

# Plans et stratégies nationales sur la marche

## Exemples européens



▶ Let's Get  
▶ Scotland Walking  
▶ The National Walking Strategy



## Table des matières

Plans et stratégies nationales sur la marche <i>Exemples européens</i> .....	1
Introduction .....	2
Synthèse .....	3
❖ Allemagne : une stratégie nationale pour la marche visant à développer une politique ambitieuse et cohérente dans l'ensemble des Land (2018-2020).....	4
❖ Autriche Walking MasterPlan : Un plan directeur marche au niveau national (2015) .....	7
❖ Let's get Scotland walking, The National Walking Strategy (2015).....	9
❖ Wales Active Travel Act (2013) et Active Travel Action Plan (2016) .....	10
❖ National Strategy for Cycling and Walking 2020, Finland (2012).....	11
❖ Royaume-Uni : un « changement de vitesse » des modes actifs à l'occasion du déconfinement	12
❖ Walking for life : la stratégie marche norvégienne (2012) .....	13
❖ L'ambition suisse : plans fédéraux et démarches locales.....	14
❖ Bruxelles Mobilités : un plan métropolitain des mobilités qui intègre un plan marche (2020)	14
Les plans piétons en France .....	15
Bibliographie : .....	17

## Introduction

L'objectif de ce document est de présenter des stratégies sur la marche et des plans piétons élaborés à l'étranger. La marche relève principalement de politiques locales, les problématiques rencontrées étant liées au contexte et caractéristiques particulières de chaque territoire. Les plans nationaux, les stratégies ou « masterplans » sont ainsi peu nombreux, mais commencent à se développer principalement en Europe. Les expériences présentées dans ce document diffèrent de seules initiatives locales en étant établies à grande échelle, souvent nationale. La liste des plans nationaux et régionaux présentée n'est pas exhaustive, seules les démarches les plus récentes et ambitieuses sont présentées. Des exemples de plans piétons de villes françaises sont présentés en fin de document.

Contrairement au vélo, où le Danemark ou les Pays-Bas font office de pays pilotes, il n'existe pas réellement de dynamique pour la marche impulsée par un groupe de pays. Néanmoins, certains pays se sont engagés dans la réalisation de plan marche à l'image de ce qui se fait sur le vélo, afin de mener une action coordonnée entre les différentes politiques sectorielles autour des déplacements à pied.

## Synthèse

Les « plans marche » nationaux de différents pays européens proposent une stratégie marche comme une démarche globale visant à créer une dynamique favorable au développement des déplacements piétons. L'objectif commun est de porter la marche comme un mode de déplacement à part entière au niveau national. Néanmoins, certains plans analysés regroupent une stratégie pour les modes actifs de manière générale mais présentent tout de même des actions spécifiques et des objectifs ambitieux pour la marche. L'échelle de temps est variable mais est souvent étendue sur au moins 5 ans afin de pouvoir mesurer les premiers résultats quantitatifs.

L'ensemble des stratégies analysées sont initialement développées sur la base d'un **diagnostic**. Celui-ci s'appuie sur des statistiques et données disponibles. Les contextes sont différents selon les pays mais ce diagnostic révèle souvent des potentiels de développement des déplacements à pied importants. Ce constat sert de base à la définition **d'enjeux et d'objectifs généraux**. La majorité des plans marche fixent des objectifs chiffrés d'augmentation de la part modale de la marche. Les enjeux liés au développement de la marche et à la mise en place d'une stratégie nationale sont systématiquement présentés et hiérarchisés. Les enjeux principaux identifiés sont : la sécurité (réduction du nombre de piétons tués ou blessés), la santé publique (notamment dans le cas de l'Ecosse), le développement durable, la qualité de vie urbaine, ... L'angle d'approche principal diffère entre les pays. Ces enjeux sont ensuite détaillés en **plans d'actions** qui peuvent être évalués en terme de budget, de temps et de compétences selon la portée prescriptive du document. Les actions sont souvent déclinées selon un cadre financier (sur quels leviers financiers agir ? quelles subventions accordées ?), un cadre réglementaire (les évolutions du code de la route par exemple) et un cadre organisationnel (gouvernance, compétence, lien entre État et collectivités, mise en place d'une communication, ...). Les actions proposées se font en lien avec les programmes existants se rapportant à la marche dans les différents ministères et administrations. Les documents n'ont souvent pas de portée réglementaire et constituent des guides et recommandations d'actions.

Des actions et principes communs se retrouvent dans la majorité des stratégies : assurer une meilleure coordination entre l'État et les collectivités pour faire émerger la marche aussi bien au niveau national que local, créer une culture de la marche par une campagne de communication à grande échelle, identifier des référents marche au niveau national et local, soutenir et aider financièrement les collectivités dans la définition de plans et stratégies locales,...

❖ *Allemagne : une stratégie nationale pour la marche visant à développer une politique ambitieuse et cohérente dans l'ensemble des Land (2018-2020)*

Fin octobre 2020, le ministre des transports allemands, A.Scheuer, a annoncé le développement d'une stratégie nationale pour la marche par le BMVI, Ministère Fédéral des Transports et Infrastructures Numériques. Cette stratégie s'appuiera sur un document publié en 2018 par l'agence fédérale allemande de l'environnement (« *Framework for a national walking strategy* »). Le guide a été réalisé suite à la demande des villes et communautés locales compétentes pour la marche. Elles appellent à un engagement du gouvernement allemand pour promouvoir et soutenir la marche. Le guide présente des recommandations générales pour une stratégie nationale de la marche à disposition des élus locaux et décideurs et qui a vocation à s'appliquer par-delà les frontières. La stratégie nationale présentée dans le guide implique la mise en place d'actions coordonnées entre le gouvernement fédéral, les régions et les autorités locales ainsi que les ministères des transports, de l'urbanisme, de l'environnement, de la santé, de l'éducation, ... Elle vise notamment à hiérarchiser des actions, définir un plan à long terme et sensibiliser au développement de la marche.

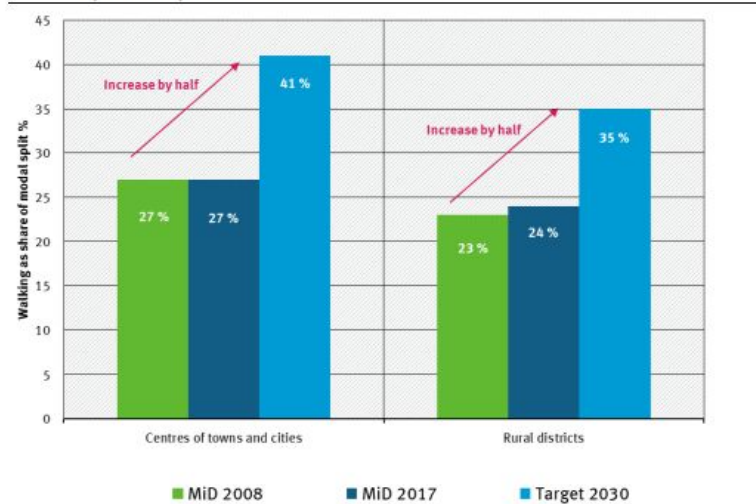
L'objectif est de définir une stratégie commune alors que de fortes disparités existent. En effet, en Allemagne, certaines régions fédérales sont déjà très engagées sur le sujet : la région fédérale de Bade-Wurtemberg notamment qui subventionne des projets d'infrastructures piétonnes à destination des municipalités. La ville de Berlin a également mis en place une réglementation de la mobilité intégrant la marche. Ces initiatives restent cependant peu développées à l'échelle nationale. Les attendus au niveau national sont nombreux : la définition de lois et réglementations pour les voiries en milieu urbain, des subventions pour des aménagements dédiés aux autorités locales ou encore une communication ambitieuse pour promouvoir la marche. La compétence pour la marche est souvent située à l'échelle locale, les autorités locales appellent à plus de pouvoirs et de subventions afin de mettre en place des mesures pour les piétons.

Le contexte allemand autour des modes actifs est particulier. Le vélo est un élément établi des politiques de déplacement allemandes, malgré de fortes disparités régionales. La marche est au contraire peu prise en compte. Pourtant, en 2017, en moyenne 1/5 trajet dans les villes allemandes était réalisé à pied. Cependant, le potentiel de développement reste important puisque 50% des déplacements en voiture sont effectués sur une distance de moins de 5km et 10% sur moins d'un kilomètre en 2008.

La stratégie nationale prévoit plusieurs objectifs :

- 1) Une augmentation de la part modale de la marche : de 27% en 2008 et 2017 à 41% en 2030 dans les centres urbains et de 24% à 35% dans les zones rurales

Figure 3: More people travel on foot: increase in walking as a share of total traffic volume by half by 2030 compared to 2008



Source: Internal

- 2) Un renforcement de la sécurité par la baisse du nombre de morts dans les accidents de la route de 20% d'ici 2030 comparé à 2015 et un objectif de zéro accident sur le long terme. Les publics vulnérables sont particulièrement visés : les personnes âgées, les enfants et les jeunes. Une des priorités est ainsi de définir des itinéraires piétons sécurisés vers les établissements scolaires

Figure 4: Walking in Germany becomes safer: reduction by at least 20% in the number of pedestrians killed in traffic accidents by 2030 compared to the base year of 2015



- 3) Un enjeu de santé publique par la promotion de l'activité physique par la marche

Une étude réalisée en 2013 a montré que seulement 1/5 de la population réalise le niveau minimum d'activité recommandé par l'OMS de 2,5 heures par semaine. L'objectif est qu'à terme, plus de la moitié de la population réalise au moins 30 minutes d'activité physique chaque jour. La marche est en ce sens un levier important en permettant une activité physique quotidienne.

D'autres objectifs sont listés : lutter contre l'étalement urbain pour ne pas augmenter les distances vers le centre urbain, créer une culture de la marche, favoriser l'autonomie pour les PMR.

Recommandations pour une évolution du cadre réglementaire :

- Le terme de « walkability » (marchabilité) pourrait être intégré au code de la construction comme critère essentiel dans le design urbain (conception) et le développement de plans et de réglementations. En 2017, un amendement de la loi sur la construction allemande, a intégré une catégorie de zonage « zones urbaines » dont l'objectif était de permettre le redéveloppement des espaces bâtis en encourageant une densité et une mixité d'usages et ainsi créer des opportunités pour établir une ville mixte des courtes distances (modifications des surfaces de construction, des surfaces de plancher)
  
- Dans le code de la route et les plans de circulation, la marche pourrait être mieux intégrée. Alors que l'accent était mis sur la fluidité du trafic, cette dimension paraît datée. Ainsi, en juin 2018, le parlement de Berlin a approuvé la première loi de mobilité d'Allemagne qui promeut des mesures pour rendre la ville plus cyclable et marchable. Une des mesures est par exemple l'adoption de standards de construction minimums pour les trottoirs, la définition de sections linéaires un statut proche de la zone de rencontre qui permet aux piétons de passer partout sur la chaussée (et pas seulement par le linéaire le plus direct et en angle droit par rapport à la route des véhicules motorisés, comme prévu aujourd'hui par le code de la route allemand, StVO section 25-3), de feux favorables aux piétons avec des temps de passage raccourcis, une longueur minimum dans les traversées et des traversées en une seule fois. L'idée serait de reprendre certaines de ses mesures locales à l'échelle nationale
  
- Sécuriser les itinéraires piétons : limiter les pistes cyclables sur trottoirs à des circonstances et conditions strictes. Ne pas restreindre l'espace piéton au moment de la mise en place de pistes cyclables. Réduire la vitesse autorisée à 30km/h dans l'ensemble des zones urbaines et pas seulement près des écoles, crèches, maisons de retraite. Changer la loi pour que les autorités locales (municipalités) puissent agir sur les vitesses autorisées.
  
- Des transferts de compétence à l'échelle locale notamment sur la régulation des vitesses (mettre en place une limitation de vitesse à 30km/h en ville) et les contraventions pour stationnement gênant (gestion et fixation du prix)

#### Cadre financier :

- Intégrer la marche dans les financements de recherche : programmes de recherche, compétition et subventions pour des projets pilotes.
- Intégrer la marche dans les programmes de développement urbain : intégration de la marche dans le programme de développement « Active town and district centres » qui vise à régénérer les centres villes ou dans le programme fédéral « Protecting the climate, supporting communities » avec plusieurs exemples de mesures qui pourraient être subventionnés
  - o Améliorer les infrastructures piétonnes : résoudre les discontinuités, modifier des traversées pour éviter des tours, des feux qui donnent la priorité aux piétons, ...
  - o Améliorer l'accessibilité : accès aux stations de transports en communs, places assises dans les espaces publics
  - o Eclairage
  - o Signalisation
  - o Remplacer les passages souterrains par des traversées au sol

Des concours et compétitions nationales pourraient également être développés à l'image de ce qui se fait pour le vélo : par exemple, une compétition nationale pour la protection du climat à travers la marche (challenge de la mobilité).

#### Cadre organisationnel :

Une politique de la marche ne peut se faire que si elle est incarnée et portée. Ainsi, il est recommandé la nomination d'un responsable marche à l'échelle locale, de groupes de travail. Le développement de la marche doit également se faire par la mise en valeur de bonnes pratiques et la mise en place d'un réseau d'acteurs qui se réunit à travers des conférences, ... La marche pourrait également être soutenue à travers une communication sur ses effets bénéfiques.

#### ❖ *Autriche Walking MasterPlan : Un plan directeur marche au niveau national (2015)*

Ce document a été réalisé et supervisé par le ministère fédéral des transports et ministère de l'environnement autrichien. Il présente un plan d'action et des programmes de financement sur la marche. En 2015, l'Autriche était un des premiers pays européens à développer une stratégie nationale pour la marche.

Le point de départ de la démarche est le constat d'une diminution de la part modale de la marche. Alors qu'elle constituait 2/3 des déplacements dans les années 1950, elle représente 19% des déplacements en 2010. L'objectif de ce document présenté en 2015 est de stopper ce cycle de diminution. Pour cela, 10 champs d'actions sont présentés et regroupent 26 actions évaluées en terme de coûts, de calendrier de mise en œuvre et de gouvernance.

#### Actions recommandées :

- Coopération et coordination : fédérer les acteurs et les forces pour une prise en compte à tous les niveaux (état fédéral, régions, municipalités)
- Promotion pour encourager la marche : créer des systèmes d'incitation à la marche
  - *Intégration des enjeux de la marche dans les programmes de mobilité durable destinés aux entreprises, aux villes, aux régions, ...*
  - *Priorité de financement de la marche dans le cadre des programmes de financement sur la mobilité durable*
  - *Poursuite du développement de l'outil OMS/Europe d'évaluation de l'économie de la santé (HEAT) pour la marche afin d'évaluer les effets positifs de la marche sur la santé*
- Amélioration des infrastructures : rendre les conditions de marche nettement plus attrayantes et réduire les obstacles
  - *Augmentation du financement des investissements dans la circulation des piétons aux niveaux national et local*
  - *Conception d'espaces publics en tenant compte de normes de qualité adaptées aux piétons*
  - *Mesures structurelles visant à étendre l'infrastructure de la circulation piétonne*
- Aménagement et planification urbaine favorables aux piétons : établir des structures spatiales compactes et de courtes distances, promouvoir des espaces mixtes et renforcer l'économie locale

- *Influence et sensibilisation par l'OROK (Bureau autrichien de l'aménagement du territoire) sur l'aménagement du territoire adapté aux piétons*
  - *Adaptation des lois, ordonnances, normes et directives concernant les piétons*
  - *Hiérarchisation de la circulation des piétons dans l'élaboration des concepts de mobilité*
  - *Prise en compte des besoins des piétons en matière de circulation, d'aménagement et dans les principes de planification de « courtes distances », éviter les détours, favoriser la perméabilité*
- Organisation de la circulation adaptée aux piétons et amélioration de la sécurité routière
    - *Création d'un cadre juridique adapté au piéton dans la réglementation de la circulation routière et la réglementation d'espaces de stationnement*
    - *Privilégier la circulation des piétons en cas de conflit d'usages, notamment avec la circulation automobile*
    - *Amélioration de la sécurité routière des piétons, en réduisant la vitesse des véhicules*
- Optimisation du lien avec d'autres moyens de transport
    - *Faciliter l'accessibilité des arrêts de transports publics*
    - *Promotion d'une coexistence harmonieuse entre piétons et cyclistes, priorité aux piétons quand l'espace est insuffisant*
    - *Intégration de formes alternatives de mobilité (taxis, covoiturage, voitures de location) dans la planification des systèmes de circulation des piétons*
- Système d'informations et sensibilisation
    - *Promotion de systèmes d'informations regroupant tous les modes de transport pour des liens entre la marche et les autres modes*
    - *Elaboration et mise en œuvre de campagnes de sensibilisation pour promouvoir la circulation des piétons*
- Recherche : innovations et technologies : *poursuite et intensification des recherches sur la circulation des piétons*
- Education : *renforcer les offres d'éducation à la mobilité et sécuriser leur budget*
- Base de données et surveillance : cartographie complète du trafic piétonnier dans les statistiques
    - *Prise en compte égale de la circulation des piétons et enregistrement des itinéraires dans les statistiques et indicateurs de mobilité*
    - *Elaboration d'une base de données de haute qualité sur la circulation et la sécurité en intégrant toutes les sources de données disponibles*
    - *Enquête sur les indicateurs qualitatifs et quantitatifs relatifs à la circulation des piétons et mise en place d'un système de référence tenant compte de la répartition modale*

Ces actions ont pour objectif de donner une plus grande attention à la marche et aux besoins des piétons dans les politiques publiques, à la fois dans les stratégies et plans du gouvernement, des régions mais également des villes et collectivités locales.



## ❖ *Let's get Scotland walking, The National Walking Strategy (2015)*

La stratégie nationale de la marche a été créée en 2015, à la suite d'un plan national pour l'activité physique en 2014. L'Ecosse avait été un des premiers pays à introduire une stratégie d'activité physique en 2003 (*Let's Make Scotland More Active*) et ce plan marche est un des premiers au niveau mondial en 2015.

La sédentarité est pointée comme un problème central et la marche serait le meilleur moyen pour que tous les adultes atteignent les niveaux recommandés d'activité physique. La stratégie est centrée autour de l'activité physique. 3 objectifs sont affichés :

- Créer une culture de la marche pour tous, à la fois comme un mode de déplacement quotidien et pour les loisirs et le bien-être.
- Un cadre de marche de meilleure qualité avec des espaces attractifs et mieux conçus
- Permettre une mobilité facilitée, pratique et autonome pour tout le monde

L'Ecosse veut atteindre les niveaux des pays où la marche est très développé (Pays-Bas, Norvège, Suisse avec près de 30% de déplacements à pied parmi tous les déplacements).

Les enjeux identifiés sont nombreux : une meilleure santé physique et mentale, des salariés plus productifs, des environnements et villes plus accueillants, encourager la sociabilité et lutter contre l'isolement, un mode de déplacement durable, encourager les achats de proximité, lutter contre des maladies longues.

La marche est divisée en trois catégories selon les usages :

- Fonctionnelle (mode de transport) : aller à l'école, au travail, dans les commerces
- Récréative : marcher pour le plaisir, le sport, s'aérer
- Santé et bien-être : marcher pour se sentir mieux (physiquement et mentalement)

### Quelques exemples de recommandations d'actions :

D'un point de vue général :

- Mise en place d'un forum de la marche au niveau national avec les partenaires clés afin de passer d'une vision stratégique à la mise en place d'actions concrètes
- Plan d'actions détaillé pour mettre en place cette stratégie en concertation avec les parties prenantes, notamment les autorités locales
- Une évaluation des ressources actuelles dédiées à la marche et une coordination future pour les fonds et les actions de promotion de la marche
- Une évaluation des dispositions réglementaires actuelles et des avancées réglementaires possibles
- Etudier quels impacts les ambitions de cette stratégie vont avoir sur les mesures locales, notamment les plans, schémas et aménagements
- Etablir des liens avec le plan vélo
- Etablir et partager des bonnes pratiques avec un système de récompenses

Pour créer une culture de la marche :

- Développement de programmes de marches locaux dans chaque villages et villes d'Ecosse
- Inciter à la mise en place d'initiatives locales

- Les acteurs de la santé doivent s'engager activement pour faciliter le développement de la marche dans leur programme
- Les employeurs doivent inciter leurs salariés à marcher
- Explorer les opportunités pour les groupes sportifs de promouvoir la marche

Pour améliorer le cadre de marche :

- « *Town Centre Action Plan* », le plan d'action pour les centres-villes doit intégrer la marche dans ces programmes
- Superviser le progrès et étudier des actions pour s'assurer que tous les ménages d'Ecosse dans les zones urbaines soient à moins de 5 min à pied d'un espace vert ou d'un réseau de marche
- Création de réseau de haute qualité pour la marche

Pour rendre la marche accessible pour tous :

- Rendre les routes plus sûres
- Renforcer les formations et les ressources à disposition des ingénieurs et urbanistes
- Renforcer les formations et les ressources pour les piétons, surtout les plus jeunes (apprendre à lire une carte, ...).

#### ❖ *Wales Active Travel Act (2013) et Active Travel Action Plan (2016)*

Ce document est un acte juridique du parlement gallois voté en 2013 qui exige que les autorités locales améliorent les infrastructures pour les piétons et les vélos et mettent en place des cartographies qui permettent d'identifier les itinéraires actuels et potentiels des modes actifs. Cet acte exige également que soit mis en place de nouveaux schémas routiers qui prennent en compte les besoins des cyclistes et piétons dès leur conception. En 2016, les premières cartes de routes existantes ont été approuvées pour 142 villes et villages ainsi que les premières cartes de potentiels pour des itinéraires modes actifs qui sont intégrés dans les plans locaux des autorités. Le '*Active Travel Act 2013*' exige également que les ministères publient annuellement des rapports sur les déplacements à pied et à vélo dans le pays.

#### Portage politique

Les ministres qui portent ce sujet sont le ministre de la santé publique et des services sociaux et le secrétaire de l'Economie et des Infrastructures de Transports. Un comité pour les modes actifs au niveau national a été mis en place en 2014 pour définir la stratégie et les actions autour de la marche et du vélo. Ce comité est composé de représentants du gouvernement, des ministères et des agences fédérales, des associations et des autorités locales. Le gouvernement gallois travaillera de manière rapprochée avec les autorités locales pour promouvoir les avantages des modes actifs sur le bien-être et la santé publique.

#### Réglementations et lois

Les nouvelles compétences transports des autorités locales doivent permettre d'encourager le développement des modes actifs. Les autorités locales ont désormais la compétence sur les vitesses autorisées et les traversées piétonnes depuis 2018. Sur les standards de conception d'aménagements pour les modes actifs, un guide des aménagements fixe des normes à respecter dans les nouveaux projets. Ce guide présente également l'ensemble des possibilités de conception, des aménagements classiques aux expérimentations. Ce guide doit permettre d'établir les bonnes pratiques en termes d'aménagement. Le gouvernement subventionne également un système d'open data afin que les

informations des autorités locales soient centralisées et ouvertes à terme au public. L'ensemble des autorités locales peuvent consulter les données sur les infrastructures de leurs zones afin d'identifier les secteurs à enjeux.

L'ensemble des projets de transport bénéficiant d'une subvention de l'Etat doivent être approuvés d'après un document de planification. Ce document sera révisé afin d'intégrer plus fortement les modes actifs, notamment les aspects de santé publique.

La prise en compte des modes actifs sera également intégrée dans les agendas et les programmes à destination des écoles pour promouvoir l'activité physique.

#### Infrastructures :

Un programme de subventions pour les investissements dans les infrastructures modes actifs sera mis en place. Dans l'ensemble des programmes de transports, des fonds seront fléchés vers le vélo et la marche. Les subventions pour des schémas locaux de modes actifs seront renforcées.

#### Communication et formation

Une promotion ambitieuse pour les modes actifs sera mise en place avec des outils à disposition des autorités locales, du gouvernement gallois et des ministères. Une stratégie nationale de communication est également prévue. Un programme de promotion de la marche dans les milieux scolaires sera financé intégrant une formation piéton et cycliste, ainsi que des journées « Aller à l'école en marchant », des pédibus,... (Eco-Schools programme). Les challenges de mobilités seront également renforcés. Des formations sur la base des guides des aménagements seront mises en place et des dispositifs de partage d'expérience seront également créés. Des objectifs chiffrés seront annoncés et des rapports annuels des autorités locales seront publiés.

#### ❖ *National Strategy for Cycling and Walking 2020, Finland (2012)*

En 2008, des lignes directrices sur la marche avaient déjà été présentées dans le Rapport de la Politique de transport de Finlande. En 2009, des objectifs quantifiés pour la marche avaient été fixés dans le programme politique du climat du ministre des transports. La stratégie de 2012 vise à atteindre 20% soit 300 millions de déplacements à pied ou à vélo en 2020.

En 2004, les finlandais réalisaient plus de 20% de leurs déplacements à pied. Dans les trajets de courte distance de moins d'1km, la marche est le mode le plus populaire (60% des trajets de moins de 1 km, 25% des trajets entre 1 et 3km et 15% des trajets entre 3 et 5km).

L'objectif de la stratégie est que la marche et le vélo soient reconnus comme les modes de transport principaux. Pour cela, le plan d'action repose sur 4 lignes politiques :

- Une augmentation de 20% des trajets réalisés à pied ou en vélo pour 2020, augmentation réalisée suite à la baisse des trajets en voiture individuelle
- Une plus grande prise en compte et dynamique commune : diagnostic d'un manque de considération pour la marche dans les mesures, plans et subventions
- Distances courtes et environnement : le nombre de piétons ou cyclistes morts doit être divisé par deux d'ici 2020
- Volonté et coopération, augmentation des subventions, amendements législatifs et suivi des mesures

## ❖ Royaume-Uni : un « changement de vitesse » des modes actifs à l'occasion du déconfinement

En mai 2020, au sortir de la période de confinement, le gouvernement britannique annonce des subventions à hauteur de 2 milliards £ pour les 5 prochaines années en complément des fonds existants pour le vélo et la marche, soit une augmentation par 6 des fonds existants. Ces fonds serviront au financement de pistes cyclables, à la transformation de quartiers à faible trafic, .... La stratégie britannique s'appuie essentiellement sur un volet et des enjeux liés à la santé publique (l'inactivité physique est responsable d'1/6 des décès au Royaume-Uni).

Les données sur la marche montrent une progression du nombre de déplacements et de la distance de ces déplacements depuis 2014 : la marche progresse au Royaume-Uni atteignant une part modale de 27% en 2018 (contre 23,5% en France en 2019 d'après l'enquête mobilité des personnes). Les déplacements à pied couvraient en 2018 3% de l'ensemble des distances parcourues. Le potentiel de développement de la marche et du vélo est important dans le pays : 58% des déplacements en voiture en 2018 faisaient moins de 5 miles (8 km), et dans les aires urbaines 40% des déplacements sont inférieurs à 2 miles (3 km).

Un 1<sup>er</sup> document stratégique a été réalisé en 2017, le '*Cycling and Walking Investment Strategy*'. Ces mesures ont été reprises dans cette nouvelle stratégie '*Gear change : a bold vision for cycling and walking*'. Dans ces stratégies, la marche et le vélo sont liés avec une part prédominante pour le vélo dans les programmes et les subventions.

L'objectif de ces programmes est d'assurer une continuité dans le temps des subventions, établies sur 5 ans, afin de permettre aux autorités locales de planifier plus efficacement leurs politiques piétonnes et cyclables. Le soutien aux autorités locales par le gouvernement se fait par une augmentation forte des financements ainsi que l'attribution de nouvelles compétences.

Les mesures et financements sont répartis en trois thèmes :

### 1- De meilleures rues pour les piétons et les cyclistes et les vélos

Afin d'éviter que les quartiers résidentiels ne soient des zones de transit, le gouvernement encourage et soutient la création de « Mini-Hollands », des quartiers au trafic apaisé. Ce modèle développé dans trois quartiers londoniens est repris par les LTN, Low-Traffic Neighbourhood. Les autorités locales ont pu recevoir la compétence de régulation du trafic et des subventions pour mettre en place des plans de circulation favorisant les mobilités actives grâce à l'installation de jardinières, pots de fleur, panneaux, .... Ces LTN favorisent la circulation directe pour les cyclistes et piétons alors que les automobilistes doivent faire des détours. 12 autorités locales volontaires, en plus de Londres où cette mesure est très développée, pourront bénéficier d'investissement pour la création de ces schémas. La généralisation de cette mesure dépendra des résultats sur les quartiers volontaires. Le fonds vise également à subventionner la création de rues-écoles, interdites à la circulation automobile à certains horaires ou définitivement.

### 2- Placer la marche et le vélo au cœur des politiques de transports, d'aménagement des espaces et de santé publique

Les programmes financés sur la marche et le vélo seront mis en place sur le long-terme. Les plans locaux d'infrastructures cyclables et piétonnes (Local cycling and walking infrastructure plans) seront renforcés et orientés par des recommandations et guides de conception. Un travail est mené avec le Ministère de la Construction et des Collectivités Locales pour intégrer le vélo et la marche au cœur des

planifications locales et des nouveaux plans d'urbanisation. Une analyse de la répartition de l'espace sur des routes principales sera menée pour établir des projets de réaménagement afin de diminuer la place de la voiture au profit des modes actifs.

### 3- Redonner du pouvoir et soutenir les autorités locales

Le gouvernement n'a pas la compétence sur les routes (à part sur les autoroutes et les grandes artères). La compétence et la gestion de la quasi-totalité des routes revient aux autorités locales. En ce sens, une augmentation des subventions est prévue pour les collectivités locales. Une large part des 2 milliards £ annoncés seront fléchés vers les autorités locales. L'objectif est de renforcer leur capacité et leur ingénierie. De nouveaux pouvoirs sont ainsi transférés, notamment les pouvoirs de police pour renforcer les compétences sur voirie notamment sur les grands axes (c'est déjà le cas à Londres, ce pouvoir de police pourrait être étendu à d'autres autorités locales).

Les schémas et plans qui ne respectent pas les principes et standards nationaux ne seront pas subventionnés. Les plans subventionnés devront prendre effet rapidement. La place du vélo et de la marche dans les schémas locaux de transport sera analysée avant de délivrer des subventions.

Le fond principal de subvention, *Active Travel England*, sera renforcé et coordonné par un commissaire national pour le vélo et la marche qui gère le budget, approuve les schémas et plans et diffuse les bonnes pratiques.

#### ❖ *Walking for life : la stratégie marche norvégienne (2012)*

La stratégie nationale pour la marche en Norvège a été développée en 2012. Elle vise à atteindre deux objectifs :

- La marche doit être attractive et accessible à tous
- Les déplacements à pied doivent être plus nombreux : le nombre total de déplacements par habitants doit être fait majoritairement à pied

Le slogan « walking for life » regroupe l'ensemble des enjeux : marcher pour sa propre santé, pour la vie de planète, pour la qualité de vie, pour la vie en communauté et pour le bien-être.

En Norvège en 2009, la part modale de la marche était de 22,3 %, avec une plus grande part dans les centres urbains. L'objectif chiffré est d'atteindre 30% en 2024 sur le territoire national ;

Les champs d'action définis sont les suivants :

- Coopération et responsabilité : l'administration centrale en charge des routes établit un plan d'actions et accompagne les autorités locales dans la création de stratégies locales sur la marche.
- Aménagements et environnement de la marche : la place des piétons dans les actions nationales sur le transport et la planification doit être renforcée, des réseaux d'itinéraires piétons cohérents doivent être développés.
- Place dans la circulation : les infrastructures de trafic doivent accorder une priorité plus importante aux piétons : réduction de la vitesse, traversées, passages piétons
- Une culture de la marche active : lancement d'une campagne nationale de communication, accompagnement des initiatives locales
- Données et informations : recensement des infrastructures des piétons dans les registres nationaux, lancement de recherches sur les déplacements à pied et les choix de mobilité et besoins des piétons

- Services et entretiens : entretien renforcé des trottoirs et itinéraires des piétons, notamment en hiver

Le plan vise notamment la mise en place d'une conception universelle pour les aménagements piétons (avec des normes d'accessibilité) et une vision Zero d'ici 2023 (aucun piéton mort dans un accident de la route). L'objectif national est également que plus d'enfants aillent à l'école à pied ou en vélo (80%). Le gouvernement s'engage également à accompagner les autorités locales dans la mise en place de leurs plans marches.

### ❖ *L'ambition suisse : plans fédéraux et démarches locales*

La Suisse fait partie des nations les plus avancées dans l'intégration de la marche dans des documents cadres de la mobilité. Au niveau réglementaire, une loi sur les cheminements piétons existe, sans équivalent en France, et a contribué à donner une grande légitimité au sujet de la marche. Cette loi distingue les cheminements piétons des chemins de randonnées pédestres ce qui a permis à des associations de se structurer sur la marche hors randonnée.

Ainsi, depuis la fin des années 1970, la Confédération helvétique compte une association nationale Mobilité piétonne Suisse qui rassemble des spécialistes des transports, du droit, de l'aménagement du territoire. Sous la pression de ce lobby piétons, la Suisse a été pionnière en 1996 dans la mise en place des zones de rencontres, des voies à 20 km/h où piétons et véhicules cohabitent.

La Suisse ne possède pourtant pas de stratégie nationale marche. Un projet de plan directeur fédéral de la locomotion douce existe depuis 2002 et a été intégré à une démarche de stratégie pour le développement durable dans laquelle la marche occupe une place importante. Les documents stratégiques sont surtout définis à l'échelle locale comme le plan piéton de Genève qui est devenu une référence pour les autres villes.

### ❖ *Bruxelles Mobilités : un plan métropolitain des mobilités qui intègre un plan marche (2020)*

Bruxelles Mobilités est un exemple intéressant d'une politique à l'échelle régionale qui intègre une partie sur la marche, au même titre que les autres modes de transports. Ce programme définit une vision stratégique globale mais également une démarche de planification d'aménagements. L'échelle est celle de la métropole de Bruxelles. Bruxelles était déjà une ville pionnière sur la marche puisqu'elle avait instauré son premier plan marche en 2012.

Le plan régional de mobilité a été approuvé par le gouvernement belge le 5 mars 2020. C'est un document stratégique et opérationnel mais également à portée réglementaire.

Le document dresse d'abord un diagnostic sur chacun des modes. Sur la partie piéton, il est noté un manque de continuité et de qualité des cheminements et des équipements (bordures non adaptées, traversées de carrefours, largeur des espaces circulables, barrières urbaines,...). La marche, base du système de mobilité nécessite un réseau performant, cohérent et continu. Le rapport préconise de renforcer les conditions d'accessibilité, de confort et de sécurité. Il définit un plan piéton stratégique avec la création de magistrales piétonnes. Le plan d'actions se décompose également en d'autres mesures : instauration de 30km/h sur le territoire régional (entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021), mise en œuvre des plans de circulation pour apaiser les quartiers, appels à projets pour appropriation de

l'espace public (Living Labs), création des magistrales piétonnes afin de constituer un réseau d'itinéraires piétons continus.

Du point de vue réglementaire, le Plan de Mobilité Régionale est un document prescriptif qui fixe des stratégies et lignes d'action. Ainsi, des prescriptions générales et particulières pour le volet piéton sont présentées :

- « les aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux »
- « les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne des quartiers »
- standard d'aménagement élevé pour les voies magistrales : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présences d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR
- L'aménagement d'une magistrale offre une largeur standard praticable de 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées
- Une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le Plan Piéton stratégique (cahier GO10), à savoir, privilégier notamment : 1°Un itinéraire direct et continu ; 2°Une expérience à vivre ; 3°Plus d'espace ; 4°Un excellent confort physique ; 5° Un design universel ; 6°Une desserte des centralités urbaines ; et 7°Un balisage.

Le programme Bruxelles Mobilité vise également la réalisation de PAVE, plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public, de réseaux structurants piétons et l'aménagement de « rues scolaires » devant les écoles dont le principe avait été intégré au code de la route belge en 2018.

### Les plans piétons en France

Synthèse et extraits choisis du document du CEREMA *Rapport d'analyse sur les plans piétons français et les démarches similaires*, réalisé par D. Raynaud (2020)

En France, huit collectivités ont élaboré un document ou une démarche similaire à un « plan piéton » : l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune, la ville de Paris, Strasbourg, Grand Lyon Métropole, Grenoble, Rennes, La Chapelle Glain, Brest Métropole. Trois collectivités au moins ont un document marche en cours d'élaboration ou d'approbation : Bordeaux Métropole, Aix Marseille Provence et Métropole du Grand Nancy.

Ces plans piétons traduisent la volonté des collectivités, en particulier des métropoles et des grandes agglomérations de considérer la marche comme une mobilité à part entière. Toutefois, les plans piétons restent peu nombreux en France. Ces schémas directeurs piétons n'ont pas de portée juridique ou réglementaire, il s'agit de démarche volontariste des collectivités. Néanmoins, depuis la LOM, les plans de mobilité des AOM, qui remplacent les plans de déplacements urbains, doivent comporter un volet « relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons » (Article L1214-2-1 du code des transports).

Ces plans piétons prennent différentes formes selon l'initiative des collectivités : portée opérationnelle avec la programmation d'aménagements mais également une portée stratégique avec une réflexion globale sur le sujet et des actions de sensibilisation et de communication. Le plan piéton est souvent intégré aux documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire en étant annexé au PLU, PDU et plans de mobilité et s'appuyant sur les préconisations du SCOT par exemple.

Le plan piéton est une démarche globale qui permet de créer une dynamique favorable au développement de la marche. Ils peuvent être élaborés à l'échelle de la ville ou de l'intercommunalité avec des enjeux différents selon les échelles d'analyse : dans les quartiers centraux, des objectifs de maintien de la part modale et d'amélioration de la qualité des espaces et des parcours alors que dans les quartiers périurbains voire ruraux une augmentation de la part modale est visée et la réalisation de liaisons avec les espaces de centralité. En ce sens, la portée des plans piétons diffèrent également selon les échelles de mise en œuvre ; ils peuvent être des outils de planification souvent à l'échelle communale alors qu'ils œuvrent comme document cadre pour promouvoir et communiquer les déplacements à pied à l'échelle métropolitaine.

Quelques exemples :

**Brest Métropole** : le plan piéton de 2015 fixe un objectif de part modale à 30% à l'horizon 2025 (contre 25% en 2015). Des schémas directeurs des itinéraires piétons ont été élaborés et les points noirs en terme d'accidentologie identifiés. Ce plan piéton a constitué un document cadre pour fixer les intentions et inciter les élus locaux (maires de communes) à se saisir du sujet.

**Strasbourg** : la ville est pionnière dans la piétonisation en France, c'est la première ville à s'être dotée d'un plan piéton en 2012. Il existe une culture et sensibilisation forte des habitants à la marche. C'est ainsi une des villes les plus marchées en France : 52% de part modale dans le centre-ville et 33% dans la métropole. Pourtant, il existe des coupures importantes liées à la topographie du site notamment le franchissement de voies d'eau. Le plan piéton est un outil de planification et un outil opérationnel qui a pour objectif de regrouper les actions en faveur de la marche. La ville a décidé de baser sa stratégie piétonne autour des centres secondaires en créant un réseau piétonnier magistral qui permet de relier les centralités secondaires de quartier. Les objectifs sont nombreux : faire redécouvrir plaisir de la marche à pied, renforcer place du piéton dans l'espace-rue, constituer une trame urbaine de voies favorables à la marche, augmenter rayon d'actions des TC, encourager marche à pied pour les déplacements domicile-travail (démarche pédibus), résorber discontinuités de cheminements. Tous ces objectifs visent à faire de la marche un mode de déplacement à part entière avec des modalités de développement et des caractéristiques particulières. Le plan piéton insiste sur l'importance du cadre urbain dans l'incitation à la marche à travers l'apaisement de l'espace public, la végétalisation et les démarches d'appropriation, la marche étant le mode de déplacement le plus en contact avec la rue et l'espace urbain.

**EPT Plaine Commune** : La collectivité a établi un plan marche en 2014 déclinant des objectifs environnementaux, de sécurité et de part modale. Un des grands enjeux est la résorption des coupures urbaines. D'autres actions sont préconisées comme l'amélioration de l'éclairage pour renforcer le cadre de sécurité, l'amélioration de la signalétique et la mise en place d'une carte interactive. La question de l'ambiance urbaine est centrale dans le document.

**Paris** est une des villes où on marche le plus en France, avec une part modale à 60%. La ville a organisé des actions ponctuelles de piétonisation à travers l'évènement « Paris Respire ». La démarche « Paris piéton » a été lancée en 2015 pour améliorer la qualité de la marche dans la ville. L'objectif de la stratégie piétonne n'est pas d'augmenter la part modale de la marche déjà très élevée mais de renforcer les aspects qualitatifs de la marche. Le document reste un document stratégique avec un



plan d'actions général qui donne une vision large des enjeux globaux des déplacements à pied dans Paris. Cette stratégie piétonne vient surtout en complément des projets urbains développés (végétalisation, requalification des places, ...)

## Bibliographie :

Allemagne, *Let's go – framework for a national walking strategy* (2018), German Environment Agency

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/kurzversion\\_geht\\_doch\\_fin\\_al\\_177-2020.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/kurzversion_geht_doch_fin_al_177-2020.pdf)

Autriche, *Masterplan Gehen* (2015), Bundesministerium

<https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/09/masterplangehen.pdf> (Document original, non traduit)

Ecosse, *Let's get Scotland Walking – the national walking strategy* (2015), Cabinet for the Commonwealth Games, Sport, Equalities and Pensioners Rights

<https://www.gov.scot/binaries/content/documents/govscot/publications/strategy-plan/2014/06/lets-scotland-walking-national-walking-strategy/documents/00452622-pdf/00452622-pdf/govscot%3Adocument/00452622.pdf>

<https://www.transport.gov.scot/media/47993/national-walking-strategy.pdf>

Pays de Galles, *Active Travel Act* (2013) et *Active Travel Action Plan* (2016), National Assembly of Wales et Wales Government

[https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/09/anaw\\_20130007\\_en.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/09/anaw_20130007_en.pdf)

<https://www.flintshire.gov.uk/en/PDFFiles/Roads-and-Travel/Active-Travel-Docs/Active-Travel-Action-Plan-2016.pdf>

Finlande, *National Strategy for Cycling and Walking 2020* (2012), Ministry of Transport and Communications

[https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/09/Ohjelmia-ja-strategioita-4-2011\\_K%C3%A4velyn-ja-py%C3%B6r%C3%A4ilyn-strategia-2020.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/09/Ohjelmia-ja-strategioita-4-2011_K%C3%A4velyn-ja-py%C3%B6r%C3%A4ilyn-strategia-2020.pdf)

Norvège, *Walking for life, The Norwegian Walking Strategy* (2012), Norwegian Public Roads Administration

[https://www.vegvesen.no/attachment/1050380/binary/1064821?fast\\_title=Walking+for+life.pdf](https://www.vegvesen.no/attachment/1050380/binary/1064821?fast_title=Walking+for+life.pdf)

Royaume-Uni, *Gear Change : a bold vision for cycling and walking* (2020), Department of Transport

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/904146/gear-change-a-bold-vision-for-cycling-and-walking.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/904146/gear-change-a-bold-vision-for-cycling-and-walking.pdf)

*Cycling and Walking Investment Strategy* (2017), Department of Transport

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/918442/cycling-walking-investment-strategy.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/918442/cycling-walking-investment-strategy.pdf)

Suisse, Mobilité Piétonne Suisse et Rue de l'Avenir

Bruxelles, *Plan Piéton Stratégique* (2012), région de Bruxelles-Capitale

[https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan-pietons-fr-web\\_0.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan-pietons-fr-web_0.pdf)

*Plan Régional de Mobilité 2020-2030* (2020), Bruxelles Mobilité

[https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan\\_goodmove.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_goodmove.pdf)

France, CEREMA Rapport d'analyse sur les plans piétons français et les démarches similaires, réalisé par D. Raynaud (2020)