



# Assises nationales de la marche en ville

Visioconférence 17 09 2021

*C'est la première fois qu'une manifestation intégralement consacrée à la marche est organisée en France. Elle a été organisée par le collectif Place aux Piétons : la Fédération Française de la Randonnée Pédestre, Rue de l'Avenir et 60 millions de Piétons.*

*La marche devient un « sujet sérieux ». Ces assises pourraient constituer un point de départ pour une politique en faveur de la marche portée à l'échelle nationale comme c'est déjà aujourd'hui le cas pour le vélo. Avec la crise Covid, la marche connaît un regain d'intérêt. **La marche est le mode le plus accessible à tous.***

*Sans rentrer dans l'exhaustivité, le présent bloc-notes présente un certain nombre de points, de sujets qui ont été évoqués lors de ces assises.*

## Sommaire

1. 2021 : l'année de la marche.....	1
2. Marcher c'est se déplacer.....	3
3. Quels aménagements pour ménager le piéton ?.....	4
4. Les politiques publiques dans le monde, en France.....	5
5. Territoires urbains et périurbains.....	6
6. La marche : bonne pour le lien social, la santé et l'économie.....	7

## 1. 2021 : l'année de la marche

### 1.1. La mobilité des piétons en France : quelques chiffres et tendances

La marche est un mode de transport à part entière. La marche ne sert pas qu'à se promener. La marche **est le 2<sup>e</sup> mode de déplacement** avec une part modale de **23,7 %**. La marche a progressé de + 1,5 pts entre 2008 et 2019. Les déplacements à pied sont relativement courts. Toutefois, même pour des déplacements de 2-3 km la part modale de la marche peut atteindre les 10 %. La marche n'est donc pas utilisée que pour des déplacements de courtes distances (moins de 500 m).

Les marcheurs se **déplacent pour tous les motifs, sauf pour le travail**. Cela s'explique par l'éloignement entre lieu d'habitation et travail.

Dans les communes périurbaines, on se déplace moins à pied que dans les communes rurales isolées en raison notamment de la présence d'un faible nombre d'équipements : commerces, santé etc. 50 % des personnes ne marchent pas dans l'espace public. Seulement 10 % des personnes marchent 30 minutes ou plus par jour. Pourtant cette durée de marche est une recommandation pour rester en bonne santé.

La marche est un **allié incontournable des transports publics**. On marche pour rejoindre l'arrêt TC. Par contre, avec la voiture, les personnes marchent beaucoup moins.

La marche est **peu prise en compte dans l'intermodalité**. La marche est un enjeu majeur pour développer les transports collectifs et l'intermodalité.



## 1.2. Dans la jungle des villes

Le piéton est **cantonné sur les trottoirs**. Il doit emprunter les passages piétons pour traverser la chaussée utilisée par les voitures. Les jeunes et les aînés sont les plus vulnérables : **risques d'accidents plus importants**. Malheureusement, les automobilistes irrespectueux stationnent sur les trottoirs.

Les piétons cohabitent souvent avec les cyclistes. Ces derniers sont soit calmes donc « **inoffensifs** », soit « **rêveurs** » qui écoutent de la musique, soit « **pressés** » qui **voient le piéton comme un obstacle**. Certaines collectivités installent des pistes cyclables sur les trottoirs. Cela réduit la place accordée au piéton.

L'arrivée des trottinettes électriques, des gyropodes sont autant de **nouveaux utilisateurs des espaces utilisés par les piétons**.

Les piétons doivent donc être protégés. Par exemple, il faudrait appliquer la **norme minimale de passage de 1,40 m pour le piéton sur les trottoirs**. Il faudrait donner une définition précise du trottoir dans le Code de la route. Cette dernière reste encore aujourd'hui assez floue.

En périphérie des villes, il y a de nombreux secteurs enclavés par des voies ferrées, des 2 X 2 voies. Il est donc nécessaire de créer **des passerelles, des points de passage** etc.

D'une manière générale, pour éviter la loi de la jungle, il faut donner plus de place aux plus faibles, les piétons et amorcer un rééquilibrage des modes de déplacement en faveur des modes actifs et des TC. **La marche, c'est la cellule souche des mobilités**.

## 1.3. Les enseignements du baromètre des villes « marchables »

Le baromètre des villes marchables donne la perception des marcheurs. Les résultats ont été publiés le 7 septembre 2021. Pour en savoir plus :

<http://placeaupieton.medtool.net/file/medtool/webmedtool/plactool01/botm0053/pdf00001.pdf>

Les petites villes, les villes moyennes sont mieux classées que les grandes villes. Le plus souvent, **les villes qui sont bien notées ont mis en place un plan piéton**. Elles sont également le plus souvent bien évaluées pour leur politique cyclable.

Les piétons sont demandeurs de cheminements plus larges, directs et sécurisés. Il y a aussi la volonté de désencombrer les trottoirs. 63 % des personnes interrogées jugent que se déplacer à pied est dangereux. Les moins de 34 ans demandent **une ville plus ombragée**. Il y a de nouvelles attentes avec une demande de bancs, de confort, de verdure sur les itinéraires piétons, ainsi que de sécurisation des cheminements vers les écoles.

La demande **prioritaire porte sur le trottoir** avec des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles : poteaux, poubelles, panneaux, terrasses, étalages... Les personnes sont également demandeuses de réserver les trottoirs aux déplacements à pied.

## 1.4. La marche facilite-t-elle les transitions climatiques, sociales et économiques ?

Les conditions de déplacement, et plus particulièrement de la marche, vont changer et changent de plus en plus avec le réchauffement climatique. **La marche peut participer à réinventer la ville**. Moins de pollution, plus de végétaux pour réduire la chaleur, des ombrières et des arcades, plus d'eau dans la ville : fontaines, jeux pour les enfants etc. peuvent contribuer à l'amélioration du cadre de vie, répondre à l'effet d'îlot de chaleur urbain et favoriser la marche.

La marche est **accessible à tous** et est complémentaire du TC. La marche est un outil formidable pour la dimension sociale. Elle est importante pour les aînés. Les **bancs sont des adjuvants** de la marche, nécessaires pour les personnes qui doivent faire des pauses. S'ils n'ont pas la possibilité de s'asseoir, les plus âgés et les plus fragiles restent chez eux et se coupent alors de la société.

La marche est un **vecteur de bonne santé particulièrement utile** : diminution du diabète, des maladies cardiovasculaires etc.

La marche a **des impacts économiques importants mais indirects**. Ils sont difficilement mesurables. Cette dimension est donc peu prise en compte par les décideurs. Pourtant, la pratique de la marche contribue à soutenir fortement l'activité des commerces de proximité et donc l'animation des villes.



## 2. Marcher c'est se déplacer

*La marche est évidente, mais elle n'est pas trop prise en compte par les décideurs. **Pourtant la marche est le maillon pour les déplacements entre les modes de transport.***

*La première condition pour développer la marche est la sécurité en **limitant la vitesse des voitures.** Bordeaux, Paris, Saint-Étienne etc. tout le monde va vers les villes à 30 km/h. Il faut jouer sur le duo marche / TC.*

### 2.1. Challenge Quimper

Une application développée par Keolis comptabilise les pas piétons pour rejoindre les TC. C'est une sorte de défi, je vais à mon arrêt de bus à pied : cadeaux, argents collectés pour le téléthon. Cette idée est reproductible dans d'autres villes, agglomérations.

### 2.2. Rues aux enfants, « rues pour tous »

La rue n'est plus un espace de sociabilisation pour les enfants. C'est pourquoi l'opération « la rue aux enfants » a tout son sens. La rue est fermée temporairement à la circulation. L'idée est d'occuper cet espace par des activités, des animations etc. Une fermeture régulière, au-delà d'un jour par an, permet de faire du lien social et développer les modes actifs : marche, vélo etc. Dans certains cas les aménagements de la rue aux enfants peuvent se pérenniser dans le temps.

### 2.3. La « plateforme Place aux piétons » de l'agglomération stéphanoise

Tout le monde parle de la marche, mais il n'y a que très peu de plans marche au niveau des agglomérations. Des agglomérations ont réalisé des coronapistes, mais peu d'aménagements piétons.

Pourtant, la marche répond à deux enjeux :

- **Écologique** ;
- **La sédentarité** : enjeu énorme, entre 20 et 50 Md€ de coût pour la société avec la dégradation de la santé physique et mentale. Les enfants actuels ne marchent pas suffisamment. Les enfants qui vont à l'école à pied ont plus de facilités intellectuelles, sont plus concentrés. À partir de la deuxième voiture, on a tendance à moins marcher. Il y a également l'effet des écrans, notamment chez les plus jeunes, sur la sédentarité.

Le principal avantage de la marche c'est qu'elle **est universelle donc inclusive**. C'est un vecteur social. Les **échanges sociaux augmentent avec la marche**. La marche est vectrice de qualité de vie en ville. Quand on végétalise une rue, elle devient plus attractive. Par exemple, par le passé, le **village de Chédigny** était un lieu de passage emprunté par les camions et les voitures qui traversaient la région. La commune a été métamorphosée avec une végétalisation des rues. Elle s'est transformée en **véritable village jardin**. Les touristes font maintenant le déplacement pour venir voir ce village. Cela montre que la rue végétalisée est attractive.

L'association PAP, en lien avec les parents d'élèves, s'est mobilisée pour faire ralentir les flux routiers sur un boulevard devant une école de Saint-Étienne.

### 2.4. Brest métropole - plan piéton

Brest Métropole est l'une des rares agglomérations en France à disposer d'un plan piéton. Dans le cadre de ce plan, elle a mis en place un appel à projets. Elle a retenu, cofinancé et facilité la mise en œuvre des projets suivants (liste non exhaustive) :

- Sensibilisation en milieu scolaire ou périscolaire, initiative portée par l'association Brest à pied et à vélo ;
- Espace piéton, voir et pratiquer la ville différemment : initiative portée par des étudiants en géo-architecture pour rendre visibles et animer les cheminements piétons par une exposition photos et la végétalisation d'un pont ;
- Rendre visibles des itinéraires piétons connus uniquement des habitants : les conseils consultatifs de quartier ont proposé des itinéraires alternatifs pour rejoindre le centre-ville.



## 3. Quels aménagements pour ménager le piéton ?

Faire la place au piéton implique de mettre en œuvre des solutions techniques, certes, mais elle appelle également à la prise en compte des **dimensions esthétiques et sociales** dans lequel le piéton va **se mouvoir et s'émouvoir**.

Développer l'accessibilité est un préalable nécessaire, mais pas suffisant : la ville doit accueillir et inviter à l'expérience de la marche.

L'aménageur doit donc aussi être un « ménager », capable de ménager des espaces propices au déplacement, à la rencontre de l'autre et au contact avec l'environnement urbain.

### 3.1. Les quartiers fermés à Marseille

A Marseille, près d'un tiers de l'espace public est occupé par des résidences clôturées où vivent des populations souvent aisées. Nombre de ces quartiers n'ont pas été conçus ainsi à l'origine mais ont été fermés a posteriori. Cette situation s'explique tout d'abord par **la part, historiquement très importante, de voies privées**. Marseille compte 28% de voies privées (bien supérieur au taux observé dans d'autres villes similaires). Or il y a une corrélation entre le statut des voies et la fermeture de ces espaces. La pluralité des acteurs de la production et de la gestion des voies, le défaut de planification et d'intervention publiques ont favorisé la reproduction de ce modèle.

Le « taux d'étanchéité » est très élevé dans ces quartiers, c'est-à-dire que **même l'accès piéton et vélo est condamné**. Cette privatisation crée des coupures et des obstacles importants, entravant ainsi la vie collective, **l'accès aux TC et la pratique des mobilités douces**. Par exemple, le long d'une ligne de bus structurante, les détours imposés aux piétons peuvent allonger de 5 à 10 minutes le trajet à pied pour accéder à l'arrêt. Cela crée des conflits entre riverains, notamment pour **l'accès à certains équipements** comme des écoles, parfois enclavées dans des quartiers aux voies privées.

Le travail de Thèse de Julien Dario, qui a objectivé cette question, a clairement fait ressortir l'enjeu pour Marseille de travailler à **assembler les fragments de la ville d'hier**.

### 3.2. Pour une ville accessible et inclusive

Le CEREMA a publié plusieurs travaux sur les enjeux de l'accessibilité et la conception d'espaces publics inclusifs. Un guide de recommandations va bientôt être publié.

Chacun d'entre nous peut se trouver en situation de handicap ou de mobilité réduite temporaire (convalescence, portage de charges lourdes, poussette...). De plus, même en pleine possession de ses moyens, chacun bénéficie d'un espace public pensé pour les « plus faibles » : un cheminement fluide, lisible, sûr et sans obstacles. **En travaillant à des espaces publics inclusifs, on propose, par défaut, un aménagement optimal pour tous les usagers.**

Il est important de prendre en compte toute la palette des handicaps : mobilité, vision, ouïe, cognition... Des mises en situation ont été réalisées afin que les concepteurs puissent se rendre compte de l'impact de certaines déficiences sur les déplacements (photo simulant l'absence de vision sur les côtés par exemple).

**Pour résumer les bonnes pratiques :**

- Continuité, dégagement et largeur des trottoirs,
- Délimitation des espaces dédiés aux différents usages du trottoir : contrastes visuels et tactiles,
- Présence d'assises au cours du cheminement (sans créer d'obstacles),
- Signalétique.

### 3.3. Prendre en compte les besoins des piétons dans la démarche de projet : exemple à la Roche-sur-Yon

La-Roche-sur-Yon a transformé son artère principale, la rue Clémenceau, en voie piétonne. Pour cela, elle a mis en place une démarche **d'urbanisme tactique** qui a permis de tester les nouveaux usages.

L'aménagement initial de la rue avait été assez traumatisante pour les commerçants (travaux lourds et fermeture) et les résultats n'étaient pas complètement satisfaisants (espace partagé bus et piétons mal perçu).



Une première période de **9 mois a été consacrée à la conception, réalisée en étroite concertation** (enquêtes puis ateliers). Le résultat : une voie consacrée à l'accueil de modules aménagés et déplaçables, permettant divers usages (assises, végétation, bibliothèque, terrasses...). Ces modules sont réalisés avec des matériaux durables et de qualité (pas d'«atelier palette»). Ceux-ci sont **testés pendant une période de deux ans** avec des points d'étape et des adaptations au besoin. Ils devront aboutir à l'aménagement définitif.

Ce système **permet d'oser des choses** qu'on n'aurait sans doute pas faites en optant directement pour du définitif. C'est **chronophage**, mais cela entraîne une bien **meilleure acceptabilité**.

## 4. Les politiques publiques dans le monde, en France

### 4.1. Plans nationaux

En France, les plans piétons portés par les agglomérations restent encore rares : Strasbourg, Brest... Contrairement au vélo, il n'y a pas (encore) de stratégie nationale piéton. Dans d'autres pays et agglomérations européennes, il existe des stratégies marche :

- 2012 : plans nationaux marche / vélo en **Norvège et en Finlande** ;
  - 2015 : **l'Autriche** est le premier pays européen à lancer un plan 100 % marche. Il pose des objectifs et des enjeux généraux. Il met également en avant le thème de la qualité de vie urbaine. Il contient un plan d'action avec quelques fois un budget ;
  - La **stratégie allemande** repose sur :
    - Une augmentation de la part modale, une baisse des accidents avec l'objectif à long terme de 0 piéton tué.
    - Des standards d'aménagement minimum piétons.
  - La **stratégie anglaise** repose sur :
    - Un plan adopté en 2020 accordant des subventions (durée de 5 ans) pour créer des continuités piétonnes.
    - Une augmentation des subventions quand le territoire a mis en place un schéma directeur piéton.
    - Juillet 2020 : modification du Code de la route => responsabilité accrue pour le mode le plus dangereux.
- Ces plans sont non prescriptifs.

### 4.2. Échelles agglomérations

#### ➤ **Bruxelles** : feuille de route ambitieuse

Le plan piéton de Bruxelles s'intègre dans le plan régional de mobilité 2020-2030. Il fixe des objectifs importants :

- **50 % de part modale marche dans 10 ans** ;
- 250 km de zones piétonnes et de rencontres ;
- **Réduire de 265 000 à 200 000 les places de parking** pour accorder plus de places aux piétons.

Le principal objectif est de disposer d'un **réseau piéton performant** où les personnes peuvent marcher dans toute l'agglomération. Le réseau repose sur :

- Une **hiérarchisation des axes piétons** : piéton plus, magistrale, confort, quartier ;
- La **construction d'un réseau de marche dense** : mettre en valeur des raccourcis piétons pour gagner des distances et être ainsi plus compétitif par rapport aux autres modes de déplacement. Le plan pointe également la réalisation de passerelles au-dessus des voies d'eau ;
- La réalisation de **magistrales piétonnes** partant du centre-ville vers des secteurs, des pôles, un peu plus éloignés.

Le plan a également pour objectif :

- de mettre en place des revêtements de qualité piétons ;
- de généraliser les zones 30 en dehors des voies primaires ;
- de sensibiliser les habitants sur les avantages de se déplacer à pied.

D'une façon générale, la marche devrait être priorisée. Viennent ensuite le vélo, le TC et la voiture.



## ➤ Sienna

Le stationnement des voitures a été supprimé sur la place centrale en 1962. En 1965, la circulation des voitures a été interdite dans le centre-ville. Cela a valu au maire de l'époque une très forte opposition et un échec aux élections municipales. Mais sa politique a été poursuivie. Maintenant, les rues sont devenues des trottoirs grâce à la piétonisation.

Des accès piétons de qualité : commerces, qualité urbaine etc. ont été mis en place depuis des parkings relais situés en périphérie du centre-ville. La commune compte 50 000 habitants et 130 lignes de bus urbains. Il y a des escalators pour monter sur les collines. Ils sont très utilisés et sont associés à des parking relais. Il y a des événements sportifs et de loisirs pour les piétons et les cyclistes.

Le piéton s'inscrit dans un système global de mobilité. Il est la brique de base.

### 4.3. France = promouvoir la marche : c'est possible

Il existe quelques données à l'échelle nationale pour la marche. **46 % des déplacements commencent ou se finissent à pied. La marche est donc présente dans la moitié des déplacements.** Toutefois, il reste des progrès à réaliser. Même lorsque les personnes habitent à moins de 1 ou 2 km de leur lieu de travail, seulement 30 % des personnes se déplacent à pied.

La LOM a pris en compte la marche. Elle est rentrée dans le code des transports. Cela a une portée symbolique mais aussi juridique. Les Autorités Organisatrices de la Mobilités (AOM) ont pour compétence d'organiser les mobilités actives. C'est une nouveauté juridique. Il y a une obligation de réaliser un volet vélo et marche dans les Plan de Mobilité. Il y a un volet sur la continuité piéton et cyclable.

Pour des raisons de visibilité, la loi indique que les voitures ne peuvent pas stationner 5 m à proximité du passage piéton (stationnement, vélo, trottinette). La question de la marche prend de l'ampleur. C'est pourquoi le CEREMA a réalisé un certain nombre de fiches de préconisation pour le piéton. **La marche c'est la cellule souche des mobilités car on la retrouve dans tous les déplacements.**

Il y a un enjeu d'éclairage, de lieux de pose et de repos etc. Les villes les plus marchables sont également les plus cyclables. Les deux fonctionnent ensemble.

Fiches de référence techniques du CEREMA <https://www.cerema.fr/fr/actualites/favoriser-marche-queles-amenagements-queles-demarches-mieux>

## 5. Territoires urbains et périurbains

### 5.1. Les actions du Club des villes cyclables en faveur de la marche

Les zones périurbaines disposent d'un faible niveau d'équipement. Elles sont éloignées les unes des autres. La pratique de la marche dans ces secteurs est donc faible. Les villes les plus favorables pour le vélo sont également favorables à la marche. **La marche et le vélo sont complémentaires.**

Tout est une question d'équilibre et de flux. Par exemple, une piste cyclable a été créée sur le trottoir du Boulevard Magenta à Paris. Avec des flux mesurés, avant crise covid-19, la cohabitation avec les piétons ne posait pas de problème. Suite à l'accroissement des flux vélos, cet aménagement doit être repensé.

Pour croiser les thématiques vélos et piétons, de plus en plus de villes ont des élus avec des délégations ville apaisée, villes respirables, mobilités actives...

L'enjeu de la cohabitation et de la complémentarité marche / vélo devient de plus en plus important. Un colloque s'est tenu à Toulouse fin septembre 2021 abordant la question de la complémentarité marche et vélo afin de réussir la ville apaisée.

### 5.2. GR 2013

Marseille a été la capitale européenne de la culture en 2013. Un sentier ayant un parcours formant le symbole infini a été aménagé.



### 5.3. Panamée à Paris

C'est une **grande balade à pied organisée une fois par mois, le troisième jeudi, avec un départ à 19 heures**. Cela s'inspire des balades à rollers. Ce principe peut être dupliqué dans d'autres villes. Les gens viennent à la panamée pour découvrir la ville dans la convivialité. Le public est constitué à 70 % de femmes. Elles se sentent plus en sécurité dans un groupe de plusieurs centaines de personnes.

## 6. La marche : bonne pour le lien social, la santé et l'économie

### 6.1. Les modes actifs soutiennent le commerce local

Le CEREMA a passé en revue une douzaine de publications françaises et étrangères pour mettre en lumière le lien entre pratiques des modes actifs et attractivité commerciale. Il s'agissait d'objectiver les perceptions des commerçants au regard de celles des usagers et de leurs pratiques effectives.

- **Les piétons et les cyclistes sont de bons clients** : 40 à 64% des déplacements vers les petits et moyens commerces sont effectués en mode actif, dans les villes centres comme en périphérie,
- Clients et commerçants ont des vues antagonistes. Par exemple à Rouen, pour le client, contrairement à ce que pensent les commerçants, le stationnement ne vient qu'après le besoin d'apaisement de la circulation.
- Les résultats économiques peuvent être inégaux. Pour des commerces en difficulté, la piétonisation peut avoir un effet négatif. Il y aurait en fait une accentuation des tendances, dans un sens comme dans l'autre.

### 6.2. La « balade à roulettes » : des itinéraires sur mesure pour faciliter la mobilité piétonne

Ce concept d'itinéraires balisés « BR », pour faire référence aux GR, est destiné aux publics fragiles utilisant peu ou pas leurs jambes pour se déplacer. Il a été développé par la Fédération Française de Randonnée dans plusieurs départements, avec l'objectif de le généraliser.

Ces itinéraires préexistent le plus souvent et disposent déjà ou sont améliorés pour disposer des qualités adaptées au déplacement « à roulette » (déambulateur, fauteuil roulant, poussette, tricycle...) : revêtement adapté, longueur modérée, planéité, pas de trafic motorisé, présence d'information, de points d'eau, de bancs...

L'idée est que **l'habitude de la balade se prend dans le jeune âge**. Les jeunes usagers deviendront des futurs randonneurs qui, **dans leur grand âge, reviendront au BR**.

Il en existe pour l'instant 371 km. Le potentiel de développement est élevé, d'autant plus que le concept est concret et facile à mettre en place.

<https://www.cdrp64.com/sentiers-et-topoguides/les-balades-%C3%A0-roulettes/>

### 6.3. D-Marche : prévention santé par la marche

Cette association reconnue par Santé Publique France a développé un **programme motivationnel** qui a pour objectif d'inviter chacun à augmenter durablement sa quantité de pas quotidienne. Elle consiste en un temps de formation suivi par un suivi des pas grâce à un podomètre, sur 30 jours. Les participants se retrouvent alors pour constater les habitudes prises et les impacts pour ensuite continuer leur pratique en autonomie.

Les résultats constatés ont aussi bien trait à la santé physique que mentale. ¼ des participants déclaraient réduire leur consommation médicamenteuse suite à cette action.

### 6.4. Les petits GR du bien-être

L'hôpital Guillaume Renier de Rennes est spécialisé en psychiatrie, addictologie, handicap physique et mental et géro-psycho-geriatrie. L'établissement a mis en place des itinéraires de promenades dans son vaste parc. Ont été mis en place des tracés, une signalétique simple (code couleur des pistes de ski), une communication, des supports pour la **stimulation sensorielle et culturelle**.



Il s'agit de rompre la sédentarité des personnes qui y sont hospitalisées. Les résidents peuvent avoir 15 à 20 ans d'espérance de vie en moins : la sédentarité entraîne par exemple de nombreuses maladies cardiovasculaires.

L'objectif est d'engager tous les publics (patients, familles, accompagnants, soignants...) à pratiquer 30 minutes de marche par jour. Cela a permis de rendre ce parc plus attractif en l'ouvrant sur le monde extérieur et de déstigmatiser l'institution.

### En conclusion: vers un Plan National « Marche »

Les associations militent pour un plan national reposant sur plusieurs propositions :

- Organiser une gouvernance nationale piéton ;
- Inscrire la marche dans les agendas des territoires ;
- Faire évoluer la réglementation donc sanctuariser le trottoir et lui donner une définition juridique ;
- Agir pour une ville accueillante aux piétons : espaces publics etc. ;
- Développer une ingénierie territoriale marche avec des aides ;
- Développer la connaissance de la marche : baromètre, accidentologie, favoriser des applis d'aide à la marche, approfondir les études sur les bienfaits santé de la marche ;
- Promouvoir la marche : association marche pour soignant.

Le Bloc-Notes de l'Agence, édité et imprimé par :

**L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne**

33 avenue de Colmar, 68 200 Mulhouse

**Rédaction** : Stéphane DREYER & Cécile CALIFANO-WALCH

**Date** : septembre 2021

*Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte*