

PRECONISATIONS POUR LA CONSTITUTION D'UN CAHIER DES CHARGES

Février 2025

Élaboration d'un schéma directeur piéton ou "marche du quotidien"

La collectivité trouvera ici des éléments pour la constitution de son cahier des charges ;
le détail de chaque phase de travail dépendra bien-sûr du contexte local.

On peut distinguer les 3 phases suivantes :

1

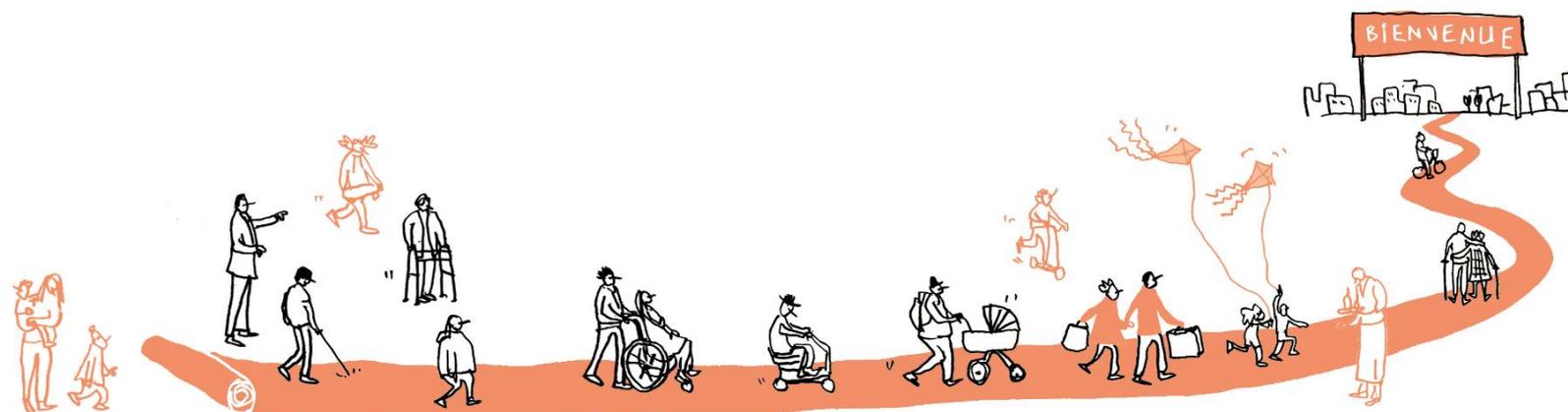
ANALYSE
DIAGNOSTIC

2

ÉLABORATION
DU PROJET

3

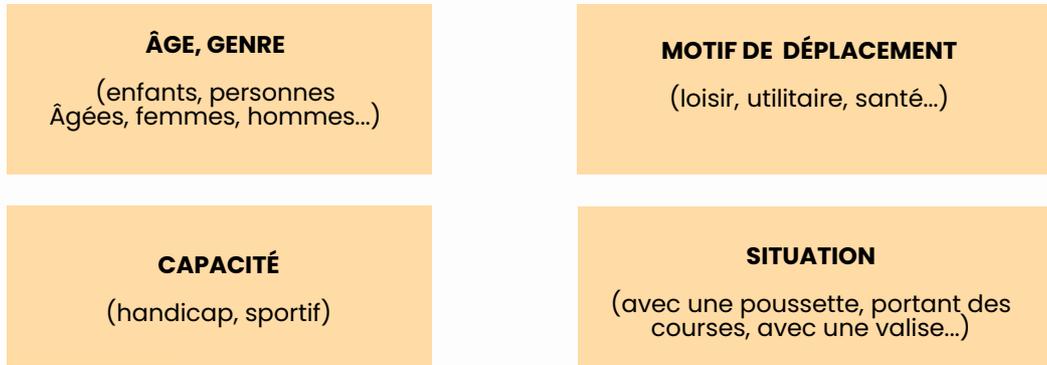
MISE EN OEUVRE
ET SUIVI



1. Phase d'analyse et de diagnostic

1) Bien comprendre les piétons, leurs pratiques et leurs attentes

Il existe différents types de marcheurs en fonction de leur :



Ces usages et usagers de la marche sont parfois différents mais peuvent aussi se recouper.

Il faudra donc identifier :

- les comportements et les besoins
- l'origine et la destination des piétons
- les itinéraires empruntés
- les difficultés rencontrées etc.

Cette phase d'analyse nécessite :

- Des comptages et des observations
- Une ou plusieurs réunion(s) de concertation avec la population
- La participation des différentes associations locales présentes
- De travailler en fonction du contexte

De nombreuses initiatives existent :

- **Carto-partie** : associer les habitants au diagnostic via l'expertise d'usage en les faisant travailler sur des cartes du territoire
- **Contribution en ligne** : ressenti, identification des points durs...
- **Analyse des résultats du baromètre** des villes et villages marchables
- **Travailler avec des publics cibles** (par ex. des personnes âgées / enfants / ado ...)
- **Enquêtes de terrain** auprès des clients des commerces de centre-ville / centre-bourg
- **Enquêtes ménages-déplacements** (part modale, motifs et durée des déplacements...)
- **Ateliers mobiles participatifs**
- **Enquêtes stationnement**

2) Connaître et identifier les outils de planification existants

- Existence d'un **schéma cyclable** ou **modes actifs** échelle intercommunale ou communale
- **Plan de mobilité** (PDM) avec obligation d'aborder la continuité et à la sécurisation des itinéraires piétons) **ou Plan de mobilité simplifié** (PDMS)
- **Plan local d'urbanisme (PLU)** permet de connaître le potentiel d'aménagement et de mise en réseau : nouvelles zones à urbaniser, travaux de voirie sur l'espace public...
- **Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**,
- **PDIPR** (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée de la responsabilité des Conseils départementaux avec approbation des communes
- **le PCAET** (Plan climat-air-énergie territorial) peut inclure dans son volet mobilité tout ou partie de la stratégie locale de mobilité de la collectivité.

DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES EN LIEN AVEC L'ACCESSIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS :

- Obligations en termes de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics lors de travaux de rénovation : largeurs, pentes, dévers, ressauts (arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658)
- Interdiction du stationnement motorisé dans les 5m en amont des passages piétons (article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière)
- Obligation d'intégrer un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires piéton dans les plans de mobilité (article L1214-2-1 du code des transports)

3) Connaître les acteurs du territoire potentiellement concernés par la marche

Notamment les associations locales représentatives de la population et des activités en lien avec la marche (usagers, riverains, parents d'élèves, relais locaux de la FFRP, Rue de l'avenir et 60 Millions de Piétons, associations de PMR, sportives, vélo, commission (inter)communale d'accessibilité ...)

4) Connaître les programmes

Dans lesquels la collectivité est engagée avec lesquels il pourrait être pertinent d'articuler les actions marche :

Action cœur de ville

Petites villes de demain



5) Connaître les pôles à desservir et / ou générateurs de trafic

En distinguant :

- **Les pôles à l'échelle des quartiers** : commerces de proximité, arrêt de bus, écoles, parcs ...
- **Les pôles à l'échelle de la ville ou plus largement du territoire associé**: gares routières et ferroviaires, pôles d'échanges multimodaux, arrêts de bus structurants, centres commerciaux, équipements culturels et sportifs, établissements scolaires (écoles, collèges, lycées, établissements d'enseignement supérieur gros employeurs, établissements de santé...

- Identifier leur localisation géographique, les distances entre les pôles et leur desserte à pied
- Etudier le potentiel de mise en réseau de ces différents pôles

Connaître les aménagements piétonniers existants

Connaître les potentiels d'aménagement et de mise en réseau :

Nouvelles zones à urbaniser

Chemins existants et à aménager

Travaux de voirie, sur l'espace public

UN BILAN DEVRA ÊTRE FAIT ET PRENDRE EN COMPTE :

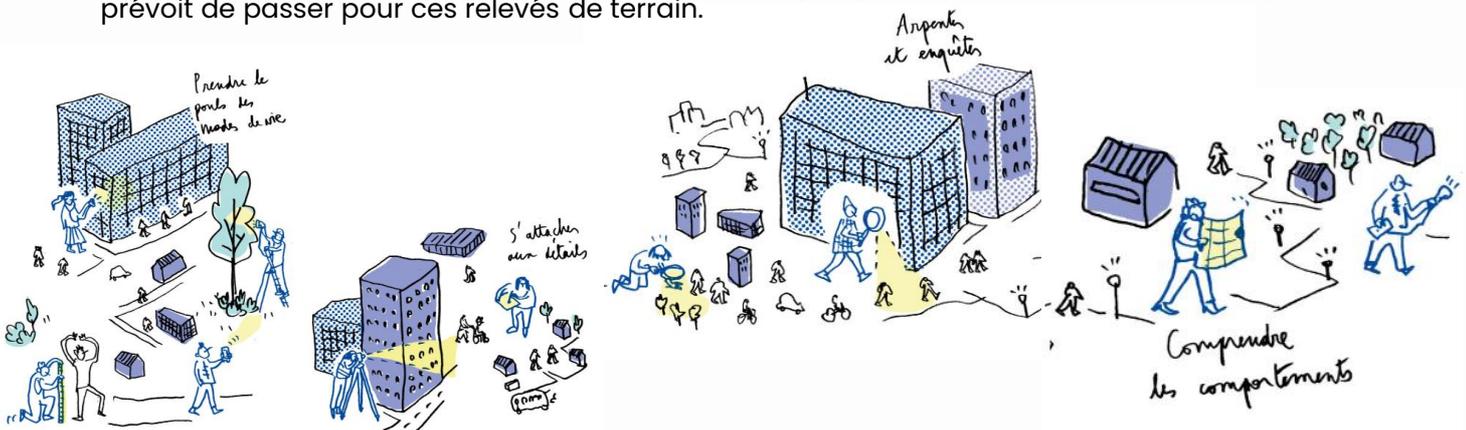
- **Les diagnostics déjà réalisés** tel que PAVE, PDIPR...
- **Les types d'aménagement** (zone 30, zone de rencontre, zone piétonne, trottoirs, voies vertes, rues scolaires...)
- **Les points durs de franchissement** : fleuve, voie ferrée, autoroute, route nationale, zone d'activité, voirie en mauvais état, carrefours dangereux...
- **La sécurité des usagers**, notamment le traitement des intersections et des grands axes (visibilité, signalisation, vitesse pratiquée), les potentiels conflits d'usage, l'accidentalité
- **Le confort des usagers** : qualité des revêtements, signalétique, encombrements, bruit, propreté, intérêt culturel et naturel, éclairage, continuité, lignes de désir, largeur, assises, points d'appui pour reprendre le souffle, ombre, points d'eau, toilettes...
- **Les usages** : rollers, trottinettes, piétons, vélos, circulation d'enfants, personnes âgées, de groupes, fréquentation aux heures de pointe
- **Les services piétons** : les assises, les toilettes publiques, les fontaines, etc.

6) Identifier les itinéraires prioritaires

Analyser tous les aménagements piétons demande du temps.

On peut commencer l'analyse sur les itinéraires prioritaires, **en particulier sur les zones autour des lieux de destination fréquentés** (autour des écoles, arrêt de transport en commun, maison de retraite).

- Cela nécessite **des relevés de terrain** pour observer et qualifier les aménagements existants. (il convient de prioriser les axes à diagnostiquer en fonction notamment des équipements et services desservis).
- Une attention particulière doit être portée aux **besoins et envies des piétons** de circuler et rester immobile dans l'espace public pour se reposer, profiter, discuter, etc.
- Il est utile de demander au bureau d'études d'indiquer précisément combien de temps il prévoit de passer pour ces relevés de terrain.



2. Phase d'élaboration du projet

Les attentes et les projections de la population seront prises en considération dans les différents scénarii proposés en phase d'élaboration du projet. La phase d'analyse permettra au bureau d'études de définir les actions qu'il faudra mettre en place.

- **Un bon schéma directeur piéton doit proposer toutes les actions permettant de créer le « système-marche »** : réseau (au plus court, le plus désirable), jalonnement, intermodalité, commodités (assises, éclairage, corbeilles, fontaines...), végétalisation (pour lutter contre les îlots de chaleur), sécurité, communication, mobilisation des publics scolaires, formation des collectivités, etc.
- **Les infrastructures sont nécessaires mais pas suffisantes pour augmenter significativement la pratique**, et elles ont besoin de temps pour leur réalisation (alors que d'autres actions complémentaires, tels que des animations, de la communication, la mise en place d'aménagements légers ..., peuvent être plus rapides à mettre en place)

1) Identifier un réseau d'itinéraires piétons

Il convient de distinguer :

- **Des cheminements de quartier**: pour relier commerces de proximité, arrêt de bus, écoles, parcs ...), compte tenu des distances considérées, c'est la zone de pertinence de la marche
- **Les principaux itinéraires entre quartiers et/ou entre pôles structurants**

On pourra s'appuyer sur les **différents types d'aménagements** :

- Zone 30
- Zone de rencontre
- Magistrale piétonne
- Sécurisation des traversées piétonnes
- Voie verte
- Sentiers ruraux
- Cheminements le long des boulevards
- Chemins forestiers

Une attention particulière devra être portée :

Sur l'articulation du réseau piéton avec le réseau cyclable pour anticiper et éviter des tensions entre piétons et cyclistes quand les réseaux se superposent ou se croisent.

- Les actions de création et/ou d'amélioration de ces itinéraires devront être précisées dans un plan d'actions pluriannuel cf. « **Inventorier et hiérarchiser les actions concrètes à mener** »
- Pour aller plus loin : [cf. guide « A pied d'œuvre »](#)

2) Intégrer le jalonnement et la signalisation

Le jalonnement

Permet de guider le piéton vers des points importants du réseau (mairie, gare, quartiers ...) et de mettre en avant des itinéraires déjà existants, mais peu connus, et des itinéraires particulièrement intéressants et adaptés aux piétons

La signalisation

Permet d'informer l'utilisateur des règles en vigueur et de l'orienter dans ses déplacements. Bien conçue et réalisée, elle réduit les causes d'accident et facilite la circulation.

En indiquant le temps de déplacement, on peut montrer qu'un lieu est accessible à pied et encourager à la marche à pied.

Le stationnement des véhicules (voitures, vélo, EDPM) devra faire l'objet d'une attention toute particulière. Il est en effet important pour le piéton de pouvoir marcher sans gêne et détours. La question du stationnement gênant de voitures (notamment sur trottoirs) est un élément à prendre en compte. Cela nécessite à la fois de la pédagogie, puis la mobilisation de la police municipale comme le montrent des retours d'expériences de plusieurs villes.

3) Intégrer la politique des modes actifs dans une vision globale des déplacements et de l'urbanisme

Le schéma directeur

Définit une stratégie politique de développement de l'usage des modes actifs, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle.

- Il ne doit pas se limiter à proposer des choses à faire « en plus » pour le piéton.
- Il doit également proposer des actions à mener pour réduire la priorité accordée à la voiture, notamment dans les lieux les plus sensibles (abords des établissements scolaires, centres-villes et centres-bourgs commerçants, zones accidentogènes...), avec notamment : réduction des vitesses et des flux de circulations motorisées, réduction du stationnement automobile ou du nombre de voies de circulations, ne plus « tolérer » le stationnement sur trottoirs, etc.

La politique des modes actifs s'intègre dans une vision plus large des déplacements.

Le bureau d'études:

- pourra faire des propositions concernant le plan de circulation ou de stationnement, ainsi que sur la complémentarité de la marche avec le vélo ou les transports collectifs.
- devra veiller à la cohérence de la politique des modes actifs avec la politique d'ensemble des mobilités, (PDM, PDMS ou équivalent).
- devra également faire des propositions pour intégrer la politique des modes actifs dans les documents d'urbanisme, notamment à l'occasion de l'élaboration ou la révision d'un P.L.U. La marche doit être considérée comme un mode de déplacements à part entière et donc être pris en compte lors de tout nouveau projet d'urbanisme.

4) Inventorier et hiérarchiser les actions concrètes à mener

Les orientations du schéma directeur piéton fixeront un objectif de part modale de la marche à atteindre.

Un plan pluriannuel sera défini pour la mise en place de ces actions

Celui-ci devra comporter:

- le calendrier de mise en œuvre
- des estimations de coûts
- le portage des actions (maîtrise d'ouvrage, élus référents, services associés)

- Le bureau d'études pourra, si besoin, accompagner la collectivité dans sa recherche de financements concernant la mise en œuvre opérationnelle du schéma piéton.
- Il est primordial d'aboutir à un schéma directeur le plus opérationnel possible. A cet effet, il peut être intéressant de déterminer les orientations générales à 10 ans mais également de disposer à court/moyen terme du plan d'actions à engager, avec les coûts précisés et la maîtrise d'ouvrage définie. Le vote par les élus du schéma et du plan pluriannuel d'investissement associé peut justement s'appuyer sur ce plan d'action de 3 à 5 années.
- La collectivité pourra à son issue mesurer l'avancement du plan d'actions et ré-interroger les orientations du schéma directeur.

3. Mise en œuvre et suivi

1) Définir une gouvernance efficace et mettre tous les acteurs autour de la table

Il reviendra au territoire porteur d'identifier, lors de la construction du schéma, la gouvernance actuelle entre **les différents échelons de collectivités** (communes, EPCI, département, région, syndicat des mobilités...) en se posant une question :



Qui est compétent en matière de mobilité et plus spécifiquement de mobilités piétonnes ?

Dans le détail, cela revient à s'interroger sur le périmètre d'action des collectivités impliquées, les types de voiries concernées, la capacité d'un échelon territorial à porter des opérations d'aménagement, des actions de sensibilisation...

Le cas échéant le schéma représente une occasion idéale pour trouver une nouvelle organisation favorable à la mise en œuvre opérationnelle du schéma directeur.

Les différents services de la commune devront être associés à l'ensemble des phases d'élaboration du schéma et notamment celle relevant du diagnostic. Cela permettra d'identifier les actions ayant une influence dans la pratique de la marche.

Parmi les différents services concernés **on peut citer, les services :**

- économique
- social
- sportif
- culturel
- techniques (éclairage, voirie, plan de circulation ...)
- scolaire
- espaces verts
- police

Enfin, il est important **d'associer la population au déroulement** du schéma et à sa mise en application. La concertation qui doit en résulter peut prendre plusieurs forme cf. « [A/ Phase d'analyse. / Diagnostic Bien comprendre les piétons, leurs pratiques et leurs attentes](#) »

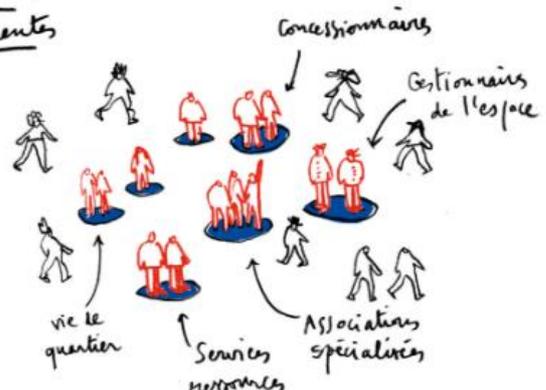
La création d'un comité piéton dès le début de l'opération peut être une bonne formule pour suivre l'élaboration et le mise en œuvre du schéma directeur.

2) Suivi et évaluation

Il s'agit de définir **les modalités de suivi et d'évaluation du schéma directeur piéton :**

- Personnes et services impliqués
- Techniciens référents
- Élu(s) référent(s)
- Services à associer
- Fréquence à laquelle une réunion de suivi et d'évaluation sera organisée
- Indicateurs de suivi
- Modalités de recueil des indicateurs

S'associer avec tous les partenaires et parties prenantes



3) Communiquer et sensibiliser

Un plan de communication grand public pourra utilement être proposé pour faire connaître à la population l'existence du schéma directeur piéton et l'avancement des actions.

Il s'agit notamment de définir des actions d'animation ou événementielles à mener afin de faire émerger une « culture marche » sur le territoire ».

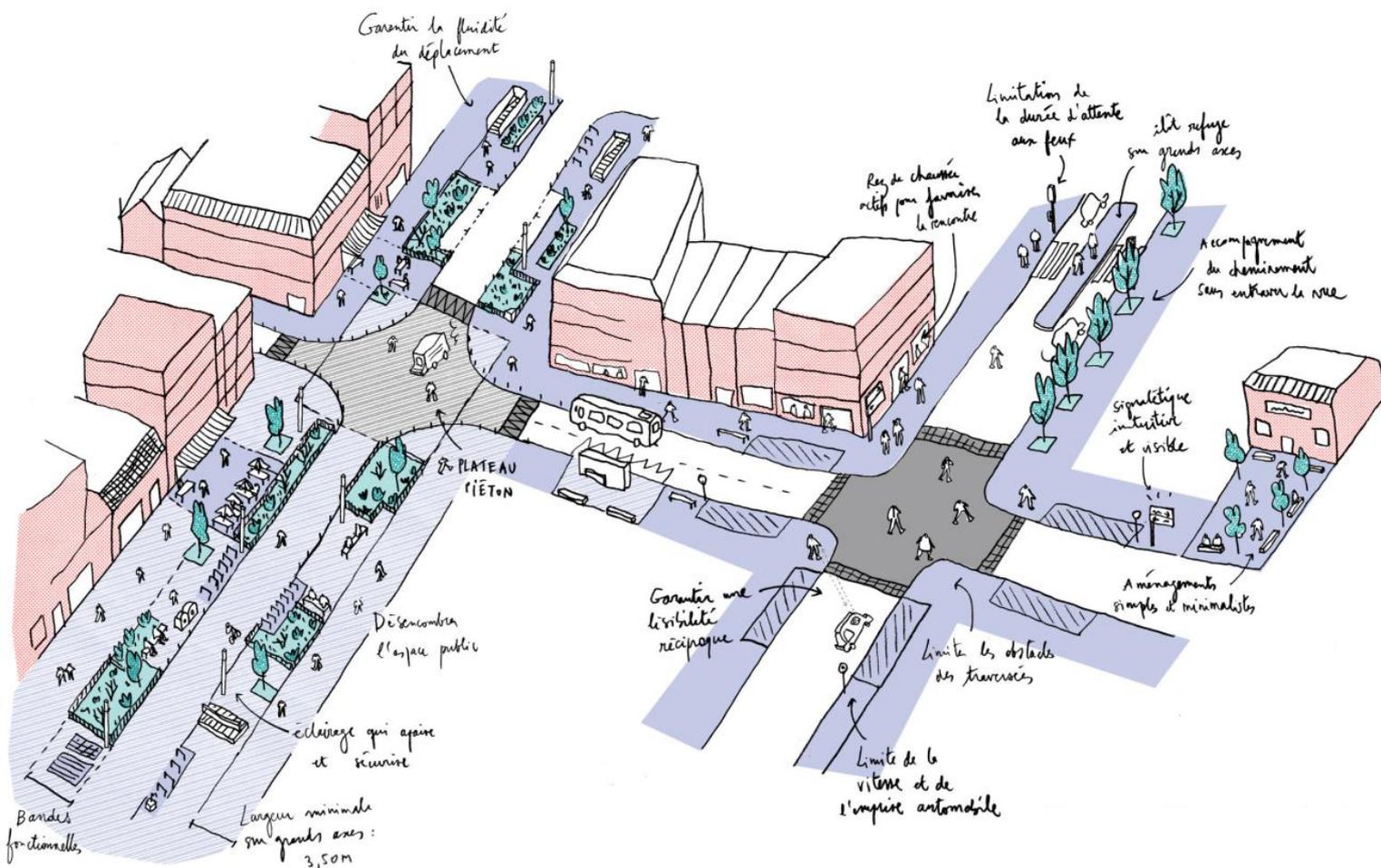
Le bureau d'études et/ou la commune/l'EPCI organiseront une réunion de restitution du projet à la fin de la phase d'élaboration du schéma et présenteront les modalités de suivi et d'évaluation.

IMPERATIF LIVRABLES : la collectivité devra à la fin du processus être, à minima, en possession des éléments suivants :

Le schéma directeur
« marche du
quotidien »

Le plan pluriannuel
d'Investissements
afférent

La ou les
délibérations de la
collectivité



Vous pouvez vous référer à de nombreux documents :

L'ADEME a publié récemment :

Un guide [A pied d'œuvre](#) "mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics - ADEME, décembre 2022 "

La prise en compte de ces préconisations permettra à la collectivité d'aborder la politique piéton d'une façon globale et cohérente.

Un guide sur [l'approche tactique](#) pour tester de nouveaux usages rapidement à moindre coût - ADEME, novembre 2024

Des vidéos :

[Les co-bénéfices de la marche](#)

[Les bienfaits de la marche](#)

[L'efficacité de la marche](#)

[Les publics de la marche](#)

[Les plaisirs de la marche](#)

[L'attractivité de la marche](#)

Le CEREMA, a publié :

- [Série de 9 fiches "favoriser la marche"](#), Cerema.
- [Aménagements provisoires pour les piétons](#) : tester pour aménager durablement, Cerema, 2020

