

PLACE
AUX
PIÉTONS



DOSSIER DE PRESSE BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES 2021

FFRandonnée 
www.ffrandonnee.fr

60 Millions
de Piétons



RUE DE
L'AVENIR

TOUS LES RÉSULTATS





TABLE DES MATIÈRES

CONTACTS PRESSE	3
EDITO	4
INFOGRAPHIE	5
LE BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES C'EST GRÂCE À EUX	8
1 Organismes : Place aux Piétons, FFRandonnée, Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons.....	8
2 Partenaires : ADEME, CEREMA, ministère des Sports.....	8
3 Membres du comité de pilotage	8
PRÉAMBULE	8
LE BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES EN QUELQUES MOTS	9
LES CHIFFRES CLÉS DU BAROMÈTRE	10
1 Profil des répondants	10
2 Les répondants et la chaîne des mobilités.....	11
3 Les répondants et l'engagement associatif	11
L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES	12
PIÉTONS : UNE POPULATION HÉTÉROGÈNE AUX PERCEPTIONS, MOTIVATIONS ET BESOINS SPÉCIFIQUES	18
1 Femmes et Hommes	18
2 Les enfants, la rue et l'école.....	18
3 Les seniors et le grand âge	18
4 Les actifs	19
5 Les piétons en difficulté pour se déplacer (permanentes ou non), les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	19
LA MARCHÉ UNE COMPÉTENCE QUI S'APPREND	20
LES PRINCIPALES CRITIQUES FORMULÉES PAR LES PIÉTONS	21
1 Le manque d'intérêt porté par la commune aux piétons	21
2 Les conflits d'usage	21
LA SÉPARATION DES PIÉTONS ET DES VÉHICULES MOTORISÉS, EN FONCTION DE LA TAILLE DE LA COMMUNE	22
LES CONFLITS POTENTIELS AVEC LES VÉHICULES MOTORISÉS, EN FONCTION DE L'ÂGE	22
LA SÉPARATION DES PIÉTONS AVEC LES AUTRES MOBILITÉS ACTIVES	22
LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES MOTORISÉS SUR LES CHEMINEMENTS PIÉTONS	23
LES POINTS NOIRS	23





LES « NON MARCHEURS » 23

LES AMÉLIORATIONS ATTENDUES PAR LES PIÉTONS 24

1 Les 5 demandes prioritaires toutes villes confondues 24

2 Aménités et confort 25

LES DEMANDES ÉVOLUENT EN FONCTION DES DIFFÉRENTES TAILLES DE COMMUNES 25

LES DEMANDES ÉVOLUENT EN FONCTION DES ÂGES 25

RÉSULTATS DÉTAILLÉS 26

1 Les piétons aiment se déplacer à pied mais soulignent les conflits d'usage et l'inadaptation de l'aménagement de la voirie 26

2 Sécurité : un oui timide et de grandes réserves 27

3 Confort des déplacements piétons : surtout de grandes attentes 28

4 Efforts en direction des piétons : les piétons jugent sévèrement les communes 28

5 Appréciation sur les aménagements et services spécifiques piétons : satisfecit pour l'accès aux transports en commun. Signalétique, information des améliorations sont attendues 29

6 Top des aménagements souhaités 29

LES 1ÈRES ASSISES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE 30

CONTACTS PRESSE

FFRANDONNÉE

Anne Deny

Tél. 06 84 15 09 17

adeny@ffrandonnee.fr

ffrandonnee.fr

RUE DE L'AVENIR

Anne Faure

Tél. 06 64 35 09 72

a.faure.rda@orange.fr

ruedelavenir.com

60 MILLIONS DE PIÉTONS

Jean-Paul Lechevalier

Tél. 06 86 79 33 23

jp.lechevalier@orange.fr

pietons.org





EDITO

Pour une ville apaisée, donnons toute la place qu'ils méritent aux piétons !

Du 7 Décembre 2020 au 15 Mars 2021, notre collectif Place aux Piétons, en partenariat avec l'Ademe, a proposé aux Français de remplir une enquête en ligne pour recueillir leur ressenti sur la marchabilité de leur commune et leur avis sur la manière d'améliorer le sort des piétons dans les espaces urbanisés. Près de 70 000 d'entre eux ont répondu au premier baromètre des villes marchables et près de 200 villes ont été ainsi évaluées. Une réussite pour cette première au regard du contexte sanitaire particulier de cette période.

À travers ce premier baromètre national des villes marchables, notre collectif Place aux piétons avait un double objectif : pallier le manque d'informations concernant les besoins et souhaits des piétons, qu'ils soient piétons au quotidien par nécessité (travail, courses, démarches administratives...), piétons vulnérables (PMR, enfants, personnes âgées...), promeneurs, marcheurs et randonneurs dans l'espace urbain ; interpeler les acteurs de la ville et de la mobilité pour une meilleure prise en compte de leurs attentes en complément des aménagements spécifiquement dédiés au vélo qui réduisent parfois la place du piéton.

Les données recueillies offrent déjà une masse de données inédites sur les conditions de la marche en ville. Les enseignements du baromètre 2021 des villes marchables sont sans équivoque : il y a encore beaucoup à faire pour améliorer la marchabilité de nos villes et ...de nos villages qui, pour ces derniers, se sont encore trop peu exprimés lors de cette première édition.

Alors que la marche, première des mobilités actives en France, s'affirme au cœur des enjeux de santé publique, de changement climatique, de mobilités, de tourisme et de vitalité sociale et économique des centres villes, le piéton demande à être davantage pris en compte dans les politiques publiques, territoriales et nationales. Ce qui n'est aujourd'hui pas le cas malgré la loi LOM de 2019.

Les pouvoirs publics doivent prendre des mesures concrètes pour favoriser la marche à pied en ville, mode de déplacement le plus accessible à tous, le plus écologique, le plus convivial, le moins dangereux pour les autres usagers de la voie publique et l'un des plus vulnérable.

Ces enjeux seront exposés et débattus lors des Assises nationales de la marche en ville dont la première édition se déroulera à Marseille le 17 septembre 2021. De nombreux acteurs publics et privés français et étrangers seront présents et mobilisés pour analyser les enseignements du baromètre des villes marchables au cœur d'échanges et de partages d'expériences, pour imaginer une ville saine, sereine, propre et sûre où le piéton aura enfin toute sa place. Une ville tournée vers l'avenir !

Un temps fort qui, nous le souhaitons, permette d'impulser rapidement une prise en compte nationale plus forte à l'égard de la marche et suivi d'actions concrètes sans délais.

FFRandonnée
Frédéric Brouet
Administrateur national
Marche en Ville

Rue de l'Avenir
Anne Faure, présidente

60 Millions de Piétons
Hervé Dupont, administrateur

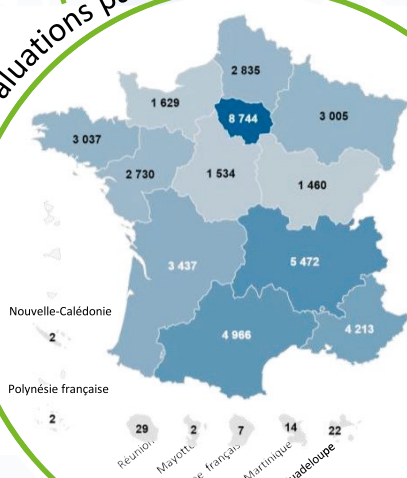


BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES

Résultats d'une consultation publique menée du 7 décembre 2020 au 15 mars 2021 accessible à l'ensemble des Français

68 510* Français ont participé à cette consultation publique,
nous les remercions pour cette forte mobilisation !
Plus de 5 000 communes ont enregistré au moins une évaluation

Nombre d'évaluations par RÉGION



77% / **23%**

marchent principalement ...

... dans
les espaces
urbanisés

... hors
des espaces
urbanisés



62%

pratiquent la
marche tous les
jours ou presque

54%

déclarent que la
marche est leur
mode de
déplacement
principal

59%

trouvent que dans leur
commune se déplacer
à pied est agréable

... d'une association de défense des piétons
3%
sont membres
...

... d'une association de pratiquants de la marche
26%
sont membres
...

Pour quelles raisons marchent-ils fréquemment ?



82%

Aller au travail
faire leurs courses
et autres démarches administratives



58%

Se promener,
faire du tourisme



54%

Faire du sport,
améliorer leur santé

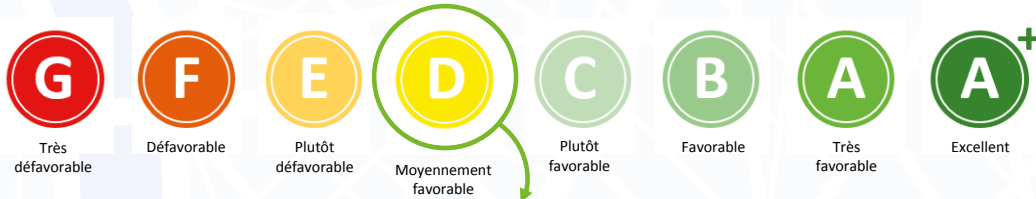
Se dégagent de multiples familles de piétons : piétons du quotidien,
promeneurs, piétons expérimentés, personnes à mobilité réduite ...

... Chacune de ces familles a des relations
spécifiques à son environnement

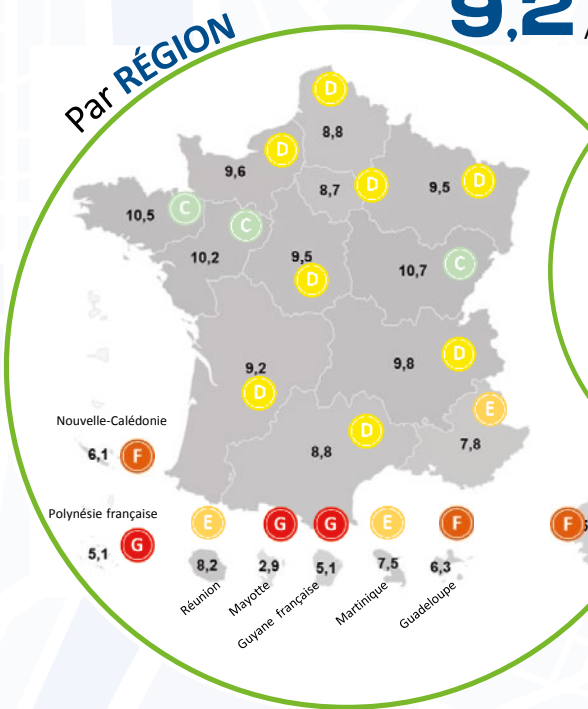
*L'exploitation des résultats a été faite sur les questionnaires complets : 43 257.

Quel est le ressenti global des marcheurs ?

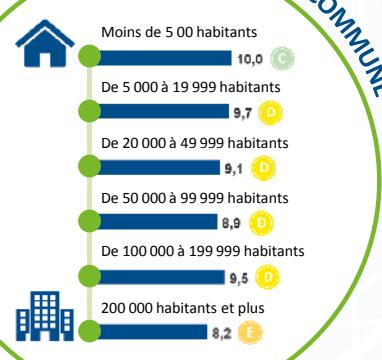
Au niveau NATIONAL



Par RÉGION



Par TAILLE DE COMMUNE



Quelles sont les principales critiques formulées par les piétons ?

Importance donnée par la ville aux déplacements à pied

E 7,4 /20

Le manque d'intérêt porté par la ville aux piétons

Seulement **25%** pensent que ces dernières années la situation des piétons s'est améliorée

71% attendent des actions de promotion de la marche à pied

Le manque de confort des déplacements à pied

69% se plaignent des empiètements sur les espaces réservés aux piétons (terrasses, étalages...), d'obstacle (poubelles, poteaux...)

67% se plaignent du stationnement des véhicules motorisés sur les cheminements piétons

70% souhaitent des aménagements qui améliorent le confort des piétons (toilettes, bancs de repos, lieux de sociabilité, distributeurs d'eau potable...)

Confort des déplacements à pied

D 8,6 /20



Ressenti général sur le quotidien de piéton

D 9,8 /20



Trop de conflits d'usage

60% pensent que la circulation des véhicules motorisés est gênante

52% se plaignent du manque de respect des piétons par les conducteurs d'engins motorisés

54% pensent que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité

Focus sécurité

63% pensent que pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite se déplacer à pied est dangereux

60% pensent que pour les enfants aller à l'école à pied est dangereux

61% pensent qu'il est difficile de rejoindre à pied les communes voisines en sécurité

Sécurité des déplacements à pied

C 10,1 /20



Ressenti global des personnes à mobilité réduite

E 7,4 /20



Focus personnes à mobilité réduite

77% Des personnes à mobilité réduite trouvent les trottoirs inadaptés et ...

83% les trouvent encombrés

65% d'entre eux trouvent que les conflits avec les autres mobilités actives sont fréquents

Top 5 des critères pour améliorer l'usage de la marche**

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 cheminement piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines - **25%**

**Classement obtenu suite à la sélection par chaque piéton de 3 priorités parmi 15 réponses possibles

Note de lecture méthodologique

Le questionnaire étant basé sur le volontariat, l'échantillon n'est pas représentatif de la population française. L'enquête peut présenter, du fait de sa diffusion, des biais de sympathie (26% des répondants sont membres d'une association de pratiquant de la marche et 3% sont membres d'une association de défense des piétons).





LE BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES C'EST GRÂCE À EUX

LE BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES C'EST GRÂCE À EUX

1 ORGANISATEURS



2 PARTENAIRES



3 MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE



PRÉAMBULE

Le baromètre des villes marchables, premier du genre, est un questionnaire d'opinion. C'est un sondage qui interroge des répondants volontaires **sur leur ressenti en tant que piétons**. Il caractérise « le climat » **de la marchabilité** dans les territoires étudiés mais n'est pas un document d'étude en soi de celle-ci. C'est un outil afin de développer des analyses poussées et des réalisations effectives en vue de la prise en compte de cette mobilité active majoritaire la plus souvent ignorée. Par son mode de diffusion (accès en ligne, promotion faite par les réseaux, non sélection des répondants...) cette enquête ne s'appuie pas sur un échantillon représentatif de l'ensemble des Français. Certaines catégories sont surreprésentées (âge, résidence, participations à des associations en rapport avec la marche...). Les répondants volontaires ont forcément un avis subjectif sur la marchabilité des villes et des villages mais il peut être pris en compte au regard de leur situation la plus souvent fragile. Une ville ou un village ne peut se contenter de proposer des aménagements et des services qui ne satisfont que la majorité. Il est indispensable de prendre en compte l'intégralité de la communauté.

S'il faut être prudent avec l'analyse des résultats, le grand nombre des réponses (plus de 43 000 questionnaires remplis complètement) confirme de nombreux savoirs acquis par la pratique et apporte des enseignements inédits sur les usages de la marche, les caractéristiques des piétons et leurs besoins, utiles à la définition et la conduite des politiques publiques.





LE BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES EN QUELQUES MOTS

L'enquête « Baromètre des villes marchables 2021 » était accessible en ligne du 7 décembre 2020 au 15 Mars 2021. 68 510 personnes ont répondu à cette enquête¹. Un chiffre considérable compte tenu de la période des fêtes de fin d'année et des vagues COVID successives.

Le questionnaire est volontairement inspiré du baromètre des villes cyclables dans sa construction et de son précédent allemand (à des fins de comparabilité) et consiste en une quarantaine de questions. Le répondant choisissait la ville pour laquelle il exprimait son ressenti.

Le questionnaire explore 5 thématiques :

- Le **ressenti** du répondant sur son quotidien de piéton : facilité ou difficulté à se déplacer à pied, relations avec les autres usagers de la voie publique...
- Le sentiment de **sécurité** quand il marche, décliné suivant les lieux et les publics
- Le **confort de marche** : à travers des questions qui portent sur l'existant : aménagements et aménités, signalétique, information. Sont-ils respectés par les usagers, les riverains, les autres usagers ?
- Son avis sur **l'importance donnée aux déplacements à pied** par la commune
- Son avis sur **les aménagements et équipements** pour améliorer le quotidien des marcheurs

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

Pour les 199 villes dans lesquelles un nombre de questionnaires complets supérieur à 40 a été enregistré, un score global a été calculé à partir des scores spécifiques. Ce score a permis de les classer en 8 catégories sur une échelle allant de A+ (climat marche excellent) à G (climat marche très défavorable). Ces villes figurent dans l'observatoire des villes marchables (page 12). Dans chaque classe les villes sont présentées par ordre alphabétique.

Puisque la campagne du baromètre a été lancée en priorité vers les concentrations importantes de population, les habitants des villes et agglomérations ont plus participé au baromètre que ceux des villages de moins de 5 000 habitants. Les piétons pourtant concernés des zones rurales se sont sentis moins impliqués.

En complément, trois questions ouvertes permettaient aux répondants de signaler pour la ville choisie les points noirs, les lieux favoris et de s'exprimer librement. Ces réponses en texte libre prévues pour une exploitation locale ne sont pas traitées nationalement. Elles sont mises à disposition des acteurs locaux.

Le baromètre des villes marchables a vocation à être reconduit tous les deux ans. Cette première édition a permis de mettre en valeur la variété du ressenti de piétons selon les différents types d'utilisateurs et de pratiques de la marche, utilitaire ou de loisir. Elle identifie également de nombreuses demandes permettant d'améliorer les conditions de déplacement des piétons en ville. Certaines de ces attentes correspondent à une très grande majorité des répondants, d'autres varient en fonction de la taille des communes, de l'âge du répondant, selon le mode principal de déplacement, ainsi que d'éventuelles difficultés de mobilité.

Ce questionnaire représente d'ores et déjà un large panorama des caractéristiques des déplacements à pied et pourra comporter, à l'avenir, des questions complémentaires relatives aux différents types de piétons et de pratiques de la marche à pied.

Le bilan de cette première édition permettra également d'améliorer la fonctionnalité et l'accessibilité du baromètre pour le rendre le plus fidèle à la réalité sur le terrain.

¹ Seuls les questionnaires complets ont été retenus et les réponses incohérentes écartées.
Après ce nettoyage 43 267 réponses sont étudiées.





LES CHIFFRES CLÉS DU BAROMÈTRE

68 510 Réponses - 43 267 questionnaires exploitables

200 communes entrent dans l'observatoire des villes marchables (voir page 12)

5 000 communes ont enregistré au moins une réponse

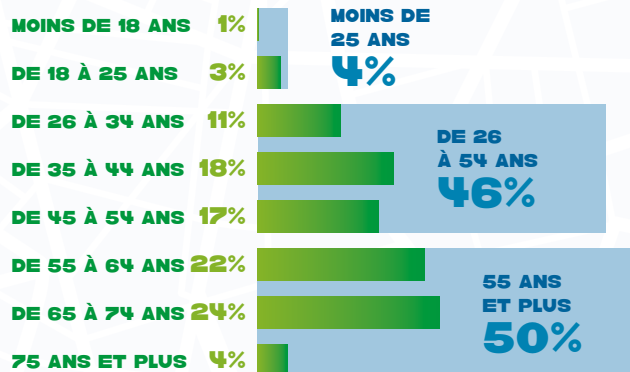
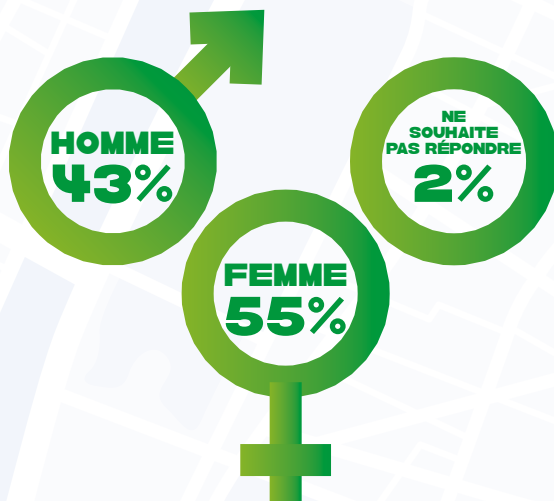
PARTICIPATION :

Taux de réponses par tranche de population des villes :

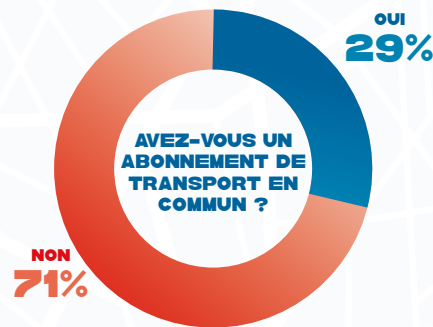
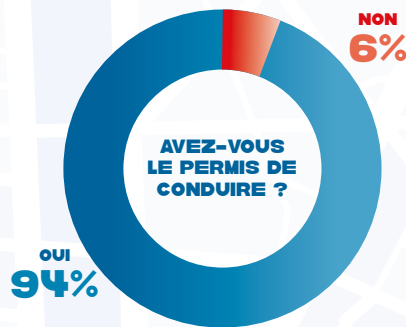
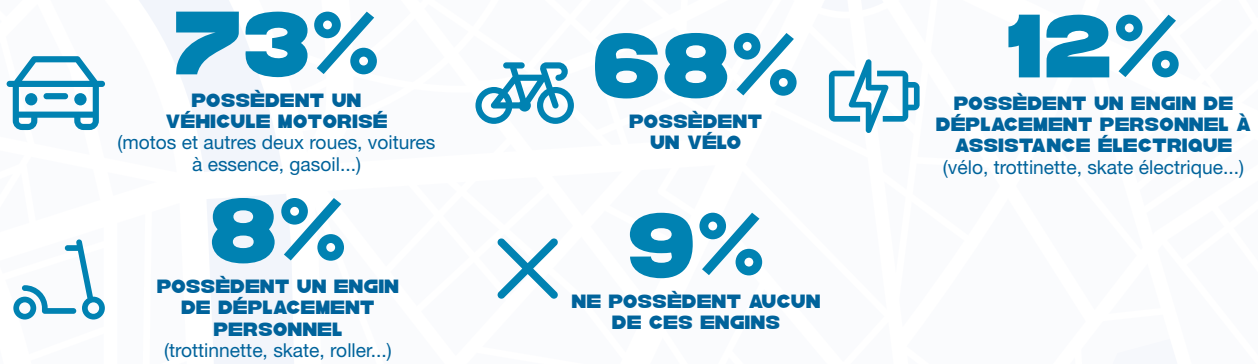
- De 1 à 4 999 habitants : 14%
- De 5 000 à 19 999 habitants : 23%
- De 20 000 à 49 999 habitants : 18%
- 50 000 à 199 999 habitants : 24%
- +de 200 000 habitants : 21%

Top 3 des villes ayant enregistré le plus de réponses :
Paris – Marseille – Toulouse

1 PROFIL DES RÉPONDANTS



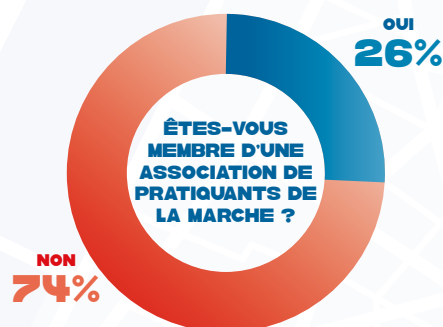
2 LES RÉPONDANTS ET LA CHAÎNE DES MOBILITÉS



Commentaire :

La marche est pratiquée de façon très fréquente par une très grande partie des répondants : 62 % de l'ensemble des répondants indiquent marcher tous les jours ou presque, 26 % marchent 1 à 3 fois par semaine. La fréquence de la marche est plus importante dans les villes moyennes et les grandes villes, que dans les petites villes : 69 % des répondants des villes de plus 20 000 hab. déclarent pratiquer la marche quotidiennement, alors qu'ils ne sont que 49 % dans les villes de moins de 20 000 hab.

3 LES RÉPONDANTS ET L'ENGAGEMENT ASSOCIATIF



L'impact sur les résultats de la participation en nombre des membres d'associations de marcheurs et de randonneurs et de défense du piéton a été étudié, leur militantisme (réel ou supposé) pouvant influencer leurs réponses. Toutefois il faut relever que trois répondants sur quatre, déclarent n'avoir aucune appartenance.

A l'étude, il apparaît que l'appartenance associative n'est qu'un déterminant parmi d'autres. L'âge, les caractéristiques de la ville et des territoires, l'usage fait de la marche (et sans doute les caractéristiques socioéconomiques non prises en compte dans l'enquête) constituent autant d'axes d'analyse et de différenciation.

Il apparaît à l'évidence que les marcheurs et randonneurs évaluent plus favorablement l'état de la marchabilité qu'un piéton ordinaire, moins rodé à faire face aux difficultés rencontrées.

Ainsi, si le baromètre n'avait pas vocation à faire émerger un avis représentatif des Français « en général », il met en évidence les hétérogénéités de la population des piétons et leurs besoins spécifiques (voir plus loin « différentes catégories de piétons »).

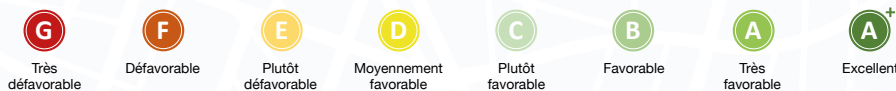




L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES

200 villes ayant obtenu plus de 40 questionnaires renseignés entrent dans l'observatoire des villes marchables.

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Acigné	Ille-et-Vilaine	15,56	15,57	14,24	14,29	14,87	De 5000 et 19 999	A ⁺
Aix-en-Provence	Bouches-du-Rhône	9,52	10,17	8,18	6,55	10,65	De 100 000 et 199 999	D
Aix-les-Bains	Savoie	11,23	12,05	11,58	10,48	12,73	De 20 000 et 49 999	B
Ajaccio	Corse-du-Sud	6,80	7,12	4,99	4,05	6,11	De 50 000 et 99 999	F
Albi	Tarn	10,64	10,94	8,94	8,04	11,16	De 50 000 et 99 999	D
Alfortville	Val-de-Marne	6,97	7,20	4,63	3,21	6,58	De 20 000 et 49 999	F
Amiens	Somme	8,15	8,53	7,26	4,78	8,62	De 100 000 et 199 999	E
Angers	Maine-et-Loire	10,51	11,18	10,00	8,57	12,17	De 100 000 et 199 999	C
Angoulême	Charente	9,66	10,33	6,92	7,21	10,48	De 20 000 et 49 999	D
Anncy	Haute-Savoie	11,14	11,92	11,47	10,04	13,20	De 100 000 et 199 999	C
Antibes	Alpes-Maritimes	8,11	8,46	7,71	5,86	8,77	De 50 000 et 99 999	E
Antony	Hauts-de-Seine	9,33	10,38	8,39	6,05	8,61	De 50 000 et 99 999	D
Argenton-sur-Creuse	Indre	11,98	13,02	10,87	9,27	10,65	De 5000 et 19 999	C
Arras	Pas-de-Calais	9,91	9,70	8,59	7,17	10,46	De 20 000 et 49 999	D
Asnières-sur-Seine	Hauts-de-Seine	6,74	7,28	5,44	2,77	6,63	De 50 000 et 99 999	F
Aubagne	Bouches-du-Rhône	9,78	10,08	8,12	6,69	10,65	De 20 000 et 49 999	D
Aubergenville	Yvelines	12,83	13,16	11,40	10,35	11,95	De 5000 et 19 999	B
Aubervilliers	Seine-Saint-Denis	5,92	6,22	4,55	2,53	6,11	De 50 000 et 99 999	G
Auch	Gers	9,63	9,50	9,07	7,50	10,67	De 20 000 et 49 999	D
Avignon	Vaucluse	8,29	8,95	7,77	8,32	10,42	De 50 000 et 99 999	D
Avon	Seine-et-Marne	8,42	8,73	6,79	6,48	8,54	De 5000 et 19 999	E
Bagnères-de-Bigorre	Hautes-Pyrénées	9,18	7,95	6,91	4,80	7,62	De 5000 et 19 999	E
Bayeux	Calvados	10,38	10,02	9,12	6,80	10,37	De 5000 et 19 999	D
Bègles	Gironde	7,73	7,77	5,22	5,69	8,67	De 20 000 et 49 999	E
Besançon	Doubs	10,07	10,30	9,93	8,43	13,36	De 100 000 et 199 999	C
Béthune	Pas-de-Calais	8,11	7,65	6,14	4,44	6,98	De 20 000 et 49 999	F
Blagnac	Haute-Garonne	10,01	10,94	9,80	8,26	11,11	De 20 000 et 49 999	C
Bois-le-Roi	Seine-et-Marne	10,81	10,52	8,30	7,82	10,91	De 5000 et 19 999	D
Bolbec	Seine-Maritime	10,07	9,88	8,68	8,34	10,68	De 5000 et 19 999	D
Bondues	Nord	10,90	11,51	9,94	9,15	12,04	De 5000 et 19 999	C
Bonneville	Haute-Savoie	10,47	10,93	10,31	9,64	9,57	De 5000 et 19 999	C
Bordeaux	Gironde	9,10	9,98	7,73	7,37	10,55	200 000 ou plus	D
Boulogne-Billancourt	Hauts-de-Seine	7,71	7,62	8,09	4,65	8,58	De 100 000 et 199 999	E
Bourg-en-Bresse	Ain	11,15	11,95	11,22	10,35	11,62	De 20 000 et 49 999	C
Bourges	Cher	9,53	9,89	6,98	6,48	8,04	De 50 000 et 99 999	E
Bourg-la-Reine	Hauts-de-Seine	10,81	12,10	10,64	9,42	10,42	De 20 000 et 49 999	C
Brest	Finistère	10,09	10,16	8,21	7,30	10,76	De 100 000 et 199 999	D





L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Bruz	Ille-et-Vilaine	10,07	10,18	9,03	9,50	9,43	De 5000 et 19 999	D
Caen	Calvados	10,73	11,30	10,05	7,49	11,55	De 100 000 et 199 999	C
Cagnes-sur-Mer	Alpes-Maritimes	8,62	9,21	8,51	6,94	8,89	De 50 000 et 99 999	D
Carcassonne	Aude	6,25	6,47	6,11	4,23	7,73	De 20 000 et 49 999	F
Carrières-sous-Poissy	Yvelines	8,68	9,00	7,86	6,90	9,48	De 5000 et 19 999	E
Castanet-Tolosan	Haute-Garonne	10,69	10,89	9,28	9,31	10,86	De 5000 et 19 999	C
Castelnau-le-Lez	Hérault	7,03	7,49	5,90	4,78	8,50	De 20 000 et 49 999	F
Cesson-Sévigné	Ille-et-Vilaine	14,60	14,66	13,57	13,56	14,11	De 5000 et 19 999	A
Challes-les-Eaux	Savoie	9,88	10,39	9,63	9,56	11,98	De 5000 et 19 999	C
Châlons-en-Champagne	Marne	10,79	11,34	9,28	7,71	10,65	De 20 000 et 49 999	D
Chambéry	Savoie	10,86	12,02	10,75	8,89	12,00	De 50 000 et 99 999	C
Chantepie	Ille-et-Vilaine	12,13	11,93	11,48	11,73	12,81	De 5000 et 19 999	B
Charleville-Mézières	Ardennes	10,46	11,33	9,47	8,82	10,22	De 20 000 et 49 999	C
Châtillon	Hauts-de-Seine	9,15	9,68	8,03	7,71	9,15	De 20 000 et 49 999	D
Chavagne	Ille-et-Vilaine	13,87	12,87	11,62	12,38	13,54	Moins de 5000	B
Cherbourg-en-Cotentin	Manche	9,96	10,10	8,25	7,28	9,31	De 50 000 et 99 999	D
Clamart	Hauts-de-Seine	9,02	9,41	6,76	4,02	7,15	De 50 000 et 99 999	E
Clermont-Ferrand	Puy-de-Dôme	8,34	8,99	7,75	6,28	9,51	De 100 000 et 199 999	E
Colomiers	Haute-Garonne	11,21	11,33	10,70	9,27	11,71	De 20 000 et 49 999	C
Cornebarrieu	Haute-Garonne	9,99	9,52	8,82	7,60	8,41	De 5000 et 19 999	D
Courbevoie	Hauts-de-Seine	8,88	9,72	8,43	6,15	9,20	De 50 000 et 99 999	D
Coye-la-Forêt	Oise	11,13	11,40	7,89	7,75	7,86	Moins de 5000	D
Cugnaux	Haute-Garonne	9,60	9,63	7,55	7,10	8,77	De 5000 et 19 999	D
Deuil-la-Barre	Val-d'Oise	7,76	8,40	4,90	3,69	7,41	De 20 000 et 49 999	F
Die	Drôme	9,08	8,87	6,96	7,23	8,10	Moins de 5000	E
Dijon	Côte-d'Or	11,00	11,98	10,89	9,71	13,29	De 100 000 et 199 999	C
Douai	Nord	9,79	10,36	9,20	8,81	11,33	De 20 000 et 49 999	D
Eaubonne	Val-d'Oise	9,09	9,83	6,96	5,38	7,79	De 20 000 et 49 999	E
Épernay	Marne	9,41	9,85	8,66	6,92	9,92	De 20 000 et 49 999	D
Épinal	Vosges	11,57	11,71	10,73	9,43	13,83	De 20 000 et 49 999	C
Fontainebleau	Seine-et-Marne	9,22	9,20	7,42	6,24	9,36	De 5000 et 19 999	E
Fontenay-aux-Roses	Hauts-de-Seine	9,91	10,31	7,76	5,83	8,84	De 20 000 et 49 999	D
Fontenay-sous-Bois	Val-de-Marne	9,91	11,55	8,96	7,78	11,70	De 50 000 et 99 999	D
Frontignan	Hérault	10,14	10,31	8,82	8,82	10,87	De 20 000 et 49 999	D
Fuveau	Bouches-du-Rhône	10,14	9,92	8,62	7,72	9,12	De 5000 et 19 999	D
Gardanne	Bouches-du-Rhône	9,74	9,83	8,06	6,29	9,33	De 20 000 et 49 999	D
Gif-sur-Yvette	Essonne	12,63	13,25	11,37	10,77	13,26	De 20 000 et 49 999	B
Gradignan	Gironde	14,41	14,83	12,90	12,07	13,79	De 20 000 et 49 999	A
Grenoble	Isère	9,66	10,61	9,73	9,28	12,01	De 100 000 et 199 999	C
Guyancourt	Yvelines	13,38	14,71	12,71	11,73	13,00	De 20 000 et 49 999	B
Issy-les-Moulineaux	Hauts-de-Seine	9,03	9,94	8,48	6,68	10,53	De 50 000 et 99 999	D
Istres	Bouches-du-Rhône	10,83	10,44	9,43	7,80	10,91	De 20 000 et 49 999	D

G Très défavorable
 F Défavorable
 E Plutôt défavorable
 D Moyennement favorable
 C Plutôt favorable
 B Favorable
 A Très favorable
 A⁺ Excellent





L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Ivry-sur-Seine	Val-de-Marne	8,35	9,36	6,80	5,54	8,09	De 50 000 et 99 999	E
La Bernerie-en-Retz	Loire-Atlantique	10,75	10,68	9,45	10,56	9,61	Moins de 5000	C
La Chapelle-des-Fougeretz	Ille-et-Vilaine	11,81	10,92	8,29	8,32	10,13	Moins de 5000	D
La Ciotat	Bouches-du-Rhône	10,05	10,02	8,38	7,24	9,45	De 20 000 et 49 999	D
La Haie-Fouassière	Loire-Atlantique	9,99	9,19	7,47	10,26	9,96	Moins de 5000	D
La Motte-Servolex	Savoie	13,00	13,64	13,03	12,40	13,73	De 5000 et 19 999	B
La Rochelle	Charente-Maritime	11,54	12,09	10,76	9,87	12,71	De 50 000 et 99 999	C
La Seyne-sur-Mer	Var	7,18	7,57	6,07	4,47	7,29	De 50 000 et 99 999	F
Lambersart	Nord	9,40	10,15	7,49	6,40	8,17	De 20 000 et 49 999	E
Lambesc	Bouches-du-Rhône	11,35	10,64	9,01	7,73	10,88	De 5000 et 19 999	D
Laval	Mayenne	9,64	10,17	7,92	7,62	8,59	De 50 000 et 99 999	D
Le Havre	Seine-Maritime	10,60	11,55	10,41	9,33	12,71	De 100 000 et 199 999	C
Le Mans	Sarthe	9,75	10,35	8,62	7,10	11,28	De 100 000 et 199 999	D
Le Rheu	Ille-et-Vilaine	13,71	13,14	11,93	12,14	13,22	De 5000 et 19 999	B
Les Herbiers	Vendée	11,82	11,06	10,76	10,28	10,64	De 5000 et 19 999	C
Les Pennes-Mirabeau	Bouches-du-Rhône	6,97	6,82	6,51	5,03	6,15	De 20 000 et 49 999	F
Les Sables-d'Olonne	Vendée	12,56	12,76	11,85	10,71	13,26	De 20 000 et 49 999	B
L'Étang-la-Ville	Yvelines	12,44	12,28	9,08	9,25	9,42	Moins de 5000	C
Lille	Nord	8,79	9,48	7,18	6,10	9,41	200 000 ou plus	E
Limoges	Haute-Vienne	10,10	10,31	8,49	7,42	10,00	De 100 000 et 199 999	D
L'Isle-d'Abeau	Isère	11,28	11,00	9,24	10,00	10,34	De 5000 et 19 999	C
Luynes	Indre-et-Loire	8,55	8,09	6,58	5,13	9,54	De 5000 et 19 999	E
Lyon	Rhône	9,11	10,06	9,19	7,83	11,24	200 000 ou plus	D
Magny-les-Hameaux	Yvelines	14,06	14,69	12,89	13,22	12,33	De 5000 et 19 999	A
Maisons-Alfort	Val-de-Marne	9,79	10,09	8,27	4,98	8,65	De 50 000 et 99 999	E
Maisons-Laffitte	Yvelines	10,35	11,11	8,34	5,21	8,66	De 20 000 et 49 999	D
Marignane	Bouches-du-Rhône	10,10	10,86	10,21	10,15	11,70	De 20 000 et 49 999	C
Marolles-en-Brie	Val-de-Marne	12,00	11,96	8,08	8,38	8,06	Moins de 5000	D
Marseille	Bouches-du-Rhône	5,19	6,07	4,10	3,16	6,70	200 000 ou plus	G
Martigues	Bouches-du-Rhône	11,09	11,46	10,94	10,04	12,95	De 20 000 et 49 999	C
Massy	Essonne	10,19	10,79	8,99	8,58	10,35	De 50 000 et 99 999	D
Melun	Seine-et-Marne	7,35	8,52	6,67	5,02	7,92	De 20 000 et 49 999	E
Mende	Lozère	13,75	13,59	11,23	10,69	12,59	De 5000 et 19 999	B
Mérignac	Gironde	8,50	9,63	6,83	5,61	9,50	De 50 000 et 99 999	E
Metz	Moselle	11,54	12,36	10,86	7,76	12,94	De 100 000 et 199 999	C
Miramas	Bouches-du-Rhône	10,07	10,81	9,42	9,39	11,90	De 20 000 et 49 999	C
Mont-de-Marsan	Landes	7,40	7,88	6,72	3,90	7,40	De 20 000 et 49 999	F
Montigny-le-Bretonneux	Yvelines	12,85	14,17	11,71	9,28	11,11	De 20 000 et 49 999	B
Montluçon	Allier	8,14	8,41	6,21	4,43	7,40	De 20 000 et 49 999	E
Montpellier	Hérault	8,00	8,80	7,31	6,44	10,18	200 000 ou plus	E
Montreuil	Seine-Saint-Denis	7,70	9,07	5,71	5,54	8,36	De 100 000 et 199 999	E
Montrouge	Hauts-de-Seine	8,87	9,71	7,45	5,76	7,88	De 20 000 et 49 999	E



Très défavorable



Défavorable



Plutôt défavorable



Moyennement favorable



Plutôt favorable



Favorable



Très favorable



Excellent





L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Moret-Loing-et-Orvanne	Seine-et-Marne	10,75	10,76	7,99	8,04	9,81	De 5000 et 19 999	D
Nancy	Meurthe-et-Moselle	9,30	10,72	8,38	7,23	10,15	De 100 000 et 199 999	D
Nanterre	Hauts-de-Seine	7,49	9,40	7,81	5,88	8,62	De 50 000 et 99 999	E
Nantes	Loire-Atlantique	9,68	10,12	8,54	7,84	11,90	200 000 ou plus	D
Nemours	Seine-et-Marne	8,37	7,97	6,48	5,77	8,65	De 5000 et 19 999	E
Nice	Alpes-Maritimes	8,13	9,35	8,59	6,48	10,47	200 000 ou plus	D
Nîmes	Gard	7,39	7,79	7,10	5,07	9,03	De 100 000 et 199 999	E
Niort	Deux-Sèvres	9,96	10,20	8,18	8,00	10,26	De 50 000 et 99 999	D
Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis	7,27	7,69	4,74	3,93	6,16	De 20 000 et 49 999	F
Obernai	Bas-Rhin	9,33	9,94	8,94	6,96	11,80	De 5000 et 19 999	D
Ombree d'Anjou	Maine-et-Loire	11,59	11,13	9,69	9,74	11,49	De 5000 et 19 999	C
Orléans	Loiret	8,56	9,23	8,23	6,23	10,45	De 100 000 et 199 999	D
Oullins	Rhône	9,15	10,07	8,26	6,73	10,42	De 20 000 et 49 999	D
Pacé	Ille-et-Vilaine	13,33	12,78	11,85	10,59	12,74	De 5000 et 19 999	B
Pantin	Seine-Saint-Denis	8,23	9,12	7,59	6,20	9,28	De 50 000 et 99 999	E
Paris	Paris	8,07	8,52	8,14	7,00	11,06	200 000 ou plus	D
Pau	Pyrénées-Atlantiques	9,20	9,57	8,10	6,29	9,69	De 50 000 et 99 999	D
Perpignan	Pyrénées-Orientales	8,15	8,18	6,53	4,44	8,27	De 100 000 et 199 999	E
Pézenas	Hérault	10,51	10,08	8,17	7,92	8,58	De 5000 et 19 999	D
Pibrac	Haute-Garonne	12,16	12,32	10,57	10,47	11,19	De 5000 et 19 999	C
Plabennec	Finistère	8,96	8,41	6,36	5,10	7,08	De 5000 et 19 999	E
Plaisance-du-Touch	Haute-Garonne	9,51	9,84	7,69	5,70	8,03	De 5000 et 19 999	E
Poitiers	Vienne	9,81	10,03	8,19	7,27	10,91	De 50 000 et 99 999	D
Pont-de-l'Arche	Eure	10,68	10,36	9,16	10,13	10,63	Moins de 5000	C
Rambouillet	Yvelines	9,42	8,66	6,35	4,61	7,84	De 20 000 et 49 999	E
Ramonville-Saint-Agne	Haute-Garonne	10,96	11,77	9,85	8,52	10,84	De 5000 et 19 999	C
Reims	Marne	8,83	9,41	8,36	7,27	10,65	De 100 000 et 199 999	D
Rennes	Ille-et-Vilaine	10,45	10,61	9,52	8,85	11,78	200 000 ou plus	C
Roanne	Loire	10,58	11,19	10,50	9,44	12,24	De 20 000 et 49 999	C
Rochefort	Charente-Maritime	11,09	11,27	9,80	8,53	11,57	De 20 000 et 49 999	C
Romans-sur-Isère	Drôme	9,36	9,54	7,95	6,01	8,96	De 20 000 et 49 999	E
Ronchin	Nord	8,07	9,15	6,66	6,01	7,66	De 5000 et 19 999	E
Roques	Haute-Garonne	8,77	8,30	7,47	6,30	6,35	Moins de 5000	E
Rouen	Seine-Maritime	9,45	10,61	8,53	8,03	11,26	De 100 000 et 199 999	D
Sainghin-en-Mélantois	Nord	11,17	10,47	9,67	9,51	10,71	Moins de 5000	C
Sainghin-en-Weppes	Nord	10,43	10,28	9,19	8,00	10,58	De 5000 et 19 999	D
Saint-Brieuc	Côtes-d'Armor	9,60	9,84	7,65	7,10	10,16	De 20 000 et 49 999	D
Saint-Chamas	Bouches-du-Rhône	9,79	8,80	8,23	8,91	10,15	De 5000 et 19 999	D
Sainte-Adresse	Seine-Maritime	10,85	11,26	8,45	7,27	10,08	De 5000 et 19 999	D
Saint-Erblon	Ille-et-Vilaine	12,17	11,63	10,00	10,43	12,75	Moins de 5000	C
Saint-Étienne	Loire	8,21	8,32	7,28	5,38	10,08	De 100 000 et 199 999	E



Très défavorable



Défavorable



Plutôt défavorable



Moyennement favorable



Plutôt favorable



Favorable



Très favorable



Excellent



L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES

Commune	Département	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort ville	Aménagements services	Nombre d'habitants	Classe
Saint-Gilles	Ille-et-Vilaine	11,79	11,56	11,04	11,49	12,96	De 5000 et 19 999	B
Saint-Herblain	Loire-Atlantique	9,43	9,03	8,60	8,26	12,20	De 20 000 et 49 999	D
Saint-Jacques-de-la-Lande	Ille-et-Vilaine	9,93	10,00	9,29	8,95	11,20	De 5000 et 19 999	D
Saint-Jean	Haute-Garonne	9,44	10,02	9,15	7,85	10,00	De 5000 et 19 999	D
Saint-Louis	Haut-Rhin	9,47	10,13	9,12	8,37	10,63	De 20 000 et 49 999	D
Saint-Malo	Ille-et-Vilaine	10,54	10,67	8,52	6,92	9,63	De 20 000 et 49 999	D
Saint-Marcellin-en-Forez	Loire	10,26	9,03	8,97	10,09	10,92	Moins de 5000	D
Saint-Maur-des-Fossés	Val-de-Marne	8,46	9,58	7,15	5,59	7,79	De 50 000 et 99 999	E
Saint-Orens-de-Gameville	Haute-Garonne	10,34	10,54	8,61	7,85	11,12	De 5000 et 19 999	D
Saint-Priest	Rhône	10,89	11,18	9,68	8,82	11,71	De 20 000 et 49 999	C
Saint-Rémy-de-Provence	Bouches-du-Rhône	8,37	8,32	6,88	6,26	7,86	De 5000 et 19 999	E
Salon-de-Provence	Bouches-du-Rhône	10,77	11,31	9,50	7,96	10,56	De 20 000 et 49 999	C
Saumur	Maine-et-Loire	10,30	10,69	8,25	7,31	10,10	De 20 000 et 49 999	D
Sausset-les-Pins	Bouches-du-Rhône	10,28	9,98	8,40	7,25	9,62	De 5000 et 19 999	D
Sceaux	Hauts-de-Seine	13,57	14,58	12,54	12,08	13,43	De 20 000 et 49 999	A
Seclin	Nord	9,68	10,26	8,99	7,46	10,92	De 5000 et 19 999	D
Sète	Hérault	7,91	8,47	6,79	5,47	9,11	De 20 000 et 49 999	E
Sotteville-lès-Rouen	Seine-Maritime	9,02	9,52	7,63	7,27	8,49	De 20 000 et 49 999	E
Strasbourg	Bas-Rhin	10,00	10,84	10,12	9,07	12,63	200 000 ou plus	C
Thomery	Seine-et-Marne	9,23	7,87	5,37	5,43	8,63	Moins de 5000	E
Toulon	Var	8,87	9,87	8,20	6,13	10,17	De 100 000 et 199 999	D
Toulouse	Haute-Garonne	7,83	8,45	7,23	5,30	10,01	200 000 ou plus	E
Tourcoing	Nord	8,35	9,40	7,28	5,50	9,09	De 50 000 et 99 999	E
Tournefeuille	Haute-Garonne	10,67	11,50	10,90	9,72	11,30	De 20 000 et 49 999	C
Tours	Indre-et-Loire	9,62	10,16	8,29	7,40	10,42	De 100 000 et 199 999	D
Troyes	Aube	9,38	9,92	8,20	7,00	10,38	De 50 000 et 99 999	D
Valence	Drôme	9,33	9,76	8,30	6,89	11,05	De 50 000 et 99 999	D
Vannes	Morbihan	11,19	11,15	9,95	9,20	12,11	De 50 000 et 99 999	C
Vern-sur-Seiche	Ille-et-Vilaine	11,18	10,72	9,70	8,65	9,88	De 5000 et 19 999	C
Verrières-le-Buisson	Essonne	10,60	10,43	6,72	5,83	7,72	De 5000 et 19 999	E
Versailles	Yvelines	11,52	12,06	11,81	9,92	13,49	De 50 000 et 99 999	B
Villeneuve-d'Ascq	Nord	11,41	11,75	10,34	8,92	12,41	De 50 000 et 99 999	C
Villeurbanne	Rhône	8,35	9,47	8,59	7,72	10,48	De 100 000 et 199 999	D
Vincennes	Val-de-Marne	12,16	13,61	12,19	10,65	11,90	De 50 000 et 99 999	B
Vitré	Ille-et-Vilaine	9,89	9,20	9,34	6,97	11,02	De 5000 et 19 999	D
Vitrolles	Bouches-du-Rhône	9,52	9,81	9,15	7,93	10,04	De 20 000 et 49 999	D
Vitry-sur-Seine	Val-de-Marne	7,51	8,91	5,88	3,89	7,29	De 50 000 et 99 999	F
Voreppe	Isère	9,24	8,89	8,85	7,78	11,44	De 5000 et 19 999	D



Très défavorable



Défavorable



Plutôt défavorable



Moyennement favorable



Plutôt favorable



Favorable



Très favorable



Excellent



L'OBSERVATOIRE DES 200 VILLES MARCHABLES

Le piéton n'est pas une découverte pour les villes. Depuis le 18^{ème} siècle, elles réalisent des aménagements pour aérer la marche à pied. S'il a été possible de calculer une note globale pour chaque ville, il est plus délicat d'expliquer les différences entre ces villes surtout quand elles sont minimales. D'autant que celles-ci peuvent tirer leur origine de la géographie, des héritages laissés par les générations précédentes ou de données circonstancielles. C'est pourquoi le choix a été fait de ne pas procéder à un classement (au 1/100^{ème} parfois) et de s'en tenir à des catégories plus larges représentées par des lettres. A des fins de comparabilité, l'échelle utilisée par le baromètre des villes cyclables a été utilisée.

TABLE DE CORRESPONDANCE DES NOTATIONS

MINI		MAXI
14,4	← (A ⁺) →	20
Excellent		
13,2	← (A) →	MOINS DE 14,4
Très favorable		
11,6	← (B) →	MOINS DE 13,2
Favorable		
10	← (C) →	MOINS DE 11,6
Plutôt favorable		
8,4	← (D) →	MOINS DE 10
Moyennement favorable		
6,8	← (E) →	MOINS DE 8,4
Plutôt défavorable		
5,2	← (F) →	MOINS DE 6,8
Défavorable		
0	← (G) →	MOINS DE 5,2
Très défavorable		





PIÉTONS : UNE POPULATION HÉTÉROGÈNE AUX PERCEPTIONS, MOTIVATIONS ET DES BESOINS SPÉCIFIQUES

Pour chacune des questions dont les résultats sont détaillés dans les paragraphes ci-après, les répondants devaient indiquer :

- soit leur ressenti sur la question posée, à travers six degrés d'appréciation (par exemple de « pas du tout » à « tout à fait », ou encore de « très fréquent » à « très rare »),
- soit leurs trois premières priorités ou attentes permettant d'améliorer les conditions de pratique de la marche en ville, à choisir parmi quinze propositions de réponse.

Le piéton n'est pas un véhicule et gérer la marche à pied ne se résume pas à gérer des flux. On le sait déjà mais c'est aussi ce que confirme le baromètre. Suivant leurs caractéristiques : homme – femme), leurs activités, leurs préférences, leurs engagements personnels ils expriment des demandes différentes qui traduisent des rapports spécifiques et différents à l'espace ville. À chaque catégorie de piétons correspondent des besoins spécifiques.

1 FEMMES ET HOMMES

L'attente principale de « cheminements plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés », est formulée prioritairement par 43% des femmes et 39% des hommes. En matière d'éclairage public, 53% des femmes regrettent que les trottoirs et cheminement piéton soient mal éclairés, 44 % des hommes le ressentent également.

Concernant les raisons de ne pas se déplacer à pied : la première réponse est liée à l'éloignement pour 43% hommes et 40 % femmes.

Les femmes placent de façon importante en second motif « le manque d'aménagements piétons et marcheurs » (30%), suivi du fait de « ne pas se sentir en sécurité à pied » (15 %).

Les hommes indiquent en deuxième raison, « le manque d'aménagements piétons et marcheurs » (22%), et ensuite le fait de « préférer utiliser une autre mobilité active » (17%).

2 LES ENFANTS, LA RUE ET L'ÉCOLE

Les trajets vers l'école sont formateurs dans la prise en compte de la dimension marche dans la vie d'une personne. Ils sont vitaux pour la formation de cette population si fragile.

Se déplacer à pied est vécu comme « dangereux pour les enfants », par 63 % des répondants.

3 LES SENIORS

Les répondants ayant plus de 65 ans placent en priorité la demande de cheminements piétons plus larges, bien entretenus et sécurisés (38%). Ils souhaitent en seconde priorité que soit réservé aux piétons l'usage des trottoirs. 30 % demandent que la marche soit rendue plus agréable par l'installation de bancs de repos, toilettes et bornes d'eau potable.

Les seniors sont particulièrement sensibles aux conflits d'usage. 27 % demandent que soit davantage verbalisé le stationnement sur les passages piétons, et que soit réduite en ville la vitesse des véhicules motorisés.





4 LES ACTIFS

L'ensemble des répondants de 35 à 64 ans demandent en priorité N°1 que les trottoirs soient plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés (42%) et expriment ensuite le souhait que soit davantage verbalisé le stationnement sur trottoirs (29%) et modérée la vitesse des véhicules motorisés (28%).

Les répondants de moins de 34 ans donnent la même importance à la priorité n°1 que leurs aînés. Cependant, leur priorité n°2 diffère car ils sont 34 % à demander un environnement plus agréable des cheminements piétons par la végétalisation. La verbalisation accrue du stationnement sur trottoir et passages piétons arrive en 3ème position avec 30%.

À souligner : les moins de 35 ans ont été très peu à répondre au questionnaire.

5 LES PIÉTONS EN DIFFICULTÉ POUR SE DÉPLACER (PERMANENTES OU NON), LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

63% des répondants estiment qu'il est dangereux de se déplacer à pied pour les personnes à mobilité réduite et 44 % des personnes mal voyantes, demandent en priorité que les trottoirs soient plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés.

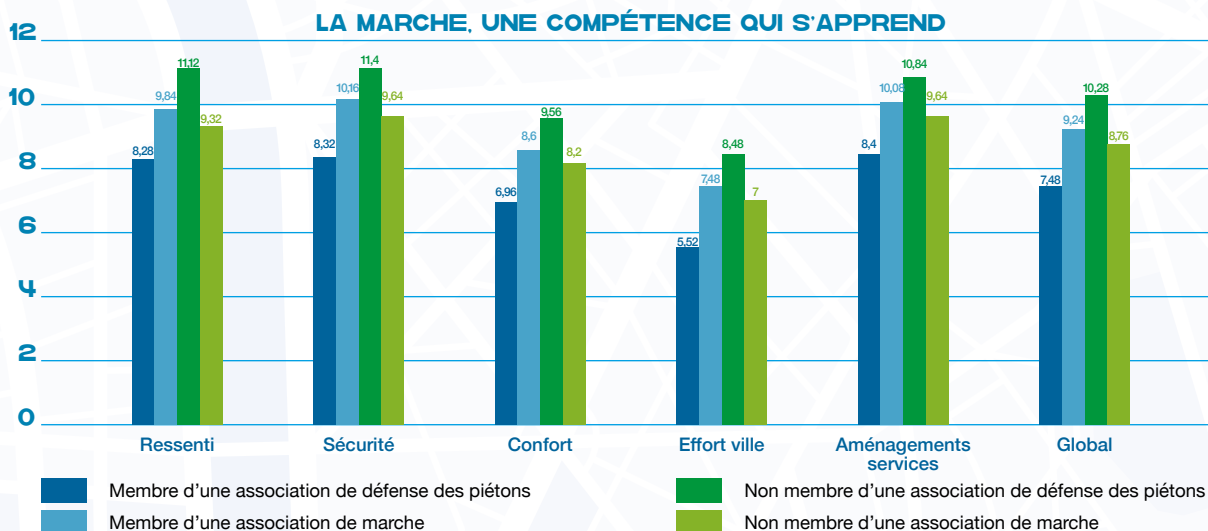
Les personnes en situation de handicap, personnes âgées ou se déplaçant difficilement, les jeunes enfants constituent la population la plus fragile qui est trop souvent oubliée par les pouvoirs publics. Ces populations que l'on peut évaluer à 20 à 25 % des piétons s'expriment peu dans les questionnaire ou sondages. De ce fait, elles sont sous représentée dans le baromètre comme dans toutes les évaluations.





LA MARCHÉ, UNE COMPÉTENCE QUI S'APPREND ET UNE CONSCIENCE À ÉVEILLER

LA MARCHÉ, UNE COMPÉTENCE QUI S'APPREND ET UNE CONSCIENCE À ÉVEILLER



Membres d'une association de défense des piétons (1 314 répondants)
 Membre d'association de marcheurs et randonneurs (11 218 répondants)
 Piétons hors association (30 409 répondants)

DANS LE DÉTAIL :

- 56 % des piétons ne faisant pas partie d'association de marcheurs et randonneurs ou d'associations de défense des piétons pensent que la voirie ne permet pas de se déplacer partout de manière aisée (cette proportion est de 53 % pour l'ensemble des répondants).

Alors que :

- Ce ressenti s'élève à 73 % chez les membres d'une association de défense des piétons, et seulement à 41 % pour les membres d'une association de marcheurs.

On peut également relever une différence d'appréciation concernant les conditions de déplacements des enfants, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Si 63 % de l'ensemble des répondants pensent qu'il est dangereux pour ces publics de se déplacer à pied, ce taux est de seulement 49 % pour les membres d'une association de marcheurs, de 67 % chez les piétons « non-associatifs » et même de 79 % pour les membres d'une association de défense des piétons.

Comme attendu l'appartenance à une association de marcheur ou d'une association de défense des piétons a une influence sur le ressenti exprimé par les déclarants.

- Sans surprise, les membres d'une association de défense des piétons sont les plus critiques. **Cette attitude réaliste** et cette **vigilance militante** contribuent à faire émerger des avis et observations nécessaires. **Les membres de ces associations pratiquent la ville au quotidien, dans les quartiers ou lieux les plus divers, sans avoir le choix de l'itinéraire. Ils appartiennent à tous types de public, y compris des personnes qui ont du mal à se déplacer.**
- Les membres des associations de marcheurs **et randonneurs** ont globalement un meilleur ressenti de la marche que les non-membres d'association de marcheurs. Ce résultat est plus inattendu. L'expertise de la marche acquise dans les activités associatives aurait pu conduire ce type de piétons à porter un regard plus critique sur les conditions de la marche en ville. Il n'en est rien. **Cela démontre qu'un marcheur ou un randonneur a une expertise de la marche. Il n'a pas la conscience piétonne pour autant.**



LES PRINCIPALES CRITIQUES FORMULÉES PAR LES PIÉTONS RÉPONDANTS

D'ailleurs, Il faut constater que les membres des associations de marcheurs et randonneurs donnent une appréciation plus favorable dans tous les domaines et les différences entre marcheurs et non-marcheurs sont significatives.

Les raisons précises de cette attitude seront à rechercher par des investigations complémentaires mais on peut en conclure que la marche est une compétence qui s'apprend. La pratique régulière de la marche en ville réduit le sentiment d'insécurité et semble permettre (indicateur confort) une meilleure maîtrise de l'environnement urbain. Les efforts de la ville et les aménagements et services mis en place sont mieux appréciés.

On peut supposer que les marcheurs et randonneurs ont une meilleure appropriation de l'orientation, de l'adaptabilité aux milieux, aux obstacles, à gérer les relations/cohabitation avec les autres **usagers**.

Ils choisissent des itinéraires privilégiés pour leur qualité paysagère, environnementale ou sportive.

LES PRINCIPALES CRITIQUES FORMULÉES PAR LES PIÉTONS RÉPONDANTS

1 LE MANQUE D'INTÉRÊT PORTÉ PAR LA COMMUNE AUX PIÉTONS

Les répondants portent un jugement sévère sur l'action de la commune en direction des piétons. 69 % pensent que leur commune est peu à l'écoute des besoins des marcheurs. Qu'elle fait peu d'effort pour la marche (63 %).

Cette commune est à l'écoute des marcheurs et des piétons (réalisation d'enquêtes d'opinion, consultation des habitants...):



● Pas du tout à l'écoute ● 2 ● 3 ● 4 ● 5 ● Tout à fait à l'écoute

Les efforts en faveur de la marche dans cette commune (aménagement de la voirie, communication, réglementations en faveur des piétons...) sont :



● Inexistants ● 2 ● 3 ● 4 ● 5 ● Très importants

Si on les interroge sur d'éventuelles améliorations au cours des deux dernières années, ils sont seulement 25 % à trouver que cette situation s'améliore.

Pour autant ils attendent beaucoup de la commune :

- Des actions de promotion des déplacements à pied (71 %).
- Une régulation des conflits avec les véhicules automobiles : trop de voitures sur les circulations piétonnes (68 %).

2 LES CONFLITS D'USAGE

Les piétons partagent l'espace public avec les véhicules motorisés et les autres mobilités actives. Le baromètre interroge les répondants sur leur ressenti vis-à-vis des véhicules motorisés et des autres mobilités actives. Les appréciations varient suivant les territoires et la nature des problèmes.



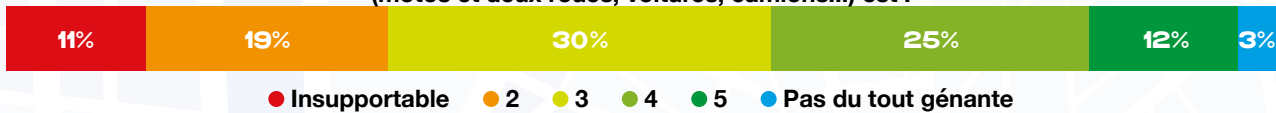


LA SÉPARATION DES PIÉTONS ET DES VÉHICULES MOTORISÉS, EN FONCTION DE LA TAILLE DE LA COMMUNE

- 92% des répondants des grandes villes (> 100 000 hab. – 15 431 rép) pensent que c'est important ou très important d'être séparé des véhicules motorisés.
- Ils sont 91% dans les villes moyennes (de 20 000 hab. à 100 000 - 11 688 rép) à partager cet avis.
- 89% dans les petites villes (de 5 000 à 20 000 hab. - 9 965 rép).
- Et 86% en secteur rural (< 5 000 hab. - 6 183 rép).

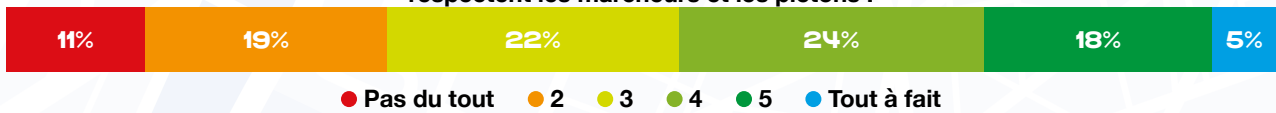
LES CONFLITS POTENTIELS AVEC LES VÉHICULES MOTORISÉS EN FONCTION DE L'ÂGE

La circulation des véhicules motorisés (motos et deux roues, voitures, camions...) est :



60 % de l'ensemble des répondants précisent vivre de façon insupportable ou gênante la circulation des véhicules motorisés.

Les conducteurs de véhicules motorisés respectent les marcheurs et les piétons :



52 % de l'ensemble des répondants indiquent ne pas se sentir respectés par les véhicules motorisés.

- Ce ressenti est de 51 % chez les moins de 35 ans.
- De 57% chez les 35 à 65 ans.
- De 35 % chez les plus de 65 ans.

LA SÉPARATION DES PIÉTONS AVEC LES AUTRES MOBILITÉS ACTIVES

À pied, être séparé des autres mobilités actives (vélos, trottinettes, rollers, skateboards...) est :



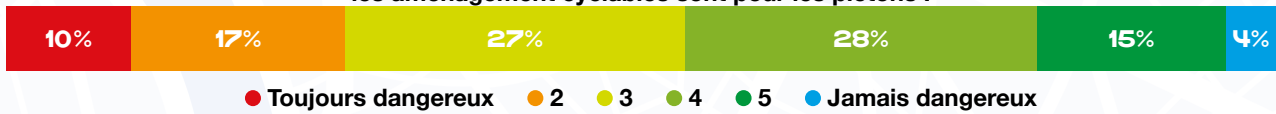
Dans les grandes villes, ils sont plus nombreux (86%) à estimer que c'est important ou très important de séparer les piétons des autres mobilités et ce pourcentage diminue avec la taille de la commune (82% dans les villes moyennes, 78% dans les petites villes puis 71% en secteur rural).





LA SÉPARATION DES PIÉTONS AVEC LES AUTRES MOBILITÉS ACTIVES

Dans cette commune,
les aménagements cyclables sont pour les piétons :



● Toujours dangereux ● 2 ● 3 ● 4 ● 5 ● Jamais dangereux

54 % de l'ensemble des répondants pensent que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité pour les piétons.

- Ce ressenti est plus élevé dans les villes > 100 000 hab. : 63%.
- 51% des répondants des villes de 20 000 à 100 000 ont le même avis.
- 47% dans les villes de 5 000 à 20 000 et celles de < 5 000.

LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES MOTORISÉS SUR LES CHEMINEMENTS PIÉTONS

Ce stationnement est jugé fréquent ou très fréquent par :

- 75% des répondants dans les grandes villes.
- 69% dans les villes moyennes.
- 59% dans les petites villes.
- 54% en secteur rural.

LES POINTS NOIRS

- 54 % de l'ensemble des répondants ressentent que les traversées de carrefours et le contournement des ronds-points sont dangereux pour les piétons.
- 61 % soulignent ne pas pouvoir rejoindre les communes voisines en sécurité.
- 27 % des répondants souhaitent parmi leurs 3 premières priorités que soit réduite en ville la vitesse des véhicules.
- 24% demandent le traitement des points noirs de sécurité routière et des coupures urbaines (carrefours et traversées de voies).

LES «NON MARCHEURS»

Les répondants (2% de la totalité des répondants) qui se déclarent « non marcheurs » ou qui ne répondent presque jamais se déplacer à pied dans les villes < 20 000 hab., déplorent en priorité le manque d'aménagements adaptés aux piétons : 37% pour les femmes et 28% pour les hommes.

Dans les villes > 20 000 hab., cette même priorité des « non marcheurs » est également présente pour 24 % des femmes et 16 % des hommes.

A la question « pour quelles raisons ne vous déplacez-vous pas à pied ? », 26% relèvent le manque d'aménagements piétons, pour 15% le cheminement qui n'offre pas assez d'agrément, 13% le manque de sécurité à pied, 8% la vitesse trop élevée des véhicules motorisés, 8% des espaces piétons trop encombrés.





LES AMÉLIORATIONS ATTENDUES PAR LES PIÉTONS

LES AMÉLIORATIONS ATTENDUES PAR LES PIÉTONS



1 LES 5 DEMANDES PRIORITAIRES TOUTES VILLES CONFONDUES

Les répondants devaient choisir trois priorités dans une liste de 15 propositions. Les 5 premières demandes concernent :

- Des cheminements piétons plus larges, bien entretenus et sécurisés (41%).
- La réservation aux piétons de l'usage des trottoirs (30%).
- Une attente de verbalisation accrue du stationnement sur les passages piétons et les trottoirs (28%).
- La réduction de la vitesse en ville, pour la sécurité des piétons (27%).
- Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville (25%).

La Priorité N°1 : des trottoirs piétons plus larges, bien entretenus et sécurisés est partagée quelle que soit la taille de la commune.

La Priorité N°2 : Elle diffère en fonction de la taille de la ville :

- Les répondants des grandes villes (> 100 000 hab.) demandent en seconde priorité que les trottoirs soient réservés aux déplacements à pied (39%).
- Dans les villes moyennes (de 20 000 hab. à 100 000), ils réclament en seconde priorité davantage de verbalisation du stationnement sur trottoirs et passages piétons (30 %).
- Dans les petites villes (de 5 000 à 20 000 hab.) la deuxième priorité concerne le besoin de constituer un réseau complet de cheminement piéton (32%).
- En secteur rural (< 5 000 hab.) la baisse de la vitesse des véhicules motorisés arrive comme seconde priorité (36%).

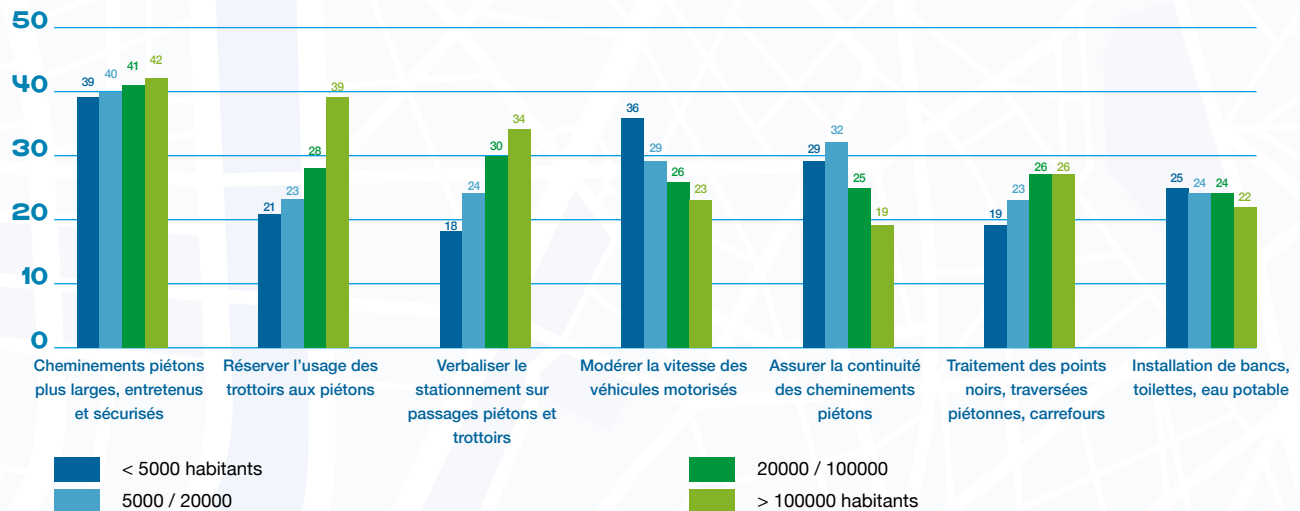


2 AMÉNITÉS ET CONFORT

23 % des répondants demandent que la marche en ville soit rendue plus confortable par l'installation de bancs de repos, de toilettes et de bornes d'eau potable.

De même les demandes de plantations sur les espaces piétonniers apparaissent dans les 3 premières priorités de 23 % des répondants.

LES DEMANDES ÉVOLUENT EN FONCTION DES DIFFÉRENTES TAILLES DE COMMUNES



Si l'on regroupe les premiers critères cités, pour chacune des classes de taille de commune (des plus grandes villes aux plus petites villes), on obtient la liste de priorités suivante :

- Disposer de cheminements piétons plus larges, bien entretenus et sécurisés (de 42% dans les grandes villes à 39% en secteur rural).
- Réserver aux piétons l'usage des trottoirs (39% à 21%).
- Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs (34% à 18%).
- Modérer la vitesse des véhicules motorisés (23% à 36%).
- Constituer un réseau complet de cheminement piétons dans la ville (19% à 29%).
- Traiter les points noirs et les coupures urbaines, carrefours, traversées de voies (26% à 19%).
- Rendre la marche plus agréable par l'installation de banc de repos, toilettes, eau potable (22% à 25%).

LES DEMANDES ÉVOLUENT EN FONCTION DES ÂGES

Quel que soit l'âge des répondants, le premier critère cité pour améliorer les déplacements à pied, est de « disposer de cheminements piétons plus larges, bien entretenus et sécurisés ».

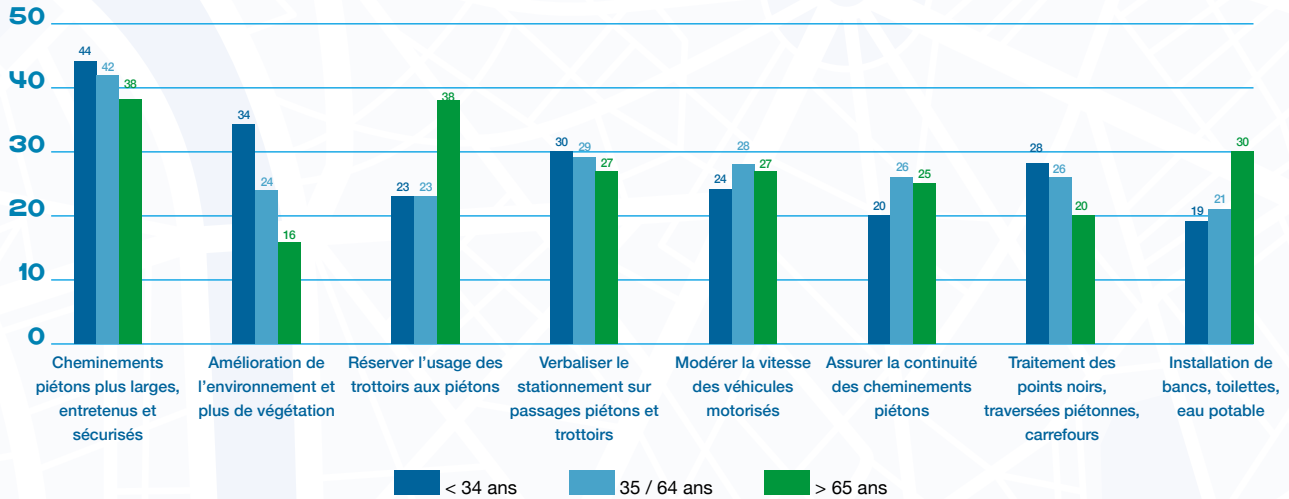
Ce qui les différencie dans les critères suivants :

- Les moins de 34 ans privilégient l'environnement et la végétalisation.
- Les répondants de 35 à 64 ans sont sensibles à une verbalisation accrue du stationnement et à une modération en ville de la vitesse des véhicules motorisés.
- Les plus de 65 ans demandent de réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied et des aménagements tels que l'installation de bancs de repos, toilettes, bornes d'eau potable.





LES DEMANDES ÉVOLUENT EN FONCTION DES ÂGES



RÉSULTATS DÉTAILLÉS

1 LES PIÉTONS AIMENT SE DÉPLACER À PIED MAIS SOULIGNENT LES CONFLITS D'USAGE ET L'INADAPTATION DE L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE

Question N°		D'accord	Pas d'accord
1	Selon moi, dans ma commune, se déplacer à pied est agréable à très agréable	59%	41%
2	L'agencement de la voirie (trottoirs, carrefours, traversées de rue...) me permet de me déplacer partout de manière aisée	47%	53%
3	Selon moi les conflits entre piétons et autres mobilités actives (sans moteur vélo, trottinettes...) sont : de peu fréquents à très rares	54%	46%
4	Les conducteurs de véhicules motorisés respectent les marcheurs et piétons	47%	53%
5	Selon moi la circulation des véhicules motorisés (2 roues, quatre roues...) est : de gênant à insupportable	60%	40%
6	Selon moi dans ma commune les déplacements à pied concernent une majorité d'habitants	48%	52%

LES RÉPONDANTS VOLONTAIRES PLÉBISCITENT LA MARCHÉ :

Pour les piétons se déplacer à pied dans leur commune est plutôt agréable (59%) Q1.
 Les conflits avec les autres mobilités actives sont peu fréquents à rares (54%) Q3.
 Les déplacements à pied concernent une majorité d'habitants (52%) Q6.

ILS SE PLAIGNENT :

De la gêne causée par la circulation des véhicules motorisés (60%) Q5.
 Du non-respect des piétons de la part des conducteurs des véhicules motorisés (53%) Q4.
 De l'agencement de la voirie qui les empêchent de se déplacer (53%) Q2.
 Des gênes ou des conflits avec les vélos, trottinettes... apparaissent nettement dans les verbatims.





2 SÉCURITÉ : UN OUI TIMIDE ET DE GRANDES RÉSERVES

Question N°		D'accord	Pas d'accord
7	En général, dans ma commune, quand je me déplace à pied, je me sens : de assez en sécurité à très en sécurité	62%	38%
8	Je peux marcher en sécurité dans les rues commerçantes, pour accéder aux services, aux transports	70%	30%
9	Je peux marcher en sécurité dans les rues résidentielles	70%	30%
10	Je peux rejoindre les communes voisines en sécurité	39%	61%
11	Dans ma commune et pour moi, les accès piétons des abords de gare ou de transport en commun sont sûrs à très sûrs	64%	36%
12	A pied être séparé de la circulation motorisée est d'important à très important	90%	10%
13	A pied être séparé des autres mobilités actives (vélos, trottinettes...) est : d'important à très important	80%	20%
14	Traverser les carrefours ou contourner les rond-point est : de assez dangereux à très dangereux	54%	46%
15	Pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite se déplacer à pied dans ma commune est : de assez dangereux à très dangereux	63%	37%
16	Pour les enfants en âge d'aller à l'école à pied, marcher dans ma commune est : de assez dangereux à très dangereux	59%	41%
17	Selon moi, dans ma commune, les aménagements cyclables sont pour les piétons : de assez dangereux à très dangereux	54%	46%

SÉCURITÉ :

EN GÉNÉRAL LES RÉPONDANT SE SENTENT EN SÉCURITÉ DANS LEUR COMMUNE

(de assez à très en sécurité) (62%) Q7.

Ce sentiment est particulièrement fort dans les rues commerçantes (70%) Q8

et dans les rues résidentielles (70%) Q9.

Les accès aux transports en commun sont jugés sûrs à très sûrs (64%) Q11.

MAIS ILS RENCONTRENT DES DIFFICULTÉS

Pour les enfants et les personnes âgées et les PMR se déplacer à pied dans la commune est dangereux à très dangereux (63%) Q15.

ILS POINTENT DU DOIGT :

Les difficultés pour passer à pied d'une commune à l'autre en sécurité (61%) Q10.

La difficulté pour les enfants d'aller à l'école à pied (59%) Q16.

DES DANGERS CLAIREMENT IDENTIFIÉS :

Les traversées de carrefour et contournements de ronds-points (54%) Q14.

Les aménagements cyclables (54%) Q17.

DES DEMANDES FORTES :

Être séparé de la circulation motorisée (90%) Q12.

Être séparé des autres mobilités actives (80%) Q13.





3 CONFORT DES DÉPLACEMENTS PIÉTONS : SURTOUT DE GRANDES ATTENTES

Question N°		D'accord	Pas d'accord
18	Selon moi dans ma commune les espaces réservés aux piétons sont larges, leur surface est plane et facilite les déplacements	38%	63%
19	Selon moi et dans ma commune les trottoirs et les espaces réservés aux piétons sont libres d'empiètements (étalages, terrasses...), d'obstacles (poubelles, poteaux, voitures garées...)	30%	70%
20	Selon moi dans ma commune les espaces destinés aux piétons sont bien entretenus (planéité du sol, neige, feuilles mortes...)	55%	45%
21	Dans ma commune, lors de travaux sur les espaces réservés aux piétons, une solution alternative et sûre est proposée	45%	55%
22	Dans ma commune une signalétique spécifique favorise les déplacements des piétons	34%	66%
23	Selon moi et dans ma commune des aménagements assurent le confort des marcheurs (toilettes, bancs de repos, lieux de sociabilité pour se tenir à plusieurs sans gêner les autres : placettes, distributeurs d'eau potable...)	31%	69%
24	Selon moi et dans ma commune les trottoirs et circulations piétonnes la nuit sont : bien éclairés	51%	49%

CONFORT : DES SATISFACTIONS

L'entretien des espaces réservés aux piétons (55%) Q20.

L'éclairage des trottoirs et circulations piétonnes (51%) Q24.

DE GRANDES ATTENTES

Pour des espaces piétons moins encombrés (70%) Q19.

Pour des services : toilettes, bancs de repos, lieux de sociabilité pour se tenir à plusieurs sans gêner les autres : placettes, distributeurs d'eau potable... (69%) Q23.

Pour une signalétique spécifique (66%) Q22.

Pour une amélioration des cheminements piétons (largeur, état de surface, accessibilité) (63%) Q18.

Pour une proposition de cheminement alternative en cas de travaux (55%) Q21.

4 EFFORTS EN DIRECTION DES PIÉTONS : LES PIÉTONS JUGENT SÉVÈREMENT LES COMMUNES

Question N°		D'accord	Pas d'accord
25	Selon moi ma commune est à l'écoute des besoins des marcheurs et des piétons	31%	69%
26	Selon moi dans ma commune des efforts sont faits en faveur de la marche	37%	63%
27	Selon moi et dans ma commune, ces deux dernières années la situation des piétons s'est améliorée	25%	75%
28	Selon moi et dans ma commune, les actions de promotion des déplacements à pied sont (de assez à très importants)	29%	71%
29	Selon moi dans ma commune le stationnement des véhicules motorisés sur les cheminements piétons est : de assez fréquent à très fréquent	32%	68%

UN JUGEMENT SÉVÈRE

Les communes sont peu à l'écoute des besoins des marcheurs (69%) Q25.

Les communes font peu d'effort pour la marche (63%) Q26.

UNE SITUATION QUI NE S'AMÉLIORE PAS

Selon moi et dans ma commune, ces deux dernières années la situation des piétons s'est améliorée : seuls 25% sont d'accord Q27.

DE GRANDES ATTENTES

Une attente d'actions de promotion des déplacements à pied (71%) Q28.

Trop de voitures sur les circulations piétonnes (68%) Q29.





5 APPRÉCIATION SUR LES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES SPÉCIFIQUES PIÉTONS : SATISFECIT POUR L'ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN. SIGNALÉTIQUE, INFORMATION DES AMÉLIORATIONS SONT ATTENDUES

Question N°	Dans votre commune que pensez-vous des aménagements et services spécifiques réalisés pour les marcheurs et piétons ?	D'accord	Pas d'accord
R30	Selon vous et dans votre commune, les piétons peuvent accéder aux transports en commun (de assez facilement à très facilement)	80%	20%
R31	Signalétique : dans votre commune des cheminements piétons spécifiques sont balisés : signalétique spécifique piétonne pour accéder aux lieux publics, circuits touristiques, sentiers itinéraires de promenade, parcours marche santé... (de assez souvent à toujours)	45%	55%
R32	Information : dans votre commune des brochures, plans, panneaux d'information, guides, topoguides, applications sont mis à disposition des piétons pour faciliter leurs déplacements	45%	55%

SATISFECIT SUR L'ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Des accès aux Transports en commun aisés (80%) Q30 Des améliorations attendues

Pour la signalétique (55%) Q31

Pour une meilleure information : brochures, plans, panneaux d'information, guides, topoguides, applications (55%) Q32

6 TOP DES AMÉNAGEMENTS SOUHAITÉS

Question N°	Selon vous, quels sont les trois critères qui vous semblent les plus importants pour améliorer l'usage de la marche dans votre commune	Fréquence des choix
R33	Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés	41%
R34	Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied	30%
R35	Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et trottoirs	28%
R36	Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons	27%
R37	Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville	25%
R38	Traiter les points noirs et les coupures urbaines (carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours)...	24%
R39	Rendre la marche plus agréable pour les piétons : banc de repos, toilettes, eau potable...	23%
R40	Un environnement des cheminements piétons plus agréable : végétation, paysage..	23%
R41	Davantage de lieux où les piétons sont prioritaires	17%
R42	Des actions de communication pour développer le goût et le plaisir de la marche	15%
R43	Des circulations piétonnes éloignées ou protégées des zones bruyantes	11%
R44	Une meilleure qualité de l'air	10%
R45	Une signalétique adaptée aux piétons	8%
R46	Faciliter l'accès à pied des transports publics et lieux accueillant du public (lieux publics, commerces...)	5%
R47	Un meilleur accès aux transports en commun pour faciliter leur usage par les piétons	4%





LES 1ÈRES ASSISES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE

17 Septembre 2021 à Marseille (Bouches-du-Rhône)

La marche, première des mobilités actives, fait l'actualité. De nombreuses villes adoptent ou préparent des plans piétons, réaménagent les espaces publics autour de priorités nouvelles. Aménager la ville autour des piétons est un enjeu de qualité de vie et de santé, une manière de redynamiser les centres villes et de lutter contre le changement climatique.

Quelles sont les demandes et les besoins des piétons ? Comment comprendre et maîtriser l'univers de la marche et ce qu'elle peut apporter à nos concitoyens en attente d'une meilleure qualité de vie ? Comment engager nos concitoyens dans des changements de comportement durables et une meilleure acceptation de la diminution de la place de la voiture ? Telles sont quelques-unes des nombreuses questions auxquelles ces assises tenteront d'apporter réponses et éclairages à travers des interventions et des témoignages.

Pour la première fois une manifestation nationale propose à tous les acteurs de la marche de partager expériences et interrogations pour imaginer la ville saine, propre et sûre où le piéton aura sa place. Une ville résiliente apaisée et tournée vers l'avenir.

ORGANISATEURS

Ces Assises sont organisées par le collectif Place aux piétons (FFRandonnée, Rue de l'Avenir et 60 Millions de Piétons), avec le soutien de l'ADEME, du Ministère chargé des sports, du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et de Transdev.

PARTICIPANTS

Les premières Assises nationales de la marche en ville s'adressent aussi bien aux collectivités et aux services de l'État, qu'aux entreprises et aux associations

Evènement sous forme hybride (en présentiel et en ligne) :

- En présentiel à l'Hôtel du département des Bouches-du-Rhône : 52 avenue de Saint-Just, 13004 Marseille.
- À distance via notre plateforme innovante : les conférences interactives, les stands virtuels, la documentation en ligne, la possibilité d'organiser des rendez-vous avec d'autres participants feront de ces Assises un moment unique de partage d'expérience et de rencontre.

En savoir plus : <https://www.idealco.fr/evenements/assises-nationales-de-la-marche-en-ville-171#concept>

