

AUAT

© B. Aiach

VERS UNE CULTURE DE LA MARCHÉ DANS LES TERRITOIRES DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

BOÎTE À OUTILS / GUIDE DES BONNES PRATIQUES



toulouse
métropole

le
murétain

Si
coval
Communauté
d'agglomération
du Sud-Est
Toulousain



Accusé de réception en préfecture
031-2534-0066-00240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024
Communauté de communes

G
Sud
Ouest
Toulousain
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

SOMMAIRE

INTRODUCTION	05
--------------	----

PARTIE 1 QUELQUES POINTS DE REPÈRE POUR APPRÉHENDER LA MARCHÉ	
Fiche n°1 Les enjeux du développement de la marche	08
Fiche n°2 Les différents acteurs et les compétences nécessaires	10
Fiche n°3 Les chiffres clés de la marche	12
Fiche n°4 Historique et évolution des politiques en faveur de la marche mises en place dans l'agglomération toulousaine	14

PARTIE 2 LES LEVIERS POUR AGIR ET DÉVELOPPER LA MARCHÉ DANS LES TERRITOIRES	
Fiche n°5 Le cadre législatif et réglementaire	18
Fiche n°6 Mieux connaître la marche et les pratiques piétonnes sur son territoire	20
Fiche n°7 Rendre l'espace public accessible et confortable	22
Fiche n°8 Animer et faire vivre l'espace public pour renforcer son attractivité et se le réapproprier	24
Fiche n°9 Améliorer la perméabilité piétonne et résorber les coupures urbaines	26
Fiche n°10 Aménager de nouveaux espaces dédiés aux piétons	28
Fiche n°11 Apaiser l'espace urbain et réduire les vitesses	30
Fiche n°12 Réduire les conflits entre les piétons et les cyclistes	32
Fiche n°13 Recourir aux aménagements temporaires et expérimentations pour favoriser la marche à pied	34
Fiche n°14 Pérenniser, protéger et valoriser les chemins ruraux	36
Fiche n°15 S'engager dans une démarche globale en élaborant un Plan Piéton à l'échelle communale ou intercommunale	38
Fiche n°16 Quatre clés pour réussir sa politique piétonne	40

PARTIE 3 FICHES PRATIQUES : DÉVELOPPER / CONFORTER LA MARCHÉ DANS LES SECTEURS À ENJEUX	
Fiche n°17 Marche et transports en commun	44
Fiche n°18 Marche et établissements scolaires	46
Fiche n°19 Marche et zones d'activités	48
Fiche n°20 Marche et équipements	50

PARTIE 4 COMMUNICATION ET SENSIBILISATION : SUSCITER L'ENVIE DE SE DÉPLACER À PIED	52
Fiche n°21 Instaurer une signalétique adaptée	54
Fiche n°22 Faire connaître les itinéraires pour donner envie de marcher	56
Fiche n°23 Créer des campagnes de communication qui marquent les esprits	58
Fiche n°24 Réaliser des démarches participatives avec les habitants, les associations et l'ensemble des acteurs concernés	60

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

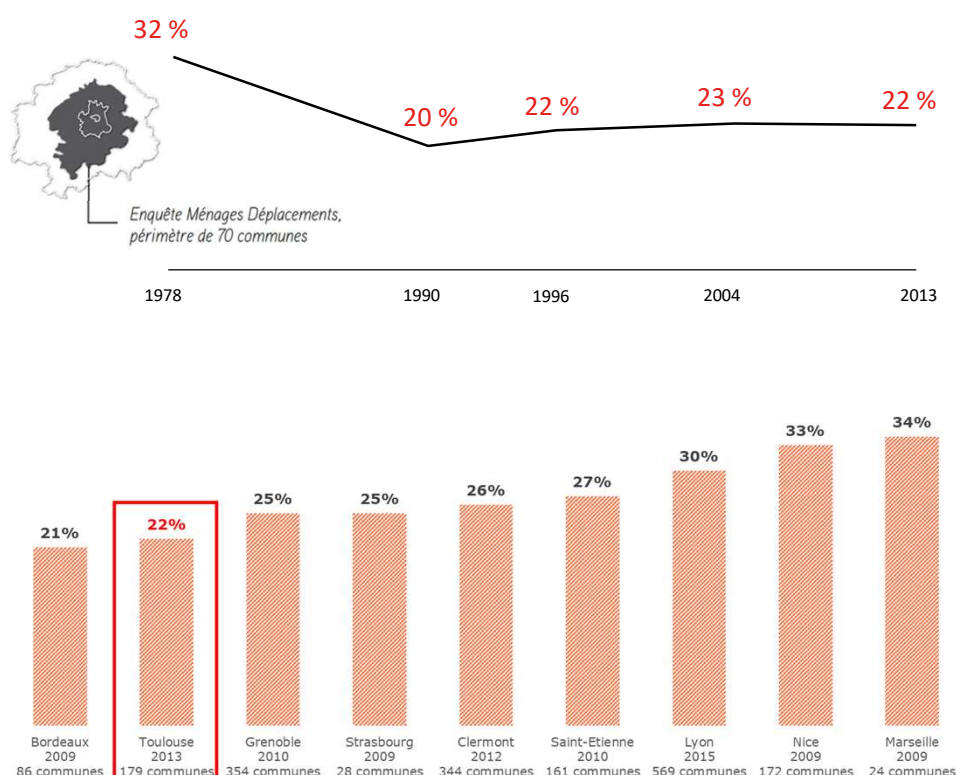
INTRODUCTION

Selon la dernière Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2013, 22 % des déplacements des habitants de la Grande Agglomération toulousaine sont effectués entièrement à pied, faisant ainsi de la marche le deuxième mode de déplacement du territoire après la voiture. A ces déplacements s'ajoutent tous ceux combinés avec les transports en commun (les $\frac{3}{4}$ des accès au réseau Tisséo se font à pied) mais également ceux pour accéder à un véhicule particulier.

La marche est en fait un mode de déplacement essentiel car quel que soit le mode que nous utilisons, nous y accédons à pied. C'est celui qui précède et poursuit tous les autres. Nous sommes donc tous piétons à un moment donné !

3 éléments viennent cependant contraster cette part modale de 22 % de déplacements réalisés à pied :

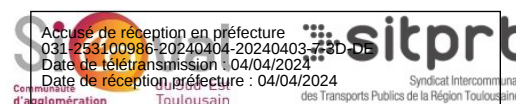
- La marche a perdu 12 points au profit de la voiture entre 1978 et 1990, pour n'augmenter que de 2 points dans les 25 années suivantes.
- Elle est globalement en deçà d'autres grandes agglomérations françaises. Si Grenoble ou Strasbourg ont une part de marche à pied relativement proche, Lyon, Nice ou Marseille ont des parts modales piétonnes 10 points supérieurs à la grande agglomération toulousaine.
- La situation est très contrastée entre la ville de Toulouse et le reste de l'agglomération
Toulouse enregistre 33 % de part modale piétonne alors que les communes de proche périphérie ou périphérie éloignée enregistrent seulement entre 10 et 15 %.
Ainsi, à mesure que l'on s'en éloigne, on marche moins, moins loin et moins longtemps.



Afin de redynamiser la pratique de la marche dans l'agglomération, il apparaît aujourd'hui essentiel de penser la marche comme un mode de déplacement à part entière et de ne plus la considérer comme une variable d'ajustement de l'aménagement des espaces publics alors que le piéton en est le maillon essentiel.

Cette redynamisation apparaît d'autant plus essentielle que la marche à pied est dotée de multiples vertus : elle est économique, peu consommatrice d'espace, bonne pour la santé physique, mentale et sociale et aussi pour la planète (non polluante, non consommatrice d'énergie, plus respectueuse de l'environnement) !

Ce guide a été élaboré entre 2022 et 2023, en co-construction avec :



Le Projet Mobilités 2020-2025-2030, adopté par Tisséo Collectivités en 2018, a montré que le développement de la marche à pied dans le territoire toulousain est une composante essentielle de sa stratégie de mobilité. Elle est cependant complexe à mettre en œuvre pour deux raisons :

- Il s’agit à la fois d’une stratégie qui implique plusieurs services, se concrétise via des actions d’aménagement, mais aussi de planification, d’urbanisme opérationnel, de communication, ou en lien avec le domaine du tourisme ou de la santé.
- Cette stratégie piétonne doit, bien souvent, être mise en place à l’échelle des communes et intercommunalités qui disposent des compétences nécessaires pour mettre en œuvre les actions en faveur de la marche à pied.

Pour répondre à ce besoin de redynamiser la marche, Tisséo Collectivités a adopté, en décembre 2019, le Schéma Directeur Piéton d’Agglomération. Démarche inédite, le schéma directeur d’agglomération n’a pas de portée réglementaire ou juridique mais participe à une vision commune, une culture piétonne à l’échelle d’un vaste territoire, en fixant les bases d’une politique dédiée.

10 recommandations en faveur de la marche à pied ont été formulées

- | | |
|--|---|
| 1 Faire la promotion de la marche à pied en organisant des événements multiples | 6 Favoriser un partage apaisé de l’espace public |
| 2 Inciter à la pratique de la marche au quotidien sur les lieux d’emploi, les écoles... | 7 Améliorer le confort du piéton, favoriser les ambiances urbaines |
| 3 Favoriser l’émergence d’outils numériques en faveur de la marche | 8 Adapter un maillage piéton structuré dans les projets et documents d’urbanisme |
| 4 Mieux communiquer sur les parcours et aménagements réalisés (et à réaliser) | 9 Renforcer l’expertise d’usage |
| 5 Rendre les itinéraires piétons lisibles et attractifs | 10 Conjuguer les efforts pour des déplacements accessibles à tous |

Destiné aux élus des collectivités territoriales (communes, intercommunalités) qui disposent des compétences nécessaires pour développer et conforter la marche à pied sur leurs territoires, le présent guide des bonnes pratiques s’inscrit dans la continuité du schéma Directeur.

Il a pour objectif de proposer un socle commun de connaissances sur la marche et de donner des leviers et solutions pour agir et développer la marche sur les territoires de l’agglomération toulousaine.

Les partenaires
institutionnels



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



PARTIE 1

QUELQUES POINTS DE REPÈRE POUR APPRÉHENDER LA MARCHÉ

Présenter les enjeux autour du développement de la marche, les acteurs impliqués ainsi que les compétences nécessaires.

Présenter les chiffres clés de la marche sur le territoire (profils des piétons, parts modales, etc.) ainsi que l'historique des politiques engagées dans l'agglomération toulousaine en faveur de la marche.

FICHE 1

Les enjeux du développement de la marche

FICHE 2

Les différents acteurs et les compétences nécessaires

FICHE 3

Les chiffres clés de la marche

FICHE 4

Historique et évolution des politiques en faveur de la marche mises en place dans l'agglomération toulousaine

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 1

LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ

La marche est un maillon incontournable de nos déplacements, et pourtant elle a été « oubliée » des politiques publiques jusqu'à très récemment limitant son attrait auprès des habitants.

Aujourd'hui, une prise de conscience des nombreux enjeux liés au développement de la marche est en cours, la positionnant comme un levier incontournable pour une ville plus durable.

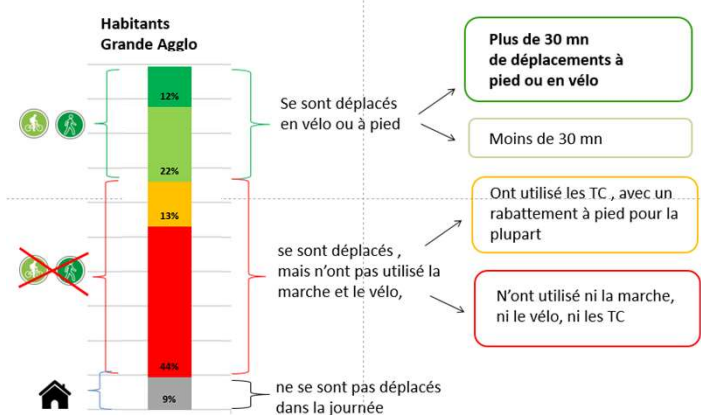
DE NOMBREUX ENJEUX QUI FONT DE LA MARCHÉ UN MODE D'AVENIR POUR LES VILLES !

Il est important d'avoir à l'esprit les nombreux bénéfices individuels et collectifs à tirer du développement de la marche. Cela permettra à tous les acteurs de bien comprendre pourquoi il est important de la mettre au cœur de l'action pour soutenir son développement.

La marche à pied est bénéfique pour la santé des habitants, pour l'environnement et le cadre de vie, pour l'animation, pour la vitalité économique des villes mais aussi pour l'achat des habitants ! De plus, le recours à la marche permet de limiter notre impact sur le réchauffement climatique.



Modes actifs et santé publique



Source : Enquête Ménages Déplacements de l'agglomération toulousaine 2013, Tisséo Collectivités

UN ENJEU DE SANTÉ PUBLIQUE

Pratiquer une activité physique régulière est bénéfique pour la santé : réduction du risque d'hypertension, d'accident vasculaire cérébral, de diabète, de cancer du sein et du côlon, et de manière plus générale, baisse du stress et amélioration de la santé fonctionnelle et de l'espérance de vie...

Les déplacements à pied et à vélo sont une opportunité pour intégrer un minimum d'activité physique à sa journée. Aussi, l'OMS recommande de réaliser au minimum 30 mn de marche à pied (ou encore 10 000 pas) chaque jour.

L'Enquête Ménages Déplacements menée en 2013 dans l'agglomération toulousaine révèle qu'1 habitant sur 2 ne fait aucune activité physique dans le cadre de ses déplacements quotidiens ! Pourtant, le potentiel d'usage de la marche dans les déplacements quotidiens est très important, puisque près d'un quart des déplacements fait moins d'1 kilomètre : la marche mérite d'être valorisée et encouragée comme vecteur de santé publique.

UN ENJEU POUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

Donner la priorité aux piétons contribue à limiter les nuisances liées à la fréquentation automobile. De nombreux bénéfices en découlent : moins de bruit, moins de consommation d'énergie, moins de pollution, moins d'accidents de la route et moins de stress.

L'espace occupé par la voiture peut progressivement se réduire (circulation, mais aussi stationnement), et le cadre de vie devient plus apaisé et agréable pour tous !



UN ENJEU POUR L'ANIMATION URBAINE ET LA COHÉSION SOCIALE

La marche est un mode de déplacement essentiel pour l'animation de la ville : elle favorise les interactions sociales et le lien entre les habitants ; elle contribue au maintien de l'autonomie des personnes âgées, mais aussi au développement de celle des enfants et est facilitatrice d'inclusion.

Des espaces publics agréables et favorisant les rencontres sont les conditions pour une ville vivante et participent à créer une ambiance plus sécuritaire et accueillante pour tous : les lieux fréquentés par les piétons sont plus conviviaux, plus sûrs, et plus attractifs ! (cercle vertueux)

« la marche est la composante première de l'urbanité, elle contribue fortement à la qualité de la vie en ville et au maintien des sociabilités » Sonia Lavadinho

Exemple de la démarche « Plan Piéton » de La Chapelle-Glain (source : Cerema)



Accès aux commerces favorisé par l'aménagement qualitatif du bourg.

UN ENJEU POUR RÉDUIRE NOTRE IMPACT CLIMATIQUE

Favoriser la pratique de la marche est un challenge qui contribuera à tendre vers une ville décarbonée, plus économe en énergie et émettant moins de Gaz à Effet de Serre. Soutenir le développement d'une ville des proximités (organisation urbaine où tous les services essentiels sont à une faible distance à pied ou à vélo) et permettre le recours à la marche pour de courtes distances (aller à l'école, faire une course, visiter un ami...), constituent des réponses face aux exigences de la lutte contre le réchauffement climatique.



Source : Enquête Ménages Déplacements de l'agglomération toulousaine 2013, Tisséo



Exemple de La Rochelle (source : Cerema)

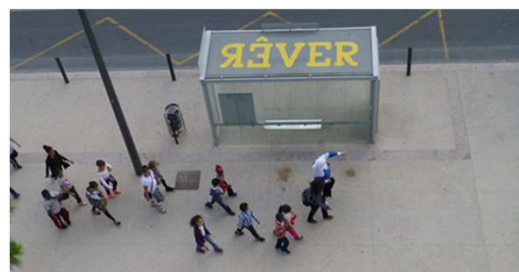
Rue St-Jean-du-Pérot à La Rochelle - CC BY SA - Jordi Ferrer

UN ENJEU POUR LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE ET L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DES VILLES

Favoriser la marche est un levier qui permet de redynamiser les centres-villes et qui génère des impacts positifs sur la vitalité de la ville. En effet, plusieurs études ont montré que les piétons et les cyclistes sont de bons consommateurs, et que redonner toute leur place aux modes actifs favorise la fréquentation des commerces et des services de proximité.

Aménager des espaces publics piétons accueillants et créer un réseau de cheminements facilitant l'accessibilité à pied des petits commerces, services et des activités font donc partie d'une stratégie gagnante pour renforcer la vitalité économique de la ville.

L'attractivité touristique est également très liée à la qualité des espaces publics piétons, notamment lorsqu'ils proposent des usages variés et adaptés à tous les publics et contribuent à développer un bourg agréable à vivre.



UNE PERCEPTION POSITIVE DE LA MARCHÉ PAR LES HABITANTS ET DES ATTENTES FORTES

Enfin, il est important de souligner que les attentes sont fortes concernant le développement de la marche dans la grande agglomération toulousaine : les 2/3 des résidents estiment que la marche à pied est un thème plutôt important.

La marche est perçue par les habitants comme un mode positif pour la santé et l'environnement : « sportif et sain », « agréable » et « écologique » sont les adjectifs les plus cités par les personnes interrogées. Les habitants du centre-ville la qualifient également de « pratique » et « économique ».



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

– Le Plan piéton de La Chapelle-Glain – CERTU, 2011 : http://ressources-caue.fr/GED_K/107576892575/plan_pieton_certu_1.pdf

– Marchabilité et vitalité commerciale : quand les commerçants se trompent de combat – Collectif Cycliste 37, 2019 : <https://www.cc37.org/marchabilite-et-vitalite-commerciale-quand-les-commerçants-se-trompent-de-combat/>

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 2

LES DIFFÉRENTS ACTEURS ET LES COMPÉTENCES NÉCESSAIRES

Si la stratégie pour favoriser la marche à pied dans les territoires se concrétise bien souvent par des actions d'aménagement ponctuelles et isolées, considérer la marche comme un mode de déplacement à part entière passe par la mobilisation de l'ensemble des outils de planification (plans de mobilité, SCOT, PLU) et d'urbanisme opérationnel. Au sein de la grande agglomération toulousaine, ces outils, portés par une multitude d'acteurs, sont nombreux et complémentaires. Voici un rapide tour d'horizon de ceux qui existent ou qui pourraient être élaborés pour une meilleure prise en compte de la marche dans les politiques publiques.

		Collectivités		Syndicats Mixtes		Intercommunalités					Communes
		Région Occitanie	Département de la Haute-	SMEAT	Tisséo Collectivités	Toulouse Métropole	Sicoval	Mureatin Agglo	Coteaux Bellevue	Grand Ouest Toulousain	
Planification	SCOT	x	x	OUI	x	x	x	x	x	x	x
	PLU(i)	x	x	x	x	OUI	NON	NON	NON	NON	OUI NON
	PCAET	x	x	x	x	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	x
Planification des mobilités	Plan de Mobilité	x	x	x	OUI	x	x	x	x	x	x
Accessibilité des voiries et espaces publics	PAVE	x	x	x	x	OUI	NON	NON	NON	NON	OUI NON
Accessibilité des transports en commun	SD'AP / Ad'AP	OUI	OUI	x	OUI	x	x	x	x	x	x
Documents spécifiques à la marche	PDIPR	x	OUI	x	x	x	x	x	x	x	x
	SD Piéton	x	x	x	OUI	x	x	x	x	x	x
	Plan Piéton	x	x	x	x	NON	NON	NON	NON	NON	NON

x Non concerné OUI Dispose de ce document

Ne dispose pas de ce document
 No d'ordre de réception en préfecture : 031-253100986-2024-04-04-P024-039-3B-FR
 Date de télétransmission : 04/04/2024
 Date de réception préfecture : 04/04/2024

Les outils existent et sont connus, mais les collectivités se heurtent encore à des difficultés multiples, souvent liées à l'absence de budget dédié à la marche et à de nombreux espaces publics à réaménager ou aux différences de temporalité entre planification, aménagement et évolution des usages.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) prescrit et recommande la promotion de la marche par un urbanisme intégrant leurs cheminements à l'échelle du territoire de la Grande Agglomération Toulousaine. Il est opposable aux autres documents de planification.

Prescription 110 : Les documents d'urbanisme inscrivent dans leur PADD des orientations destinées à promouvoir l'usage des modes actifs et prévoient la création ou l'aménagement des cheminements en accès aux transports collectifs de sorte que l'attractivité de ces derniers soit favorisée dans les déplacements quotidiens.

Prescription 111 : Les projets de lotissements ou de ZAC doivent intégrer les accès à la desserte en transports collectifs et les itinéraires de proximité utilisables en modes actifs.

Le Plan de Mobilités (PdM) planifie la mobilité, définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises à l'échelle du ressort territorial de Tisséo Collectivités. Introduite par la LOM, la future révision devra obligatoirement intégrer un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

Action : 15 : Mettre en œuvre un schéma directeur piéton d'agglomération

Action 17 : Apaiser les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU ou PLUi lorsqu'il est élaboré à l'échelle de l'intercommunalité) permet de créer ou maintenir des cheminements piétons, de prendre des dispositions relatives au stationnement, ou encore de favoriser les commerces de quartier. Ils contiennent également des leviers pour réduire les coupures urbaines (*orientations d'aménagement et de programmation, emplacements réservés, servitudes de passage, etc.*)

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET), document obligatoire pour les intercommunalités de plus de 20 000 habitants, permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire et définit les objectifs stratégiques et opérationnels et le programme d'actions en vue d'atténuer le changement climatique, de le combattre efficacement et de s'y adapter.

Toulouse Métropole : Faire des modes doux le moyen préféré de déplacement des habitants de la Métropole

Sicoval : Elaborer un Plan Territorial des Mobilités Décarbonées

Le Muretain Agglo : Favoriser les modes de déplacements doux et la multimodalité

Coteaux Bellevue et Grand Ouest Toulousain : En cours d'élaboration

Le Schéma Directeur Piéton d'Agglomération (SDPA), établi à l'échelle du ressort territorial de Tisséo Collectivités, donne des recommandations en matière de communication et de sensibilisation d'une part, de qualité des parcours piétons d'autre part.

A – Sensibilisation et communication

- 1/ Faire la promotion de la marche à pied en organisant des événements multiples
- 2/ Inciter à la pratique de la marche au quotidien sur les lieux d'emplois, les écoles...
- 3/ Favoriser l'émergence d'outils numériques en faveur de la marche
- 4/ Mieux communiquer sur les parcours et aménagements réalisés (et à réaliser)

B – Qualité des parcours piétons

- 5/ Rendre les itinéraires piétons lisibles et attractifs
- 6/ Favoriser un partage apaisé de l'espace public
- 7/ Améliorer le confort du piéton, favoriser les ambiances urbaines
- 8/ Adapter un maillage piétons structuré dans les projets et documents d'urbanisme
- 9/ Renforcer l'expertise d'usages
- 10/ Conjuguer les efforts pour des déplacements accessibles à tous

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants, réalise un diagnostic complet de la totalité de la chaîne de déplacement qui se base sur les itinéraires et les pôles générateurs de déplacements piétons afin de les rendre accessibles aux personnes ayant un handicap et à mobilité réduite.

Toulouse Métropole : 1 SDAVE et 1 PAVE intercommunal / Sicoval : 16 PAVE communaux / Le Muretain Agglo : 2 PAVE communaux / Coteaux Bellevue : 4 PAVE communaux / Grand Ouest Toulousain : 5 PAVE communaux

Aucune collectivité de l'agglomération toulousaine n'est, à ce jour, dotée d'un Plan Piéton.

Etabli à l'échelle d'une commune ou d'une intercommunalité, le Plan Piéton a pour ambition de constituer un document de coordination des actions favorisant la pratique de la marche sur un territoire. Il met en œuvre des leviers de trafic et de mobilité, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, de normes et d'organisation, d'image et de promotion. Il se compose généralement d'un diagnostic, d'objectifs à atteindre, d'une programmation des actions à réaliser avec un budget dédié et d'outils de suivi et d'évaluation (cf. Fiche 15).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 3

LES CHIFFRES CLÉS DE LA MARCHÉ

Quelle place de la marche dans nos pratiques quotidiennes ?

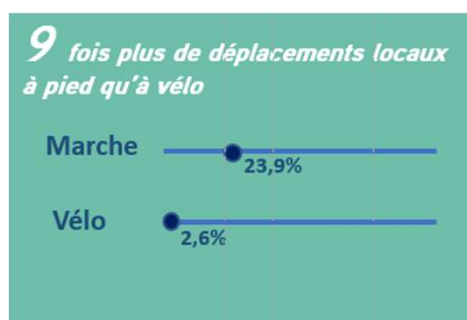
Dans quel contexte est-elle utilisée et pour quels types de déplacements ?

En donnant quelques points de repères, cette fiche vise à mettre en évidence l'importance de ce mode de déplacement et mieux communiquer sur les enjeux liés à son développement.

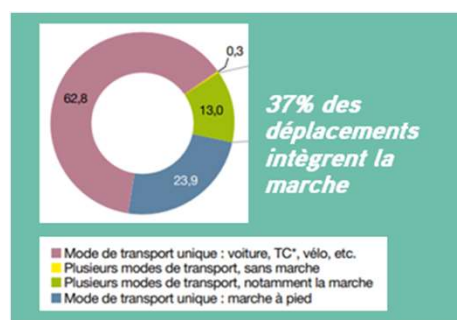
QUELQUES POINTS DE REPÈRE À L'ÉCHELLE NATIONALE

- A l'échelle nationale, l'usage de la marche a progressé depuis 10 ans.
- En 2019, elle est utilisée comme mode de déplacement principal pour presque 1/4 des déplacements.
- Si on intègre également son usage combiné avec les transports en commun ou avec la voiture, la marche concerne au total 37 % des déplacements quotidiens des Français.

23,9 %	Part modale de la marche à pied en France en 2019
+1,5 points	Progression de la part modale par rapport à la précédente enquête (2008)
+8,5 %	Progression du nombre de déplacements à pied en France (2019/2008)
2,6 %	des kms parcourus par les Français pour leurs déplacements quotidiens en 2019
14,4 min	Temps moyen d'un déplacement à pied



Source : Enquête mobilité des personnes 2019/2008



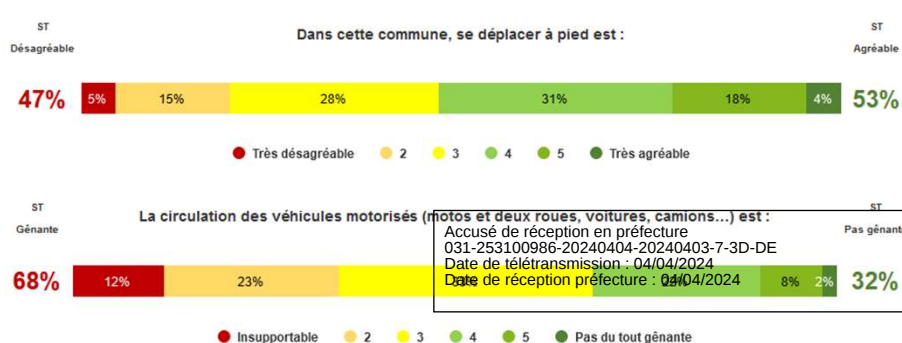
Source : Enquête mobilité des personnes 2019/2008

EN HAUTE-GARONNE, LES ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES

- Le Baromètre des villes marchables est une enquête menée à l'échelle nationale pour recueillir le ressenti des habitants sur la marchabilité de leur commune. Plus de 70 000 personnes ont répondu à cette enquête en 2021.
- 51 % des répondants indiquent utiliser la marche tous les jours ou presque comme moyen de déplacement pour aller au travail, au cinéma, faire les courses, conduire les enfants à l'école. A l'inverse, 8 % ne l'utilisent presque jamais.
- Les trois critères les plus importants pour améliorer l'usage de la marche sont :
 - Des cheminements plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés (44 %)
 - Constituer un réseau complet de cheminements dans la ville (34 %)
 - Traiter les points noirs et les coupures urbaines (33 %)



Source : Baromètre des villes et villages marchables, 2021



ET DANS L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ?

- D'après la dernière enquête sur les déplacements réalisée en 2013 dans l'agglomération toulousaine (Enquête Ménages Déplacements), la marche est le deuxième mode de déplacements : 22 % des déplacements sont réalisés entièrement à pied.
- Elle est par ailleurs souvent combinée à la voiture et aux transports en commun : ¾ des accès au réseau Tisséo se font à pied !

La part de la marche selon les territoires

22 % des déplacements sont entièrement réalisés à pied

37 % dans les quartiers prioritaires de la ville

33 % à Toulouse

26 % à Toulouse Métropole

15 % dans les communes proches

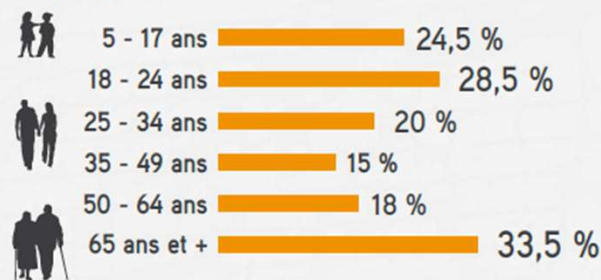
14 % au SICOVAL

10 % dans les communes éloignées

15 % au Muretain Agglo

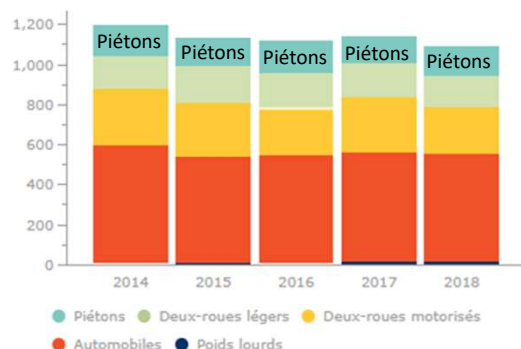
La part de la marche selon le profil de personnes

Une pratique plus faible entre 25 et 64 ans



Source : AUAT, 2019

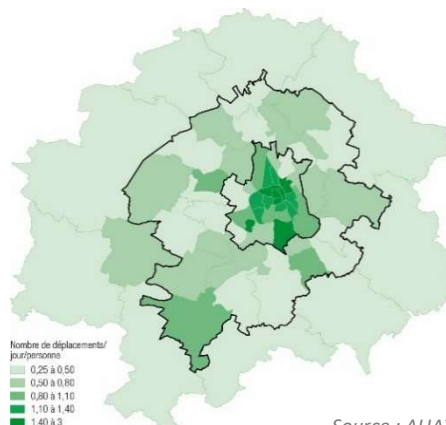
L'évolution des victimes d'accidents



En 2018, les piétons représentent 13,4 % des victimes d'accidents de la route à l'échelle de la Haute-Garonne

Source : Données accidents DDT31 2018

La mobilité à pied selon les secteurs de l'agglomération



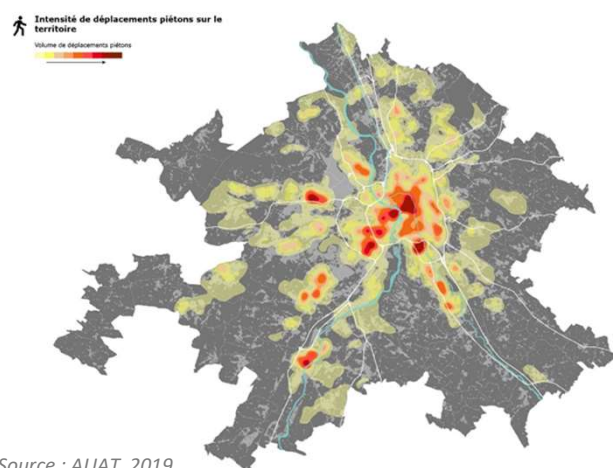
Source : AUAT, 2019

0,8 déplacement par personne et par jour

44 % des habitants marchent au moins une fois par jour

La pratique de la marche diffère selon les profils de personnes (âge, statut) et les territoires ; l'intensité des déplacements piétons est forte dans le cœur d'agglomération et les centres-villes des principales communes (Blagnac, Colomiers, Muret,...). A mesure que l'on s'en éloigne, on marche moins, moins loin et moins longtemps.

L'intensité des déplacements piétons



Source : AUAT, 2019



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- L'enquête mobilité des personnes : comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? - Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, 2020 : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>
- Marcher et pédaler, les pratiques des Français - Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, 2021 : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2021-12/datalab_essentiel_266_marcher_pedaler_decembre2021.pdf
- Résultats du Baromètre des Villes et Villages marchables - Fédération Française de Randonnée, 2021 : <https://www.ffrandonnee.fr/la-federation/marche-en-ville/resultats-du-barometre-des-villes-marchables#>
- Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine, principaux résultats - Tisséo Collectivités, 2020 : <https://www.tisseo.fr/les-deplacements-dans-la-grande-agglomeration-toulousaine/>
- 360, la marche dans l'agglomération toulousaine - AUAT, 2020 : <https://www.aua-toulouse.org/la-marche-a-pied-dans-lagglomeration-toulousaine/>

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 4

HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DES POLITIQUES EN FAVEUR DE LA MARCHÉ MISES EN PLACE DANS L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Dans l'agglomération toulousaine, la prise en compte des piétons se fait progressivement depuis plusieurs décennies :

- d'abord au centre-ville de Toulouse, à travers le développement d'un plateau piétonnier directement lié à l'activité commerciale et touristique,
- ensuite à l'échelle de l'ensemble de la ville de Toulouse et en périphérie, avec le déploiement des zones apaisées d'une part, mais aussi grâce à des opérations de requalification des centres-villes donnant plus de place aux piétons et le développement de liaisons douces facilitant l'accès à pied aux principaux équipements et lieux de vie.

D'autre part, un travail important de mise en accessibilité de la voirie et des transports publics est en cours afin de permettre à tous de se déplacer.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ AU SEIN DE LA VILLE DE TOULOUSE : VERS UNE VILLE PIÉTONNE ?

Chronologie du développement piétonnier à Toulouse

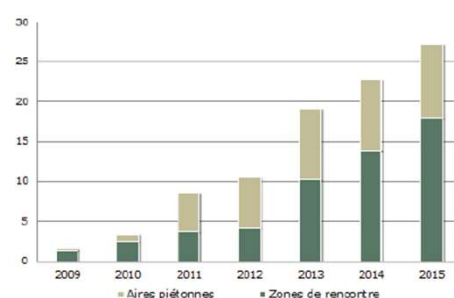
- Années 80 : création de l'axe piétonnier rue St Rome – rue des Changes – rue des Filatiers
- Années 90 : Développement du plateau à priorité piétonne au centre-ville de Toulouse
- 2001 : Un dimanche par mois « sans voiture » à Toulouse
- 2007 : Développement des espaces piétons dans le corridor de la ligne B du métro
- 2008 : Expérimentation de piétonisation de la rue Alsace Lorraine
- 2010 : Développement de pédibus vers les écoles toulousaines
- 2013 : Réaménagement de la rue Alsace Lorraine pour les piétons et les cyclistes
- 2015 : Tout le centre-ville de Toulouse passe à 30 km/heure
- 2016 : Projet global d'aménagement du centre-ville confié à Joan Busquets, s'appuyant notamment sur la transformation des espaces publics et la création de liaisons piétonnes
- 2018 : Déploiement d'une signalétique piétonne
- 2019 : Inauguration des Ramblas sur les allées Jean-Jaurès
- 2020 : Passage de la quasi-totalité du centre-ville en zone de rencontre

Depuis les années 80, la Ville de Toulouse a connu une transformation importante de ses espaces publics en faveur des piétons :

- Dans les années 90, développement d'un plateau à priorité piétonne pour favoriser et sécuriser le déplacement des piétons dans les rues commerçantes de l'hyper-centre de Toulouse.
- Dans les années 2000, prise de conscience de l'importance des modes actifs comme alternative à la voiture, en complément des transports collectifs : aménagements des espaces publics et des cheminements piétons dans les quartiers desservis par le métro et développement important des zones 30 sur l'ensemble de la commune de Toulouse pour réduire l'impact de la voiture et sécuriser les piétons.
- Dans les années 2010, volonté affirmée de redonner une place prioritaire aux piétons et d'encourager la pratique de la marche au quotidien. Une réflexion plus globale sur le développement d'un maillage piéton et la qualité des espaces publics est en cours et se traduit via différents projets : réaménagement de la rue Alsace Lorraine, Ramblas, rue Bayard, parvis de la gare Matabiau, jalonnement piéton du centre-ville ...

Aujourd'hui, l'objectif est de remettre le piéton au cœur de la ville et de donner envie de marcher au plus grand nombre !

Evolution du plateau piétonnier à Toulouse entre 2009 et 2015



Rue Bayard : Avant / Après



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

LE RENFORCEMENT DE LA MARCHABILITÉ DANS LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES

La prise en compte des piétons dans les communes périphériques monte en puissance progressivement depuis une vingtaine d'années.

Les différents projets de requalification des centres-villes ont intégré des réflexions sur l'apaisement de la circulation et sur l'accessibilité à pied aux principaux équipements et lieux de vie; de nombreux espaces qualitatifs dédiés aux piétons se développent : le réaménagement des allées Niel à Muret en est un exemple significatif.

Plus récemment, de nouveaux projets de parcours piétons se concrétisent également pour répondre aux besoins des habitants de trouver des espaces de loisirs en lien avec la nature (projet « Grands Parcs »).

Par ailleurs, la période récente de crise sanitaire liée au covid a été très révélatrice du manque de prise en considération du piéton dans l'espace public et a mis en avant l'importance de renforcer la marchabilité dans tous les territoires.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITÉ PMR

L'accessibilité de l'espace public est un enjeu majeur mis en avant par la loi Handicap en 2005.

Plusieurs acteurs ont lancé des démarches qui se complètent, visant à rendre l'ensemble de la chaîne de déplacements accessibles à tous ; elles concernent à la fois le traitement de la voirie et des espaces publics, mais aussi la mise en accessibilité des réseaux de transport.

Un travail important de concertation est mené avec les associations PMR.



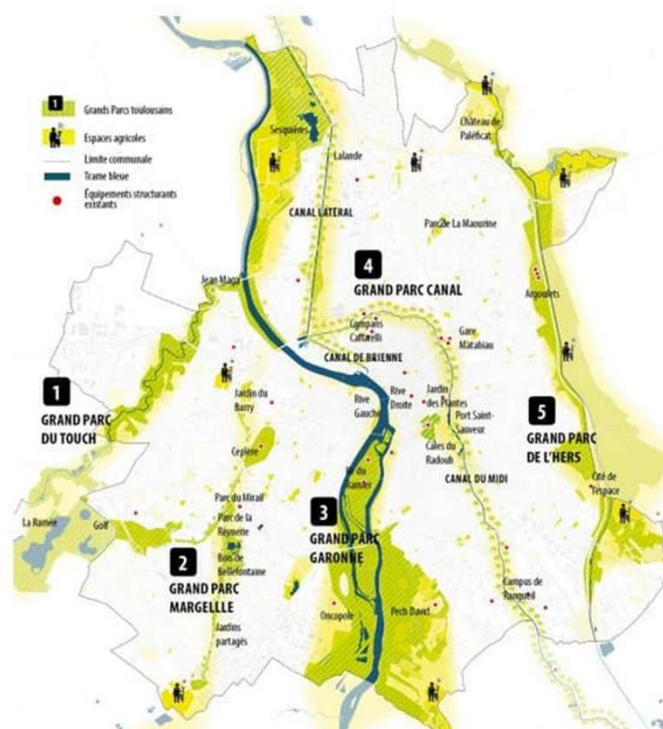
Expertise de l'accessibilité des allées Jean Jaurès avec des représentants de personnes aveugles et malvoyantes (source : commission communale accessibilité pour tous, rapport 2019)

Requalification des allées Niel à Muret



Le projet « Grands Parcs »

Cinq projets de « grand parc » ont été lancés pour offrir aux habitants un accès privilégié à la nature, au cœur de la métropole de Toulouse. Un des objectifs de ce projet est de développer des parcours cyclistes et piétons particulièrement propices à la promenade et aux pratiques sportives, tout en valorisant des espaces naturels et patrimoniaux remarquables.



Les grands parcs toulousains : 5 projets pour inverser le regard sur la métropole - AUAT, 2022



Le sigle PMR signifie « Personne à Mobilité Réduite ». Il s'agit d'une notion très large, qui regroupe de nombreuses réalités : il concerne les personnes en situation de handicap mais aussi les personnes gênées dans leurs mouvements et leurs déplacements de manière provisoire ou permanente (personnes âgées, personnes avec poussettes / enfants en bas âge, livreurs, personnes avec caddie ou valises, etc.) - Source : HandiNorme



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Les grands parcs toulousains : 5 projets pour inverser le regard sur la métropole - AUAT, 2022 : <https://www.aua-toulouse.org/les-grands-parcs-toulousains-5-projets-pour-inverser-le-regard-sur-le-metropole/>

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



© B.Aiach

PARTIE 2

LES LEVIERS POUR AGIR ET DÉVELOPPER LA MARCHÉ DANS LES TERRITOIRES

Montrer quelles actions et quelles politiques peuvent être mises en place par les communes et intercommunalités pour améliorer la marchabilité de leurs territoires.

FICHE 5

Le cadre légal et législatif

FICHE 6

Mieux connaître la marche et les pratiques piétonnes sur son territoire

FICHE 7

Rendre l'espace public accessible et confortable

FICHE 8

Animer et faire vivre l'espace public pour renforcer son attractivité et se le réapproprier

FICHE 9

Améliorer la perméabilité piétonne et résorber les coupures urbaines

FICHE 10

Aménager de nouveaux espaces dédiés aux piétons

FICHE 11

Apaiser l'espace urbain et réduire les vitesses

FICHE 12

Réduire les conflits entre les piétons et les cyclistes

FICHE 13

Recourir aux aménagements temporaires et expérimentations pour favoriser la marche à pied

FICHE 14

Pérenniser, protéger et valoriser les chemins de piétons

FICHE 15

S'engager dans une démarche globale en élaborant un Plan Piéton à l'échelle communale ou intercommunale

FICHE 16

Quatre clés pour réussir sa politique piétonne

Accusé de réception en préfecture
404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 5 LE CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le développement de la marche à pied nécessite des infrastructures piétonnes sécurisées et agréables et passe nécessairement par un meilleur partage de l'espace public.

De nombreux outils législatifs et réglementaires sont à la disposition des collectivités pour sécuriser les déplacements à pied au sein des territoires et qui posent des principes à mettre en œuvre lors de l'aménagement des espaces publics.

QUELQUES DÉFINITIONS

Espace public : C'est un lieu à partager où l'ensemble des fonctions urbaines (habiter, aller au travail ou à l'école, converser, flâner, se divertir, commercer, livrer, circuler) doit pouvoir se développer dans les meilleures conditions de sécurité et de convivialité

(Code de la rue – GART, édition 2016)

Rue : C'est un espace public linéaire dans lequel se déplacent ou séjournent différents usagers : piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, usagers des transports en commun, conducteurs et passagers de véhicules motorisés.

(Code de la rue – GART, édition 2016)

QUELS TEXTES RÉGLEMENTAIRES ?

Les textes réglementaires liés à la marche à pied sont principalement regroupés dans le Code de la voirie routière, le Code Général des Collectivités Territoriales et le Code de la route.

CODE DE LA VOIRIE ROUTIÈRE

Il regroupe les dispositions législatives et réglementaires relatives aux voies routières publiques ou privées

CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Il définit, entre autres, les règles relatives aux pouvoirs de police de la circulation routière dévolus au maire dans la commune

LE CODE DE LA ROUTE

Il définit entre autres :

- Qui sont les usagers assimilés aux piétons,
- le rôle et la fonction du trottoir
- Les obligations et droits des piétons

LES POUVOIRS DE POLICE

La police qui s'exerce sur les voies publiques est plurielle et il faut distinguer :

- la police générale de l'ordre public qui « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui inclut le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements... ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées » (art. L2212-2 du CGCT). Elle relève de la seule compétence du maire et s'applique sur l'ensemble du territoire de la commune.
- La police spéciale de la circulation et du stationnement qui permet au maire de définir, notamment, le sens et la vitesse de circulation sur la voie publique en tenant compte des caractéristiques des voies et du secteur, tandis que la police du stationnement sur la voie publique lui permet notamment de délimiter des zones de stationnement, payant ou non. En agglomération, c'est en général le maire qui détient ce pouvoir de police (sauf sur les routes nationales classées à grande circulation).
- La police de conservation qui est une police spéciale tendant à préserver l'intégrité matérielle du domaine public routier et son usage. C'est dans ce cadre que les permissions de voirie sont délivrées par l'autorité compétente au titre de ce pouvoir de police.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Matière : Code de la voirie routière

La réglementation autour de la marche à pied est également complétée par d'autres textes, des instructions interministérielles, des décrets et des normes. Les plus récents sont résumés ci-dessous, ils concernent essentiellement :

- La Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- La Loi d'Orientation des Mobilités
- les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)

LA LOI POUR L'ÉGALITÉ DES DROITS ET DES CHANCES, LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES

Une personne doit pouvoir partir de son logement et se rendre à son lieu d'activité sans rencontrer d'obstacle de nature à la faire renoncer à son déplacement.

C'est l'objet de la loi du 11 février 2005 qui précise que la chaîne de déplacements, constituée par le cadre bâti, la voirie et les espaces publics, les systèmes de transport, doit être rendue accessible de manière cohérente.

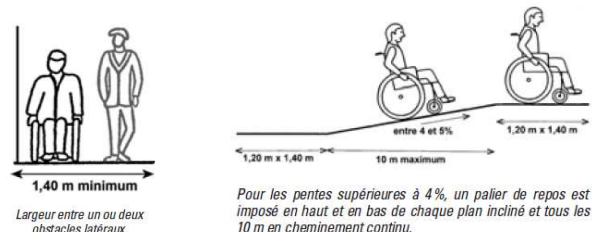
Pour rendre la ville accessible, la réflexion doit porter à la fois sur les notions de dimensionnement des espaces, de contraste, de taille et d'implantation du mobilier urbain, de l'éclairage, de l'aide au guidage et à l'orientation.

Les décrets 2006-1657/1658 et l'arrêté du 15 janvier 2007 initiés par la loi du 11 février 2005 précisent les principales prescriptions pour l'aménagement de la voirie et des espaces publics en milieu urbain.

Ces décrets sont applicables depuis le 1er juillet 2007 aux travaux neufs et aux rénovations de voirie. Ils précisent les besoins des personnes handicapées et les caractéristiques dimensionnelles.

La réalisation d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est rendue obligatoire (sauf pour les communes de moins de 1000 habitants).

Il a pour objectif de procéder à l'état des lieux de l'accessibilité, de faire des propositions d'aménagement avec un programme de travaux et une estimation financière.



1,40 m minimum
Largeur entre un ou deux obstacles latéraux.



2% maximum

Pentes maximales tolérées si impossibilité technique

Source : Guide d'aménagement de la voirie urbaine, CEREMA, 2016



Exemple d'une bande de guidage podotactile pour personnes mal-voyantes et non-voyantes

Source : Bandes de guidage au sol - Guide de recommandations, CEREMA, 2015

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

Une définition des mobilités actives est, pour la première fois, inscrite dans le code des transports. La LOM définit « les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée ».

Par ailleurs, les Plans de Mobilités sont enrichis d'un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit, entre autres, les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

L'article 52 de la LOM introduit l'interdiction de stationnement pour les voitures à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton (cf. fiche 7)

LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

Le décret du 30 juillet 2008 a introduit une petite révolution dans nos villes. Elle repose sur plusieurs mesures :

- L'édiction d'un principe général de prudence (le respect du plus faible par le plus fort) qui se traduit, pour les piétons et les cyclistes, par plus de sécurité et de confort.
- La création des « Zones de rencontre », un concept situé entre l'aire piétonne et la zone 30, qui renvoie à une nouvelle notion de l'espace urbain destinée à favoriser la convivialité de certains lieux.
- L'instauration des doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre.
- Le renforcement de la réglementation de l'aire piétonne, devenue plus restrictive.



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics – Légifrance : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646680/>

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 6

MIEUX CONNAÎTRE LA MARCHÉ ET LES PRATIQUES PIÉTONNES SUR SON TERRITOIRE

La connaissance est la première étape indispensable pour prendre conscience de la pratique de la marche à pied, mieux appréhender les enjeux qui la concernent et agir en conséquence. Mais, les connaissances sur la pratique de la marche, pourtant si banale, sont paradoxalement très faibles. Cependant, des outils existent pour mieux identifier et qualifier la marchabilité de son territoire et les pratiques piétonnes.

Cette fiche vous propose un rapide tour d'horizon des données et outils à votre disposition.

LES ENQUÊTES

L'Enquête Ménages Déplacements 2013 (EMD) : Il s'agit d'un des outils les plus fréquemment utilisés. Elle a pour principal objectif d'appréhender les déplacements des ménages résidant dans l'agglomération. Cette enquête sert notamment d'outil pour « élaborer et évaluer les politiques de mobilités dans les agglomérations ». Désormais intitulée Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²), la prochaine enquête, pilotée par Tisséo Collectivités en partenariat avec les collectivités, est en cours (2022 – 2023). Elle permettra d'obtenir une photographie des pratiques de mobilité, y compris celles liées à la marche, des habitants du périmètre enquêté de l'agglomération toulousaine !

 **Annexe n° 2 : Carte du périmètre de l'EMC²**

Le Baromètre des villes marchables :

Lancé en 2021, l'objectif de ce baromètre est d'évaluer la marchabilité des villes françaises à partir de l'avis des piétons autour de cinq indicateurs principaux :

- les pratiques des Français et leur ressenti global sur le quotidien de la marche,
 - la sécurité des déplacements à pied,
 - le confort des déplacements à pied,
 - l'importance donnée aux déplacements à pied par les communes,
 - les aménagements et services spécifiques pour les marcheurs.
- 13 communes de l'agglomération toulousaine ont fait l'objet de plus de 40 évaluations.

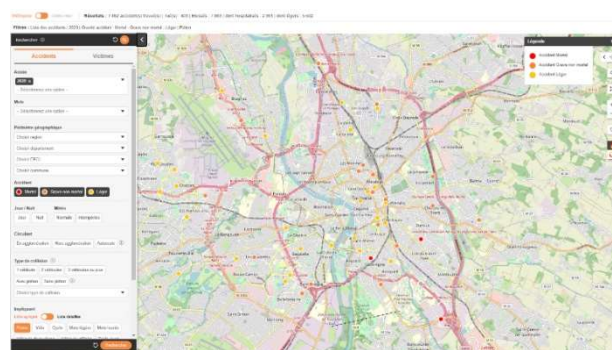
 **Annexe n° 3 : Liste des communes concernées**

LES DONNÉES D'ACCIDENTALITÉ PIÉTONNE

Chaque accident entraînant un dommage corporel est décrit (caractéristiques, lieu, véhicules impliqués, victimes, gravité des blessures, etc.) par les forces de l'ordre intervenues sur le lieu de l'accident. Ces saisies sont répertoriées dans le fichier national des accidents corporels de la circulation dit « Fichier BAAC » administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Des outils de première analyse des fichiers BAAC, disponibles en accès libre sur le site de l'ONISR, permettent d'extraire des données d'accidents survenus sur son territoire et ayant impliqué au moins un piéton.

L'analyse de l'accidentalité piétonne permet de mettre en évidence les points dangereux du territoire dans le but de pouvoir les traiter de manière prioritaire.



Visualisation cartographique des accidents corporels ayant impliqué un piéton en 2020 à Toulouse et ses alentours - <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>

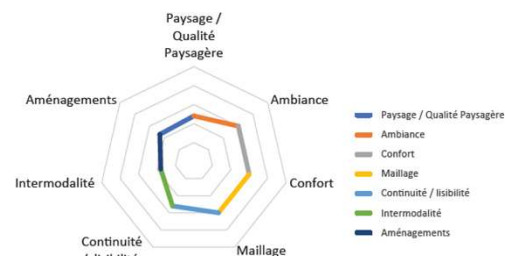
LES DONNÉES À PRODUIRE AVEC LES USAGERS DE SON TERRITOIRE

Réaliser un diagnostic de la marchabilité de son territoire

Il est possible de procéder à un diagnostic de marchabilité sur l'ensemble de son territoire ou en ciblant des secteurs stratégiques (autour des pôles générateurs de déplacements et des grands équipements, des arrêts et stations de transports en commun, aux abords des écoles, au sein des zones d'activités, etc.)

Ce diagnostic a pour objectif d'évaluer le confort et la sécurité des aménagements et cheminements piétons du périmètre étudié. Il a pour intérêt de croiser analyse qualitative des aménagements et ressenti de leur usage. Au cours de l'année 2022, des ateliers de marchabilité ont été organisés par Tisséo Collectivités, en partenariat avec l'APUMP Occitanie, dans la grande agglomération toulousaine et ont permis d'établir une grille d'analyse.

 **Annexe n° 4 : Grille d'évaluation de la marchabilité**



Exemple de rendu d'un diagnostic de marchabilité

Mais aussi :

- Comptabiliser les piétons.
- Identifier les pôles générateurs de déplacements piétons et les conforter.
- Réaliser un diagnostic des discontinuités piétonnes et recenser les coupures urbaines (cf. Fiche 9).



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS

LES CAHIERS DES MODES DOUX - Toulouse Métropole

L'observatoire de la mobilité de Toulouse Métropole publie chaque année un cahier des modes doux recensant les mesures en faveur des piétons réalisées à l'échelle du périmètre de la métropole.

Il observe et recense :

- L'évolution des zones apaisées du territoire : aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30
- Les actions mises en place dans le cadre des réflexions du Projet Mobilités 2020-2025-2030 de Tisséo Collectivités
- Les mesures prises en faveur du piéton au cours de l'année en termes de documents de communication et de signalétique piétonne
- L'évolution des chiffres issus des comptages piétons réalisés dans le centre-ville de Toulouse
- Le nombre de pédibus actifs sur le périmètre de Toulouse Métropole
- Le nombre et l'évolution des accidents corporels des piétons et cyclistes

Extraits du Cahier des Modes Doux – Bilan 2019

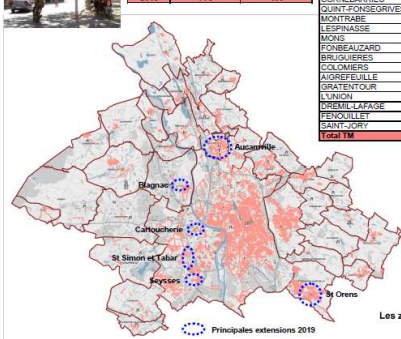
• **Les zones 30** : Ensemble des voies constituant une zone où l'on cherche à améliorer la sécurité de tous les usagers, dont celle des piétons. Les piétons n'y sont pas prioritaires et doivent circuler sur les trottoirs. Toutefois, la vitesse limitée à 30km/h pour les véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. La plupart des chaussées sont à double sens pour les cyclistes (cf. panneau double sens cyclable en entrée de voie).



Commune	Km de zone 30
TOULOUSE	460,29
MONTOURVILLE	3,43
AUSSONNE	2,76
RENNES	2,59
SAINT-JACQUES-GARONNE	3,31
SAINT-ALBAN	7,51
CASTELOU	18,48
ALCAZARVILLE	2,28
BEAUMONT	10,08
TOURNEVILLE	4,93
COGNAC	4,38
VILLENEUVE-TOULOUSAIN	2,30
ST-CRISTEN-DE-GARONNE	44,49
BAUMA	27,61
LAUNAGUET	8,45
PIRAC	2,08
BRAY	4,01
CORNEBARRIEU	12,02
QUINT-FONSEGUES	0,37
MONTRABE	13,70
LEPRINASSE	4,45
MONS	1,41
FONBEAUZARD	2,28
BEAULIEUX	1,45
COLOMIERS	1,42
ARREPUILLER	7,24
GRATENTOUR	20,84
NOUVELLE-LAFAGE	10,33
PEROUILLER	7,31
SAINTE-CROIX	4,32
TOTAL TM	775,36



En Km	TM	Toulouse
2015	628	460
2016	680	454
2017	745	477
2018	755	482
2019	776	490



Direction Mobilités Gestion Réseau - Domaine Déplacements Stationnement Expertise

L'adoption du Schéma Directeur Piéton d'Agglomération en 2019

Tisséo Collectivités a coordonné l'élaboration du Schéma Directeur Piéton d'Agglomération. Le Comité de Pilotage Mobilités Actives (commun avec le Schéma Directeur Cyclable), a identifié les deux leviers suivants :

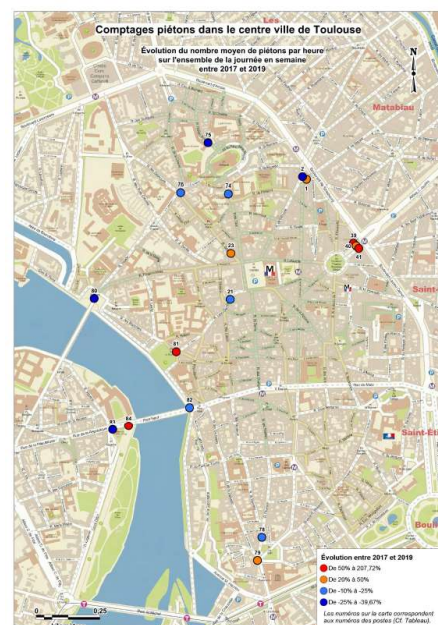


10 recommandations en faveur de la marche à pied ont été formalisées dans le cadre du schéma directeur piéton

A - Sensibilisation et communication :	B - Qualité des parcours piétons :
1/ Faire la promotion de la marche à pied en organisant des événements multiples.	1/ Rendre les itinéraires piétons fluides et attractifs.
2/ Insister à la pratique de la marche « au quotidien » sur les lieux d'emplois, les écoles...	2/ Favoriser un partage spatial de l'espace public.
3/ Favoriser l'émergence d'usages numériques en faveur de la marche.	3/ Améliorer le confort du piéton, favoriser les aménagements urbains.
4/ Mettre en commun les parcours et aménagements réalisés (et à réaliser).	4/ Adopter un maillage piéton structuré dans les projets et documents d'urbanisme.
	5/ Renforcer l'expertise d'usages.
	6/ Conjuguer les efforts pour des déplacements accessibles à tous.



Direction Mobilités Gestion Réseau - Domaine Déplacements Stationnement Expertise



Direction Mobilités Gestion Réseau - Domaine Déplacements Stationnement Expertise

Evolution des zones 30 sur le territoire de Toulouse Métropole

Adoption du Schéma Directeur Piéton d'Agglomération par Tisséo Collectivités

Evolution des comptages piétons entre 2017 et 2019 dans le centre-ville de Toulouse



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Cartographie des accidents - Observatoire national interministériel de la sécurité routière : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>
- Résultats du Baromètre des Villes et Villages marchables – Fédération Française de Randonnée, 2021 : <https://www.ffrandonnee.fr/la-federation/marche-en-ville/resultats-du-barometre-des-villes-marchables#>



LA PAROLE AUX ACTEURS

Sonia Teillac – Adhérente APUMP Occitanie

« Identifier un projet de parcours, rassembler les acteurs pour arpenter in situ les itinéraires pré-repérés, éprouver côte à côte la qualité des cheminements, provoquer le débat entre les acteurs du territoire, synthétiser les retours collectés pour poser les enjeux par tronçon... »

Il nous semble important d'être utile de pouvoir ré-interroger les données des outils névralgiques de nos territoires à travers la proposition d'une démarche concrète et fédératrice. L'observation du terrain comme moyen d'impulsion ! »

FICHE 7

RENDRE L'ESPACE PUBLIC ACCESSIBLE ET CONFORTABLE

Marcher en ville peut souvent s'apparenter à une course d'obstacles : entre les trottoirs trop étroits, les voitures garées sur les trottoirs, les poubelles, potelets, poteaux, panneaux entravant le passage, cheminer en ville n'est souvent pas évident. Assurer un cheminement accessible, lisible, sécurisé, confortable et sur lequel une personne ne rencontre aucun obstacle dégradant la qualité de son déplacement garanti à toute personne de pouvoir se déplacer à pied.

Bien concevoir les espaces accessibles aux piétons, c'est favoriser la marche !

DES TROTTOIRS À LA BONNE LARGEUR...

La largeur d'un trottoir doit permettre à tous de circuler confortablement et en toute sécurité sur l'espace public.

Afin de respecter les normes d'accessibilité et permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer confortablement et en toute sécurité, il est, a minima, nécessaire de :

- Laisser libre de tout obstacle un espace au minimum d'1,40 m de largeur et de 2,20 m de hauteur en continu sur l'espace public, espace que l'on peut appeler « tunnel imaginaire ».
- Prévoir un sol non meuble, le plus plat possible, et ne présentant pas d'obstacle à la roue.

Il est important de noter que si la norme minimale est de 1,40m, en dessous de 2m le trottoir n'est agréable que s'il y a peu d'utilisateurs, si bien qu'une largeur supérieure à 1,40m est recommandée pour les trottoirs fréquentés (*cette largeur recommandée de 2m permet à 2 personnes circulant en fauteuil roulant de se croiser*).

...LIBRES DE TOUT OBSTACLE...

Le Baromètre des Villes Marchables, réalisé en 2021, a montré que le manque de confort des déplacements à pied est une des principales critiques formulées par les piétons. Parmi le Top 5 des critères pour améliorer l'usage de la marche, les répondants ont placé des critères liés aux désencombrements des trottoirs aux 3 premières places :

1. Des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles (poteaux, poubelles, panneaux, terrasses, étalages...) (41 %)
2. Réserver les trottoirs aux déplacements à pied (30 %)
3. Verbaliser davantage le stationnement des véhicules motorisés sur les passages piétons et les trottoirs (28 %)
4. Modérer la vitesse des véhicules automobiles sur les lieux fréquentés par les piétons (27 %)
5. Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines (25 %)

Des solutions existent pour désencombrer les trottoirs. La première d'entre elles consiste à accroître la prévention mais aussi le contrôle et la verbalisation des véhicules en stationnement gênant voire très gênant sur les trottoirs. Cette politique active de contrôle et verbalisation du stationnement permet ainsi de limiter le recours à des moyens physiques de protection des trottoirs.

Exemples de moyens physiques de protection des trottoirs



Séparation végétalisée
Castanet-Tolosan



L'aménagement places de stationnement pour les deux-roues canalise ces véhicules et limite ainsi l'encombrement du trottoir

...ET AGRÉMENTÉS D'ESPACES DE PAUSE ET DE DÉTENTE

Permettre aux piétons de s'arrêter, de s'asseoir mais aussi de se rafraîchir et de pratiquer différentes activités dans l'espace public sont des éléments essentiels pour favoriser la marche. Bancs, appuis ischiatiques, fontaines à boire, toilettes sont ainsi autant d'agréments à proposer sur l'espace public.



LE « PLAN BANC » DE LA COMMUNE DE L'UNION

Au printemps 2017, la ville de L'Union a lancé une étude consistant à repérer, via une consultation citoyenne, les manques en lieux de pause afin que les axes de circulation piétonne deviennent aussi des lieux de promenade et de convivialité.

42 lieux ont été identifiés et équipés de nouveaux bancs.

En 2022, la commune a lancé une nouvelle consultation citoyenne pour proposer de nouvelles implantations de mobiliers urbains.

Accusé de réception en préfecture
031-252100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de réception préfecture : 04/04/2024

DES ESPACES PUBLICS VÉGÉTALISÉS POUR LUTTER CONTRE LES EFFETS DE CHAUFFE URBAINE

Face aux enjeux du changement climatique, il devient indispensable d'améliorer le confort thermique des usagers évoluant sur les espaces publics. Renforcer davantage la place du végétal dans l'espace public permet de répondre à ces besoins de fraîcheur tout en apportant du confort aux piétons. En plus de participer localement au rafraîchissement, la végétation est également essentielle au développement de la biodiversité, à la gestion des eaux de pluie et à l'amélioration de la qualité de l'air (fixation des poussières, du CO² et de certains polluants).



En complément de la végétalisation, d'autres dispositifs tels que les ombrières et voiles d'ombrage permettent d'apporter de l'ombre sur les espaces publics et ainsi rafraîchir les cheminements piétons.



DES TRAVERSÉES PIÉTONNES SÉCURISÉES

En 2021, les piétons représentent près de 15 % des victimes d'accidents graves (blessés hospitalisés ou tués), causés essentiellement par les utilisateurs de deux-roues motorisés et les automobilistes.

Tous niveaux de gravité confondus, près de la moitié des accidents corporels impliquant un piéton ont lieu sur un passage piéton. (Base de données annuelle des accidents corporels de la circulation routière)

Conforter la visibilité réciproque entre piétons et véhicules circulant sur la chaussée s'avère donc être un enjeu fort.

Pour y parvenir et améliorer la situation, la LOM a introduit le principe suivant : plus aucun emplacement de stationnement pour les véhicules motorisés ne peut désormais être aménagé sur la chaussée 5 mètres minimum en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé au stationnement pour vélos ou engins de déplacement personnel.

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »
(Article 52 de la LOM)

COMMENT NEUTRALISER LE STATIONNEMENT ?

Préconisations du CEREMA

Interventions légères

Installation d'arceaux vélos



Végétation basse bordurée (ne dépassant pas 60cm de hauteur)



Interventions plus lourdes

Installation d'arceaux vélos avec avancée de trottoir



Avancée de trottoir avec espace de mini-séjour



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Plan d'actions pour les mobilités actives - Fiche n°10 « Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité » - CEREMA, 2020
Fiche à télécharger ici : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilités-actives-pama>
- Favoriser la marche en ville – Fiche n°3 « Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville » - CEREMA, 2019
Fiche à télécharger ici : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/favoriser-marche>
- S'asseoir dans l'espace public, Panorama autour du séjour urbain – Mathieu Pochon et Thomas Schweizer, Mobilité piétonne
<https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/ressources/S-asseeir-dans-le-domine-public.pdf>



David Pignaud - Référent accessibilité de Toulouse Métropole et d'un groupe technique des villes inclusives du CEREMA

« Je suis sensible aux difficultés des services techniques et celles des usagers vulnérables.

Les difficultés rencontrées au quotidien sont souvent liées aux obstacles temporaires (petits et grands), poubelles ménagères, deux-roues stationnés sur trottoirs, terrasses de commerces débordantes, revêtements abîmés, travaux ponctuels de voirie. En complément d'une Charte technique métropolitaine issue d'une concertation entre les techniciens et les usagers vulnérables, un travail de sensibilisation des acteurs de l'espace public va se développer par des mises en situation (fauteuil ou canne blanche) afin de mieux prendre conscience d'obstacles anodins devenant des sortes de murs infranchissables. Assusé de l'écart entre la réalité et un quartier familial (habituellement un quartier familial), subitement, un parcours du combattant où la concentration et les efforts pour avancer se mêlent à la vigilance. La nouvelle prise de conscience est immédiate. »

FICHE 8

ANIMER ET FAIRE VIVRE L'ESPACE PUBLIC POUR RENFORCER SON ATTRACTIVITÉ ET SE LE RÉAPPROPRIER

La pratique de la marche varie avec la qualité et la quantité des aménagements piétons. Ces aménagements permettent de faire vivre la rue en invitant les habitants à s'y rendre et à se l'approprier, participant ainsi à l'animation de la vie de quartier.

Les aménagements, initiatives et dispositifs sont multiples pour encourager les habitants à s'approprier l'espace public. Certains favorisent l'accessibilité et la mixité d'usages quand d'autres mettent en valeur le patrimoine existant. Ils prennent donc des formes très variées que nous proposons d'explorer dans cette fiche.

Organiser des événements festifs, culturels et artistiques

Ces événements permettent au plus grand nombre d'usagers d'accéder à un site à pied et de déambuler sur des espaces dédiés à d'autres modes de déplacements.



Recourir au marquage d'animation

Le marquage d'animation peut avoir un impact important et durable sur les usages.

Il permet de signifier un usage, d'inciter à une pratique ou encore de pacifier un espace.



Concevoir des espaces ludiques et sportifs

Ces espaces, accessibles et adaptés aux différents publics (enfants et adultes, sportifs ponctuels et réguliers, hommes et femmes), ludifient les espaces publics.



COMMENT ANIMER L'ESPACE PUBLIC ?

Végétaliser les espaces publics et les façades

La végétalisation permet d'adapter les espaces publics aux enjeux climatiques en luttant contre les îlots de chaleur et en valorisant les parcours piétons par des traitements paysagers et matériaux adaptés.

La végétalisation est susceptible d'apporter un agrément fort.



Concevoir les espaces publics éphémères et pérennes proposant des lieux de détente et de repos

Le vieillissement de la population implique une meilleure prise en compte des besoins spécifiques des personnes âgées.

L'installation de bancs et points d'ombre est nécessaire au maintien de la mobilité des publics âgés.

Par ailleurs, favoriser les lieux de « pause » au sein des espaces de transit à fort usage piéton (parvis des gares, abords des stations de transport, ponts, escaliers ...) apporte une vitalité et une identité aux espaces.





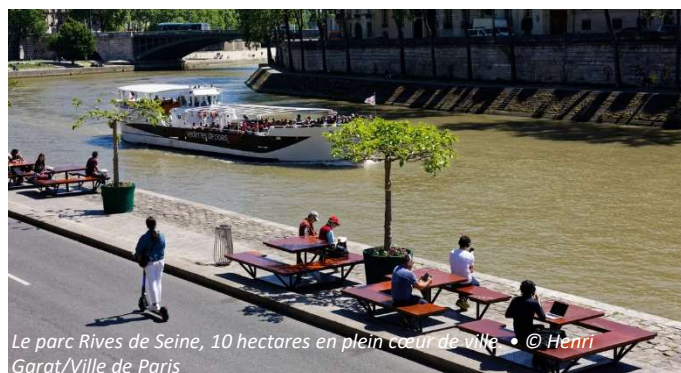
QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



PARC DES RIVES DE SEINE - Paris

Réalisé en 2014, le parc des Rives de Seine est intervenu dans le cadre de la piétonisation de 7 km des anciennes voies sur berge en faveur d'un usage piéton et cyclable.

Devenu un des lieux de destination privilégié des Parisiens et touristes, il combine des éléments ludiques (moblier, installation, graphisme au sol), sportifs (agrès, mobilier détournable, graphisme au sol) et conviviaux (moblier, animations).



DES FLEURS SUR MON MUR - Toulouse

L'opération "Des fleurs sur mon mur" invite, dans une démarche participative, les Toulousains à :



- Planter au pied des façades grâce à une fosse creusée et remplie de terre végétale,
- Fleurir fenêtres et balcons,
- Végétaliser les pieds d'arbres ainsi que les barrières de ville fixes situées devant leur domicile.

A noter que ces opérations de végétalisation doivent veiller à conserver l'accessibilité des trottoirs.



PACIFICATION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE PAR DU MARQUAGE D'ANIMATION - Rouen

Débutés en juin 2022, les marquages d'animation réalisés par l'artiste inkOj ont recouvert la rue Jeanne d'Arc, l'une des rues principales de la ville de Rouen.

Impulsé par la Métropole Rouen Normandie, l'objectif de ce marquage est d'apaiser la circulation, de pacifier l'espace public en favorisant la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes tout en mettant en valeur le patrimoine rouennais.

(A noter : Ces marquages d'animation ne sont possibles qu'en zone de rencontre ou aire piétonne.)



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

– Opération « Des fleurs sur mon mur » - Mairie de Toulouse : <https://metropole.toulouse.fr/actualites/des-fleurs-sur-mon-mur>

– Design Actif : comment aménager l'espace public pour favoriser l'activité et la vie locale - CEREMA, 2022 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/design-actif-comment-amenager-espace-public-favoriser>

– Plan d'actions pour les mobilités actives (Fiche n° 19) - Le marquage d'animation devient légal en aire piétonne et zone de rencontre - CEREMA, 2017 : https://kernavelo.org/wp-content/uploads/2018/04/FI02917_pama19-marquage-animation_2.pdf

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 9

AMÉLIORER LA PERMÉABILITÉ PIÉTONNE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES

La culture du « tout-automobile » a produit des infrastructures qui ont créé des coupures urbaines en particulier dans les territoires périphériques.

Ces coupures urbaines entraînent des allongements des temps de parcours mais aussi une ambiance et un inconfort, peu propices aux piétons.

La résorption des coupures urbaines présentes au sein des territoires est un élément incontournable et indispensable pour faciliter les déplacements réalisés à pied et améliorer la marchabilité des territoires.

LES TYPES DE COUPURES URBAINES

L'origine d'une coupure urbaine peut être naturelle ou artificielle, et sa forme linéaire ou surfacique. Elle impose toujours un problème de franchissement, surtout pour les usagers actifs (piétons et cyclistes).

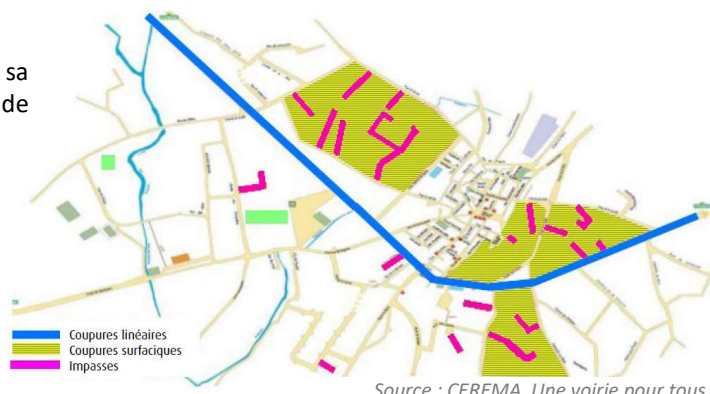
Les coupures linéaires infranchissables (typiquement l'autoroute, la voie ferrée ou le canal) qui imposent de grands détours très dissuasifs pour rejoindre les rares lieux de franchissement.

Les barrières de trafic difficilement franchissables : il s'agit d'artères dangereuses à franchir car parcourues par une circulation dense et rapide.

Les coupures surfaciques, c'est-à-dire les grandes emprises infranchissables : par exemple les stades, les parcs urbains fermés la nuit, les grandes emprises ferroviaires et industrielles, les hôpitaux, les cimetières, les résidences fermées...

Les impasses : entre les années 1980 et 2000, l'aménagement de nombreux lotissements en impasse a produit des zones hermétiques de plus en plus vastes, favorisant ainsi l'usage de mode de déplacements motorisés au détriment de la marche et du vélo.

Les micro-coupures : il s'agit de petits obstacles présents sur l'espace, fixes (potelets, bancs, abribus, etc.) ou mobiles (chantiers, stationnement illicite, terrasses, étalages, etc.)



Source : CEREMA, Une voirie pour tous

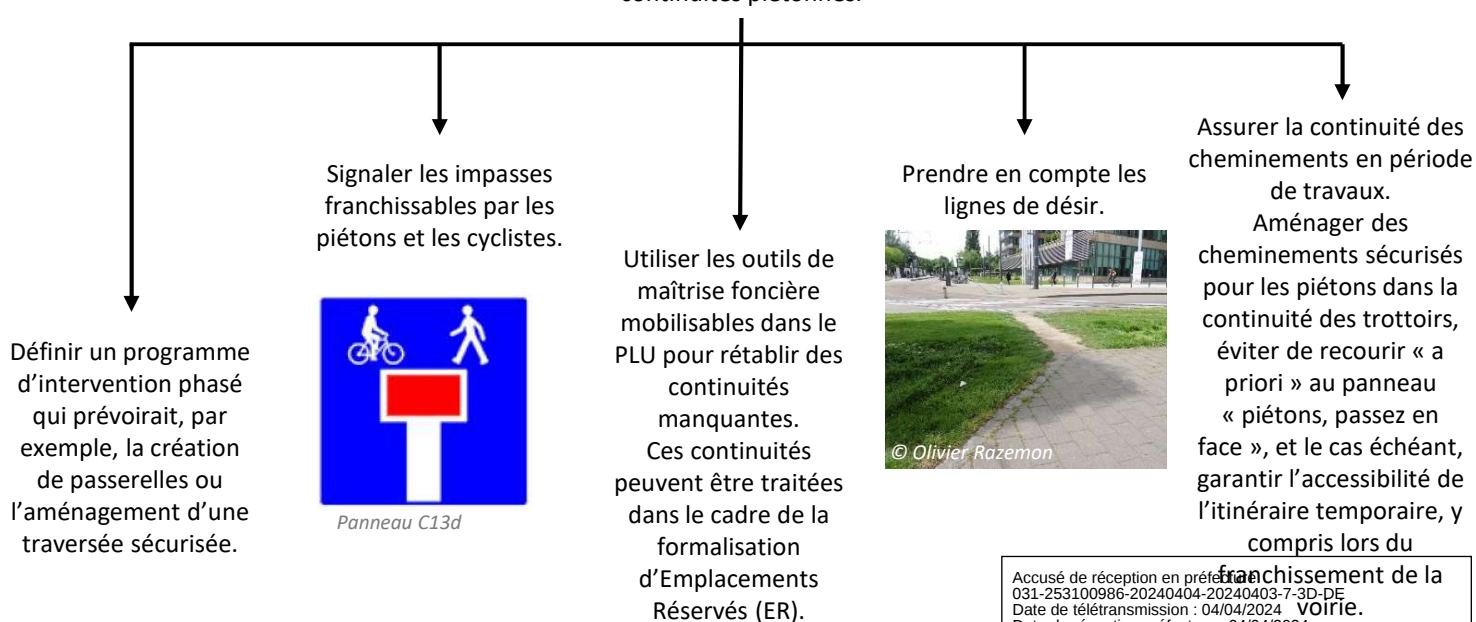
COMMENT LES TRAITER ?

Avant de pouvoir traiter les coupures urbaines, la première étape consiste à les identifier. Un travail de recensement et d'identification est donc un préalable à toute intervention.



Le département le plus à la pointe sur ce sujet est le département de la Seine Saint-Denis

Ensuite, une fois ce travail réalisé, les pistes de solutions sont multiples pour résorber les coupures urbaines et ainsi rétablir les continuités piétonnes.



L'amélioration de la perméabilité piétonne participe au développement de la « ville du 1/4 d'heure », concept développé par Carlos Moreno, organisation urbaine où tous les services essentiels sont à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo.



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



INSTALLATION D'UNE PASSERELLE SUR LA LOUGE – Laverneuse - Lacasse

La nouvelle passerelle a été installée le 11 février 2021. Elle enjambe la Louge sur l'ancien pont, emporté par une crue.

Projet porté par le Muretain Agglo, la passerelle est longue de 26 mètres pour une largeur de 2 m de large.

Remplaçant le pont dit romain emporté par la crue de juillet 1977, la passerelle assure la liaison des sentiers de randonnée pédestre et de la piste cyclable qui reliera Laverneuse-Lacasse à Muret via Saint-Hilaire et Ox.

Il s'agit de la seconde passerelle installée sur la Louge après celle installée en 2017.



© Laverneuse-lacasse.fr



TUNNEL DE LA CROIX-ROUSSE - Lyon

Dédié aux modes doux, ce tunnel est l'une des artères les plus originales de la ville.



© Lemonde.fr

Large de 10m et parallèle au tunnel existant, il accueille 3 voies : un espace protégé les piétons des voies situées de part et d'autre, destinées aux vélos et aux bus.



© Lyoncapitale.fr

ACTION « LIBÉREZ VOS IMPASSES » - Belgique



« Libérez vos impasses » est une initiative lancée en 2015 par l'association belge « tous à pied ».

Cette initiative consiste à transformer les panneaux « Impasse » en y ajoutant des autocollants représentant un piéton et un cycliste pour signifier la possibilité pour ces usagers de franchir l'impasse.



© Tous à Pied



CRÉATION D'UNE NOUVELLE TRAVERSÉE PIÉTONNE SÉCURISÉE - Colomiers

Démolition de la passerelle dans le quartier du Val d'Aran qui laissera progressivement place à une traversée sécurisée et adaptée aux piétons.



Quartier du Val d'Aran - (©Ville de Colomiers)



Futur traversée De Gaulle - (© ville de colomiers.fr)

Prévu au cours du 1^{er} trimestre 2023, ce nouvel espace où les piétons seront prioritaires sera également doté de rampes pour les personnes à mobilité réduite ainsi que d'escaliers sécurisés.



LA PAROLE AUX ACTEURS

Christophe Lubac – Maire de Ramonville Saint-Agne

« En 2010, la ville de Ramonville relance un projet d'aménagement de l'avenue Tolosane. Cet axe routier, central et très circulé présente alors de forts enjeux d'amélioration de l'accessibilité, de la desserte bus et de l'accès aux commerces.

La création d'un site propre bus et une concertation locale approfondie ont permis, outre le cadencement des bus, de reconfigurer l'espace pour renforcer sécurité, confort et accessibilité.

Ainsi, depuis 2010, 3000 m² de trottoirs ont été végétalisés, de stationnement ont été créés, des passages piétons élargis et de transparences piétonnes, l'avenue Tolosane offre un espace urbain mieux adapté aux modes actifs et aux PMR. »



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Guérir les coupures urbaines pour prendre soin des piétons - Frédéric Héran, 2020 : <https://www.enlargeyourparis.fr/societe/querir-les-coupures-urbaines-pour-prendre-soin-des-pietons>
- Action « Libérez vos impasses ! » - Association Tous à Pied : <https://www.tousapied.be/nos-projets/liberez-vos-impasses/>

FICHE 10

AMÉNAGER DE NOUVEAUX ESPACES DÉDIÉS AUX PIÉTONS

Les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de 2013 ont montré, qu'avec 22 % des déplacements réalisés entièrement à pied, la marche constitue le deuxième mode de déplacement dans l'agglomération toulousaine. Pourtant, l'espace dévolu aux piétons n'est pas à la hauteur de la pratique.

Longtemps négligé des politiques de mobilité, il apparaît aujourd'hui nécessaire de revaloriser le mode piéton dans les territoires et d'aménager de nouveaux espaces publics dédiés aux piétons.

Cela passe nécessairement par une plus grande prise en compte du piéton dans la conception des espaces publics mais également par la mise en place de réseaux à haut niveau de service.

PRIORISER LES MODES ACTIFS DANS LA CONCEPTION ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Un des enjeux essentiels pour favoriser la marche à pied est de renverser la hiérarchie des modes de déplacement pour penser d'abord aux usagers les plus vulnérables, puis aux plus forts.

La manière de concevoir les espaces publics doit évoluer significativement afin de retrouver un certain équilibre entre les modes et remettre les piétons au cœur même de cette conception en adoptant des modèles d'aménagements urbains où l'espace dédié aux piétons est plus généreux que celui dédié aux autres modes de déplacements (grâce notamment au modèle PICTA)



EXEMPLES D'APPLICATION DU MODÈLE PICTA

Strasbourg

Lors de la redistribution de l'espace d'un axe, l'Eurométropole de Strasbourg fixe comme critère un taux de 50 % de l'espace affecté aux modes actifs (piétons et cyclistes).

Pontevedra (Espagne)

La requalification urbaine de la ville de Pontevedra se fonde sur une nouvelle hiérarchie des modes de déplacement. Depuis 1999, l'ordre d'importance donné aux modes de déplacement est basé sur le modèle PICTA.

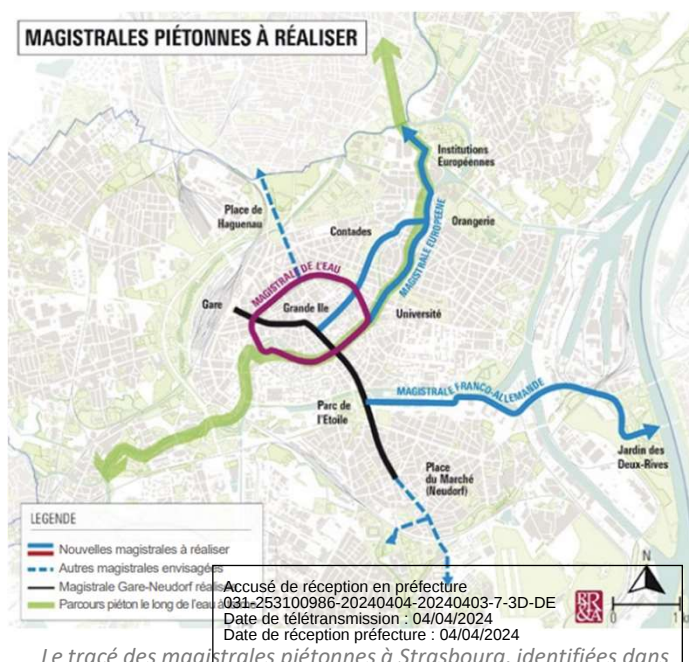
Principales mesures mises en place : Interdiction du transit automobile en centre-ville, apaisement de la circulation, suppression du stationnement sur voirie en centre-ville, sanction de tout stationnement « sauvage », création d'un plan isochrone de la ville.

LES MAGISTRALES PIÉTONNES : UN RÉSEAU PIÉTON À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Le concept de « magistrale piétonne » a été initialement développé par l'Eurométropole de Strasbourg et a été repris, depuis, dans plusieurs autres villes françaises et européennes. Jouant sur la qualité de l'aménagement et du service, elles ont pour objectif d'attirer le plus grand nombre de piétons.

Les caractéristiques des magistrales piétonnes

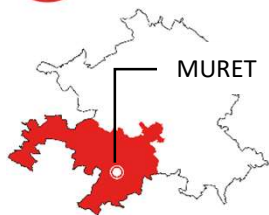
- Elles sont idéalement dédiées aux seuls piétons. Les espaces partagés avec les autres modes tels que voies vertes et zones de rencontre sont à éviter. Si le trafic (vélos ou véhicules motorisés) y est très faible, il est cependant possible de l'envisager en fonction du contexte urbain (centralité, dynamisme, proximité d'un équipement...).
- Elles offrent des espaces généreux et peuvent prendre la forme d'une rue entièrement en aire piétonne, ou bien d'une rue avec un très large trottoir (au-delà de 3 m) et facile à traverser (d'une façade à l'autre).
- Elles doivent permettre de traverser plusieurs quartiers de la ville pour assurer un rôle d'axe structurant. Cette logique de grand maillage urbain rend crédible la marche comme mode de déplacement pour de longues distances.
- Elles sont jalonnées d'équipements (bancs, toilettes, fontaines à eau, jeux, ombrières, signalétique, etc.) tout au long de l'itinéraire pour offrir confort et services aux usagers.
- Elles ont fait l'objet d'un traitement qualitatif, sécurisé et confortable des traversées.



Le tracé des magistrales piétonnes à Strasbourg, identifiées dans le premier plan piéton de la collectivité
Source : Eurométropole de Strasbourg



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



RÉAMÉNAGEMENT DES ALLÉES NIEL - Muret

La requalification des allées Niel en 2018 a permis d'aménager un espace public majeur au cœur de Muret et dont les objectifs étaient de :

- mettre en valeur le patrimoine urbain, architectural et paysager,
- réunifier les deux côtés des Allées Niel,
- diminuer la présence de la voiture, réorganiser la circulation et le stationnement,
- améliorer les circulations piétonnes et veiller à la mise en conformité des allées avec les règles d'accessibilité aux personnes en situation de handicap.

La circulation a ainsi été déplacée du côté ouest, une place centrale a été créée pour les grands événements muretais ainsi qu'un parking souterrain d'une capacité d'environ 300 places.



Les Allées Niel - AVANT



Les Allées Niel - APRÈS



BRUXELLES

CRÉATION D'UN RÉSEAU DE MAGISTRALES PIÉTONNES – Bruxelles (Belgique)

La création d'un réseau de magistrales piétonnes constitue l'un des projets phares du Plan Régional des Mobilités 2020-2030 de la Région de Bruxelles-Capitale.



Il vise à créer un réseau d'itinéraires piétons continus reliant des pôles régionaux, notamment les gares et stations de métro, et d'agrandir l'hypercentre au-delà du Pentagone.



TOULOUSE

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE - Toulouse

La mission d'aménagement du centre-ville de Toulouse, confiée à l'urbaniste catalan Joan Busquets, se compose de plusieurs opérations sur les rues, places, ports et quais de la ville.

En s'appuyant sur les grands axes qui structurent la ville, l'idée est de fluidifier la circulation, développer les liaisons piétonnes, harmoniser et connecter les quartiers, créer des espaces plus apaisés et plus verts, mais aussi renouer le lien à la Garonne.



Les nouvelles ramblas de Toulouse — © Patrice Nin - Ville de Toulouse

Les opérations

Grand Saint-Sernin
Rue des Lois
Rue de Bayard
Des ramblas sur les allées Jean-Jaurès
La place du Salin
Victor-Hugo
Les ports historiques
Le pont Saint-Pierre



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- « Pontevedra, la ville où le piéton est roi » - Article du Collectif Cycliste 37, 2020 : <https://www.cc37.org/pontevedra-la-ville-ou-le-pieton-est-roi/>
- Plaquette informative sur les magistrales piétonnes - Eurométropole de Strasbourg : https://www.ecomobilité.org/IMG/pdf/magistrale_pietonne.pdf
- Plan Régional des Mobilités 2020-2030 - Région de Bruxelles-Capitale : <https://mobilité-mobilitéit.brussels/fr/good-move#:~:text=Good%20Move%20est%20le%20Plan,le%20domaine%20de%20la%20mobilité%20C3%A9>



LA PAROLE AUX ACTEURS

Jean-Marc Terrisse – Adjoint délégué à la transition écologique-mobilités de la ville de Muret et conseiller communautaire au Muretain Agglo

« La piétonisation d'un centre-ville ancien répond aux besoins de renforcer l'accessibilité pour tous dans des lieux souvent très contraints, d'améliorer la qualité de vie en diminuant les nuisances sonores et de pollution et de renforcer l'identité patrimoniale et historique du cœur de ville. »

Elle permet également de revitaliser cet espace particulier par une nouvelle attractivité commerciale et de services. »

FICHE 11

APAISSER L'ESPACE URBAIN ET RÉDUIRE LES VITESSES

La maîtrise du trafic automobile est une condition indispensable pour permettre de mener à bien une politique en faveur des piétons. Cette maîtrise de la circulation automobile passe à la fois par :

- une réduction du trafic de transit dans les quartiers,
- une limitation des vitesses en ville.

Zones de circulation apaisée, plans de circulation contraignants, zones à trafic limité sont ainsi autant de dispositifs ambitieux auxquels il est possible d'avoir recours pour parvenir à maîtriser la circulation automobile dans les territoires.

LIMITER LA PRÉSENCE DES VÉHICULES DANS LES CENTRALITÉS EN LIMITANT LE TRAFIC DE TRANSIT

Le trafic automobile de transit, qui consiste à traverser un quartier de part en part sans s'y arrêter, encombre les rues et engendre d'importantes nuisances et un danger permanent pour les piétons et les personnes fragiles.

La mise en place de plans de circulation contraignants ou même de zones à trafic limité permet de limiter voire de supprimer le trafic de transit.

Les plans de circulation contraignants

C'est la ville de Strasbourg qui, à l'occasion de la mise en service de sa 1^{ère} ligne de tramway en 1994, est la première à s'emparer du sujet en créant 4 boucles de desserte du centre-ville limitant fortement le trafic de transit.

En 2016, la ville de Lille met également en place un plan de circulation particulièrement contraignant basé sur 7 boucles de circulation qui limitent le transit en centre-ville. Ces boucles ont entraîné une hausse de 42 % de la pratique du vélo (sans aucun aménagement cyclable réalisé), et de 10 à 15 % de l'utilisation des transports en commun.

Aujourd'hui, de nombreuses villes en Europe et en France, s'attaquent à ce sujet : Barcelone généralise les « supers-ilots » depuis 2019, Paris travaille à limiter le trafic de transit dans tous les quartiers de la capitale, tout comme Dunkerque.



Initiative « Mon quartier n'est pas un raccourci », © Parie en Selle

Les effets positifs d'un abaissement des vitesses à 30km/h (au lieu de 50 km/h)

Un risque de décès divisé par 9 en cas d'accident.

Une réduction du bruit.

Une diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants grâce à une diminution du couple accélération / freinage.

Un renforcement du report modal grâce à la réduction des écarts de vitesse avec les modes actifs.

Mise en place de Zones à Trafic Limité

Historiquement mise en place en Italie dans les années 60, la zone à trafic limité (ZTL) se définit comme une zone dont l'accès est restreint à certains types d'usagers de la route (les résidents, visiteurs, livraisons de marchandises, transports publics).

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie et de participer à la sauvegarde du patrimoine à travers une diminution du trafic routier dans la zone.



Carte de la ZTL de Grenoble (source : Grenoble Alpes Métropole)

238 ZTL, en fonctionnement en janvier 2019, ont été dénombrées par l'ADEME à travers 8 pays européens (Italie, Belgique, Autriche, Espagne, Lettonie, République Tchèque, Slovaquie et France).

La France en compte 2 : Nantes et Grenoble.

RÉDUIRE LES VITESSES DES VÉHICULES MOTORISÉS POUR UNE MEILLEURE SÉCURITÉ

Trois dispositions permettent de réduire les vitesses des véhicules motorisés afin d'apaiser la circulation automobile et ainsi l'espace urbain.

	Aire piétonne	Zone de rencontre	Zone 30
Vitesse maximale autorisée	Au pas pour tous les véhicules	20 km/h	30 km/h
Equilibre entre vie locale et fonction circulaire			
Statut permanent ou temporaire	Permanent ou temporaire	Permanent	Permanent
Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)	Priorité sur tous les véhicules sauf les tramway Respect de la réglementation en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux PMR		Soumis aux règles générales du Code de la route et à la réglementation en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux PMR
Cyclistes	Circulation possible, sauf dispositions contraires prises par la mairie mais doivent la priorité aux piétons	Double sens cyclable, sauf dispositions contraires prises par la mairie	Partage de la chaussée avec les véhicules motorisés, non autorisés à circuler sur les trottoirs Double sens cyclable, sauf dispositions contraires prises par la mairie
Véhicules motorisés	Uniquement les véhicules autorisés Stationnement interdit, mais arrêt possible des véhicules autorisés	Arrêt et stationnement interdits sauf emplacements aménagés à cet effet	Soumis aux règles générales du Code de la route
Transports publics	Admis à circuler, soumis aux mêmes règles de priorité que les autres véhicules motorisés (à l'exception des tramway)		

Etude d'apaisement des circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de périphérie, 2021



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



ETUDE D'APAISEMENT DES CIRCULATIONS DANS LES FAUBOURGS TOULOUSAINS ET LES COMMUNES DE PÉRIPHÉRIE – Tisséo Collectivités

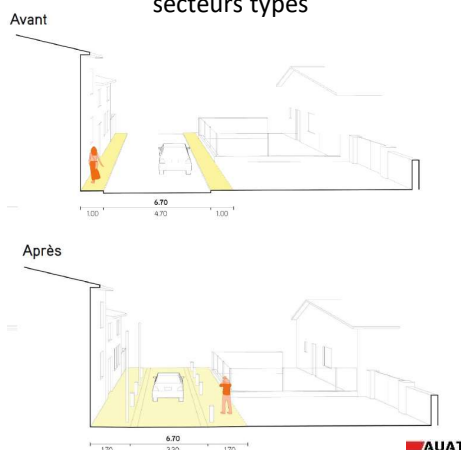
Découlant de l'action 17 du Projet Mobilités 2020.2025.2030 « Apaiser les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie », l'étude pilotée par Tisséo Collectivités en 2021 visait à proposer une stratégie globale de modération des vitesses au sein de l'agglomération toulousaine et à identifier et caractériser les secteurs prioritaires d'apaisement.

1 – Recensement des zones de circulation apaisée et des stratégies de déploiement des différents territoires



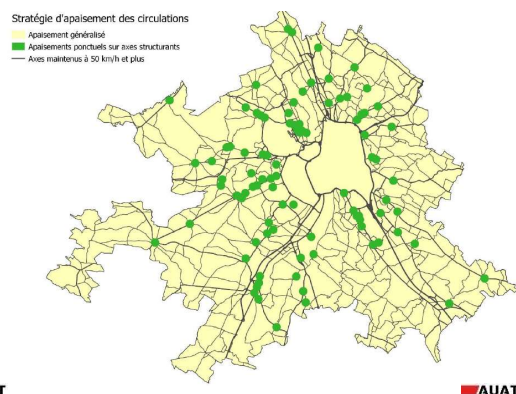
Recensement des zones de circulation apaisée sur le territoire de Toulouse Métropole

2 – Proposition de réglementation et d'orientations d'aménagement sur des secteurs types



Rue de la Bourdasse (Pins-Justaret) : Proposition de réalisation d'une zone de rencontre en sens unique de circulation

3 – Définition d'une stratégie de modération des vitesses avec identification des secteurs prioritaires à apaiser



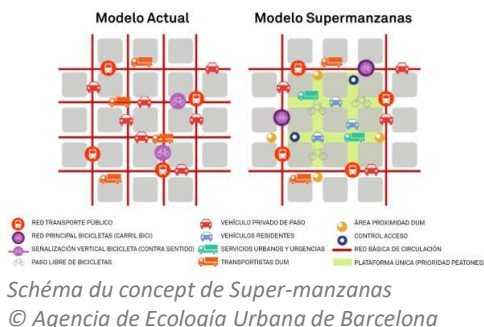
Stratégie d'apaisement des circulations à l'échelle du périmètre du Projet Mobilités (114 communes)



LES SUPER-MANZANAS – Barcelone (Espagne)

La municipalité de Barcelone expérimente le concept de Super-manzanas (ou Superillas / Superblocks), dans différents quartiers de la ville.

L'idée est de délimiter, dans la ville, des espaces urbains de 400 m², dans lesquels trafic, vitesse et stationnement sont réduits à leur strict minimum, de manière à maximiser l'espace public pour les piétons puis les vélos.



LA PAROLE AUX ACTEURS

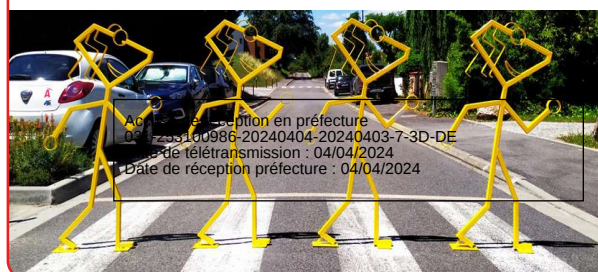
Diane Esquerré – Maire de Castelmaurou

La Zone 30 et sa mascotte Groot

« Point de départ d'une démarche pour construire une ville apaisée et agréable à vivre, la zone 30 a été mise en place en Aout 2022 sur la commune de Castelmaurou en concertation avec les habitants. Elle facilite le partage de l'espace entre piétons, vélos et véhicules. Les services techniques de la mairie ont dessiné et fabriqué une mascotte qui a été nommée GROOT par les enfants du Conseil Municipal des Jeunes. Cette mascotte de la taille d'un enfant est positionnée au niveau des passages piétons des écoles et sur les axes principaux. GROOT a donné une identité au projet global de mobilité de la commune. »



J'suis pas lent(e), je roule à 30.



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- La zone à trafic limité (ZTL) au centre-ville de Grenoble – Grenoble Alpes Métropole : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/135-respecter-la-zone-a-traffic-limite-a-grenoble-ztl.htm>
- Les Zones à Trafic Limité (ZTL) en Europe – ADEME, 2019 : <https://bibliothèque.ademe.fr/air-et-bruit/113-zones-a-traffic-limite-ztl-en-europe-les.html>
- La reconquête de Barcelone : La ville construite autour du piéton – Les rencontres Adeus, 2019 : https://www.adeus.org/wp-content/uploads/12557_file_supermanzanas_web.pdf

FICHE 12

RÉDUIRE LES CONFLITS ENTRE LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES

La cohabitation entre piétons et cyclistes, voire entre piétons et usagers des nouveaux modes de déplacement (trottinettes, gyroroues) est difficile à Toulouse, en particulier dans certains secteurs comme la rue Alsace-Lorraine ou le Pont Saint-Michel qui font régulièrement l'objet de plaintes de piétons.

Si les accidents corporels piétons / cycles restent très rares, les conflits entre usagers de la voie publique se multiplient.

Il s'agit donc de mieux organiser les usages, en prenant en considération que le piéton est le plus fragile au sein de l'espace public et d'assurer une meilleure cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les nouvelles pratiques de glisse urbaine.

RESPECTER LE SEUIL MAXIMAL DE BONNE COHABITATION ENTRE PIÉTONS ET CYCLISTES

Des spécialistes hollandais ont étudié les seuils au-delà desquels une mixité peut être envisagée et ceux à partir desquels une séparation s'impose pour éviter une gêne réciproque entre les usagers.

Ainsi, lorsque la densité piétonne est trop élevée en centre-ville (seuil à calculer en fonction du critère de piétons / mètre / heure), une interdiction de circulation peut être imposée aux cyclistes et des itinéraires de contournement proposés afin d'éviter au maximum les conflits entre usagers.



En résumé :

- Lorsque les usages d'un espace sont équilibrés, ils peuvent cohabiter.
- Lorsque l'équilibre n'est pas atteint, il vaut alors mieux recourir à une séparation entre les différents modes de déplacement. Cette séparation peut être physique, spatiale mais aussi temporelle (exemple des aires piétonnes interdites à la circulation automobile le jour mais autorisées pour les véhicules de livraison et les riverains sur certaines tranches horaires).

AU-DELÀ DES SEUILS DE BONNE COHABITATION, RECHERCHER DES ALTERNATIVES

La cohabitation entre cyclistes et piétons est donc à éviter sur les axes très fréquentés par les piétons. Plusieurs solutions sont envisageables pour séparer les flux et ainsi réduire significativement les conflits entre les piétons et les cyclistes.

Encourager la non-circulation des vélos sur les axes les plus fréquentés par les piétons

Cette action peut être accompagnée par :

- l'installation de parkings vélos aux entrées des axes pour inciter les cyclistes à laisser leurs vélos et continuer à pied,
- la mise en place d'un ou plusieurs itinéraires de contournement des axes fermés à la circulation vélo. Une signalétique adaptée et une communication ciblée devant être mises en place pour faire connaître ces itinéraires.

Séparer physiquement les circulations cyclistes et piétonnes

Le réaménagement d'un axe très fréquenté peut parfois s'avérer nécessaire pour mieux séparer les flux piétons des flux cyclistes.



Projet de réaménagement de la rue de Metz avec une séparation visible entre les flux piétons et les flux cyclistes

©BAU-EGIS LEA-MDP

Mais aussi, sensibiliser au partage de l'espace public

A travers :

- des publications, des campagnes de sensibilisation et des opérations de communication à grande échelle,
- l'élaboration d'un Code de la Rue qui vise à communiquer sur les bonnes pratiques à adopter dans l'espace public pour en assurer un meilleur partage.

! Point de vigilance concernant l'aménagement de voies vertes

Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation d'usagers non motorisés, à savoir les piétons au sens large (pratiquants de rollers, personnes en fauteuil roulant...), les cyclistes et les cavaliers. Il s'agit du seul type d'aménagement où piétons et cyclistes cohabitent.

Des cyclistes trop nombreux peuvent entraîner d'importants conflits, leur recours doit donc être limité au strict nécessaire.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



INSTALLATION D'UN CONTOURNEMENT CYCLABLE DU CENTRE-VILLE - Strasbourg

Pour diminuer les conflits entre cyclistes et piétons, la Ville de Strasbourg a débuté l'installation d'un contournement cyclable du centre-ville.



Première piste cyclable du contournement cyclable du centre-ville de Strasbourg
©ML / Rue89 Strasbourg / cc



INSTALLATION DE PANNEAUX EXPÉRIMENTAUX SUR LA DIGUE DE LA GARONNE – Toulouse

Sur la digue de la rive droite de la Garonne, entre le vieux Pont de Blagnac et le pont du périphérique, la mairie de quartier a fait installer des panneaux incitant les cyclistes à rouler côté Toulouse et les piétons à marcher côté Garonne.



Panneau incitant piétons et cyclistes à se partager la digue, quartier des Sept Deniers, Toulouse – © DDM Nathalie Saint-Affre

L'objectif est ainsi de réduire les conflits d'usage entre piétons et cyclistes sur la digue de la Garonne.



CRÉATION D'UNE PISTE CYCLABLE SUR LE BOULEVARD MONPLAISIR – Toulouse

La voie verte du Canal du Midi est un lieu très fréquenté des piétons et des cyclistes.

La création d'un aménagement cyclable sur le boulevard Monplaisir, qui longe le canal du Midi, vise à délester le chemin de halage du canal des cyclistes et y offrir plus de place pour les piétons



© Twitter Toulouse – Mairie et Métropole

UN CODE DE LA RUE POUR UNE MÉTROPOLE APAISÉE – Grenoble



Après avoir récupéré la compétence voirie en 2015, la Métropole a lancé la démarche « Métropole apaisée » avec deux objectifs :

- Objectif 1 : Diminuer la pression de la voiture dans l'espace public,
- Objectif 2 : Rendre leur place aux piétons et aux cyclistes.

Dans la continuité de ce dispositif, elle a publié en 2017 le Code de la rue de la Métropole apaisée.



Source : grenoble.fr



Un Code de la rue est en cours d'élaboration à Toulouse, pour faciliter la cohabitation entre usagers.



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- « Toulouse : de nouveaux panneaux pour réduire les conflits piétons vélos sur la digue de la Garonne » - La Dépêche, 2022 :

<https://www.ladepeche.fr/2022/07/11/toulouse-de-nouveaux-panneaux-pour-reduire-les-conflits-pie-ton-vélos-sur-la-digue-de-la-garonne-10429547.php>

- Espace public : Un code de la rue pour une métropole apaisée - Grenoble Alpes Métropole, 2017 :

<https://www.calameo.com/read/00032695155ba285ae84d>

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 13

RECOURIR AUX AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES ET EXPÉRIMENTATIONS POUR FAVORISER LA MARCHÉ À PIED

Les aménagements temporaires réalisés à l'occasion du déconfinement ont montré une réactivité et une agilité nouvelles en matière d'urbanisme et de mobilité pour la mise en œuvre d'infrastructures en faveur des modes actifs.

Ces modes de faire permettent d'imaginer des réappropriations provisoires des espaces publics allant dans le sens de l'expérimentation et de l'ancrage de nouvelles pratiques.

Aménagements légers, rapides à mettre en place et a priori temporaires, ces expérimentations sont une réelle opportunité pour améliorer les conditions de déplacement des piétons.

POURQUOI RECOURIR AUX AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES ET EXPÉRIMENTATIONS ?

Au-delà des externalités négatives de la voiture (bruit, pollution, etc.), l'automobile est également dévoreuse d'espace. Un rééquilibrage des mobilités est nécessaire et urgent. Les aménagements temporaires et expérimentations qui permettent de mieux répartir l'usage modal (élargissement des trottoirs, création d'aménagements cyclables dont les coronapistes nées en réponse à la crise sanitaire en sont un exemple phare) viennent répondre à cette urgence.

Leurs avantages :

- Pouvoir être mise en place très rapidement, s'adapter facilement aux évolutions des usages et être réversibles.
- Proposer des aménagements éphémères pour tester et/ou toucher certains publics.

La particularité des expérimentations est de concerner tout type de territoire et toute taille de commune, des secteurs très denses comme des zones périurbaines ou encore des centres-bourgs en milieu rural.

QUELS AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES ET EXPÉRIMENTATIONS POSSIBLES ?

Installer du mobilier temporaire

🎯 Matérialiser les limites d'un nouveau cheminement



Installation de blocs en béton sur l'avenue de la Gloire à Toulouse pour faciliter la circulation piétonne - © Frédéric Charmeux

Réaliser un marquage d'animation au sol

🎯 Signifier la nouvelle place accordée aux piétons dans l'espace public de manière temporaire



Démarche citoyenne « La Place est à nous », Montreuil
 @<https://openagenda.com/montreuil/events/inauguration-de-la-place-est-a-nous>

Végétaliser une rue

🎯 Inciter à un nouvel usage de l'espace public



Végétalisation de la rue de la Chaîne, Toulouse

Fermer des rues à la circulation motorisée

🎯 Dédier entièrement une rue à l'usage d'un public cible, à certaines heures de la journée ou certains jours de la semaine



Rue scolaire aux abords de la rue du Tchad, Toulouse)
 interdite aux voitures aux heures d'entrées et de sorties des enfants -
 ©Toulouse Métropole

Ces aménagements temporaires ou transitoires pourront par la suite être pérennisés, modifiés ou supprimés.



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



EXPÉRIMENTATION DU SENS UNIQUE SUR LA GRANDE-RUE SAINT-MICHEL - Toulouse

En mars 2022, la Grande-Rue Saint-Michel à Toulouse est passée à sens unique dans le cadre d'une expérimentation. Seuls les bus et les vélos peuvent, depuis, l'emprunter depuis le centre-ville, les voitures devant se reporter sur des axes adjacents.

L'élimination de près de 3.000 véhicules quotidiens vise à apaiser la rue et à valoriser l'utilisation des modes actifs, en amont de la création d'un Réseau express vélo entre le centre-ville et Ramonville.



Le passage à sens unique de la Grande-Rue Saint-Michel à Toulouse est expérimenté à compter de ce lundi 7 mars. — © B. Colin / 20 Minutes



EXPÉRIMENTATION D'UNE RUE SCOLAIRE - Cugnaux

Pour une meilleure sécurité, la ville de Cugnaux teste les rues fermées à la circulation près des écoles.

Cette mise en place de dispositifs de sécurisation des abords des écoles consiste à interdire leur accès aux véhicules aux heures d'entrée et de sortie des enfants. L'idée assure donc une certaine sécurité aux piétons et cyclistes circulant près de l'établissement scolaire.

Après un premier essai de "rue scolaire" en 2021 autour de l'école Léon-Blum de Cugnaux, une réflexion de réaménagement de l'espace public a été engagée par la municipalité autour de l'école Christian-Blanc. "



© DR - France 3 Occitanie



FERMETURE À LA CIRCULATION MOTORISÉE DU PONT SAINT-PIERRE DURANT L'ÉTÉ 2022 - Toulouse

Fermé à la circulation automobile durant les étés 2022 et 2023, le pont Saint-Pierre s'est transformé, pendant la période estivale, en un lieu de convivialité et de rencontres, la traversée n'y étant réservée qu'aux seuls piétons et cyclistes.

Des tables de pique-nique, des transats, des brumisateurs y ont été installés.

Cette piétonisation éphémère du pont Saint-Pierre est une initiative proposée par les habitants des quartiers environnants au cours de la consultation citoyenne sur le projet « Rive gauche – Rive droite ».



© Libre de droit



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- « Toulouse : La Grande-Rue Saint-Michel passe à sens unique, grand chamboulement en perspective » - La Dépêche, 2022 :

<https://www.20minutes.fr/toulouse/3247071-20220306-toulouse-grande-rue-saint-michel-passe-sens-unique-grand-chamboulement-en-perspective>

- « Toulouse : le Pont Saint-Pierre fermé aux voitures du 18 juillet au 22 août 2022 » - La Dépêche, 2022 :

<https://www.ladepeche.fr/2022/06/22/toulouse-pont-saint-pierre-a-sens-unique-stationnement-supprime-rue-de-la-republique-pistes-cyclables-le-projet-de-la-mairie-pour-lhypercentre-10389605.php>

Incasé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 14

PÉRENNISER, PROTÉGER ET VALORISER LES CHEMINS RURAUX

Ce ne sont pas moins de 200 000 kilomètres de chemins ruraux qui ont été supprimés ces 60 dernières années. Véritables nerfs d'irrigation des territoires périurbains et ruraux, la nécessité d'en assurer la préservation s'est manifestée de manière de plus en plus pressante ces dernières années.

D'autant qu'à la disparition des chemins ruraux, se sont ajoutées les nombreuses menaces qui pèsent sur ce réseau (incivilités, dégradations, enfrichement, annexions partielles ou totales ...).

Récemment adoptée, la loi 3DS, dans ses articles 102 et suivants, a introduit une série de mesures visant à lutter contre la disparition progressive de ces voies de circulation.

QU'EST-CE QU'UN CHEMIN RURAL ?

Un chemin rural est un chemin appartenant à une commune, affecté à l'usage du public, mais qui n'a pas été classé comme voie communale.

Il fait partie du domaine privé de la commune.

DES CHEMINS RURAUX AUJOURD'HUI MIEUX PROTÉGÉS

La loi 3DS relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale a été adoptée en février 2022.

Cette loi offre des réponses et des outils pour mettre en œuvre les politiques publiques dans les territoires et répondre aux attentes concrètes des élus locaux.

Un volet de cette loi porte sur les mesures de préservation des chemins ruraux.

POURQUOI PROTÉGER ET VALORISER LES CHEMINS RURAUX ?

- Les chemins ruraux font partie du patrimoine des communes. Ils sont un maillon essentiel de la ruralité en favorisant l'accès aux différents secteurs du territoire.
- Les chemins ruraux constituent un maillage de promenade et de découverte du territoire qui peut être adapté à différents profils : famille, randonneurs, sportifs...
- Le développement des itinéraires de randonnée s'appuie sur les chemins ruraux existants et contribue au rayonnement et à l'attractivité des territoires.



© Conseil Départemental de la Haute-Garonne

Les grandes lignes
à retenir des
apports relatifs
aux chemins
ruraux dans la loi
3DS



- Encourage le recensement des chemins ruraux par les communes, afin :
 - de mieux connaître les possibilités de maillage pédestre,
 - d'éviter le transfert des chemins ruraux dans le domaine privé.
- Intègre de nouvelles règles, en faveur de la protection de continuité des chemins ruraux.
Par exemple, en cas d'échange d'une parcelle contenant un chemin rural, son équivalent doit être créé et offrir une largeur et une qualité environnementale similaire.
- Modifie les règles relatives à l'entretien des chemins ruraux afin d'augmenter le nombre de chemins ruraux entretenus et éviter leur dégradation.
Ainsi, à défaut d'entretien par la commune, une association syndicale peut en être chargée.
- Introduit la possibilité, pour la commune ou l'association syndicale chargée de leur entretien, d'imposer des contributions aux personnes physiques ou morales responsables des dégradations apportées aux chemins ruraux en état de viabilité.

031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de réception préfecture : 04/04/2024



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



AMÉLIORATION DES SENTIERS EXISTANTS - Coteaux Bellevue

La Communauté de Communes des Coteaux Bellevue s'est dotée d'un Schéma d'Aménagement Global des Voies Douces (SAGVD) pour faire du développement des voies douces une priorité.

L'amélioration d'un grand linéaire de sentiers existants constitue une des actions engagées par la CCCB.

Les objectifs sont les suivants :

- Mise au propre et recalibrage de sentiers existants,
- Maillage avec les trottoirs et pistes réalisés les années précédentes (notamment par la pose d'une signalisation spécifique unifiée : poteaux indicateurs, plans de repérage),
- Préparation pour les projets de voies douces futures (en suivant la trame issue de l'étude globale).



Chemin des Pignes vers le ruisseau de Cendry - ©cc-coteauxbellevue.fr/



EKOSENTIA, PROJET DE DÉCOUVERTE DES CHEMINS RURAUX – Pays de la Loire

Le projet national « Ekosentia », initié par la Fédération Régionale des Chasseurs des Pays de la Loire en partenariat avec le Comité Régional de la Randonnée Pédestre des Pays de la Loire, propose à chaque commune l'inventaire exhaustif du réseau de ses chemins ruraux.

Dans chaque département des Pays de la Loire, une démarche participative et citoyenne a été mise en place afin d'inventorier les chemins des communes.

- La première étape est de répertorier, à partir du cadastre, l'ensemble des voies de circulation dont la commune est propriétaire.
- Ensuite, une sélection est réalisée avec les élus locaux pour identifier les seuls chemins ruraux et éliminer les anomalies.
- Une cartographie de ces chemins identifiés est restituée à la commune par la Fédération Régionale des Chasseurs.



VIA GARONA (GR®861), UN SENTIER DE GRANDE RANDONNÉE LE LONG DE LA GARONNE

Ouvert en juillet 2017, la Via Garona est un chemin de randonnée pédestre labellisé GR, long de 170 km, qui relie les sites de Saint-Jacques de Compostelle entre Toulouse (Basilique Saint-Sernin) et Saint-Bertrand-de-Comminges (Cathédrale Sainte-Marie).

Elle traverse 41 communes, toutes situées dans le département de la Haute-Garonne, dont Toulouse, Muret, Noé, Rieux-Volvestre, Martres-Tolosane, Saint-Martory, Saint-Gaudens et Saint-Bertrand-de-Comminges.



Sur le chemin Via Garona entre Mauzac et Noé - © PetiteRépublique.com



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Loi 3DS : Pour une meilleure préservation des chemins ruraux – Banque des territoires, 2022 : <https://www.banquedesterritoires.fr/loi-3ds-pour-une-meilleure-preservation-des-chemins-ruraux>
- Sentiers en Haute-Garonne – Comité départemental 31 de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre : <https://www.randopedestre31.fr/category/nos-sentiers/>
- Culture, récit et randonnée autour de Rennes Métropole, Un projet de sentier métropolitain à Rennes – AUDIAR Rennes : <https://www.audiar.org/storymap/parcoursmetropolitain/index.html>



LA PAROLE AUX ACTEURS

Julien Klotz – Conseiller départemental du Canton Toulouse 1

« Le Conseil départemental de la Haute-Garonne s'engage aux côtés des communes pour la préservation de leurs chemins ruraux, grâce au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) et au programme départemental de subventions. Depuis 2012, ce sont des dizaines de chemins ruraux qui sont ainsi protégés et valorisés. »

FICHE 15

S'ENGAGER DANS UNE DÉMARCHE GLOBALE EN ÉLABORANT UN PLAN PIÉTON À L'ÉCHELLE COMMUNALE OU INTERCOMMUNALE

Les plans piétons sont des documents qui traduisent la volonté des collectivités de considérer la marche comme un mode à part entière et de mettre en œuvre des actions permettant son développement et sa promotion.

Largement inspirés par le plan piéton de Genève, les plans piétons français se développent au sein des grandes collectivités sous des formes variées. Ainsi, les plans piétons, les plans marche, les stratégies piétonnes sont autant de documents pouvant être associés à la même démarche.

QU'EST-CE QU'UN PLAN PIÉTON ET QUEL EST SON INTÉRÊT ?

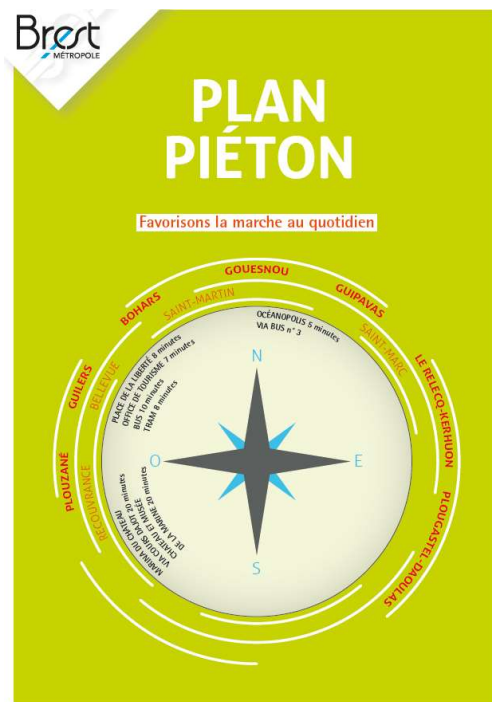
Document de coordination des actions favorisant la pratique de la marche sur un territoire, le Plan Piéton met en œuvre des leviers concrets en matière :

- de trafic et de mobilité,
- d'aménagement du territoire et d'urbanisme,
- de normes et d'organisation,
- d'image et de promotion.

Il s'agit donc d'une démarche globale, prenant en compte tous les leviers et dispositifs techniques et sensibles, permettant de développer ou d'améliorer les conditions de marche à l'échelle d'une ville ou d'une intercommunalité.

Le plan piéton n'est pas une démarche visant au développement des modes actifs, mais uniquement de la marche. Le vélo est ainsi exclu de cette démarche, ou du moins il n'est pas l'objet central.

Il s'agit généralement d'une démarche volontaire d'une collectivité souhaitant développer, améliorer ou revaloriser les conditions de marche sur son territoire.



QUI PEUT ÉLABORER UN PLAN PIÉTON ?

L'échelle d'action d'un plan piéton se situe à l'échelle d'une ville ou d'un territoire intercommunal.

Idéalement, la collectivité possède les pouvoirs de police ainsi que les compétences relatives à l'aménagement de la voirie et des espaces publics.

QUELLE EST SA DURÉE ?

Les plans piétons français sont généralement renouvelés sur une période relativement courte.

L'ordre de grandeur se situe, en moyenne, entre 6 et 10 ans.

QUELS EN SONT LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS ?

Sans cadre juridique ni portée réglementaire, chacun des Plans Piétons qui ont été adoptés en France est unique. Tous sont, cependant, généralement composés de cinq piliers :

- Un diagnostic pour mieux connaître les infrastructures et les pratiques piétonnes sur son territoire.
- Des enjeux ciblés
5 enjeux sont régulièrement évoqués dans les Plans Piétons français : sécurité, rééquilibrage de l'espace public, environnement, santé publique et attractivité économique.
- Des objectifs affichés
L'augmentation de la part modale marche n'est pas le principal objectif d'un Plan Piéton car il s'agit d'une part modale déjà très élevée dans les centres urbains et centres-villes. Les objectifs affichés vont ainsi plutôt porter sur l'amélioration de la qualité des espaces publics pour favoriser la marche, et plus globalement sur la qualité et le cadre de vie en ville.
- Un plan d'actions pour connaître, aménager, planifier et communiquer
 - Des plans d'actions qui tournent autour de l'amélioration de la sécurité des déplacements, de la maîtrise de l'occupation du domaine public, du renforcement de l'attractivité des transports en commun et de la limitation du recours à la voiture pour réaliser les déplacements de courte durée.
- Une gouvernance et un budget dédié qui constituent deux éléments déterminants à la réussite de la politique piétonne.

Ces cinq éléments forment ainsi une base commune à tous les plans piétons français. Certains éléments peuvent être plus ou moins détaillés, mais ils apparaissent toujours.



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS

TOUR D'HORIZON DE QUELQUES PLANS PIÉTONS RÉALISÉS EN FRANCE

**LE PLAN PIÉTON DE BREST MÉTROPOLE**
2014 - 2020

Périmètre : Brest Métropole
Nombre de communes : 8
Nombre d'habitants : 210 000
Validation politique : NON



Le plan n'est pas une feuille de route ni un outil de planification.

Il repose sur la volonté de promouvoir et de sensibiliser les élus et techniciens à la marche et permet de poser un cadre sur les enjeux identifiés, et d'apporter des solutions.

Les financements reposent pour beaucoup sur des budgets participatifs.

**LE PLAN PIÉTON DE STRASBOURG**
2011 – 2020 puis 2021 – 2030

Périmètre : Commune de Strasbourg
Nombre de communes : 1
Nombre d'habitants : 280 000
Validation politique : OUI



Le plan piéton s'inscrit comme étant un véritable outil de planification, voire un outil opérationnel.

L'objectif du document est de regrouper les actions en faveur de la marche et de l'enrichir à la fois du point de vue technique mais également politique. Il repose sur le pouvoir de police du maire. De fait, les engagements et les actions du plan piéton sont respectés.

Il a été décliné dans un premier temps dans le PDU puis dans le PLU.

Les services de la ville de Strasbourg et de l'Eurométropole peuvent se reposer sur le document de manière pérenne.

**LE PLAN PIÉTON DE RENNES**
2021 - 2030

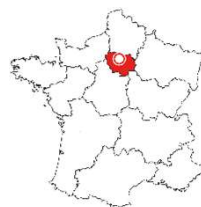
Périmètre : Commune de Rennes
Nombre de communes : 1
Nombre d'habitants : 216 000
Validation politique : OUI



C'est un document validé politiquement qui a pour fonction d'être un outil de planification.

La gouvernance du plan piéton de Rennes comporte des similitudes avec le plan piéton de Strasbourg.

Le document repose sur les pouvoirs de police du maire.

**LE PLAN MARCHÉ DE PLAINE COMMUNE**
2016 - 2020

Périmètre : EPT de Plaine Commune
Nombre de communes : 9
Nombre d'habitants : 435 000
Validation politique : OUI



La démarche adoptée est similaire à l'approche du plan piéton de Brest.

Un budget et une feuille de route sont dédiés au plan marché chaque année.

Le budget pour le plan marché représente 145 000 €.



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Panorama des Plans Piétons et démarches similaires en France - CEREMA, 2022 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plans-pietons-villes-plus-marchables-retour-rendez-vous>
- Plan Piéton de Brest Métropole - Brest Métropole, 2018 : https://brest.fr/sites/default/files/media/document/Plan_Pieton.pdf
- Plan Piéton de Strasbourg - Ville et Métropole de Strasbourg, 2021 : <https://www.strasbourg.eu/plan-pieton#:~:text=Le%20plan%20pi%C3%A9ton%202021%2D2030,parcourant%20que%20de%20courtes%20distances.>
- L'essentiel sur le Plan Local de Déplacements et le Plan Marché de Plaine Commune - Plaine Commune, 2015 : https://plainecommune.fr/fileadmin/user_upload/Portail_Plaire_Commune/LA_DOC/THEMATIQUES/Mobilite/Cahier_PLD_PM.pdf



LA PAROLE AUX ACTEURS

Jean-Michel Lattes – Président de Tisséo Collectivités.

« Les bassins de vie, les cœurs de quartier ou les centralités commerciales sont marqués et identifiables dans chaque commune. Pour autant, l'aménageur doit imaginer un fil qui les relie pour faciliter les mobilités au quotidien.

La fonctionnalité des bassins de vie est l'équilibre territorial. Pour cela, il faut un plan piéton qui mettrait en valeur des itinéraires privilégiés, sur le même modèle qu'un réseau structurant de transports collectifs ou cycles. »

FICHE 16

QUATRE CLÉS POUR RÉUSSIR SA POLITIQUE PIÉTONNE

Quatre éléments sont à considérer et à appliquer pour réussir sa politique piétonne :

- Développer une approche transversale,
- Adapter la politique piétonne à son territoire,
- Dédier un budget spécifique à la marche à pied,
- Mettre en place un dispositif annuel de suivi et d'observation.

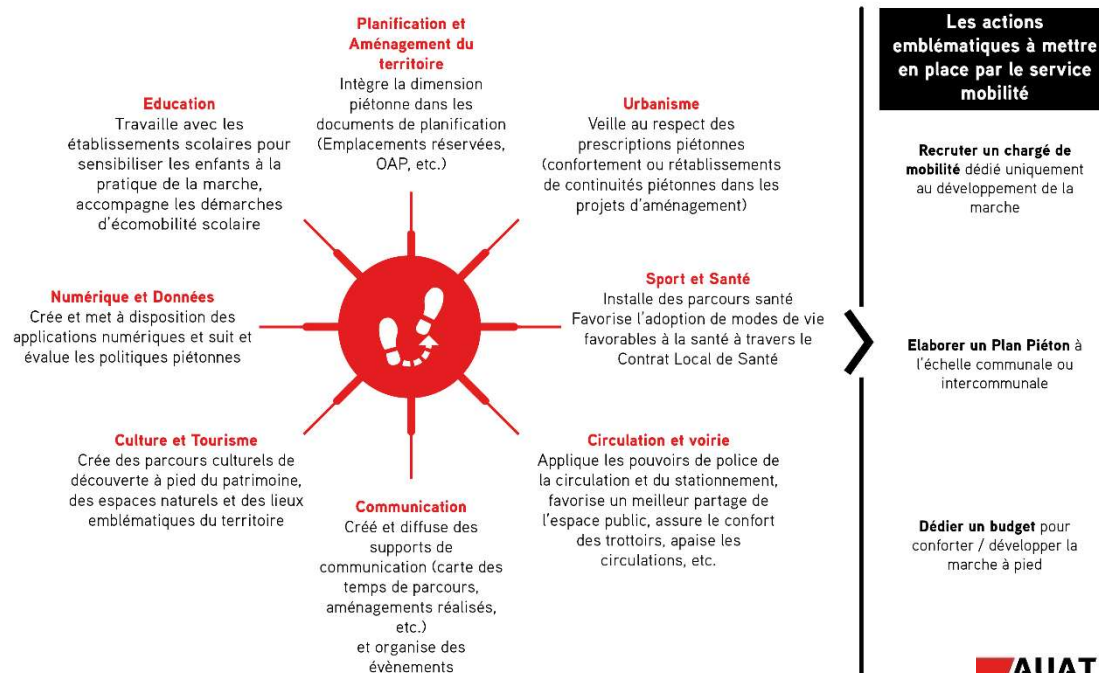
1 ADOPTER UNE APPROCHE TRANSVERSALE

Trop souvent, les aménagements pour piétons sont réalisés de façon ponctuelle, en réponse à des problèmes particuliers, sans s'inscrire dans une cohérence d'ensemble.

Il est aujourd'hui nécessaire d'adopter une approche plus systémique et de faire travailler ensemble une multitude de services d'une même collectivité (éducation, aménagement, voirie, communication, etc.) afin d'accentuer et d'accélérer la prise en compte du piéton dans les territoires et ainsi mettre la marche à pied dans la lumière des politiques publiques.

Les différents services concernés par la marche

Le service en charge de la mobilité : Planifie et organise les actions en faveur de la marche à pied et est garant de la transversalité entre les services pour mettre en place une politique globale et cohérente en faveur de la marche à pied



2 ADAPTER LA POLITIQUE PIÉTONNE À SON TERRITOIRE

La marche a un potentiel très important mais sa prise en compte doit faire l'objet d'études spécifiques pour s'adapter aux caractéristiques de chaque type de territoire et aux différents tissus urbains qui les composent.

- Le modèle territorial des territoires urbains de l'agglomération (concentration des habitants, des emplois et des services, couplée à un tissu urbain et un maillage viaire denses) favorise une ville des proximités et donc un recours élevé à la marche à pied pour se déplacer. La pratique de la marche y est ainsi sensiblement plus importante que dans le reste de l'agglomération. Les leviers de confortement et de développement de la marche s'y appliquent de manière diffuse sur tous les secteurs des zones urbaines.
- Les territoires périurbains se sont, quant à eux, construits autour de la voiture, qu'il s'agisse d'urbanisation ou d'espaces publics, et de pair avec les axes de transports routiers engendrant l'essor d'une mobilité en voiture individuelle généralisée et ne favorisant pas le recours à la marche y compris pour accéder aux commerces et services de proximité.

C'est aujourd'hui dans ces zones que se concentrent les enjeux les plus forts de développement de la marche. Cependant, les réponses ne peuvent être les mêmes que celles apportées dans les territoires urbains et les efforts doivent être concentrés sur des secteurs à enjeux. Ainsi, l'accessibilité piétonne doit être particulièrement renforcée à destination, notamment :

- Des centres-villes et centres-bourgs permettant l'accès aux équipements et commerces de proximité ;
- Des transports en commun du territoire, l'alliance marche et transport en commun étant indispensable

Les abords des écoles, des lieux d'enseignement ainsi que les zones d'activités constituent également des secteurs à forts enjeux.

Accusé de réception en préfecture
03125310086 20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



© B.Aiach

PARTIE 3

FICHES PRATIQUES : DÉVELOPPER / CONFORTER LA MARCHÉ DANS LES SECTEURS À ENJEUX

Montrer en quoi les secteurs / territoires retenus sont des secteurs à enjeux pour développer la marche et fournir des cas concrets d'aménagements réalisés, dans chacun de ces secteurs, pour développer ou conforter la marche.

FICHE 17

Marche et transports en commun

FICHE 18

Marche et établissements scolaires

FICHE 19

Marche et zones d'activités

FICHE 20

Marche et équipements

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

FICHE 17

MARCHÉ ET TRANSPORTS EN COMMUN



La marche est le complément essentiel des transports publics, tant pour accéder aux différents arrêts, stations et gares que pour correspondre entre deux lignes de transports en commun au sein d'un pôle d'échanges multimodal. L'accessibilité aux réseaux, ainsi que les performances de la correspondance d'un réseau à l'autre, constituent des éléments clés du report modal. Ils doivent, à ce titre, faire l'objet d'une attention particulière et d'une politique ambitieuse et volontariste qui permettront de répondre de manière optimale aux besoins des piétons quels qu'ils soient.

COMMENT AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX TRANSPORTS EN COMMUN ?

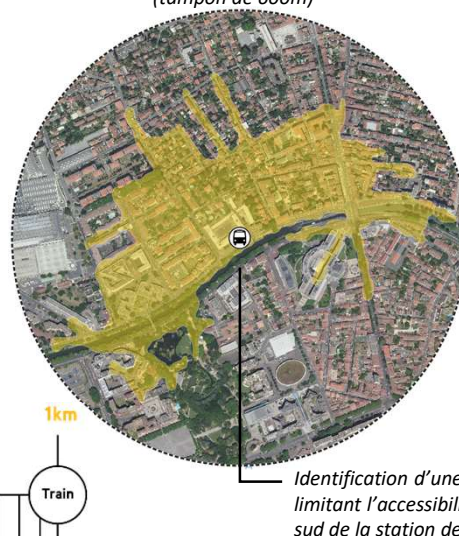
- 1** Réaliser un diagnostic des cheminements piétons présents dans le périmètre d'influence réel de l'arrêt de transports en commun.

Accessibilité réelle autour d'une station de métro
(isochrone de 10' à pied)



- 2** Comparer les périmètres d'influences « réels » et théoriques

Accessibilité théorique autour d'une station de métro
(tampon de 600m)

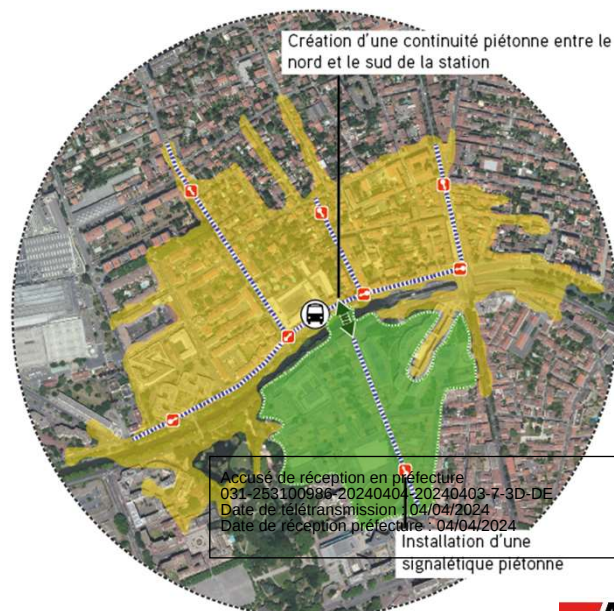


- Identifier les itinéraires d'accès à l'arrêt de transports en commun
- Apprécier leur qualité

- Mettre en valeur les principales différences entre les 2 périmètres. Il peut s'agir de différences liées à la présence de coupures urbaines, à un manque de maillage piéton ou à la présence d'une emprise publique ou privée de surface importante.

- 3** Identifier et programmer les actions d'amélioration de l'accessibilité piétonne

- Améliorer les conditions d'accessibilité sur le périmètre d'accessibilité réelle en cas de besoin
Par exemple, élargissement de trottoirs, apaisement de la circulation, etc.
- Améliorer le maillage piéton et créer de nouvelles continuités piétonnes afin d'élargir le périmètre réel d'influence de l'arrêt de transports en commun et ainsi se rapprocher du périmètre théorique.
- Jalonner les itinéraires les plus qualitatifs pour accéder à l'arrêt de transports en commun depuis les centres d'intérêts présents à proximité (équipements publics, zones d'activités, etc.)





ETUDE DE CAS : L'ACCESSIBILITÉ À L'ARRÊT « PECHBONNIEU MAIRIE »

PECHBONNIEU – COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES COTEAUX BELLEVUE

La ville de Pechbonnieu est desservie par 3 lignes de bus du réseau Tisséo :

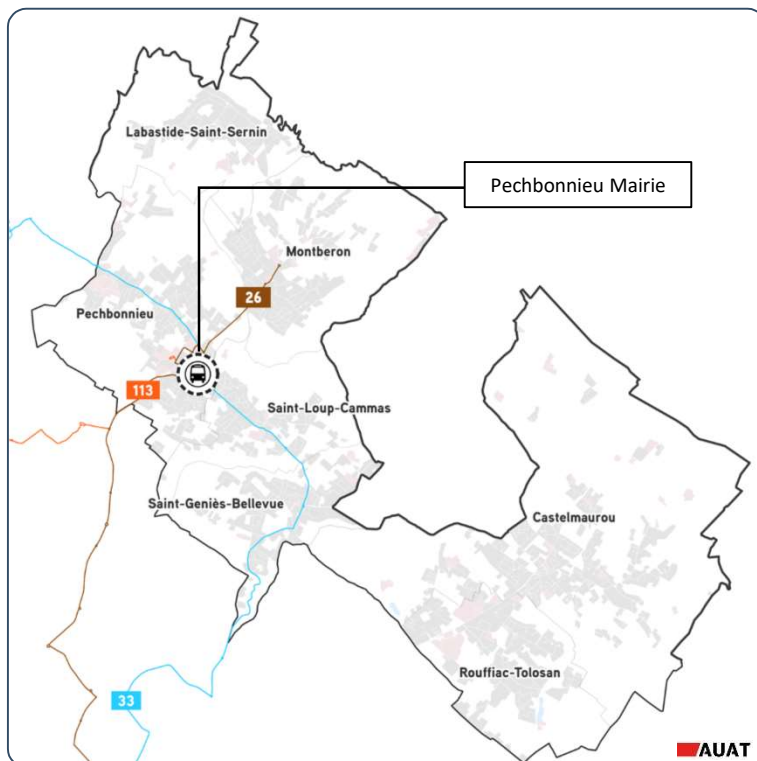
- Ligne 26 : Borderouge / Montberon
- Ligne 33 : Argoulets / Gratentour Gravettes
- Ligne 113 : Fenouillet Croix / Collège Pechbonnieu

Ces trois lignes desservent l'arrêt de bus « Pechbonnieu Mairie ».

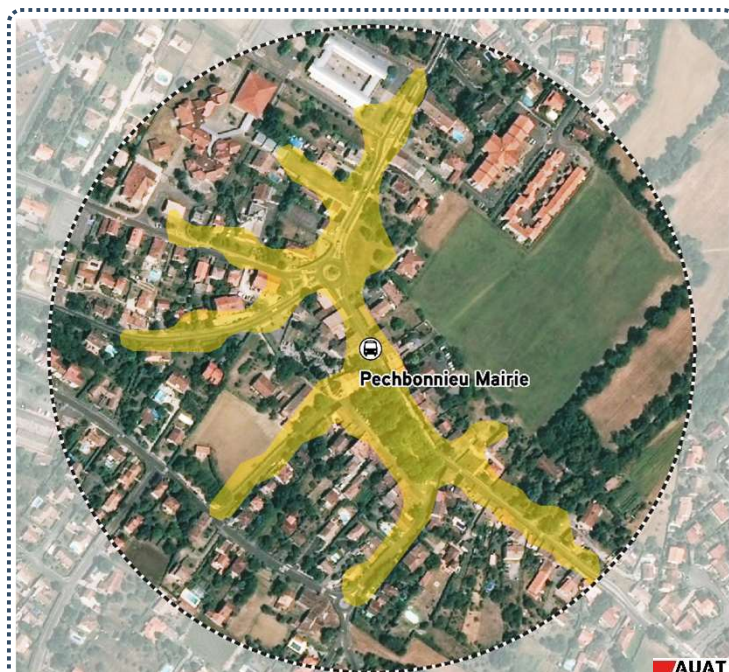
Ces dernières années, le quartier autour de la mairie a fortement évolué puisqu'une parcelle de plus de 37 000 m², située derrière la mairie a été urbanisée. Elle a permis la création du nouveau quartier « Au village » comprenant près de 160 logements.

Ce projet urbain s'est accompagné de la création de nouveaux espaces publics :

- Création d'une place publique à l'arrière de la mairie actuelle
- Ouverture d'un accès piétons / vélos entre le nouveau quartier et l'arrêt de bus favorisant l'accessibilité piétonne des nouveaux habitants au réseau de transports en commun.



2012



2022



FICHE 18

MARCHE ET ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES



La marche et le vélo assurent la moitié des déplacements des élèves, tous niveaux confondus. Cependant, 70% des élèves du cycle élémentaire se rendent chaque jour à l'école en voiture, alors que le trajet domicile-école dépasse rarement 2 km.*

Améliorer l'accessibilité piétonne vers et aux abords des établissements scolaires permettrait d'encourager les parents et élèves à effectuer ce trajet domicile-école autrement qu'en voiture. Pour cela, deux dispositifs d'écomobilité scolaire sont particulièrement intéressants à déployer : la rue scolaire et le pédibus.

(*source : Réaliser un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire, Guide à destination des chefs de projet – ADEME)

COMMENT AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ?

EN CRÉANT DES RUES SCOLAIRES

Une « rue scolaire » peut être définie comme une voie publique donnant sur l'entrée ou située à proximité d'un établissement scolaire et dans laquelle, de manière permanente ou temporaire (à certaines heures), une signalisation adaptée interdit l'accès aux véhicules motorisés (hors autorisations spécifiques).

1 S'assurer que les critères suivants soient remplis avant d'envisager la création d'une rue scolaire :

- L'école doit être demandeuse, motivée et marquer une forme d'engagement.
- La rue a un caractère principalement résidentiel (peu ou pas de commerces).
- La rue aménagée en rue scolaire se trouve dans une rue de desserte locale, qui n'est pas empruntée par du trafic de transit.
- Le report de trafic sur les rues voisines est gérable.
- Des possibilités d'accès en modes actifs pour une grande majorité d'élèves ou éventuellement disponibilité de parkings à proximité, notamment en périurbain.
- L'impact sur la circulation des riverains est acceptable.
- La rue n'est pas desservie par une offre régulière en transports en commun.

2 Choisir le meilleur dispositif

La rue scolaire n'étant pas, en France, inscrite dans les articles du code de la route, il existe différentes solutions applicables et signalisations adaptées qui relèvent de la réglementation.

L'aire piétonne
(permanente ou temporaire)



L'interdiction de circuler
(permanente ou temporaire)



La zone de rencontre



EN METTANT EN PLACE DES PÉDIBUS

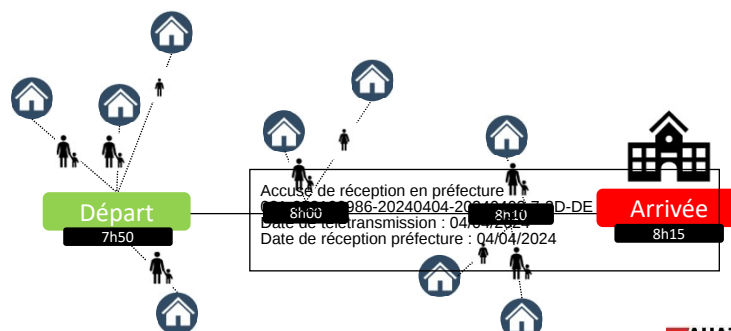
Le pédibus est un dispositif de ramassage scolaire pédestre pour amener en toute sécurité les enfants à l'école. Il est organisé par les parents d'élèves qui se relaient pour accompagner un groupe d'enfants à l'école. Il fonctionne comme une ligne de bus avec un circuit, des arrêts et des horaires de passage. La réussite d'un pédibus repose sur l'implication sur le long terme des accompagnateurs.

1 Communiquer auprès des familles des écoles maternelles et élémentaires afin de les sensibiliser aux avantages du pédibus

2 Analyser les données fournies par les écoles volontaires : nombre de familles intéressées et de parents prêts à s'investir en tant qu'accompagnateurs, itinéraires empruntés par les enfants, etc.

3 Définir les parcours

Définition de trajets de 25 minutes maximum, petits aménagements de voirie nécessaires, pose d'une signalétique spécifique...





ETUDE DE CAS : LE DISPOSITIF D'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE DE LA VILLE DE TOULOUSE

TOULOUSE – TOULOUSE MÉTROPOLE

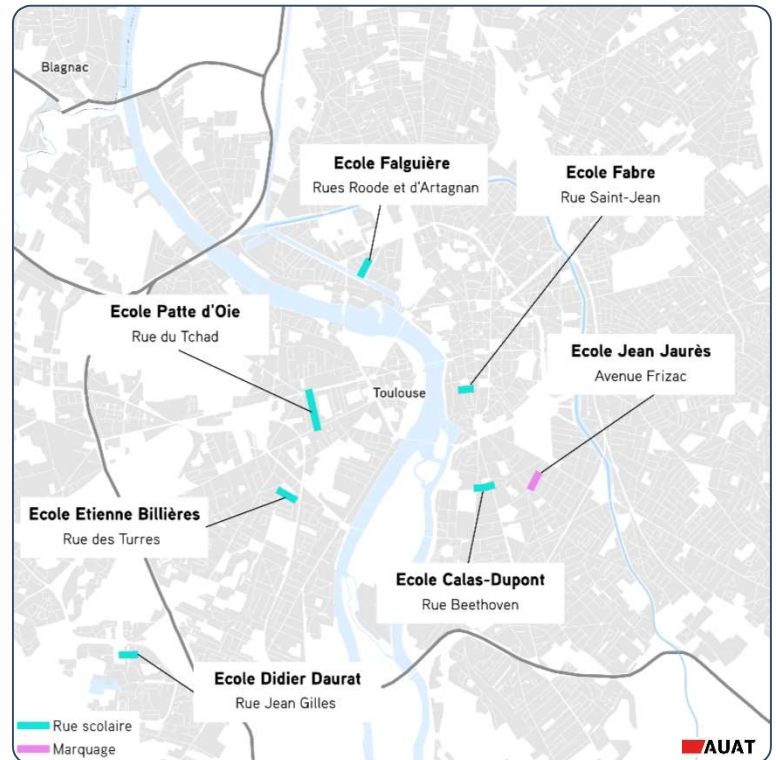
La ville de Toulouse mène une série d'actions visant à promouvoir l'écomobilité scolaire sur son territoire afin d'augmenter le recours à la marche à pied pour les parents et les enfants entre leur domicile et l'école.

Depuis la rentrée de septembre 2022, la ville a lancé une expérimentation de « rues scolaires » dans 6 écoles de la ville :

- Ecole Falguière, rue d'Artagnan et rue Roode
- Ecole Patte d'Oie, rue du Tchad
- Ecole Etienne Billières, rue des Turres
- Ecole Calas-Dupont, rue Beethoven
- Ecole Fabre, rue Saint-Jean
- Ecole Didier Daurat, rue Jean Gilles

La circulation automobile y est interdite les matins et soirs aux horaires de rentrée et de sortie des enfants, soit entre 8h et 8h45 le matin, entre 15h45 et 16h30 le soir et entre 11h15 et 11h45 le mercredi midi.

Seuls les riverains disposant d'une clé spécifique attribuée par la mairie peuvent circuler pendant ces périodes.



En plus de ces 6 rues scolaires, la mairie de Toulouse a installé un « nudge » - dispositif visant à influencer (sans contraindre) les comportements en modifiant ponctuellement les repères - devant l'école élémentaire Jean Jaurès située dans le quartier du Busca afin de lutter contre le stationnement sauvage.

D'autres demandes de rues scolaires sont à l'étude, elles s'inscrivent dans une démarche globale de sécurisation des abords des écoles prioritaires par la municipalité.

La Ville de Toulouse s'est également engagée dans le programme national Moby qui soutient les villes dans le développement de l'écomobilité scolaire. Ce programme permet de disposer d'un accompagnement pour l'identification des problématiques avec les différentes parties prenantes (élèves, parents, enseignants, personnels de l'école, etc.) et de proposer des actions afin d'encourager les déplacements en modes actifs notamment des élèves et de leurs parents. Il se traduit sous deux angles :

- Accompagner la mise en place de Plans de Déplacement des Etablissements Scolaires (PDES) dans les établissements, en co-construction avec l'ensemble des acteurs,
- Sensibiliser les élèves à la nécessité de se déplacer en limitant les émissions de gaz à effet de serre.



FICHE 19

MARCHÉ ET ZONES D'ACTIVITÉS



En 2021, le territoire de la grande agglomération toulousaine comptait 233 zones d'activités.

Le développement de ces zones d'activités s'est polarisé de manière relativement marquée aux franges du cœur d'agglomération sur des territoires périurbains. Il s'agit très souvent de zones peu propices à la marche à pied du fait de la monofonctionnalité des zones et d'environnements aux profils très routiers.

Le potentiel de la marche y est pourtant très fort. Y améliorer les conditions de marchabilité en développant des espaces publics de qualité, des traitements paysagers et un cadre de vie de qualité est aujourd'hui essentiel.

COMMENT AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE DANS LES ZONES D'ACTIVITÉS ?

1 Réaliser un diagnostic complet de la zone d'activités

Les entreprises présentes

- Localisation des entreprises dans la zone d'activités
- Typologie des entreprises
- Nombre de salariés par entreprise et dans la zone
- Logiques d'implantation des entreprises au sein de la zone d'activités
- Accessibilité des locaux

La gestion et les domanialités

- Aménageur de la zone
- Gestionnaire(s) de la zone
- Présence d'un club d'entreprises
- Analyse de la domanialité de la zone d'activités (distinction espaces publics / espaces privés)
- Propriétaires fonciers
- Disponibilités foncières

La qualité et l'accessibilité

- Accessibilité de la zone d'activités à pied, en vélo, en transports en commun et en voiture
- Présence et qualité de la signalétique et du mobilier urbain à l'intérieur de la zone d'activités
- Qualité paysagère, architecturale et environnementale
- Présence et qualité des cheminements piétons
- Analyse de réseau de voirie et de l'offre de stationnement



Associer dès la phase de diagnostic les chefs d'entreprises mais aussi les usagers du site (salariés, visiteurs, fournisseurs, etc.) et les riverains permettra d'identifier les dysfonctionnements constatés par ceux qui pratiquent la zone d'activités au quotidien et de mettre en évidence leurs besoins actuels et futurs.

Par ailleurs, une implication des entreprises permettra de garantir une cohérence de l'ensemble du projet puisque le travail de requalification des zones d'activités doit concerner les espaces publics mais aussi les espaces privés propres à chaque entreprise.

2 Créer ou recréer des aménagements de qualité sur la base des dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic

Il s'agira ensuite de mettre en œuvre les différents leviers présentés dans la seconde partie de ce guide afin d'améliorer la marchabilité des zones d'activités : création de cheminements larges et confortables, apaisement des circulations, jalonnement piéton, animation et végétalisation des espaces publics, résorptions des coupures urbaines, installation de lieux de pause et de détente, etc.

Ces actions devront concerner l'ensemble de la zone d'activités mais une attention particulière pourra être portée sur les cheminements reliant les équipements présents dans la zone (arrêts de transports en commun, commerces, services publics, etc.) et les entreprises.



Une large place rendue aux piétons au sein du projet Enova Labège - La Diagonale et les abords du lac seront uniquement dédiés aux mobilités douces
© Enova-labege-toulouse.fr



ETUDE DE CAS : L'EXTENSION DU PARC D'ACTIVITÉS DES HAIES DE VIC

CASTANET-TOLOSAN – COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU SICOVAL

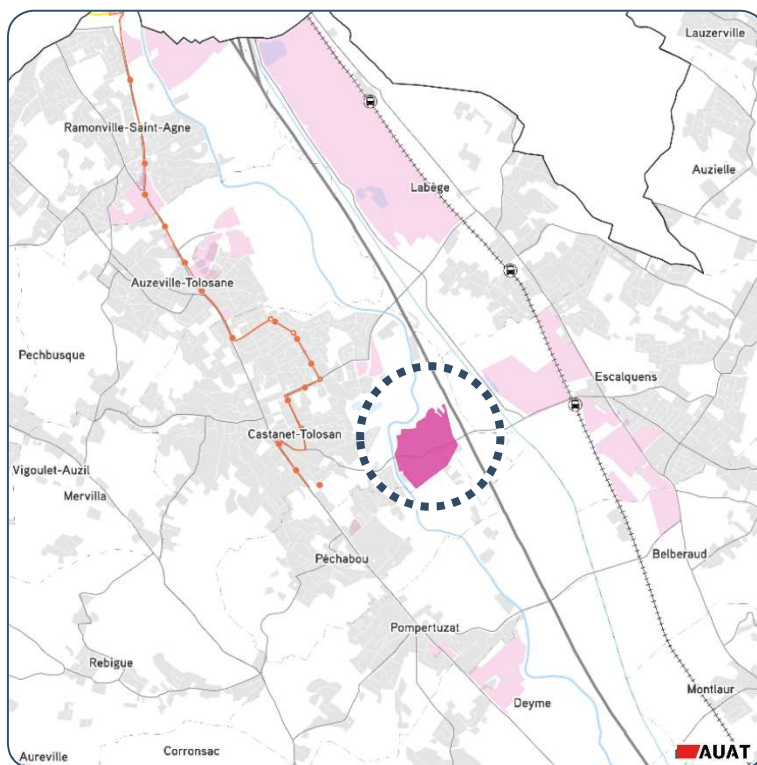
Le parc d'activités des Haies de Vic est situé sur la commune de Castanet-Tolosan, le long de la RD79, entre le Canal du Midi et l'autoroute A61 et à proximité immédiate de la zone artisanale de Vic dont il constitue l'extension.

Cette extension, portée par le groupe Essor et d'une surface de 4 hectares a obtenu la certification HQE – Haute Qualité Environnementale – Aménagement.

Il s'agit d'une démarche originale et exemplaire puisque, bien qu'issue d'une initiative privée, c'est une démarche concertée et qui a abouti à la signature d'une charte signée par le groupe Essor (aménageur de la zone), le Sicoval et la commune de Castanet-Tolosan.

Cela a permis une réflexion et un travail en étroite collaboration entre les 3 acteurs pour mener une politique de développement durable, qui allie activités économiques et ambition environnementale :

- Espaces boisés, plantations, lieux de pause et de rencontre pour les visiteurs et piétons en lien avec le Canal du Midi,
- Organisation des parcelles avec des haies,
- Gestion alternative des eaux pluviales,
- Implantation des bâtiments en cohérence avec le site,
- Préservation de la biodiversité,
- Lien avec installations existantes : pistes cyclables, voies piétonnes, prolongements des trottoirs...



La localisation de la zone d'activités



Création de cheminements piétons qualitatifs



Installation d'arceaux vélos



Installation de mobiliers de pause et de détente



Matérialisation d'une liaison entre la zone et le canal



© Communauté d'agglomération du Sicoval

FICHE 20

MARCHÉ ET ÉQUIPEMENTS



Les équipements offrent des services à la population en matière de santé, d'éducation, de culture, de sport, etc. Si les équipements localisés dans les centres urbains sont généralement dotés d'une bonne accessibilité en transports en commun et à pied, les abords des équipements, plutôt situés en périphérie, ne sont accessibles de manière optimale qu'en voiture et sont souvent dépourvus d'aménagements favorables aux piétons (absence d'espaces destinés à des usages stationnaires, manque de mobilier de repos, etc.). Ils génèrent pourtant des flux piétons importants qu'il apparaît nécessaire de sécuriser et de conforter, particulièrement dans les centres-villes et centres-bourgs.

COMMENT AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX ÉQUIPEMENTS ?

1 Recenser les équipements présents sur son territoire et analyser leur accessibilité piétonne

Les équipements sont regroupés en 7 domaines :

Les services aux particuliers



Les commerces



L'enseignement



La santé et le social



Les sports, les loisirs et la culture



Le tourisme



Les transports et déplacements



Une fois ce recensement réalisé, il s'agit ensuite de réaliser un diagnostic de l'accessibilité piétonne prenant en compte la sécurité, le confort et l'accessibilité des PMR de tous les équipements de son territoire.

Ce travail d'analyse peut être priorisé selon le niveau structurant de l'équipement et son niveau de fréquentation par exemple.

Le diagnostic devra être réalisé :

- à l'échelle de la voirie et des espaces publics présents aux abords des équipements et permettant d'y accéder avec un focus à apporter sur les cheminements existants entre l'arrêt de transports en commun le plus proche et les places de stationnement (si existants),
- à l'échelle de l'accès au bâtiment lui-même.

Cet état des lieux, qui doit être réalisé en partenariat avec le ou les gestionnaires de l'équipement concerné, permettra de programmer des travaux en cohérence avec la spécificité des lieux et les besoins des uns et des autres.

2 Améliorer l'accessibilité piétonne

Il s'agira ensuite de mettre en œuvre les différents leviers présentés dans la seconde partie de ce guide afin d'améliorer l'accessibilité piétonne aux équipements : création de cheminements larges et confortables, apaisement des circulations, jalonnement piéton, résorptions des coupures urbaines, installation de lieux de pause et de détente, etc.

Une attention particulière pourra être portée sur les cheminements permettant d'accéder aux équipements depuis les arrêts de transports en commun et les parkings.



Avant



Après

Création d'un parvis devant la mairie de Cras-sur-Reyssouze (01)
Source : Cerema - Cœurs de villes et de villages accessibles à tous



Création d'une rampe d'accès au bureau de poste de Saint-Nabord (88) - Cerema - Cœurs de villes et de villages accessibles à tous



ETUDE DE CAS : LE TRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DU CINÉMA VEO

MURET – COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU MURETAIN

Le cinéma Véo se situe au niveau de l'entrée Nord de Muret et au sud de la zone industrielle de Joffrery. Il est équipé de 8 salles de projection comprenant un peu plus de 1 000 fauteuils au total.

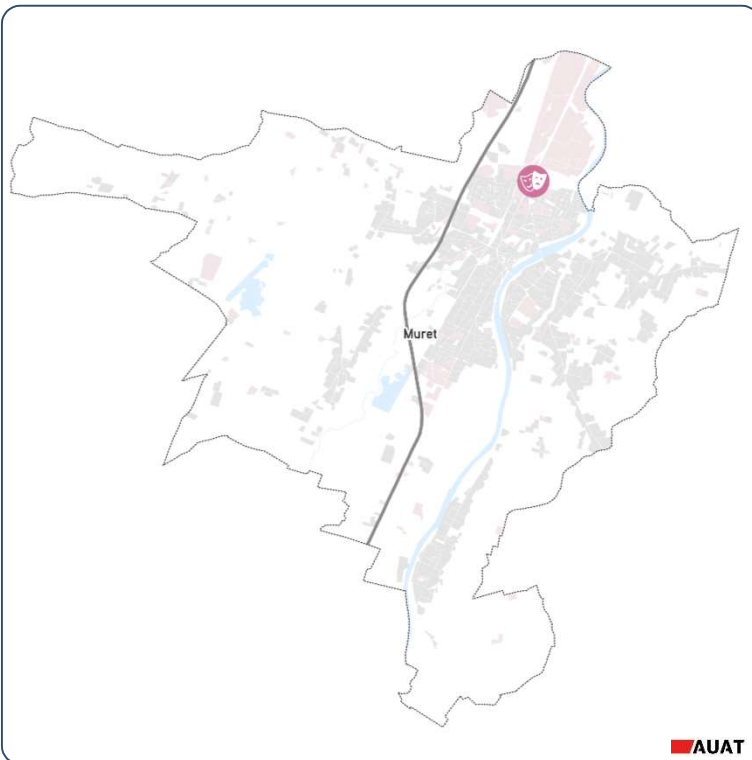
Inauguré en 2013, la construction de ce cinéma s'est inscrite dans un projet plus large de réaménagement et de redynamisation de l'entrée Nord de la ville de Muret.

Ainsi le projet de cinéma s'est accompagné notamment d'une amélioration de la qualité des espaces publics avec une grande place rendue aux piétons.

La ville a financé et réalisé les aménagements extérieurs et les accès au cinéma en créant notamment un large parvis devant l'entrée.

En 2019, dans le cadre de son schéma d'embellissement des espaces publics et de ses entrées de ville, la ville de Muret a lancé de nouveaux travaux d'aménagement et de valorisation de l'entrée Nord.

Ces travaux consistaient d'abord en l'élargissement des emprises piétonnes sur la route d'accès au centre-ville, avec une réduction du gabarit de la chaussée. Tout cela se situant sur une route départementale, une convention a été passée entre la Ville et le Département fixant notamment les modalités de gestion et d'entretien ultérieur.



AUAT

Parvis piéton devant le cinéma



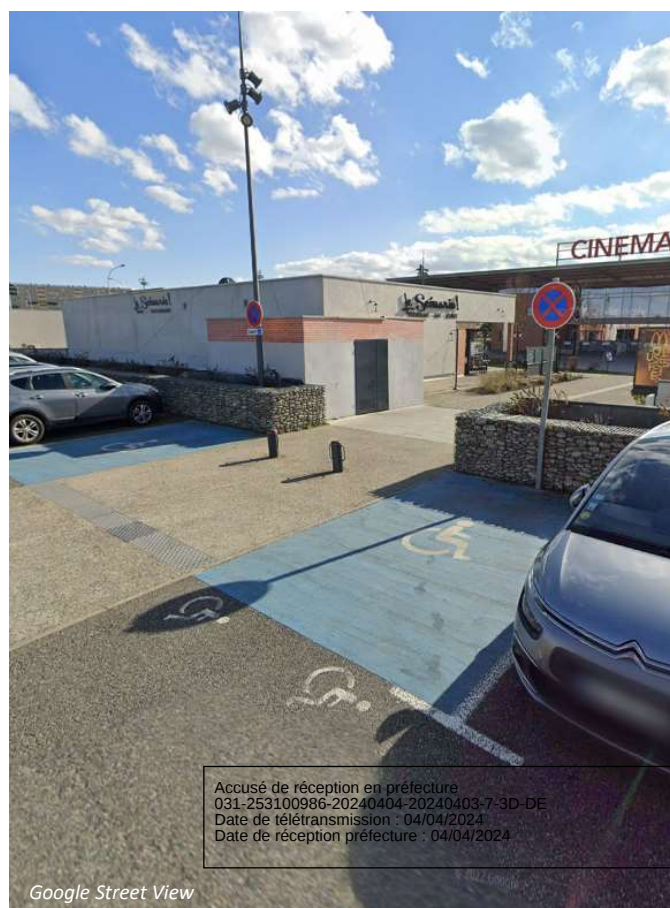
© Ville de Muret

Cheminements larges et confortables pour accéder au cinéma



© Ville de Muret

Liaison piétonne entre le parking et le cinéma



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Google Street View

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



© B.Aiach

PARTIE 4

COMMUNICATION ET SENSIBILISATION : SUSCITER L'ENVIE DE SE DÉPLACER À PIED

Donner les clés aux collectivités pour susciter l'envie de se déplacer à pied à travers la mise en place d'outils de communication et de sensibilisation à destination du grand public.

FICHE 21

Instaurer une signalétique adaptée

FICHE 22

Faire connaître les itinéraires pour donner envie de marcher

FICHE 23

Créer des campagnes de communication autour de la marche

FICHE 24

Réaliser des démarches participatives avec les habitants, les associations et l'ensemble des acteurs concernés

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Vice-président de la Préfecture

FICHE 21 INSTAURER UNE SIGNALÉTIQUE ADAPTÉE

Pour atteindre ses destinations, le piéton a besoin de se repérer, de s'orienter et de se localiser. La signalétique piétonne permet de faciliter la prise d'information nécessaire au choix ou à la poursuite d'un itinéraire et favorise ainsi la pratique de la marche.

L'objectif de cette fiche est de donner les clés pour élaborer et implanter un jalonnement capable de faciliter la recherche d'itinéraires, le repérage et l'orientation des piétons et des usagers de lieux publics grâce à une signalisation lisible, homogène, hiérarchisée, détectable, compréhensible et surtout simple.



C'EST QUOI LA SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE ?

La signalétique piétonne est facultative, elle vise à fournir aux piétons les indications nécessaires au choix d'un itinéraire présentant des conditions optimales de sécurité, d'accessibilité et de confort, en les guidant par un itinéraire adapté, vers un pôle, un service ou un équipement de proximité.

Il est primordial que les différentes informations apportées par la signalétique piétonne soient cohérentes, tant sur la forme (couleurs, pictogrammes) que sur le contenu (uniformité des appellations, organisation de l'information), et passent par une réflexion collaborative entre les différents gestionnaires, en y associant les usagers, y compris ceux 'à besoins spécifiques'.

QUOI SIGNALER ?

- Les lieux publics d'intérêt pour le piéton : places, cours d'eau, parcs, jardins, parkings, toilettes, etc.
- Lieux de transports en commun : arrêts, stations, gares, etc.
- Les équipements et services publics : mairies, écoles, bureaux de poste, etc.
- Les monuments historiques et sites d'intérêt touristique

COMMENT SIGNALER ?

Par des panneaux directionnels



Par du marquage au sol



Par des plans de situation



L'installation de panneaux directionnels permet de mettre un place un fléchage d'itinéraires piétons. C'est ce qu'on appelle le jalonnement.

Le marquage au sol, qui peut être envisagé en complément de la signalétique verticale, permet de suivre, pas à pas, un itinéraire. Il est particulièrement adapté aux grands espaces pouvant accueillir des foules parfois compactes.

Les plans de situation permettent une compréhension d'ensemble d'un site ou un quartier ainsi qu'un repérage des sites d'intérêt présents à proximité.

- Il est recommandé d'exprimer le jalonnement en temps de trajets moyens à pied et non pas en distances.
- Ces panneaux doivent être cohérents et uniformes dans leur format, leurs couleurs, leur typographie et leurs pictogrammes.

Il n'est pas prévu qu'un tel marquage s'implante en dehors des aires piétonnes et zones de rencontre.

Tout projet de ce type doit donc faire l'objet d'une demande d'expérimentation.

- Il est recommandé :
 - de tourner le plan dans le même sens que l'usager pour faciliter le repérage dans l'espace
 - d'encadrer les périmètres (sous formes de cercles) afin de montrer ce qui est accessible en moins de 5 ou 15 minutes à pied.



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE DES LIEUX ACCESSIBLES À PIED EN DISTANCE ET EN TEMPS DE TRAJET - Toulouse

La signalétique piétonne a été déployée en 2017 dans le centre-ville de Toulouse dans le but d'inciter les habitants à marcher et de leur faire prendre conscience des distances parfois courtes qu'il est possible de réaliser.



PANNEAU D'INFORMATION RANDONNÉE - Lacroix-Falgarde

Le Sicoval propose plusieurs balades sur son territoire.

Celles-ci sont balisées et des panneaux d'information sont positionnés au début de chaque balade comme à Lacroix-Falgarde par exemple.



POCHOIRS ÉPHÉMÈRES AU SOL - Brest (29)

Dans le cadre de l'arrivée de la ligne à grande vitesse en 2019, la SNCF a sollicité Brest Métropole pour réaliser une signalétique du cheminement entre la gare et la station de tramway Liberté.

C'est dans ce cadre qu'a été expérimentée une signalétique peinte au sol constituée de 3 « Roses des Temps » (design inspiré de la rose des vents) permettant aux piétons de s'orienter, se diriger à pied vers des lieux attractifs et représentatifs de la ville.

Le tout avec une indication de temps de parcours pour prendre conscience que ce n'est pas loin.



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

– Carte des chemins de randonnées – Sicoval : <https://www.sicoval.fr/habiter/se-deplacer/a-pied/>

– « Brest : fiez-vous aux Roses des temps pour déambuler de la gare à Liberté » – Côté Brest, 2017 : https://actu.fr/bretagne/brest_29019/brest-fiez-vous-roses-temps-deambuler-la-gare-liberte_11607470.html



LA PAROLE AUX ACTEURS

APF France Handicap – Délégation de Haute-Garonne

« Une grande vigilance doit être apportée à la signalétique. Celle-ci a, en effet, un rôle important à tenir afin d'aider les personnes à mobilité réduite à se repérer et à s'orienter dans l'espace public, d'autant plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'espaces publics vastes.

La mise en œuvre d'une signalétique multisensorielle (podotactile, olfactive, visuelle...) peut être envisagée. »

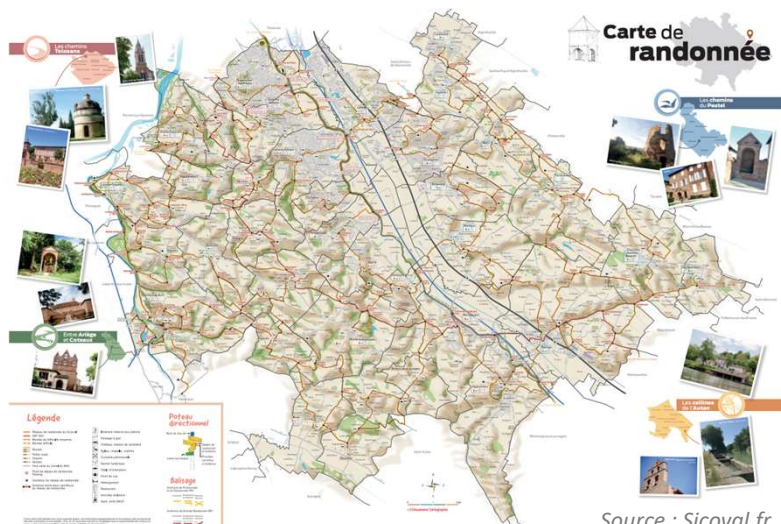
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS

CARTE DE RANDONNÉE - Sicoval

Disposant sur son territoire de plus de 320 km de réseau de randonnées, balisé et équipé d'une signalétique directionnelle, la communauté d'agglomération en fait la promotion sur son site internet.



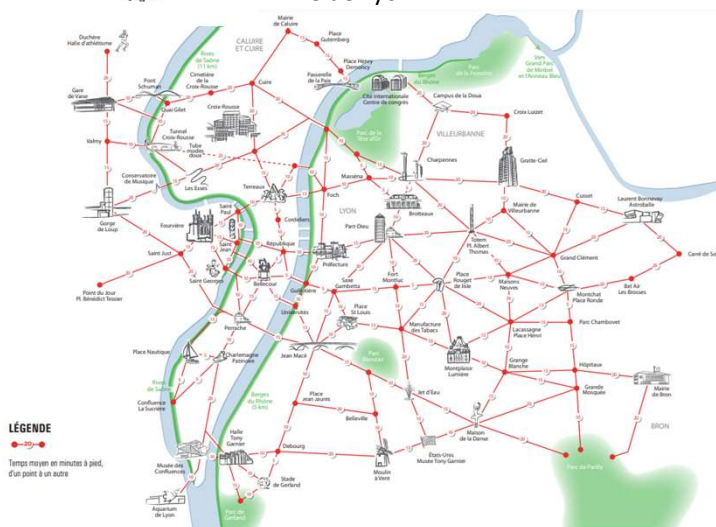
Source : Sicoval.fr

Ces sentiers de randonnées permettent de découvrir les richesses naturelles, patrimoniales et culturelles du Sicoval : Moulin, canal du Midi, ramiers aux bords de l'Ariège et la Garonne, côteaues avec vue sur la chaîne des Pyrénées, faune et flore locale, etc.

Il est ainsi possible de découvrir toutes les communes du territoire à pied.

CARTE « MA VILLE À PIED » - Grand Lyon

Afin d'encourager les déplacements piétons, la métropole Lyon a élaboré une cartographie des principaux temps de parcours à pied entre les différents lieux emblématiques de la ville de Lyon.



Source : Grandlyon.com



LA LIGNE VERTE DU VOYAGE À NANTES - Nantes

La ligne verte traverse plusieurs quartiers de la ville de Nantes. Elle permet d'explorer Nantes, de ne rien manquer de ses trésors culturels et de découvrir la ville d'une autre manière.



Source : Levoyageanantes.fr



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- La carte des temps de trajets à pied - Collectif « Les Faiseurs de Ville », 2020: <https://faiseursdeville.org/2020/05/15/la-carte-des-temps-de-trajets-a-pied-2/>
- La Ligne Verte à Nantes – Le Voyage à Nantes : <https://www.levoyageanantes.fr/les-parcours/arpenter-la-ligne-verte/>
- Destination Nature - Sicoval : <https://www.sicoval.fr/bouger-et-explorer/destination-nature/>
- Carte « Ma ville à Pied » - Grand Lyon : https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/deplacements/20160705_gl_carte-mavilleapied.pdf
- OnlyMoov, le site pour tout savoir des déplacements dans la métropole lyonnaise : <https://www.onlymoov.com/>



LA PAROLE AUX ACTEURS

Laurent Chérubin – Vice-président du Sicoval en charge du Développement et animation économique, tourisme, commerce, artisanat et agriculture

« Sur le territoire du Sicoval, la découverte et la pratique des activités outdoor sont une priorité. La marche, en particulier, est intégrée à notre politique de développement touristique, dont la randonnée est un des atouts principaux.

Maillé autour d'un réseau de 320 km de chemins entretenus, la randonnée permet de découvrir le territoire. Des cartes rando, un site internet et une application numérique sont à disposition du grand public pour découvrir la destination Sud-Est toulousain. »

FICHE 23

CRÉER DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION AUTOUR DE LA MARCHE

Quels que soient les modes de déplacement, susciter de nouvelles habitudes de mobilité n'est pas aisé : cela suppose de lever des freins ou des barrières psychologiques et de bousculer des préjugés et des attitudes au sein des populations.

Pour rendre la marche plus attractive et séduisante, il est indispensable de dépasser la simple logique informative et de proposer une communication originale et ludique qui marque les esprits, bouscule les habitudes et change le regard de la population sur la marche à pied.

QUELQUES ANGLES DE COMMUNICATION

- Faire connaître les bénéfices de la marche à pied au quotidien en matière de santé publique, d'environnement, de cadre de vie, d'animation urbaine et de convivialité, par exemple.
- Casser les préjugés autour de la marche sur la vitalité commerciale, par exemple.
- Faire la promotion d'itinéraires piétons malins et sécurisés et/ou des temps de parcours entre les points d'intérêt d'un territoire.
- Indiquer les nouveaux aménagements réalisés.
- Rédiger et partager un code de la rue afin de rappeler les droits et devoirs de chaque type d'usager de l'espace public.



Affiches réalisées par la ville de Toulouse (avec le soutien de Tisséo) à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité

Exemple de canaux de communication : Bulletin municipal ou intercommunal, site internet de la collectivité et réseaux sociaux, campagne d'affichage dans l'espace public, médias locaux (presse écrite, télévisions et radios locales), lors d'événements et manifestations.

SUR QUELS ÉVÉNEMENTS ET MANIFESTATIONS S'APPUYER POUR COMMUNIQUER ?

L'organisation d'événements est un levier efficace pour la promotion des déplacements à pied.

Il est possible de s'appuyer sur la dynamique d'événements locaux, nationaux et internationaux pour profiter de leur visibilité et de leur notoriété.

Événements internationaux

La semaine européenne de la mobilité

Cet événement, convie les collectivités, entreprises, organisations à lancer des actions de sensibilisation en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Quand : Tous les ans pendant une semaine au mois de septembre



Organisation d'une journée de sensibilisation auprès des agents du CD31 pour se déplacer autrement

PARK(ing) DAY

Événement international organisé le 3^{ème} week-end de septembre, il invite tous les citoyens, à faire preuve d'imagination et de créativité pour détourner temporairement l'usage des places de parking au profit d'espaces végétalisés, artistiques et conviviaux.

Quand : Tous les ans, le 3^{ème} week-end de septembre



Park(ing) Day organisé par la bibliothèque Pujol en 2013 à Toulouse - © Charlotte Hénard, Dédale Photos

Événement local

La Transtoulousaine

La Transtoulousaine est un événement organisé chaque année par Le Sens de la marche (centre de ressources dédié à la marche) et l'association 2pieds 2roues. Cet événement, qui propose plusieurs itinéraires, permet de découvrir Toulouse à pied lors d'un moment convivial.

Quand : Tous les ans, en octobre généralement



Affiche réalisée à l'occasion de la Transtoulousaine d'octobre 2022



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS



CAMPAGNE DE COMMUNICATION «BOUGER 30 MINUTES PAR JOUR, C'EST FACILE» – France

L'Inpes a mené en 2010 une campagne de communication télévisée et d'affichage pour promouvoir l'activité physique dans le Programme national nutrition santé (PNNS).

Cette campagne fait la promotion des modes actifs pour assurer à chacun 30 minutes de marche rapide par jour.



BRUXELLES

CAMPAGNE DE COMMUNICATION « LES PIEDS® » – Bruxelles (Belgique)

Bruxelles Mobilité a lancé, en mai 2021 une campagne de sensibilisation très second degré pour revaloriser la marche comme mode de déplacement auprès des habitants.

La campagne présente « Les Pieds ® » comme un nouveau produit à promouvoir. Elle a été déclinée en affichage et en vidéo dans un humoristique clip de campagne.



GRENOBLE

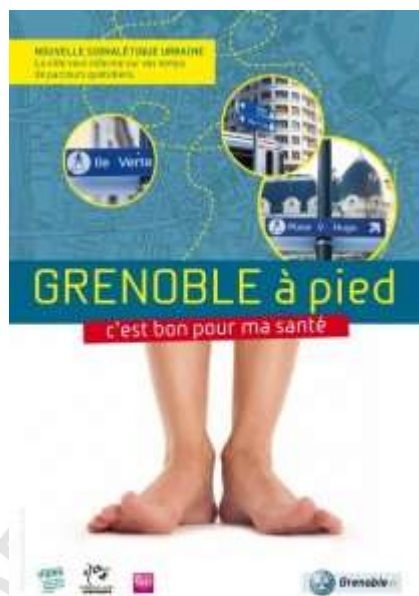
CAMPAGNE « GRENOBLE À PIED, C'EST BON POUR MA SANTÉ »

Créée en 2017, la campagne « Grenoble à pied, c'est bon pour la santé » a permis l'installation d'une signalétique piétonne

composée de près de 300 panneaux, disséminés sur tout le territoire grenoblois.

Indiquant les temps de parcours moyens à pied, d'un point à un autre, cette signalétique vise à inciter les habitants à pratiquer la marche à pied.

Des affiches, des plans distribués dans la ville et des spots radios sont venus compléter ce dispositif.



LA PAROLE AUX ACTEURS

Josiane Mourgue – Conseillère communautaire à Toulouse Métropole et Conseillère déléguée aux Mobilités douces et actives

« La Ville de Colomiers, dans le cadre de sa politique d'écobilité scolaire, a mis en place une campagne de communication déclinée par école, pour sensibiliser les parents comme les enfants, afin de déclencher le « Pourquoi pas essayer ? ».

Ces affiches colorées et attractives, travaillées en fonction de la carte scolaire de chacune de nos écoles, visent à donner envie de changer, en révélant les itinéraires sécurisés et passages malins du quartier.



La campagne a permis la mise en place d'affiches apposées dans les écoles, la sensibilisation des familles, au sein des écoles dans les lieux de vie des enfants et enfin diffusées en ligne sur notre site Internet. »



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- Campagne de communication « Les Pieds® » : <https://bx1.be/categories/news/les-pieds-les-pietons-au-centre-dune-nouvelle-campagne-de-bruxelles-mobilit/>
- Site internet de PARK(ing) DAY : <http://www.parkingday.fr/>
- « Une signalétique rien que pour les piétons à Grenoble », Santé Magazine, 2023 : <https://www.santemagazine.fr/actualites/actualites-beaute-forme/une-signalétique-rien-que-pour-les-pietons-a-grenoble-195670>
- Un grand voyage à pied à travers Toulouse - La Transtoulousaine : <https://lesensdelamarche.fr/2022/08/28/la-transtoulousaine-2022-5e-edition/>

FICHE 24

RÉALISER DES MARCHES EXPLORATOIRES AVEC LES HABITANTS, LES ASSOCIATIONS ET L'ENSEMBLE DES ACTEURS CONCERNÉS

Les marches exploratoires permettent de mettre en exergue les difficultés rencontrées par les piétons, leur ressenti en matière de confort, de sécurité, d'ambiance mais aussi de connaître leurs besoins, d'identifier les itinéraires qu'ils empruntent et de recueillir leurs désirs d'amélioration des cheminements piétons.

Souvent organisées avec des habitants, des associations ou encore des publics cibles (femmes, personnes à mobilité réduite, enfants, personnes âgées, etc.), elles apportent une approche sensible des espaces publics, approche complémentaire indispensable pour penser, améliorer ou conforter un espace public.



QU'EST-CE QU'UNE MARCHÉ EXPLORATOIRE ?

La marche exploratoire consiste à arpenter un territoire avec différents acteurs (habitants, professionnels, élus,...) pour mettre en relief les points faibles et les points forts et élaborer des propositions d'amélioration. Elle permet l'enrichissement des points de vue, des discussions informelles entre acteurs différents, la mise en marche d'une dynamique participative et partagée.

Les données recueillies dans le cadre de ces marches exploratoires doivent être croisées avec d'autres éléments de compréhension du territoire (données quantitatives, état des lieux de l'offre de service, etc.).

LES QUESTIONS À SE POSER AVANT D'ORGANISER UNE MARCHÉ EXPLORATOIRE

Pourquoi organise-t-on cette marche ? Quel est le résultat que l'on attend ?



- Constater les dysfonctionnements
- Repérer les lieux pour de futurs projets
- Valoriser, faire connaître, se rendre compte en fonction des saisons
- Comprendre le fonctionnement d'un équipement
- Croiser les regards, favoriser les échanges dans un contexte familial de tous.

Quel type de public convier à cette marche ?



Il est nécessaire de s'assurer que la liste d'invités à la marche :

- Comprend bien des personnes qui connaissent bien le territoire observé
- Est composée de profils et points de vue différents : habitants, techniciens de l'action publique, bailleurs sociaux, élus...

CE QUI EST GÉNÉRALEMENT OBSERVÉ DURANT LES MARCHES EXPLORATOIRES



La propreté des espaces, leur entretien, leur gestion



Les travaux ☐



Les mobilités, circulations et les stationnements ☐



L'éclairage public, le mobilier urbain ☐



L'accessibilité des espaces publics



La tranquillité et la sécurité, la vie du quartier



Accusé de réception en préfecture
031-253100386-20240424-20240424-75-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception en préfecture : 04/04/2024



QUELQUES EXEMPLES ICI OU AILLEURS

RETOURS SUR LES ATELIERS DE MARCHABILITÉ ORGANISÉS PAR TISSÉO COLLECTIVITÉS

Entre juin 2021 et novembre 2022, 4 marches exploratoires ont été organisées par Tisséo Collectivités, en partenariat avec l'APUMP Occitanie.

Réalisés dans 4 communes aux situations et environnements urbains sensiblement différents, ces marches exploratoires ont permis de tester, d'une manière sensible, le confort et la sécurité des cheminements piétons (sur la base de la grille d'analyse conçue dans le cadre du SDPA) et de réfléchir à des pistes d'amélioration des aménagements en compagnie des élus des territoires concernés mais aussi d'adhérents et de professionnels intervenant spécifiquement sur le territoire.

Elles ont été l'occasion d'engager un dialogue constructif entre les différentes autorités compétentes et les usagers de l'espace public.

Saint-Jory
(Toulouse Métropole)
Environnement périurbain



Colomiers
(Toulouse Métropole)
Environnement urbain



Baziège
(Sicoval)
Environnement rural



Muret Centre
(Muretain Agglo)
Environnement urbain dense



Au terme de ces visites, une grille d'analyse de la marchabilité a été réalisée. Disponible en annexe, elle peut être utilisée pour organiser des marches exploratoires sur vos territoires.

Les principaux critères d'évaluation de la grille d'analyse

Qualité des aménagements piétons

- Largeur des cheminements piétons
- Présence de mobilier de confort (ex : bancs, fontaines à eau, toilettes, etc.)
- Végétalisation
- Eclairage

Continuité et lisibilité des aménagements piétons

- Continuité des aménagements
- Fluidité des cheminements
- Présence de signalétique piétonne

Qualité du maillage piéton

- Multiplicité d'itinéraires
- Perméabilité des îlots traversés
- Régularité et qualité des traversées piétonnes

Ambiance

- Possibilités de flâner, s'arrêter, s'asseoir
- Niveau de propreté
- Niveau de luminosité
- Niveau sonore
- Attractivité (commerces et services en rez-de-chaussée)

Confort

- Ombrage
- Qualité du revêtement au sol
- Présence d'obstacles (pérennes, éphémères ...)
- Adaptation de l'espace au plus grand nombre (niveau d'accessibilité)
- Conflit potentiel avec les autres modes de déplacement



SOURCES À DÉCOUVRIR POUR ALLER PLUS LOIN

- In Situ Mobilité : Marchabilité aux abords de la gare de Saint-Jory – APUMP Occitanie, 2021 : <https://www.apump.org/actions/situ/visite-situ-marchabilite-aux-abords-de-la-gare-de-saint-jory>
- In Situ marchabilité aux abords de la Gare de Colomiers – APUMP Occitanie, 2021 : <https://www.apump.org/actions/situ/situ-marchabilite-aux-abord-de-la-gare-de-colomiers>
- In Situ marchabilité à Baziège – APUMP Occitanie, 2022 : <https://www.apump.org/actions/situ/visite-situ-marchabilites-baziege>
- Le diagnostic en marchant ou marche exploratoire – Centre de ressources Diagnostic Territoire, 2016 : <https://www.diagnostic-territoire.org/uploads/documents/3932e24efe3acbe37bd3c5998b1dd6cb759ee85a.pdf>



LA PAROLE AUX ACTEURS

Jean-Michel Lattes – *Président de Tisséo Collectivités*

« Dans une démarche d'aménagement des espaces collectifs, le recueil des attentes et des besoins des usagers enrichit les projets et permet de répondre le plus exactement possible à

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception en préfecture : 04/04/2024

entamer les démarches participatives le plus tôt possible dans le déroulé d'un projet. »

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024



© B.Aiach

ANNEXES

ANNEXE 1

Glossaire

ANNEXE 2

Périmètre de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema réalisée en 2022 / 2023

ANNEXE 3

Les communes évaluées dans le Baromètre de Villes et Villages Marchables de 2021

ANNEXE 4

Grille d'analyse de la marchabilité

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

ANNEXE 1

GLOSSAIRE

Ad'AP	Agende d'Accessibilité Programmée
APUMP	Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
EMC ²	Enquête Mobilité Certifiée Cerema
EMD	Enquête Ménages Déplacements
INPES	Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé
Loi 3DS	Loi relative à la Différenciation, la Décentralisation, la Déconcentration et portant diverses mesures de Simplification de l'action publique locale
LOM	Loi d'Orientatation des Mobilités
OAP	Orientatation d'Aménagement et de Programmation
ONISR	Obeservatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDIPR	Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
PdM	Plan de Mobilité
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PICTA	Piétons Cyclistes Transports en commun Automobilistes
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR	Personne à Mobilité Réduire
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale
SD'AP	Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
SDAVE	Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
SDPA	Schéma Directeur Piéton d'Agglomération
TC	Transports en commun
ZTL	Zone à Trafic Limité

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

ANNEXE 2

PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ RÉALISÉE EN 2022 / 2023

Tisséo et la Région Occitanie lancent, en partenariat avec le Département de la Haute-Garonne et l'Etat, une grande enquête auprès de plus de 15 000 habitants pour mieux comprendre et répondre aux besoins de déplacement sur l'aire urbaine toulousaine. Cette enquête, qui se déroule entre juillet 2022 et mars 2023, concerne les habitants des 453 communes qui composent l'aire urbaine de Toulouse.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

ANNEXE 3

LES COMMUNES ÉVALUÉES DANS LE BAROMÈTRE DE VILLES ET VILLAGES
MARCHABLES DE 2021

Toulouse : 1 205 réponses

Tournefeuille : 87 réponses

Blagnac : 82 réponses

Roques : 68 réponses

Cornebarrieu : 61 réponses

Cugnaux : 61 réponses

Pibrac : 56 réponses

Plaisance-du-Touch : 53 réponses

Colomiers : 52 réponses

Ramonville-Saint-Agne : 52 réponses

Saint-Jean : 50 réponses

Castanet-Tolosan : 49 réponses

Saint-Orens-de-Gameville : 48 réponses

Les résultats détaillés pour ces 13 communes est à retrouver en

[https://ffrp.sphinxonline.net/report/\(T\(d9o2esbkso\)\)/r.aspx](https://ffrp.sphinxonline.net/report/(T(d9o2esbkso))/r.aspx)

Accusé de réception en préfecture
031253100936-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

ANNEXE 4

GRILLE D'ANALYSE DE LA MARCHABILITÉ

Atelier :

Date de l'atelier :

INTERMODALITE	Notes	Avis
Note moyenne /5	0,00	
Présence de mobiliers d'attente	0,00	
Cheminements proches accessibles PMR	0,00	
Visibilité de l'arrêt	0,00	
Eclairage public pour les piétons	0,00	

QUALITE DES AMENAGEMENTS	Notes	Avis
Voiries Note moyenne/5	0,00	
Niveaux sonores ressentis	0,00	
Sentiment de sécurité	0,00	
Vitesses des véhicules adaptées au lieu	0,00	
Volume du trafic routier	0,00	
Visibilité de l'espace traversé	0,00	
Cheminements Note moyenne/5	0,00	
Accessibilité, tunnel virtuel	0,00	
Continuité des cheminements	0,00	
Qualité des revêtements	0,00	
Propreté du lieu	0,00	
Luminosité naturelle	0,00	
Séparation des usages	0,00	
Traversées piétonnes Note moyenne/5	0,00	
Réurrence des traversées	0,00	
Accessibilité des traversées	0,00	
Sentiment de sécurité lors des traversées	0,00	
Eclairage nocturnes des traversées	0,00	

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Station d'évaluation :

Nombre de participants :

SERVICES PROPOSES	Notes	Avis
Environnement Note moyenne/5	0,00	
Densité urbaine ressentie	0,00	
Zone d'habitats	0,00	
Commerces de proximité	0,00	
Zones d'emplois	0,00	
Espaces conviviaux	0,00	
Ambiances urbaines Note moyenne/5	0,00	
Niveaux sonores ressentis	0,00	
Espaces de fraîcheur	0,00	
Ensoleillement du lieu	0,00	
Végétalisation des espaces	0,00	
Espaces verts aménagés	0,00	
Possibilités de flâner, s'arrêter, s'asseoir	0,00	
Signalétiques Note moyenne/5	0,00	
Plan de quartier	0,00	
Noms des rues	0,00	
Jalonnement piéton	0,00	
Signalétique directionnelle	0,00	
Signalétique commerciale	0,00	
Mobiliers urbains Note moyenne/5	0,00	
Bancs	0,00	
Poubelles	0,00	
Jardinières	0,00	
Aires de jeux	0,00	
Jeux d'eaux	0,00	

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20240404-20240403-7-3D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2024
Date de réception préfecture : 04/04/2024