace partagé**.

À Berne, en Suisse, la ville incite les habitant·e·s à demander la création de « zones de rencontre » au niveau d'un micro-quartier, en suivant un protocole signé par les habitant·e·s. Un kit de mobilier urbain, comprenant des éléments comme un banc, une signalétique, une chicane ou une balconnière, est fourni pour aménager et animer ces espaces.

La réussite d'une zone de rencontre dépend de la force de son aménagement. Elle se mesure par le nombre de piétons qui marchent effectivement sur la chaussée. Attention, un panneau et le maintien des trottoirs ne permettent pas ce résultat. Elle doit s'inscrire dans un plan de circulation où la circulation automobile a été repensée. **Une zone de rencontre est, par son aménagement, une rue apaisée.**

Les aires piétonnes

Une aire piétonne constitue **le graal de la rue apaisée pour les piétons**. Ces zones peuvent être affectées à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Seuls les véhicules concernés par la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas. Les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Les deux principales difficultés pour le piéton est la présence de véhicule ne roulant pas au pas ou plus ou moins en transit. Beaucoup de villes y remédient en installant des bornes rétractables pour limiter les accès. Quant à la circulation des cyclistes, elle doit être autorisée dans les mêmes conditions que les autres véhicules.

L'aire piétonne peut aussi bien être un aménagement de centre-ville qu'une place ou un espace particulier, comme un établissement recevant du public.

Les rues apaisées

Les rues apaisées favorisent la convivialité dès lors que ce sont des aires piétonnes ou des zones de rencontre. Les bancs et les terrasses installées sur la chaussée contribuent de manière simple et efficace à l'amélioration de la vie de quartier. Il est possible de récupérer une partie de la voirie, en la mettant en sens unique, pour y installer des mini-terrasses avec des tables et des bancs, créant ainsi des espaces conviviaux et une ambiance non routière dissuadant de rouler vite en voiture.

À Gand, en Belgique, la ville a proposé aux quartiers de demander, pour une période de six mois, l'expérimentation de « **Rues à vivre** », telle que la réglementation belge le permet. Ces rues aménagées incluent des terrasses installées sur la chaussée, parfois même des arbres plantés dans des containers ambulants, ou encore des aires de jeux pour enfants. Ces expérimentations permettent à chaque quartier de profiter de ces aménagements à tour de rôle, tout en sensibilisant les habitant·e·s à la création de nouveaux espaces publics plus apaisés. La demande doit être faite de manière officielle, par un minimum d'habitant·e·s de la rue.



A Gand (Belgique), des « rues à vivre » expérimentées pendant 6 mois avec des containers d'arbres ou avec des bancs. © Anne de Beaumont.

Les actions d'accompagnement : la réappropriation de l'espace public, l'art et la couleur

La végétalisation contribue non seulement à créer des îlots de fraîcheur, pour faire face aux canicules de plus en plus fréquentes, mais aussi à modifier l'image du quartier en réintroduisant la nature en ville. Pour autant, il convient d'être vigilant·e pour que cette végétalisation n'empiète pas sur l'espace piétonnier déjà restreint, mais bien sur l'espace alloué aux véhicules motorisés.

L'introduction de l'art et de la couleur est également un moyen d'amener de la joie et de la beauté dans les espaces publics. Lorsque ces fresques ou marelles sont réalisées par les habitant·e·s eux-mêmes, l'aspect participatif renforce l'impact de l'initiative. À Strasbourg, par exemple, une association invite les résident·e·s à peindre sur la chaussée pour se réapproprier l'espace public et lui redonner une dimension plus vivante et chaleureuse.

2.5. Le soutien au commerce de proximité

Il est aujourd'hui connu que le panier moyen d'achat du consommateur dans un commerce est plus élevé chaque semaine chez les piétons et les cyclistes par rapport aux automobilistes. Certes, le piéton ou le cycliste remplit moins son panier chaque fois (poids du panier), mais il vient effectuer plus régulièrement ses achats dans ce commerce proche de chez lui*.

*BRICHET Marie, HÉRAN Frédéric, 2003, *Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité, étude réalisée par la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) pour l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), le ministère de l'Équipement et des Transports (Direction de la sécurité et de la circulation routière) et le ministère de l'Écologie et du Développement durable, 16 p.*

Il est essentiel de défendre les commerces de proximité, d'abord pour encourager les circuits courts, la ville courte distance, la ville du quart d'heure afin de réduire l'empreinte carbone de nos achats réguliers, mais aussi pour que les seniors aient toujours des commerces à proximité de leur domicile. Il est nécessaire de développer cet argumentaire, qui pourtant a du mal à convaincre les commerçant·e·s s encore habité·e·s de ce vieux dogme « No parking, no business »*.

Créer des voies piétonnes peut revitaliser le commerce local en offrant des trajets agréables et sécurisés. Cela encourage les arrêts fréquents et la flânerie, avec l'ajout de terrasses le long de ces rues. Réduire le stationnement de surface permet également de libérer de l'espace pour d'autres usages.

Comme le souligne une étude réalisée par l'ADEME**, ces différentes mesures sont bien plus acceptées par les citoyen·ne·s que ce que certain·e·s affirment : déjà, interrogé·e·s en 1999, les maires pensent alors que 27 % seulement de leur population serait alignée avec les politiques de réduction de la voiture, quand, en réalité, 72 % des administré·e·s acceptent des mesures en ce sens.

A Sion (Suisse), après cinq années de concertation, des terrasses végétalisées attiraient de nombreux habitant·e·s des communes voisines. Dans les six mois suivants, les commerçant·e·s des rues adjacentes ont demandé le même type d'aménagement et les commerçant·e·s des villes voisines ont vite compris l'intérêt de développer de telles terrasses de café, dans leur propre commune.



Terrasses végétalisées à Sion (Suisse) qui ont drainé beaucoup d'habitant·e·s des villes voisines. © Anne de Beaumont.

*The conversation, Mathieu Chassignet, 2024, « No parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire.

**6T Bureau de recherche 2024. Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture.

Certain·e·s développent aussi l'idée qu'une rue commerçante est plus sécurisée pour les piétons, notamment pour les femmes qui marchent seules le soir ou pour les enfants qui reviennent seuls de l'école (ils peuvent se réfugier dans un commerce si besoin)*.

À **Chédigny**, une commune située près des châteaux de la Loire mais dépourvue de château, le maire a eu l'idée originale de planter de nombreux rosiers et roses anciennes dans les rues principales pour attirer les touristes. Dès les premières fleurs, les bus de touristes ont fait halte à Chédigny, non seulement pour admirer les parterres fleuris, mais également pour profiter des restaurants locaux, entre deux visites de châteaux. Une solution astucieuse et peu coûteuse pour la commune.

Enfin, il est clair qu'une ville est plus vivante quand ses commerces et ses terrasses sont animés et source d'une convivialité renouvelée.

2.6. La valorisation de lieux intéressants pour les piétons

Marcher est excellent pour la santé, mais cela prend plus de temps, même si l'on doit aussi tenir compte du temps perdu à chercher une place de voiture lorsque l'on compare les deux modes.

La marche à pied est d'abord un mode de locomotion. L'itinéraire du piéton dépend beaucoup de sa motivation à se déplacer à pied, selon qu'il prenne un mode de transport, aille faire ses courses, réalise une démarche administrative ou parte visiter un site touristique. En fonction de sa motivation, sa capacité à marcher et du degré de sécurité du trajet, le piéton peut privilégier des itinéraires très différents. C'est probablement ce qui le distingue des autres modes de locomotion.

Pour certaines destinations, le piéton peut être confronté à un itinéraire peu attractif et peu sûr. C'est souvent le cas dans les espaces périurbains, notamment dans les zones commerciales. Aussi, il est essentiel de repérer des parcours plus agréables, sécurisés et bien signalés, pour encourager les citoyen·ne·s à préférer la marche à la voiture.

*Colloque, Rue de l'Avenir, Rouen, mars 2023.



Des coulées vertes à travers les quartiers à Freiburg en Allemagne et à Rive-de-Gier en France. © Anne de Beaumont.



Pistes d'action possibles :

- Identifier le maillage existant et sa qualité de marchabilité ;
- Repérer les discontinuités des cheminements pour accéder aux pôles importants de la commune (gare, mairie, bibliothèque, ...) ;
- Rechercher les plaques de rues et leur absence ;
- Recenser les raccourcis existants, souvent connus des habitant·e·s les plus ancien·ne·s du quartier, et les localiser sur un plan communal dédié aux raccourcis ;
- Encourager les habitant·e·s à végétaliser et décorer ces passages, pour les rendre plus attractifs ;
- Organiser un concours de noms pour ces raccourcis ou assimilés (sentes, ruelles, traboules), car un lieu clairement identifié par un nom sympathique est plus facilement adopté, notamment pour organiser des rencontres.



Des chemins piétons/cyclistes adaptés aux enfants pour leur trajet pour l'école à Freiburg en Allemagne. © Anne de Beaumont.

2.7. Le recensement de lieux d'assises fréquents (bancs) et d'autres aménités

Pour la santé physique et sociale des seniors, il est essentiel de pouvoir marcher en ville en sécurité, notamment pour réaliser, chaque jour, ses achats alimentaires et ses démarches habituelles. Un senior qui ne marche plus, court plus de risque de chuter à son domicile, avec des conséquences pour sa santé et sa vie quotidienne : dépendance de la personne âgée et isolement social. Il importe donc de créer des assises régulières et des rampes sur les chemins des seniors.

Des groupes piétons (en Suisse, avec l'association « Mobilité piétonne ») ont réalisé un recensement de l'ensemble des assises proposées dans la commune : localisation, mais aussi étude de leur configuration technique (éviter les bancs trop bas, sans appui pour se relever, trop au soleil) avec des propositions d'amélioration du maillage territorial de celles-ci.



Bancs dans les villes de Saint-Genest Lerpt (Loire) et Amsterdam (Pays-Bas). © Anne de Beaumont

En France, des collectivités ont également réalisé ce recensement, notamment à **Saint-Omer**, commune financée par l'ADEME dans le cadre de l'appel à projets « Marche du quotidien ».

En plus des bancs, il est utile de réfléchir à **toutes les aménités** qui rendent les espaces publics agréables : toilettes, points d'eau accessibles, végétation apportant de l'ombre, street art, mobilier urbain esthétique, etc.

Parmi les aménités urbaines essentielles, la signalétique piétonne est très utile avec une préférence pour la mention du temps de parcours plutôt que celle de la distance. Il est également intéressant de mentionner, sur les panneaux municipaux et dans les stations de transports en commun, un plan avec l'indication des cheminements piétons.

2.8. Comment se faire reconnaître par les communes ?

Prendre attache avec la collectivité compétente

Créer un collectif local ou une association de promotion de la marche et de défense des piétons suppose d'avoir des contacts avec la municipalité qui est compétente en matière de police de la circulation et de gestion de la voirie.

Dans certains territoires, la voirie peut également relever de la compétence de la communauté d'agglomération ou de la métropole. Dans ce cas, les communes ont voté en conseil métropolitain, une délibération précisant les contours de ces délégations ainsi que la liste des **voiries classées d'intérêt communautaire** qui sont gérées par la Métropole. Pour les routes traversant certaines villes et les bourgs des communes rurales, la voirie relève de la compétence du conseil départemental.

Pour les schémas d'aménagement de la voirie, les Métropoles peuvent avoir la compétence mais doivent respecter le principe de subsidiarité des communes.

La commune possède en général la **compétence pour gérer les trottoirs**, mais c'est l'échelon local supérieur qui a la compétence pour élaborer **les plans de mobilité** dont le volet « piétons » ainsi que d'autres documents stratégiques comme le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) qui influence l'organisation de la mobilité.

Cette diversité de compétences retarde parfois les démarches. Il est donc important au préalable de :

- bien identifier les acteurs au niveau de la commune, notamment la répartition des compétences entre adjoints municipaux ;
- demander la délibération précisant les compétences communautaires et la liste des voiries d'intérêt communautaire.

Il faut également s'appuyer sur **les services métropolitains** ou les **communautés de communes** pour les territoires plus ruraux, car les compétences mobilité dépendent de ces collectivités. Parfois certains territoires ont délégué la compétence mobilité à la Région.

Ces collectivités locales ont rarement, jusqu'à présent, des techniciens en charge des mobilités, et il leur manque parfois une prise de conscience des difficultés rencontrées au quotidien par les piétons. Il leur est donc appréciable de rencontrer des habitant·e·s et des structures disposant d'une expertise d'usage.

La période actuelle est d'autant plus propice à **la reconnaissance de collectifs piétons** que les communes peuvent craindre les recours contentieux de certain·e·s citoyen·ne·s ou collectifs militants, ce qui reste une démarche à ne pas perdre de vue : Place aux piétons - Loire Sud a expérimenté la diligence de certaines réponses des Maires qui craignaient ces contentieux juridiques avec des habitant·e·s mécontent·e·s. La simple mention de la responsabilité pénale du Maire en cas d'accident grave peut faciliter la réactivité de la collectivité locale visée.

Développer une expertise d'usage via des marches exploratoires

L'expertise d'usage ne s'improvise pas. Paradoxalement, il ne suffit pas de se dire piéton·ne. Nous le sommes toutes et tous. L'expertise demande un minimum de compétences et de savoir-faire. C'est tout l'apport des associations du collectif « Place aux piétons » qui disposent de réseaux de correspondants locaux, d'une documentation réglementaire et juridique et de ressources nombreuses pour alimenter les questionnements. 60 Millions de Piétons et Rue de l'Avenir proposent également des réunions thématiques à leurs correspondant·e·s.

Le collectif local peut proposer à la commune d'accompagner une **marche exploratoire avec des habitant·e·s du quartier, du conseil de quartier ou d'un centre social**. Il s'agit de faire marcher les habitant·e·s dans un secteur avec des points noirs ou le long d'un parcours qu'ils fréquentent souvent. L'objectif est de leur faire noter et photographier toutes les difficultés rencontrées et les aménagements appréciés.

Il est très instructif de proposer des marches d'observation, **avec différentes « familles » de piétons**. Les problématiques ne sont pas les mêmes. Ainsi, **les marches exploratoires non mixtes** réservées uniquement aux femmes, peuvent être d'une grande richesse. Les femmes, encore souvent responsables des enfants et des personnes âgées, possèdent une expertise d'usage précieuse de l'espace public. Il peut être intéressant de comparer leur perception par rapport à celles des hommes ou de jeunes adolescent·e·s dans le même espace traversé.

Proposer un diagnostic de marchabilité

Il est possible d'aller plus loin, en proposant à la commune un **diagnostic de la marchabilité** de son territoire (par analogie avec la cyclabilité), réalisé par les membres du collectif local, doté d'un regard différent sur les trajets urbains et disposant d'une réflexion nourrie par des visites de terrain dans d'autres territoires.

Ces diagnostics de marchabilité peuvent être gratuits ou intégrés à une demande de subvention auprès de la commune. Le collectif local se positionne alors comme force de proposition. Place aux piétons Loire - Sud a stipulé dans ses statuts associatifs, la possibilité de vendre des prestations intellectuelles, notamment à une collectivité. Ses diagnostics marche sont dorénavant payants avec un prix symbolique. Ce financement permet une plus grande indépendance financière de l'association.

Le Collectif Piétons dans la Métropole Dijonnaise mène régulièrement des **marches exploratoires de ce type** avec des élu·e·s dans la métropole. De plus, l'association 60 Millions de Piétons teste actuellement un outil de diagnostic de la marchabilité avec la ville de Paris et d'autres communes. Cet outil sera prochainement mis à disposition de ses correspondant·e·s. Il complète l'application www.faux-pas.fr.

Organiser des évènements grand public

La commune ou la métropole peut organiser des évènements grand public (journée développement durable, journée qualité de l'air, journée climat, fête des voisins...), et apprécie de pouvoir compter sur les associations pour proposer des animations. Ainsi, la **Métropole stéphanoise** a organisé une journée « qualité de l'air » où les membres de *Place aux piétons - Loire Sud* ont fait souffler les enfants et les adultes dans des ballons pour comparer leur capacité respiratoire, et évoquer cette perte de 25 % des capacités respiratoires et cardiaques des enfants d'aujourd'hui.

Contribuer à l'élaboration des plans métropolitains relatifs à la mobilité

Le collectif peut se positionner auprès de la collectivité compétente afin de contribuer à l'élaboration de différents documents de planification : plan piéton métropolitain, plan de mobilité métropolitain, plan Ecoles ou plan d'action spécifiquement dédié aux seniors. Il est également pertinent de participer aux concertations sur le PLUi et à l'élaboration des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques (par exemple une OAP piétonne) qui y sont associées. Il peut également être envisagé de réserver des zones pour des itinéraires dédiés aux modes actifs, là où ils font actuellement défaut*.

A priori, il n'existe pas aujourd'hui de comité communal dédié aux piétons. Le premier verra le jour très prochainement dans le 17ème arrondissement de Paris en partenariat avec l'antenne locale de 60 Millions de Piétons. Ce type de comité est intéressant afin de bénéficier de rendez-vous réguliers avec les élu·e·s de la commune pour faire le point sur des dossiers mobilité.

*Voir ce document de l'agence d'urbanisme Rhône-Avignon-Vaucluse, qui évoque le vélo mais peut être transposé à la marche : http://www.aurv.org/documents/publication_velo_vff.pdf?065AF69B6A-1093

2.9. Construire des alliances locales

La création d'un collectif Piéton permet de ne pas rester seul à promouvoir certains enjeux : cela facilite la création **d'alliances avec d'autres acteurs associatifs, tels que des associations de randonnée ou des associations de défense du patrimoine**. Les groupes locaux de la FFRandonnée organisent par exemple des randonnées plaisir : les Panamées à Paris, les Rémoisades à Reims ou les marches plaisir à Dijon.

Les alliances avec les **associations de personnes en situation de handicap** sont également précieuses. Ces dernières sont très impactées par la non-marchabilité du territoire. Participer aux commissions communales sur l'accessibilité facilite les liens avec elles.

Des alliances peuvent également se nouer avec **les associations de cyclistes*** qui ont souvent des intérêts convergents pour réduire la place de la voiture en ville et apaiser la circulation.

Lorsque l'on travaille sur **la sécurité aux abords d'une école**, plusieurs catégories d'acteurs peuvent être associés : les associations de parents d'élèves, l'équipe pédagogique de l'école, le centre social voisin, l'amicale ou le conseil de quartier. Le centre social peut avoir des animateurs et animatrices compétent·e·s pour des actions plus créatives et ludiques : fiesta des rues, fête de quartier.

A Saint-Etienne, l'association Place aux piétons - Loire Sud a réalisé un travail créatif et ludique de peintures au sol avec les enfants de l'école, pour créer des marelles et se réapproprier l'espace jusque-là réservé aux voitures. Elle s'est faite aider par une association de quartier réalisant du street art.

Les conseils de quartier traitent beaucoup de ces questions d'aménagement de proximité : que cela soit les trottoirs, les passages piétons ou les règles du vivre-ensemble dans l'espace public.

Se battre pour sécuriser un boulevard dangereux peut nécessiter de **créer le « buzz »** sur le sujet : une chanson avec une ola devant ce boulevard, une banderole accrochée sur les barrières des trottoirs pour alerter les automobilistes, un baptême de boucle urbaine, l'implication des enseignant·e·s pour que les enfants réalisent des dessins ou des panneaux adressés dehors aux automobilistes.

*Voir le site de la Fédération des Usagers de la Bicyclette : <https://www.fub.fr/membres>



Action visant à débaptiser une artère à deux fois deux voies pour la renommer « boucle urbaine » dans l'objectif de la requalifier en voie voiture, bus et vélo (Ecole Tardy de Saint-Etienne) ©Anne de Beaumont.



3. LA SECURITE DES PIETONS AU COEUR DE L'ACTION MILITANTE

Qui peut s'opposer politiquement à améliorer la sécurité en ville et de surcroît, s'il s'agit de celle d'enfants, de seniors ou de PMR ? Améliorer la sécurité, c'est redonner vie à des espaces publics, pour que les habitant·e·s se réapproprient leur environnement de proximité.

Le thème de la sécurité, comme d'autres sujets, peut être abordé sous l'angle du ressenti ou de la réalité objective des statistiques d'accidentologie routière.

Les chiffres sont très éloquentes et montrent qu'une grande part des accidents de la route ou de la rue ont été provoqués par un véhicule motorisé[10]. Il n'empêche que de nombreux piétons (notamment les seniors et les PMR) ont un ressenti très fort de vulnérabilité face aux vélos et aux trottinettes qui, sur certains territoires, il faut le reconnaître, ne sont pas bien séparés des itinéraires empruntés par les piétons à des endroits où ils devraient l'être.

Les deux approches illustrent des perspectives très différentes. Il n'empêche que l'approche statistique ne peut pas évacuer le ressenti, qui est plutôt de l'ordre affectif, mais qui façonne aussi les représentations sociales.

Agir sur la sécurité des piétons nécessite de bien garder en vue ces deux approches.

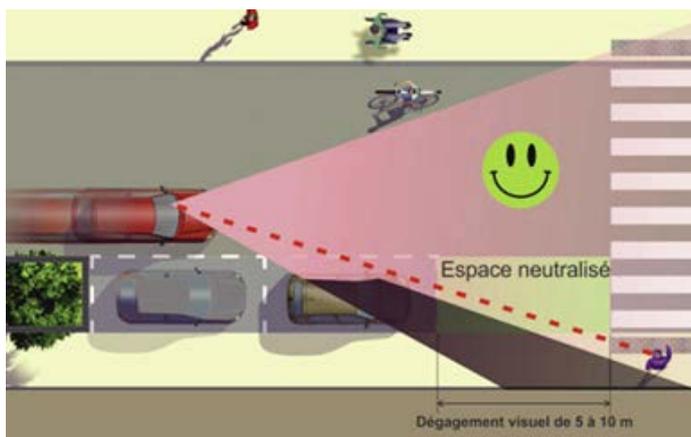
3.1. Les piétons sont les usagers les plus vulnérables et les plus exposés aux risques

Dans la hiérarchie des vulnérabilités des usagers de la route, les piétons et les piétonnes sont les plus exposé·e·s aux risques. Ils ne sont pas des véhicules. Ils marchent à l'aide de leurs deux pieds, parfois assistés d'une canne ou d'une chaise. Ils n'ont pas de carrosserie et ils circulent à une allure lente, le plus souvent inférieure à 3km/h. L'allure du pas n'est pas définie par le Code de la Route, mais le temps de feu vert piéton dans les carrefours est calculé pour une vitesse d'un mètre par seconde, soit 3,6 km/h. La vitesse de 6km/h correspond à une marche rapide.

[10] <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2023-de-la-securite-routiere>

Le moindre choc avec un véhicule en mouvement peut blesser un piéton, et ceci dès 10km/h. Le piéton est également très sensible à la survenue d'un véhicule par derrière. Il est important que tout conducteur, de l'automobiliste au cycliste, s'écarte de plus d'un mètre (comme le prévoit le code de la route) pour dépasser un piéton. Outre la réduction des vitesses, l'enjeu majeur est la visibilité du piéton, lorsqu'il doit traverser à un passage piéton.

Plusieurs actions sont possibles au sujet des aménagements, notamment la neutralisation du stationnement de véhicules motorisés dans les 5 mètres en amont du passage piéton, afin de faciliter une « meilleure visibilité mutuelle » entre les piétons et les voitures*. Cette mesure est surtout précieuse, pour que les enfants en attente de traverser, soient vus par les automobilistes. L'espace libéré pourrait permettre d'élargir le trottoir plutôt que de planter de la végétation ou positionner un stationnement deux-roues motorisés qui restent des masques de visibilité importants pour les enfants.



© D'après le Cerema, 2020.

Parmi ces usagers vulnérables, figurent trois populations bien spécifiques :

Les enfants

Les enfants représentent une **population particulièrement vulnérable** et personne ne supporte l'idée qu'un enfant puisse être blessé ou tué en raison d'un manque de sécurité sur la route de l'école. Comme ils sont plus petits, leur champ de vision est plus restreint, et leur temps de réaction face à un danger est plus long.

Le thème de la sécurité des enfants est très mobilisateur. Il peut être abordé de différentes manières :

*L'article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière stipule « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

- **La sécurisation des abords des écoles**

Sécuriser les abords des écoles, c'est créer des rues pacifiées, parfois interdites aux voitures de façon définitive ou plus temporaire (pendant les heures de sortie d'école par exemple). Cela signifie également solliciter la collectivité pour élargir les parvis d'école, les végétaliser, voire les transformer en véritables îlots de fraîcheur pour le quartier.



A Grenoble, des « places aux enfants » avec parvis et rues scolaires. © Philippe Zanolla.

Ces aménagements sont intéressants à plusieurs titres :

- A l'image des cours Oasis dans les écoles, ils participent au **rafraîchissement des villes face aux canicules récurrentes**. Sans cette **végétalisation**, les citoyen·ne·s risquent de reprendre l'habitude de se déplacer en voiture lors des épisodes caniculaires, pour profiter de la climatisation de leur véhicule.
- De plus, en transformant les abords d'écoles en espaces plus agréables pour les piétons et en diminuant le trafic automobile, **la qualité de l'air s'en trouve améliorée, à proximité directe des établissements scolaires**.
- **Ces aménagements permettent généralement de redynamiser un quartier et favorisent le vivre-ensemble**. Ils facilitent la construction d'alliances avec d'autres forces locales : centre social ou amicale laïque, parents d'élèves, conseil de quartier, et autre association du quartier (association de cyclistes, de personnes handicapées, ...). **À Saint-Étienne**, l'association *Place aux piétons - Loire Sud* a réussi à créer une véritable dynamique de quartier autour d'une école, en organisant une **fête du parvis** : les enfants ont peint des marelles au sol, grâce au soutien du centre social local et d'une association de street art. Ces trottoirs, décorés par les enfants, ont fait l'objet d'une plus grande attention de la part des parents qui se sont montrés plus motivés pour se rendre avec eux dans ces espaces ludiques et colorés. Ces actions ont créé une véritable demande auprès du collectif local dans dix écoles de Saint Etienne.



Rue scolaire à Lille. ©Anne de Beaumont.

- Favoriser les trajets à pied sur le chemin de l'école

Au-delà des abords des établissements, il peut être intéressant **d'élargir le périmètre pour traiter les cheminements piétons au départ du domicile de l'enfant**. Cela permet de rassurer les parents, les encourageant ainsi à laisser leurs enfants se rendre seuls à l'école.

Permettre aux enfants de se rendre à l'école à pied présente un enjeu sanitaire important : aujourd'hui, trois enfants sur quatre prennent la voiture pour aller à l'école, alors qu'il y a 30 ans, cela correspondait à la proportion d'enfants qui s'y rendaient à pied. L'augmentation des trajets domicile-école en voiture contribue à une baisse significative de l'activité physique des enfants.

Cette sédentarité croissante est l'une des principales causes d'obésité (ou de surpoids) ainsi que de risques sanitaires associés, tels que le diabète ou les maladies cardiovasculaires. De plus, encourager les enfants à marcher pour se rendre à l'école, c'est préparer les jeunes générations à pratiquer régulièrement de l'exercice physique. Des études montrent que les enfants qui marchent développent leur autonomie, une meilleure compréhension de l'espace et un certain éveil cérébral (donc de meilleurs résultats scolaires). Un adulte actif a intégré ses habitudes de déplacement dès l'enfance.

- Développer les « Rues aux enfants, rues pour tous »

Depuis cinquante ans, la prédominance de la voiture a transformé la rue qui n'est plus le lieu de socialisation qu'elle était autrefois. Des initiatives telles que les « **Rues aux enfants, rues pour tous** » offrent aux enfants, mais aussi à tous les citoyen·ne·s, la possibilité de se réapproprier cet espace comme un véritable lieu de vie et de circulation.

- **Les enfants, des observateurs pertinents**

Les enfants sont également des observateurs pertinents des difficultés rencontrées sur le chemin de l'école. Il est intéressant de les associer à l'élaboration des Plans de déplacements établissement scolaire (PDES).

- **Favoriser l'éducation routière**

Au-delà de la sensibilisation indispensable des automobilistes, l'éducation routière du piéton est également une piste pour agir. Le collectif local peut mener une action avec le personnel éducatif, en proposant aux enfants de passer un « permis piéton ».



Flyers de la STAS, les transports urbains de Saint-Etienne Métropole. © STAS.



Les seniors

Les seniors, avec l'âge, perdent souvent en souplesse et voient leurs capacités visuelles et auditives diminuer. Ils peuvent également avoir besoin d'une canne, d'un déambulateur ou d'un fauteuil roulant. Leur capacité cognitive peut également être affectée. Ils sont plus facilement fatigués et apprécient particulièrement la présence de bancs et de rampes sur leurs trajets quotidiens.

Ils sont aussi plus sensibles à l'arrivée, parfois brusque, d'une voiture sur un passage piéton, d'un vélo ou d'une trottinette par derrière sur un trottoir, situations qui peuvent les angoisser. Cette crainte du danger peut parfois les pousser à rester chez eux, ce qui constitue un véritable problème de santé publique. Cela explique certaines décisions de certaines villes, d'interdire les vélos, comme les trottinettes, dans les aires piétonnes aux heures les plus fréquentées.

Les voies vertes sur les trottoirs constituent également un désagrément pour les seniors. Elles sont pourtant réglementairement interdites. Elles sont comprises à tort, comme un espace mixte partagé, entre piétons et cyclistes. L'antenne de Saint-Brieuc, confrontée à ce problème, a obtenu de la Préfecture des Côtes d'Armor, l'organisation d'une formation sur les aménagements cyclables en ville, réalisée par le Cerema Bretagne à l'intention des collectivités locales.

Cette inquiétude, face à des obstacles fixes ou mobiles, entraîne une diminution de leur activité physique, réduisant ainsi leur vie sociale, leurs capacités motrices et leur sens de l'équilibre. Cela accroît le risque de chutes, souvent graves, dues à la fragilité de leur squelette (ostéoporose notamment). Une fracture du col du fémur, par exemple, peut être particulièrement dévastatrice pour l'autonomie de la personne âgée. L'immobilisation prolongée conduit souvent à une perte importante de ressources physiques, à une dépendance accrue, et peut même entraîner des complications, comme de l'incontinence liée à l'immobilisation au lit, voire la grabatisation. Les coûts sanitaires liés à cette réduction de la mobilité du senior, tant financiers que psychologiques, sont considérables.

Il faut donc adapter la rue à ces contraintes de plus en plus nombreuses : concernant les passages piétons, ceux qui sont les plus courts à traverser, sans refuge central, sont souhaitables pour les seniors. Le temps de traversée dans les carrefours à feu gagne à être allongé, principalement à proximité des établissements recevant ces personnes.

Le collectif peut cibler une **action en faveur des seniors**, en faisant participer les associations de personnes âgées et celles résidentes dans ces établissements.

Comme pour les écoles, les **espaces de repos dans l'espace public** doivent aussi intégrer la dimension de rafraîchissement et d'ombrage afin que ces personnes ne fument pas cet espace social que constitue la rue.

Les personnes à mobilité réduite (PMR)

Les personnes à mobilité réduite (PMR), incluant les personnes en fauteuil roulant ou avec d'autres difficultés de mobilité (qu'elles soient permanentes ou temporaires, comme une jambe cassée) ou les personnes avec des poussettes, rencontrent des difficultés spécifiques pour se déplacer.

En raison de leur fauteuil roulant, de leur handicap ou de leur vitesse réduite, **le moindre obstacle sur un trottoir** les oblige à descendre sur la chaussée pour poursuivre leur trajet, ce qui est particulièrement dangereux. Certains utilisateurs de fauteuils roulants très lourds, se retrouvent coincés sur le trottoir, contraints d'attendre qu'une voiture se retire pour pouvoir passer. Les malvoyant·e·s, quant à eux, ont plus de difficultés à identifier les revêtements de sol non homogènes, augmentant ainsi leurs risques de chutes. De plus, les vélos et les voitures électriques, souvent silencieux, sont moins facilement repérés par les malvoyant·e·s, tandis que les personnes malentendant·e·s éprouvent des difficultés à détecter les risques liés aux bruits de la rue, comme le passage des véhicules.

Pour les aménagements cyclables, l'enjeu pour les PMR comme pour les seniors, est de les déporter le plus loin possible des cheminements piétons, ou, pour le moins, de les abaisser par rapport à ce cheminement, afin qu'ils soient détectables par les personnes déficientes visuelles.

Pour les passages piétons, l'important est de respecter les normes prévues en la matière, à commencer par des bandes d'éveil correctement positionnées, strictement parallèles aux bandes blanches.

Organiser des marches d'observation avec des personnes à mobilité réduite est d'une grande richesse. Le collectif, s'il se concentre sur la question de l'accessibilité de la voirie, doit se rapprocher de la **commission communale sur l'accessibilité**.

3.2. Repérer et développer des cheminements piétons à l'écart des voiries

L'objectif principal d'un collectif peut être de défendre fermement la qualité des trottoirs, tant en termes de largeur, que de matériaux de revêtement et de signalétique dédiée.

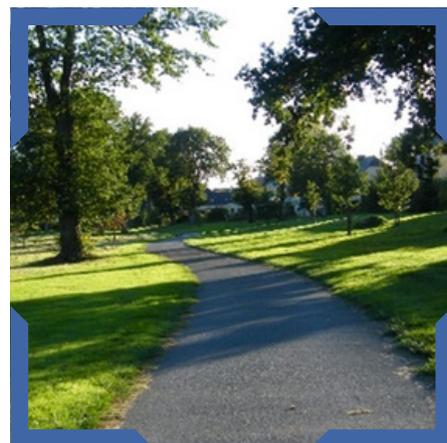
Il peut également être pertinent de **valoriser certains itinéraires urbains et périurbains**, évitant les zones proches des voies de circulation, bruyantes et polluées. Cela nécessite une connaissance approfondie du terrain et du temps pour repérer localement toutes les opportunités en ce sens. Il est essentiel de **mobiliser les habitant·e·s et d'autres associations locales, afin de soutenir ces initiatives**.

Selon la configuration de la ville, plusieurs aménagements peuvent être envisagés tels que l'aménagement des berges d'une rivière, ou, grâce à une signalétique améliorée, la mise en valeur de la traversée d'un jardin public et même d'un cimetière. Il est également possible de **valoriser les petits chemins de traverse**, les raccourcis utilisés par les riverains ou encore les passages cachés, comme les cheminements piétons dénommés traboules à Lyon ou à Saint-Étienne. La création de « doigts verts » ou de coulées vertes, reliant des groupes d'immeubles ou traversant des quartiers densément urbanisés, peut également permettre d'enrichir le maillage urbain, en offrant de nouvelles voies de circulation piétonne et de détente.

Un travail de repérage peut être mené en collaboration avec les centres sociaux et les conseils de quartier, en organisant des marches exploratoires. Ces promenades permettront d'identifier les cheminements alternatifs et plus attractifs, tout en impliquant les habitant·e·s dans l'observation et la valorisation de leur environnement urbain. Ce travail de repérage peut également s'envisager avec des groupes de randonneurs.



Cheminements piétons dans une petite commune proche de Rennes Métropole. © Anne de Beaumont.



Quand il existe des raccourcis piétons, il peut être très intéressant **d'organiser un concours d'idées ou de photos** pour mieux recenser tous ces lieux peu connus ou réservés aux néophytes. Un **concours de noms** peut également être proposé, pour nommer ces traboules et raccourcis : on utilise mieux ce que l'on nomme. Il peut également être pédagogique et ludique de proposer une **végétalisation de ces raccourcis**, voire des peintures murales ou du street Art pour rendre ces cheminements plus agréables et attractifs.

4. COMMUNIQUER POUR SE FAIRE CONNAITRE ET DEVELOPPER UN ARGUMENTAIRE

4.1. Travailler avec les médias locaux

Pour être entendu, il est essentiel de mener un travail de communication ciblé avec les médias locaux, en tenant compte de leurs codes. Voici quelques pistes à suivre pour y parvenir :

- **Lire la presse, écouter les radios et les télévisions locales** pour être en situation de réagir ;
- **Être présent sur les réseaux sociaux** et créer une adresse mail dédiée ;
- **Identifier le ou la journaliste couvrant le territoire** pour créer un lien de confiance et d'échange d'informations, et être réactif à ses sollicitations ;
- **Identifier les journalistes spécialisé·e·s** : il est important de repérer les journalistes qui suivent les thématiques liées à la mobilité urbaine et aux espaces publics ;
- **Créer un lien de fidélisation** : il faut établir une relation de confiance avec les journalistes afin de les motiver à relayer régulièrement les sujets défendus par le groupe local ;
- **Envoyer des communiqués de presse** lorsqu'un événement l'exige, comme la survenance d'un accident, même si c'est à faire avec parcimonie ;
- **Proposer des dossiers concrets et argumentés** : les journalistes préfèrent les sujets bien documentés et les dossiers concrets, et ont souvent besoin d'illustrations visuelles, en particulier pour la presse télévisée locale.

4.2. Créer des événements

Les médias, en particulier les télévisions locales, ont une forte appétence pour les images et cherchent à capter l'attention de leur audience, en mettant en avant des événements originaux et visuellement marquants.

Dans le cadre d'un **travail de plaidoyer**, il peut être pertinent de proposer **des idées créatives et ludiques** qui suscitent davantage d'intérêt que des initiatives plus classiques, comme une conférence de presse.

Ainsi, organiser des actions visibles, telles que **des baptêmes de rue ou de parvis scolaire** ou encore des changements de nom de grandes artères routières pour les transformer en concepts moins routiers, peut être un moyen efficace de générer un impact médiatique. Ces actions nécessitent peu de ressources humaines et permettent de toucher une large audience.

Si le collectif travaille avec une école, un centre social, un conseil de quartier ou d'autres associations, il est intéressant de faire connaître ces alliances locales à travers **des événements collectifs** : fêtes de rue, parvis d'école animés ou marches de sensibilisation. Ces événements peuvent susciter l'attention des médias locaux et créer une dynamique joyeuse dans le quartier concerné.

L'idée d'organiser un Parking Day constitue également une excellente piste : il s'agit de payer une ou deux places de stationnement – quand le stationnement est payant – et de transformer cet espace « reconquis » en un lieu d'activités ludiques, l'espace de quelques heures. Ces animations peuvent illustrer tout le potentiel d'un espace de stationnement qui pourrait être utilisé pour favoriser la rencontre, le lien social ou encore le jeu. Des chaises longues, des jeux au sol ou des démonstrations de capoeira, par exemple, permettent d'ouvrir l'imaginaire des passant·e·s et de mettre en lumière l'ampleur de l'espace urbain consommé par les voitures au détriment de la qualité de vie collective.



D'autres événements médiatiques comme le « Parking Day » (ici à Saint-Etienne). © Anne de Beaumont.

Par ailleurs, il est important de maintenir un lien régulier avec les partenaires locaux (élus·e·s, médias, autres associations...), via une **newsletter annuelle ou biannuelle**, pour les tenir informés des actions menées, et à des occasions particulières comme les vœux pour la nouvelle année.

Organiser un **pédibus culturel** en partenariat avec un cinéma, un lieu de spectacle ou un concert, est une initiative intéressante pour sensibiliser à l'empreinte carbone liée aux déplacements des spectateurs. L'empreinte carbone des lieux culturels dépend principalement de leurs trajets. De plus en plus de financeurs, tels que la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC), exigent que ces lieux culturels prennent des mesures pour réduire leur impact environnemental. Ils conditionnent même leurs subventions à la mise en place d'actions concrètes visant à encourager des pratiques plus écologiques, notamment la réduction de l'usage de la voiture individuelle pour se rendre au spectacle.

Une proposition pertinente peut consister à organiser, après les spectacles, des **pédibus culturels** : des trajets à pied sécurisés pour les spectateurs·rice·s, souhaitant rentrer chez eux à pied, en particulier lors des horaires nocturnes. Il est utile de définir un lieu de rendez-vous, visible et facilement accessible, où les spectateurs·rice·s pourraient se retrouver pour emprunter un trajet à pied, coordonné avec les horaires des transports collectifs de nuit. Ce système de départs, programmés et mutualisés, permettrait de fidéliser un public, tout en offrant une alternative sécurisée et écologique à l'usage de la voiture.

Le lancement de ces **pédibus culturels** nécessite peu de ressources pour le groupe local, tout en offrant une belle opportunité de faire connaître la démarche de mobilité durable à un public large et souvent non initié à ces questions.

Lieu de rendez-vous du pédibus avec horaires et trajets du Noctambus de Saint-Etienne au FIL (Lieu de concert). © Anne de Beaumont.



L'association **Montpellier à pied** a également choisi de proposer ces pédibus dans les musées de la Ville.

L'organisation de **séances cinéma-débat** est également pertinente. Elle consiste à proposer des projections de films, suivies de discussions sur des thèmes pertinents, tels que la mobilité, la sécurité des écoles, ou d'autres enjeux d'intérêt public, avec des invités comme des élu·e·s ou des intervenant·e·s compétent·e·s sur ces sujets.

Il est également possible de créer des **événements rassembleurs et enthousiasmants** à l'image de :

- **La Transtoulousaine** pilotée par les associations « Le sens de la marche » et « Deux pieds, deux roues » qui a lieu chaque année depuis 2018. Cet événement propose cinq itinéraires différents dont les points de départ sont répartis tout autour de Toulouse. Les itinéraires convergent en un même lieu d'arrivée : le grand cèdre situé sur l'île du Ramier.



- Les Rémoisades à Reims sont organisées par le comité de randonnée pédestre de la Marne depuis 2023 et rassemblent plusieurs centaines de personnes, un jeudi par mois.



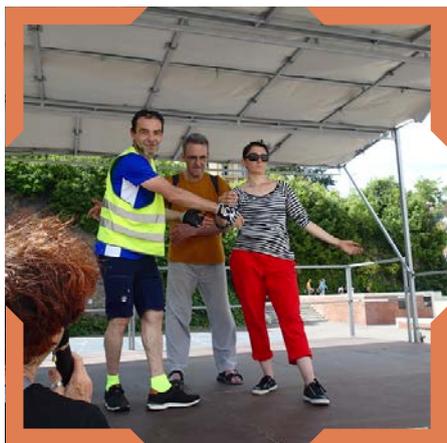
© FFRandonnée, 2023.

4.3. Créer ou utiliser des outils d'animation

Il est essentiel de travailler de façon ludique et d'encourager la participation des citoyen·ne·s.

La formule du théâtre forum

Cette forme de théâtre interactif ouvre la voie à de nouvelles pratiques de démocratie participative. L'idée est de créer des saynètes tirées de la vie quotidienne (comme des conflits d'usage entre piétons, cyclistes, et automobilistes) jouées par des comédien·ne·s professionnel·le·s, puis d'inviter les spectateurs et spectatrices à prendre la place des comédien·ne·s, pour proposer de nouveaux scénarii visant à résoudre les situations conflictuelles. Cette approche encourage les spectateur·rice·s à sortir des impasses, en imaginant des solutions alternatives et créatives, pour débloquer les situations.



Saynètes de théâtre forum autour des conflits d'usage piétons/automobilistes ou piétons/cyclistes (Saint-Chamond) jouées en extérieur. © Anne de Beaumont.

La réalisation d'animations comme celle du « permis piéton »

Les structures sociales ou les communes peuvent être demandeuses d'animations autres que des conférences, avec des formules mettant les citoyen·ne·s en situation d'acteurs ou d'expérimentation. Il peut donc être intéressant pour le groupe local de se constituer un ou des outils d'animation à destination de publics variés (adultes, voire enfants).

L'association Place aux Piétons - Loire Sud de Saint-Étienne Métropole a développé une animation appelée « **Permis Piéton éco citoyen** », qui consiste en une simulation de voirie avec trottoirs, carrefours, une école avec une zone de rencontre, des passages piétons et des panneaux de signalisation peu connus (zone de rencontre, Zone 30, double-sens cyclable, etc.).

Ce jeu nécessite au minimum trois acteur·rice·s: un conducteur de véhicule motorisé à 4 roues, un cycliste et un piéton. Une des situations proposées simule la circulation devant une école avec une zone de rencontre prioritaire pour les piétons, une vitesse limitée à 20 km/h et la traversée de passages piétons et de carrefours. En complément de cette simulation, un **quizz** permet de traiter la partie théorique du « permis piéton ». Une telle animation nécessite une personne qui connaît particulièrement bien les enjeux de la sécurité routière.

Une animation « permis piéton éco citoyen » réalisée par Place aux piétons - Loire Sud sur un salon écologique à Saint-Etienne (Tatou Juste). © Anne de Beaumont.



Un jeu mobilité : « Playmobilité »

L'association « Rayons d'action » (Rennes) a conçu un jeu de cartes (8 à 10 joueurs), ludique et intergénérationnel, qui permet d'encourager les modes actifs (piétons, cyclistes) en toute sécurité. Il vise également à actualiser les connaissances des règles de la circulation dans l'espace public.

Chacune des dix-huit cartes présente deux faces : le « bon » côté (comportement réglementaire ou recommandé) et le « mauvais » côté (attitude dangereuse ou interdite). Jalonné d'échanges, le jeu est adapté par l'animateur·rice en fonction des joueurs (seniors, jeunes ou groupes intergénérationnels).

Le jeu est disponible via ce lien : <https://www.mce-info.org/medias/playmobilite-un-jeu-denfants-2022/>. Il peut être emprunté directement à la Maison de la Consommation et de l'Environnement de Rennes.



*Jeu Play mobilité de Rayons d'Action à Rennes.
© Eriq Lepeinteur (Rayons d'actions).*

CONCLUSION

Les opportunités d'intervention pour promouvoir la marche sont nombreuses, offrant à chacune et à chacun, l'occasion de trouver la manière la plus adaptée et motivante d'agir. Il est temps de se retrousser les manches, en mettant à profit toute notre créativité et notre énergie. La ville de demain, plus accessible, plus vivante et plus joyeuse, sera façonnée par les citoyen·ne·s marcheurs d'aujourd'hui.

Mobilisons nos voisin·e·s, les associations locales, les parents d'élèves, les seniors, et nos conseils de quartier, car ensemble, chaque petit pas compte et ouvre la voie à des projets enthousiasmants.

ANNEXES

Le collectif national « Place aux piétons », créé en 2020, regroupe quatre structures nationales

La Fédération française de la randonnée pédestre

Créée le 22 avril 1978, la Fédération française de la randonnée pédestre (FFRandonnée) est une association loi 1901 reconnue d'utilité publique. Elle est représentée par 115 comités régionaux et départementaux de la randonnée pédestre, regroupant ainsi 3 500 associations ou clubs locaux.

Ses actions se développent aussi bien dans les espaces naturels, que les zones urbanisées où elle organise des activités pour favoriser la pratique de la marche (initiation, randonnées, manifestations). Elle contribue à l'aménagement des itinéraires et cheminements, édite et diffuse une information et documentation sur la marche. En lien avec la pratique quotidienne de celle-ci, elle intervient sur tous les sujets qui concernent les piétons.

Dans le cadre de ses missions, elle développe la vie associative, encourage la pratique sportive, de tourisme et de loisirs, la découverte et la sauvegarde de la biodiversité, ainsi que de l'environnement, le développement des territoires et propose des activités préservant le bien-être et la santé. Elle permet, grâce aux chemins, l'accès à la nature, à la culture, aux territoires et favorise le brassage des populations et des générations.

Nos informations utiles pour développer un collectif « piétons » :

Dans chaque région, la Fédération est représentée par un comité régional de la randonnée pédestre, regroupant l'ensemble de ses comités départementaux. Les comités régionaux coordonnent les initiatives associatives, organisent les actions communes et assurent les relations avec les autorités publiques, les administrations et les partenaires.

Nos comités régionaux et départementaux organisent de nombreuses activités, formations et événements en lien avec la randonnée, mais aussi la marche en tant que mobilité, dans l'espace public. Ils peuvent être de très bons interlocuteurs pour créer un collectif «piétons».

Ne pas hésiter à prendre attache avec eux, dans votre département ou dans votre région : [Les comités régionaux de la FFRandonnée - Fédération Française de la Randonnée Pédestre](#)

Contact :

Iris Héran-Gobert - Chargée de mission

Observatoire et mobilités pédestres

ihéran-gobert@ffrandonnee.fr

<https://www.ffrandonnee.fr>

Rue de l'Avenir

Rue de l'Avenir est une association loi 1901 qui œuvre depuis 1988, pour le développement des modes actifs, marche et vélo, et des transports collectifs. Elle constitue un « laboratoire d'idées » et un lieu de sensibilisation pour la réduction du nombre de véhicules et de leur vitesse en zone urbaine, et pour l'amélioration de la qualité des espaces publics et de la voirie.

Son fil rouge est l'appropriation de l'espace public, et son slogan « Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre ». Rue de l'Avenir oriente aujourd'hui son action vers la notion de « bien-être en ville », au titre à la fois de la qualité de vie en ville et des enjeux climatiques.

Elle s'adresse aux collectivités locales, fédère des associations d'usagers, et regroupe des correspondants dans les domaines des usages, de la gestion et de l'aménagement urbain. Ces actions visent à transmettre aux générations futures, une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

Nos informations utiles pour développer un collectif « piétons » :

Rue de l'Avenir met à disposition une **documentation** riche et variée sur la ville, l'espace public et les mobilités sur son site internet. Plusieurs thématiques sont abordées : [Les déplacements - La marche](#), [L'espace public](#), [La rue, la place, le quartier](#), [Les modes actifs, marche, vélo](#), [Les enfants](#), [Les aînés](#), [L'accessibilité universelle](#), [La ville 30 km/h](#), [La réduction de l'excès automobile](#), [Le code de la rue & ses déclinaisons](#), [Ville des proximités](#), [Nouvelles technologies](#).

Il est également possible de prendre connaissance ou de rejoindre le réseau de correspondants locaux de l'association, via la page suivante : [Les correspondantes et les correspondants locaux de Rue de l'Avenir - Rue de l'Avenir](#).

Contact :

Vincent CHAS – Délégué général

vincentchas@ruedelavenir.com

<https://www.ruedelavenir.com>

60 Millions de Piétons

« 60 Millions de Piétons » est une association non-gouvernementale. Elle se veut la voix des piétons en France. Elle est membre, à ce titre, de la Fédération internationale des Piétons. L'objectif de l'association est de développer une culture piétonne dans l'esprit des décideurs et des aménageurs pour que le piéton, trop souvent oublié, soit pris en compte en priorité dans les arbitrages sur les autres mobilités. 60 Millions de Piétons revendique notamment la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied, avec une attention particulière pour les piétons les plus vulnérables : les enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées.

Elle représente le piéton en tant qu'utilisateur de l'espace public, au plus haut niveau (ministères, parlementaires, ...). Elle est notamment membre du Conseil national de la sécurité routière. Dans ce cadre, son action consiste à faire évoluer la législation et les réglementations pour que soit mieux pris en compte le piéton.

Nos informations utiles pour développer un collectif « piétons » :

Localement, l'association tisse depuis 2021 un réseau de correspondants locaux qui s'étend sur tout le territoire de la plus petite commune à la plus grande dont Paris où l'association est particulièrement active.

Nos correspondants interviennent régulièrement, auprès des habitants, pour que l'on prenne soin du piéton dans ses déplacements au quotidien. Ils participent notamment aux structures de concertation locales, comme les comités de mobilité et les commissions communales sur l'accessibilité. Ce réseau bénéficie de l'aide logistique, de l'association qui organise régulièrement des moments d'échanges d'expérience et de formation. L'association intervient à la demande des collectivités territoriales ou en appui de ses correspondants ou d'autres associations locales.

Il est possible de devenir correspondant local de 60 Millions de piétons pour porter haut et fort la voix des piétons. Pour plus d'informations : <https://www.pietons.org/devenez-correspondant-e-de-60-millions-de-pietons--354-15.html>.

De plus, l'association a acquis sur le terrain une expertise d'usager reconnu. 60 Millions de Piétons met ainsi à disposition de nombreuses ressources documentaires sur son site internet. Elle produit des fiches techniques (aires piétonnes, voies vertes, ...) et dispose depuis peu d'une application de signalement : www.faux-pas.fr en cours de développement.

Contact :

Christian MACHU

Secrétaire général

Secretaire.generale@pietons.org

www.pietons.org

Réseau vélo et marche : un réseau de villes pour des territoires cyclables et marchables

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

Nos ressources utiles :

Constitué d'une équipe pluridisciplinaire, le Réseau vélo et marche réalise des études thématiques, des publications de référence et organise des temps d'échanges et de formations pour les élu·e·s et les services des collectivités. Il a notamment publié trois « dossiers du Club » [sur la sécurité des piétons et des cyclistes, enjeu prioritaire pour les collectivités, la cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo, et la cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires.](#)

Le Réseau co-anime également avec le Cerema la [communauté « Mobilités piétonnes »](#) qui réunit des actualités sur la marche, des ressources et des retours d'expérience sur des aménagements piétons ou des stratégies piétonnes.

Contact :

Anne-Laure Tournier - Chargée de mission

altournier@villes-cyclables.org

<https://villes-cyclables.org/>

Les groupes locaux « piétons »

Une présentation non-exhaustive des groupes locaux « piétons » présents sur le territoire est à retrouver directement sur le site internet de « Place aux piétons » : [Les collectifs locaux - Place aux piétons.](#)