

2026-2032
POUR
DES ESPACES
PUBLICS
APAISÉS

UN MANDAT LOCAL POUR AGIR

**Faire place aux piétons
et aux cyclistes :
des clés pour une
cohabitation
réussie**



De plus en plus de collectivités s'engagent pour améliorer la qualité de l'espace public et favoriser la marche et le vélo. Aujourd'hui, la pratique de la marche représente 24 % des déplacements en France et jusqu'à plus de 40 % dans certaines villes¹ (métropoles). 58 % des Français-es déclarent en 2025 se déplacer davantage à pied qu'il y a deux ans² et la pratique augmente.

Tout le monde marche, de l'automobiliste au cycliste, et il existe une forte proportion de la population qui n'a comme mobilité que la marche et les transports en commun.

Depuis 2019, la pratique du vélo a fortement progressé et ne cesse de croître : on compte +40 % de fréquentation cycliste entre 2019 et 2024³. Tous les types de territoires sont concernés : +45 % dans les grands centres urbains, +19 % dans les communes de densité intermédiaire et +17 % dans les communes rurales.

Pratiquer le vélo est aujourd'hui, dans de nombreuses communes, plus agréable et mieux sécurisé qu'il y a quelques années. Cependant, cette valorisation du vélo comme mode de déplacement et son retour bienvenu dans l'espace public a été très rapide, bousculant les usages et provoquant une déstabilisation et de l'irritation de la part des autres usagers et usagères, y compris des piétons.

Des tensions ont émergé, nourrissant un discours sur une incompatibilité entre développement de la marche et développement de la pratique cyclable, alors même qu'elles partagent une forte vulnérabilité vis-à-vis des modes motorisés et contribuent conjointement à l'amélioration de la qualité de vie, en étant bonnes pour la santé, économiques,

et en ne générant aucune pollution (visuelle, sonore, olfactive, émission de particules, GES, occupation excessive de l'espace, etc.).

L'enjeu pour les années à venir est d'adapter les villes et villages au changement climatique. Donner plus de place à la marche et au vélo y participe, à condition de garantir les conditions d'une cohabitation harmonieuse et agréable.

Des solutions existent pour améliorer la cohabitation entre piétons et cyclistes et peuvent être mises en place le temps d'un mandat municipal.

Aborder la cohabitation entre les piétons et les cyclistes implique de s'intéresser à l'organisation globale de la mobilité et de l'espace public. Rues, routes, places, quartiers : les usages qui s'y déploient sont multiples, et vont bien au-delà des seules mobilités. La prise en compte de ces différences permet de proposer des politiques publiques qui répondent avec pertinence aux enjeux de sécurisation, d'apaisement et de confort de l'espace public. De même, les piétons et les cyclistes ont des profils variés selon leur âge, leur genre, leur motif de déplacement. Ils n'ont ni les mêmes trajets ni les mêmes vitesses : une personne se rendant au travail ou à la gare souhaitera probablement se déplacer plus vite qu'une personne se promenant le long d'un fleuve, et ce pour les deux modes.

Si certaines tensions tiennent à des spécificités propres aux piétons et aux cyclistes – c'est l'objet de ce document –, les principales trouvent leur origine dans l'organisation de l'espace public de ces dernières décennies, et dans la place donnée aux véhicules motorisés. Lorsque la circulation motorisée et son stationnement occupent l'essentiel de l'espace, les piétons

¹ Enquête "Mobilité des Personnes", ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2019.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

² Sondage "Marche en ville - mai 2025. La marche au quotidien", commandé par le collectif Place aux piétons.

<https://www.banquedesterritoires.fr/mobilites-actives-les-francais-marchent-plus-mais-se-heurtent-toujours-des-obstacles-dans-leur>

³ "Bilan 2024 de la fréquentation cyclable en France", Réseau vélo et marche, 24 juillet 2025.

www.reseau-velo-marche.org/actualites/bilan-2024-de-la-frequentation-cyclable-en-france/

et cyclistes, de plus en plus nombreux, se retrouvent à cohabiter dans des espaces résiduels et restreints, et donc dans des conditions dégradées, génératrices de conflits.

Ainsi, **pour développer la marche et le vélo en limitant les tensions, il est essentiel de réunir des conditions favorables pour chacun de ces modes. Celles-ci passent nécessairement par une réduction de la place de la voiture et de sa vitesse.**

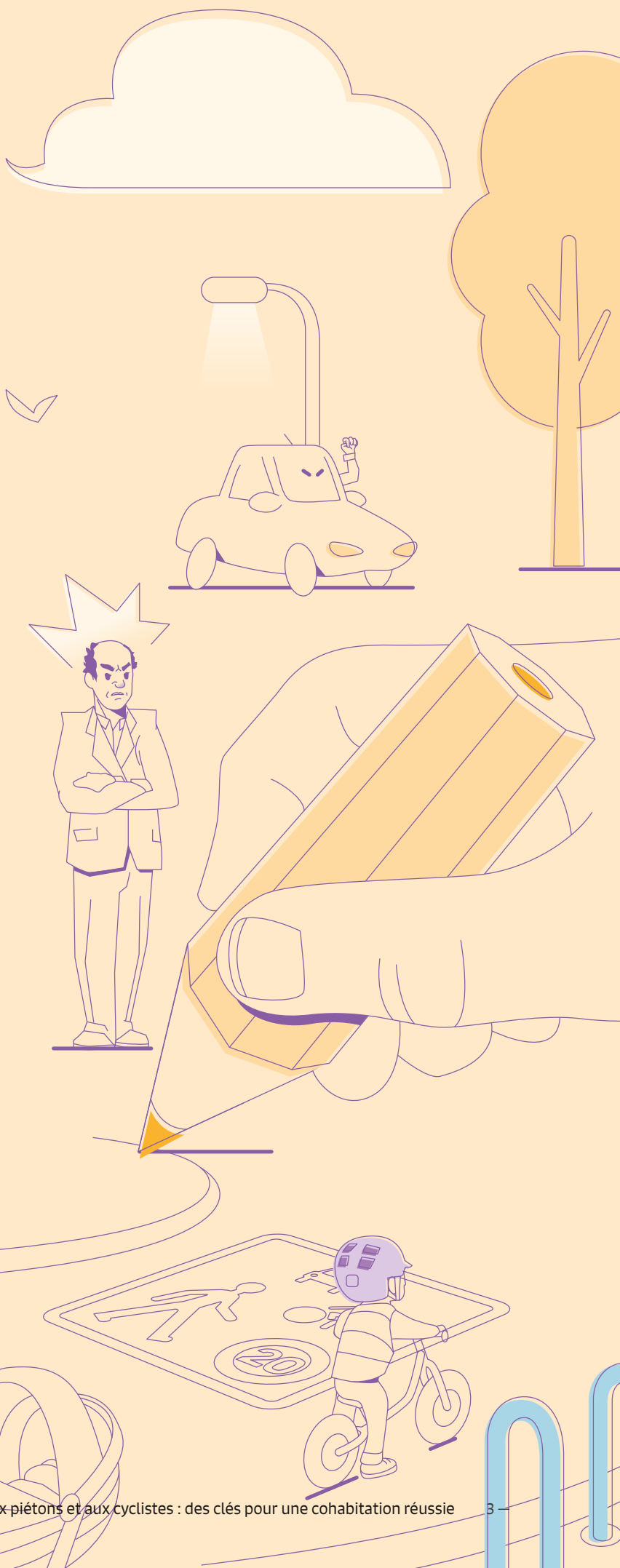
De nombreux outils existent. Ces mesures sont du ressort des collectivités et ont montré leur efficacité. Les habitantes et habitants les plébiscitent. **Pour nous, représentant-es des collectivités, des piétons et des cyclistes, la prochaine mandature peut permettre de poursuivre cette évolution.**

L'objectif de ce document est de partager des méthodes et outils efficaces pour accompagner le changement, construire un nouveau cadre, plus qualitatif, et pour surmonter les difficultés de cohabitation.



La FUB,
le Réseau vélo et marche,
Rue de l'Avenir.

En hommage à Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir, qui a initié et animé le groupe de travail des associations d'usagers et d'usagères sur les problèmes de cohabitation piétons/cyclistes.



Placer la concertation et l'évaluation au cœur de la gouvernance de la marche et du vélo

L'association des différentes parties prenantes en amont et tout au long du cycle de vie des projets est un facteur clé de réussite dans la transformation de l'espace public et de son appropriation. Si elle est consommatrice de temps et de ressources, elle est néanmoins nécessaire pour favoriser l'acceptabilité et des changements d'habitudes pérennes. Elle permet d'informer, de recueillir les retours, et ainsi de limiter les tensions dues au manque d'information une fois les travaux réalisés.

Concertation : de la conception à l'évaluation

→ Mener des concertations de proximité et ciblées par groupe d'intérêt

Lors de projets ayant un impact à l'échelle d'une rue ou d'un quartier, convier les personnes impactées dans leur quotidien permet de comprendre leurs usages et d'ajuster les projets cibles en préservant les enjeux pour la collectivité. Il s'agit alors d'associer les groupes d'intérêt aux réflexions, ensemble ou séparément.

Pensons par exemple aux parents d'élèves d'une rue transformée en rue aux écoles, aux commerçantes d'une place réaménagée, aux riverain-es, aux associations de personnes en situation de handicap, aux conseils de quartier et associations œuvrant localement pour la qualité de vie ou aux associations d'usagers et usagères piétons et cyclistes.

À l'échelle nationale, des baromètres existent, permettant à chaque citoyen et citoyenne de s'exprimer sur la qualité de la marche et du vélo sur son territoire et d'identifier les points positifs et négatifs. Ces enquêtes permettent aux collectivités d'accéder à un diagnostic gratuit de leur territoire. Il s'agit donc d'une ressource clé pour prioriser leurs projets sur la base d'expertises d'usage consolidées.

• **Le Baromètre vélo, porté par la Fédération française des Usagères et des Usagers de la Bicyclette (FUB).** La 4^e édition (2025) a recueilli plus de 330 000 réponses de cyclistes et de non-cyclistes dans plus de 12 900 communes.

• **Le Baromètre des villes et villages marchables, porté par le collectif Place aux piétons.** La 2^e édition (2023) a recueilli près de 70 000 réponses dans 4 600 communes.



→ Lancer des commissions locales sur la marche et le vélo

Lors de projets ayant un impact plus large, **les commissions locales dédiées à la marche d'une part et au vélo d'autre part** permettent d'avoir des remontées de terrain des associations tant piétonnes que cyclistes. **Des rencontres régulières permettent de partager leur vision réciproque** : les associations deviennent alors parties prenantes et peuvent infléchir et enrichir les projets.

→ Déployer une diversité de méthodes de concertation et d'observation des pratiques

Au-delà des commissions locales, une multiplicité de dispositifs peut être mobilisée pour avoir des retours terrain en matière de cohabitation, en considérant qu'il existe au moins **deux formes d'expertise** : celle des **spécialistes de l'espace public** qui ont engrangé l'expérience d'autres territoires, et celle des **habitant-es et usagers et usagères** qui vivent et se déplacent dans les quartiers.

- **Il est nécessaire de veiller à ce que tous les profils d'usagers et usagères soient représentés** (âge, type de piétons et cyclistes, et variété des usages). Des outils peuvent être mobilisés ou imaginés pour associer des publics qui ne le sont pas habituellement. Une collectivité a, par exemple, associé les assistantes maternelles à l'élaboration de son plan piéton, considérant qu'elles étaient particulièrement concernées puisqu'elles se déplacent quotidiennement dans le cadre de leur travail avec des poussettes parfois très larges et des enfants en bas-âge aux trajectoires peu linéaires.

- **Les marches exploratoires permettent de faire dialoguer des groupes d'intérêt**, par exemple des associations piétonnes et des associations cyclistes, en s'appuyant sur une méthodologie et une grille d'analyse commune préparée à l'avance. L'objectif est de susciter un échange sur la base de la réalité de terrain et de repérer des potentielles crispations entre usagers et usagères, afin de partager les contraintes de chacun-e et les possibilités d'amélioration.

Planifier la marche et le vélo

Intégrer les cheminements piétons et les cheminements cyclistes, ainsi que les espaces et équipements dédiés à la pause des piétons et au stationnement cyclable dans les **documents de planification, permet d'ancrer une volonté politique en faveur du développement de ces modes et de leur allouer des espaces dédiés suffisants**. Les plans de mobilité doivent, depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), contenir un volet vélo et un volet marche. Les plans spécifiques marche⁴ et/ou vélo, indissociables des plans de circulation, sont des outils importants à développer en relation avec les documents obligatoires de planification tels que les PLU/PLUi, les SCoT ou les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Ces documents permettent de définir une **hiérarchisation des réseaux d'itinéraires marchables et d'itinéraires cyclables distincts** :

- **Pour les vélos**, distinguer les voies en site propre, où une forte circulation est anticipée, et les voies de desserte. Également, prévoir un plan de stationnement vélo, avec des espaces de stationnement sur voirie et des espaces fermés et sécurisés, en l'articulant avec les besoins générés par les fonctions et les usages dans la ville. Il est utile d'aménager des poches de stationnement vélo en amont des zones à forte densité piétonne, afin d'inciter les cyclistes à faire les derniers mètres à pied.

- **Pour les piétons**, assurer la continuité des itinéraires dédiés, accessibles à toutes les formes de handicap, développer des espaces marchables dans tous les quartiers (trottoirs élargis, aires piétonnes, rues aux écoles fermées à la circulation, réhabilitation de venelles permettant des raccourcis, aires piétonnes et zones de rencontre, etc.), reliées entre elles pour former un maillage cohérent à l'échelle du territoire.

- **Des requalifications plus ambitieuses de certains axes** permettent de penser un réseau structurant accueillant les flux majeurs (type magistrale piétonne ou réseau « express » vélo).

⁴ Schéma directeur piéton - Préconisations pour la constitution d'un cahier des charges, ADEME, 15 avril 2025. <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/8149-schema-directeur-pieton-preconisations-pour-la-constitution-d-un-cahier-des-charge.html>

Enfin, travailler des espaces publics favorisant les pauses et les échanges permet d'améliorer la qualité de séjour des piétons et des cyclistes (places et placettes avec des assises et des fontaines, lieux calmes et ombragés, abrités des intempéries, toilettes publiques, etc.).

→ **Penser un maillage fin d'itinéraires au sein d'un réseau bien articulé** permet d'identifier les besoins des différents piétons et cyclistes et de sanctuariser des espaces dédiés à chacun·e en fonction de son mode et de sa vitesse.

→ **Cela ne peut se faire qu'en pensant l'ensemble de l'aménagement de la voirie et la planification des mobilités** : selon l'attribution des compétences voirie et mobilité, tous les échelons impliqués doivent être associés.

Systématiser l'observation des usages

Mettre en place une **observation des usages, un recueil du ressenti des usagers et usagères ainsi qu'une analyse de l'accidentalité** à l'échelle du territoire permet de mesurer concrètement les conflits d'usage. Les chiffres ou relevés des circonstances d'accidents peuvent fournir une base concrète pour échanger et communiquer avec les parties prenantes.

→ **De nombreux indicateurs quantitatifs peuvent être intégrés** : la vitesse, la fréquentation pour chaque type d'usager et usagère, le nombre de plaintes ou conflits signalés à la police, les données des passages aux urgences à la suite des accidents lorsqu'elles existent.

→ **Des indicateurs qualitatifs viennent préciser l'évaluation** : observations des interactions entre type d'usagers et usagères pour relever les différentes formes de conflits (allant de la gêne de l'une ou l'autre, à l'accident), entretiens avec des usagers et usagères, etc.

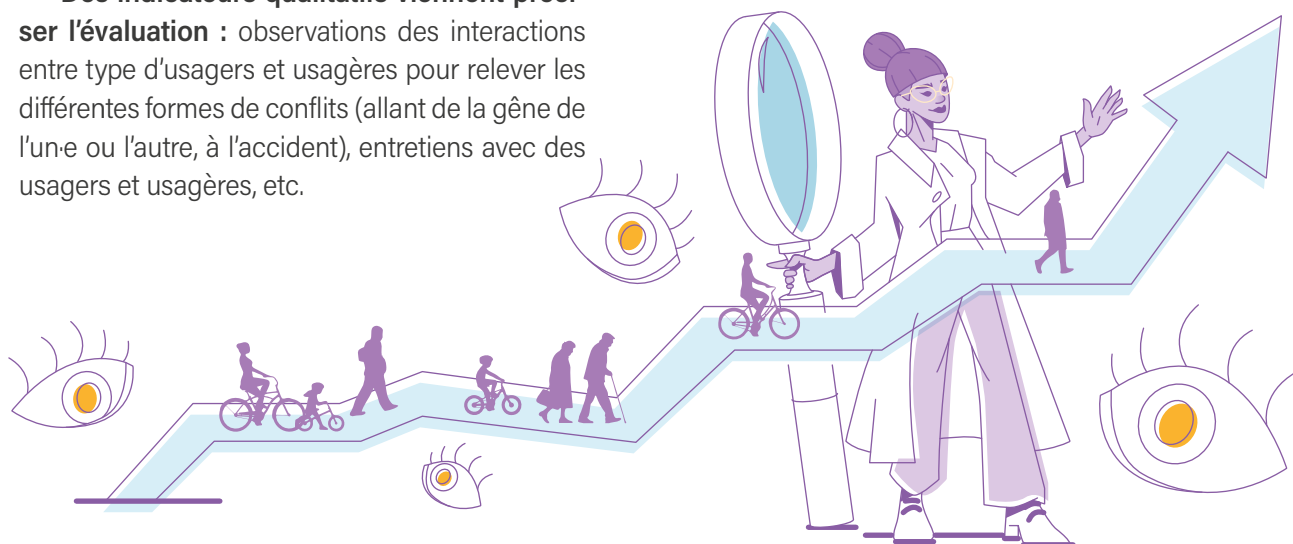
Prévoir l'évaluation dès la conception des projets

Afin de s'assurer de l'adaptation des infrastructures aux usages, **des évaluations en amont et en aval sont à prévoir** dès la phase de conception des projets, incluant un budget et des ressources dédiées.

→ **Les dispositifs d'évaluation, se basant par exemple sur les indicateurs cités précédemment, permettent de constater les bénéfices et les éventuels effets négatifs produits par un aménagement.** Tout aménagement, même lorsqu'il a été très bien pensé et calibré, avec un diagnostic précis des besoins et une expertise technique robuste, peut nécessiter des améliorations ponctuelles.

→ **Tester avant de pérenniser.** L'urbanisme tactique consiste à tester, via un aménagement léger et peu coûteux, les hypothèses de fonctionnement et d'appropriation des espaces publics en vue d'un réaménagement. Il permet d'adapter si besoin les aménagements aux usages réels, après l'évaluation d'une phase de test aboutissant à la prise en compte des éventuels dysfonctionnements en amont de la pérennisation du projet. De nombreuses voies cyclables ont ainsi vu le jour en quelques semaines ou mois pendant la crise de la Covid-19.

→ **L'affichage du caractère expérimental d'un aménagement** et donc sa modulation à la suite du test, permet de favoriser son acceptation, surtout s'il est en rupture forte avec les usages.



Aménagements et réglementation : une palette d'outils

Les piétons et les cyclistes ont des attentes fortes quant à la qualité des infrastructures et d'un réseau structuré dédié. Ils et elles souhaitent des aménagements lisibles, qui ne laissent pas de place au doute quant à la place de chacun·e sur la voirie, des trajets directs et de bonne qualité sur lesquels ils et elles seront en sécurité.

VILLE 30

La vitesse est un élément important de la sécurité et du sentiment de sécurité sur la route. Avec l'augmentation de la vitesse, le champ visuel de la personne au volant se réduit pour se focaliser plus loin : elle ne voit plus le piéton ou le cycliste à proximité, le risque d'accident augmente ainsi que le risque de gravité des accidents. D'après l'OMS, le risque de mortalité piétonne est de 80 % lors d'une collision à 50 km/h et de 10 % lors d'une collision à 30 km/h. **Généraliser la baisse des limitations de la vitesse et notamment le 30 km/h en ville est donc un levier fondamental et facile à mobiliser pour réduire de façon importante les accidents et conflits d'usages** entre les usagers et usagères de véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons.

Garantir la lisibilité et la visibilité des espaces publics

Des **aménagements lisibles**, c'est-à-dire qui peuvent être compris avec facilité car suggérant le mouvement attendu, permettent aux usagers et usagères de mieux comprendre où se positionner.

→ Supprimer les obstacles visuels améliore la co-visibilité des piétons et des cyclistes.

L'obligation de neutraliser le stationnement sur cinq mètres au minimum en amont des passages piétons d'ici au 31 décembre 2026, conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités⁵, est une opportunité pour la renforcer.

→ Assurer la maintenance des aménagements permet de garantir cette visibilité :

porter une attention au renouvellement des marquages au sol, au choix et à la coupe régulière de la végétation qui pourrait obstruer le passage.

→ Coupler le travail de lisibilité de l'aménagement à une signalétique continue renforce la compréhension.

→ Le marquage et/ou la colorisation au sol sont utiles en complément des panneaux réglementaires, car ils renforcent la lisibilité.

Assurer la continuité et la qualité des itinéraires

→ Les gabarits des aménagements sont fondamentaux pour assurer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes (largeurs, rayons de giration, îlots de protection des mouvements tournants, différences de niveau entre les espaces)⁶.

→ L'absence de continuité des chemements oblige les piétons et cyclistes à improviser dans des espaces non aménagés pour un usage partagé, et multiplie les gênes entre usagers et usagères, compromettant tout le bilan positif d'une politique volontariste en leur faveur.

→ Entretenir régulièrement ces chemements permet qu'un usager ou une usagère ne se rabatte pas sur un espace ne lui étant pas destiné. Il s'agit de libérer les trottoirs de tout encombrement : stationnement, y compris vélos et trottinettes, poubelles, mobilier urbain, chevalets publicitaires, et d'assurer le nettoyage et l'entretien des trottoirs et des pistes cyclables.

⁵ Article 52 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000039666625

⁶ "8 recommandations pour réussir votre piste cyclable", Cerema, 24 février 2021.
www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable

Traiter les intersections

Les intersections ont la particularité d'accueillir une plus grande diversité de trajectoires et présentent souvent des ruptures de continuité. Elles nécessitent une **attention renforcée aux espaces dédiés** (passages piétons, pictogrammes vélos) ainsi qu'au régime de priorité, notamment en faveur des piétons, pour limiter les conflits.

→ **Des plateaux traversants au niveau des passages piétons** sur toute la chaussée, couplés à du marquage au sol et incluant les pistes cyclables, font comprendre aux cyclistes qu'ils doivent ralentir à l'approche d'un carrefour – voire s'arrêter – pour le respect de cette priorité.

→ **Des espaces dédiés aux cyclistes aux intersections** assurent leur sécurité tout en les séparant des piétons. Développer les sas vélo permet notamment une attente sécurisée en maintenant cette séparation.

→ **Dans les carrefours à feu, rendre plus visibles les cheminements propres** aux piétons et cyclistes lorsqu'ils sont accolés permet à chacun·e de savoir comment se positionner.

→ **L'option de suppression de la signalisation tricolore** peut également être examinée en fonction des flux en présence.

→ Dans les carrefours complexes, très fréquentés ou accidentogènes, **les carrefours à la hollandaise⁷** sont pertinents car ils séparent clairement les flux, hiérarchisent les priorités et limitent les angles morts.

Choisir le bon aménagement selon le contexte

Une **diversité d'aménagements** existe dans le code de la route pour améliorer la cohabitation et la qualité de séjour dans l'espace public de tous et toutes. **Ils doivent être choisis en fonction des caractéristiques de la voie, ainsi que des flux et vitesses observés et souhaités pour les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons.** Les documents produits par le Cerema fournissent des recommandations et des bonnes pratiques d'aménagement, à commencer par le **guide "Aménager des rues apaisées"**.

Les panneaux M12, ou « panonceaux d'autorisation conditionnelle de franchissement pour les cycles », s'implémentent après diagnostic. Encore peu connus, **ils ne sont pas un droit systématique de passage. Les cyclistes doivent notamment céder la priorité aux piétons.** Ils sont un outil de facilitation et de sécurisation pour les cyclistes, complémentaires aux sas vélo.



LES POINTS DE VIGILANCE

■ **Les trottoirs sont encore trop souvent la variable d'ajustement lors du réaménagement d'une voirie** : réaménager les trottoirs, les rendre aisément praticables par les usagers et usagères les plus vulnérables doit être inscrit dans la feuille de route municipale.

■ **Si, historiquement, des voies cyclables aménagées sur trottoir ont permis de proposer des itinéraires sécurisés rapidement, ce n'est plus envisageable aujourd'hui** avec l'augmentation de la pratique cyclable. Il est nécessaire de **sortir progressivement les pistes cyclables des trottoirs**.

■ **Un trottoir n'a pas vocation à obtenir le statut de voie verte** : les trottoirs doivent être réservés aux piétons. Une voie verte est une route dédiée à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons et cavalier·ères.

■ **Avec le développement des vélos à assistance électrique (VAE), des engins de déplacement personnel (EDPM) et de la cyclologistique, les différentiels de vitesse deviennent plus importants** et génèrent de l'insécurité, tant pour les piétons que pour les cyclistes. C'est pourquoi, il est important de proposer des pistes cyclables suffisamment larges (permettant le dépassement) et de faire respecter le code de la route.

■ **La gestion des chantiers de travaux est un point important.** La proposition de cheminements sécurisés et confortables pour les piétons et cyclistes doit être systématisée. En cas d'impossibilité de maintenir les cheminements, des déviations annoncées clairement en amont sont à prévoir.

⁷ "Rendre les carrefours cyclables : une vidéo pour tout comprendre sur le carrefour à îlots amandés" Cerema, 12 septembre 2023. www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-carrefours-cyclables-video-comprendre-carrefour-ilots

Communiquer et former pour agir sur les comportements

Piétons et cyclistes partagent des espaces et se croisent en permanence. Beaucoup de difficultés de cohabitation sont dues au fait qu'ils et elles évoluent tous deux silencieusement, sans alerte mutuelle, ainsi qu'à des méconnaissances et des incompréhensions que des actions de communication et de formation peuvent sensiblement améliorer.

Communiquer pour impliquer et informer

→ **Multiplier les canaux d'information, en lien avec les publics cibles** : des panneaux d'information installés lors des travaux de réaménagement, des publications sur les réseaux sociaux, des temps d'échange dans un quartier peuvent rappeler les règles de partage de l'espace et en expliquer les bénéfices. La page internet ou les réseaux sociaux de la collectivité peuvent présenter les avant/après des aménagements.

→ **Mobiliser les campagnes nationales de la sécurité routière** pour les décliner localement.

→ **Renouveler régulièrement la communication** pour toucher les nouveaux arrivant-es.

Expliquer les changements mis en place

→ **Informers sur les nouveaux aménagements et leur usage**, afin que tous les usagers et usagères comprennent le comportement attendu et la règle qui s'y applique, notamment la priorité aux piétons.

→ **Donner du sens aux règles** : elles ne sont pas une contrainte, mais un levier pour garantir le vivre-ensemble. Le respect des espaces dédiés, des feux, des priorités et des limites de vitesse permet d'avoir des repères communs connus par les différentes usagers et usagères, et il est utile de rendre visibles ces bénéfices concrets. De plus en plus de collectivités développent leur « code de la rue »⁸ qui formalise un ensemble de règles, dans une logique de ville apaisée et de priorisation de la marche et du vélo.

→ **Encourager la prudence, la bienveillance et la tolérance en invitant chacun-e à se mettre à la place des autres**⁹. Comprendre, par exemple, comment un piéton fragile perçoit la proximité d'un cycliste, permet d'adopter des comportements plus attentifs. Cela favorise l'attention mutuelle, en particulier dans les espaces partagés.

Former pour développer les bonnes pratiques

La communication grand public peut être renforcée par des actions de formation ciblées, adaptées à chaque profil d'usager, d'usagère et de professionnel·les.

→ **Apprendre aux enfants à se déplacer à pied** dans le cadre scolaire.

→ **Développer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV)**, dispositif faisant partie du parcours obligatoire de l'élève, c'est apprendre dès le plus jeune âge aux futur-es cyclistes à se déplacer correctement dans l'espace public et à se sentir en confiance.

→ **Former les services techniques** à la conception de cheminements marchables et cyclables, à l'évaluation et à la capitalisation des retours d'expérience.

→ **Inclure ces enjeux dans la formation des professionnel·les de la conduite** (chauffeurs de transports collectifs, auto-écoles, taxis, livreur·euses).

→ **Communiquer et former n'est parfois pas suffisant**, du fait d'habitudes ancrées de longue date. Du contrôle-sanction peut venir appuyer les mesures précédentes.

⁸ "La rue et ses codes : Quelles collectivités disposent d'un code de la rue ?". Réseau vélo et marche. <https://reseau-velo-marche.org/observatoires/outils-et-chiffres-cles/villes-a-30/>

⁹ "À pied, à vélo, mieux se comprendre", Rue de l'Avenir et ADAV, 3 septembre 2024. www.ruedelavenir.com/publications/a-pied-a-velo-mieux-se-comprendre

Ce que l'on peut faire à court terme dans un mandat municipal



En un mandat municipal, il est possible d'agir pour améliorer la situation pour la marche et le vélo. Élaborer en concertation un plan piéton et un plan vélo permet de planifier les projets et de les budgétiser sur le mandat. Ce document, porté et co-signé par la FUB, Rue de l'Avenir et le Réseau vélo et marche, donne à voir une diversité d'actions et de mesures réalisables pour permettre un meilleur partage de l'espace public et une meilleure cohabitation entre piétons et cyclistes.

1. Généraliser le 30 km/h en agglomération, faisant du 30 km/h la norme et le 50 km/h l'exception, afin de limiter les accidents graves et d'améliorer le confort d'usage de l'espace public.

6. Mettre en œuvre l'obligation de neutraliser le stationnement sur cinq mètres au minimum en amont des passages piétons d'ici au 31 décembre 2026, conformément à la LOM.

2. Maîtriser le volume du trafic de transit motorisé, via un plan de circulation dans tous les types de territoires (urbain, périurbain et rural).

7. S'assurer de la compréhension des dispositions du code de la route en communiquant dessus et sur leur raison d'être (sas vélo, double-sens cyclable, zone de rencontre, voie verte, trottoir traversant, etc.).

3. Aménager et séparer clairement les réseaux structurants marchables et cyclables. Le partage de la rue est envisageable dans les réseaux secondaires à faible trafic et à faible vitesse.

8. Associer toutes les associations dans les concertations, aux différentes échelles, dans une optique de complémentarité entre piétons, cyclistes et usagers et usagères de transports en commun.

4. Prendre en compte en priorité les usagers et usagères les plus vulnérables, les piétons et les cyclistes, dans la gestion et l'aménagement des espaces publics.

9. Ne pas négliger l'importance du respect des règles et de leur contrôle pour accompagner le changement des pratiques de mobilité, en particulier dans les zones de rencontre et aires piétonnes.

5. Développer, aménager et rendre visibles les doubles-sens cyclables.







FUB,

la Fédération française des Usagers de la Bicyclette, regroupant plus de 500 associations œuvrant pour le vélo du quotidien.

Réseau vélo et marche,

le réseau de collectivités engagées pour le développement de la marche et du vélo.

Rue de l'Avenir,

association qui œuvre à un meilleur partage de l'espace public et une limitation des vitesses, pour favoriser des déplacements sûrs et assurer un développement des modes actifs, marche et vélo, et des transports collectifs.

Rédaction : Léa Devun, Anne-Laure Tournier

Équipe projet : Mathieu Augé, Frédérique Bienvenüe, Vincent Chas, Abel Guggenheim, Jean Labbé, Romain Legros, Patrice Pattée, Catherine Pilon, Marie Prémartin, Aude Raynaud

Coordination de la production : Léa Devun, Jean-Baptiste Gernet, Marine Le Bricon, Valérie Scheuch

Impression : Parmentier Imprimeurs

Maquette et illustrations : FUB

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Octobre 2025