



## ATELIER 3 - COMMENT IMPLIQUER LES CITOYENNES ET LES CITOYENS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PIÉTONNES ?

Rencontres nationales de la marche  
Rennes

Vendredi 26 septembre 2025  
13h30 - 15h00



## ATELIER 3 - COMMENT IMPLIQUER LES CITOYENNES ET LES CITOYENS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PIÉTONNES ?

Vendredi 26 septembre 2025  
13h30 - 15h00

En attendant le démarrage de notre atelier ...  
nous vous proposons de noter :

*une action participative  
en faveur de la marche  
que vous avez/aller  
(co)organiser*

*une action participative  
en faveur de la marche à  
laquelle vous avez  
participé*

*une action participative  
en faveur de la marche  
qui vous ferait rêver*

## ATELIER 3 - COMMENT IMPLIQUER LES CITOYENNES ET LES CITOYENS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS PIÉTONNES ?

Vendredi 26 septembre 2025  
13h30 - 15h00

### Introduction

**Anne de Beaumont**, membre de Rue de l'Avenir, piétonne active co-créatrice de **Place aux piétons - Loire Sud**  
**Cédric Boussuge**, Directeur de projets Mobilités piétonnes et espace public au **Cerema**

### Compléter le dialogue institutionnel par des actions positives sur le terrain

**Armande Cocquerez**, coordinatrice de Rayons d'Action

### Outil graphique pour piétons engagés

**Christophe Huchedé**, gestionnaire de cet outil sur Niort pour **60 Millions de Piétons**

### Marcher dans la ville pour les femmes et les personnes LGBTQIA + : une démarche d'évaluation participative des espaces publics à Nantes Métropole

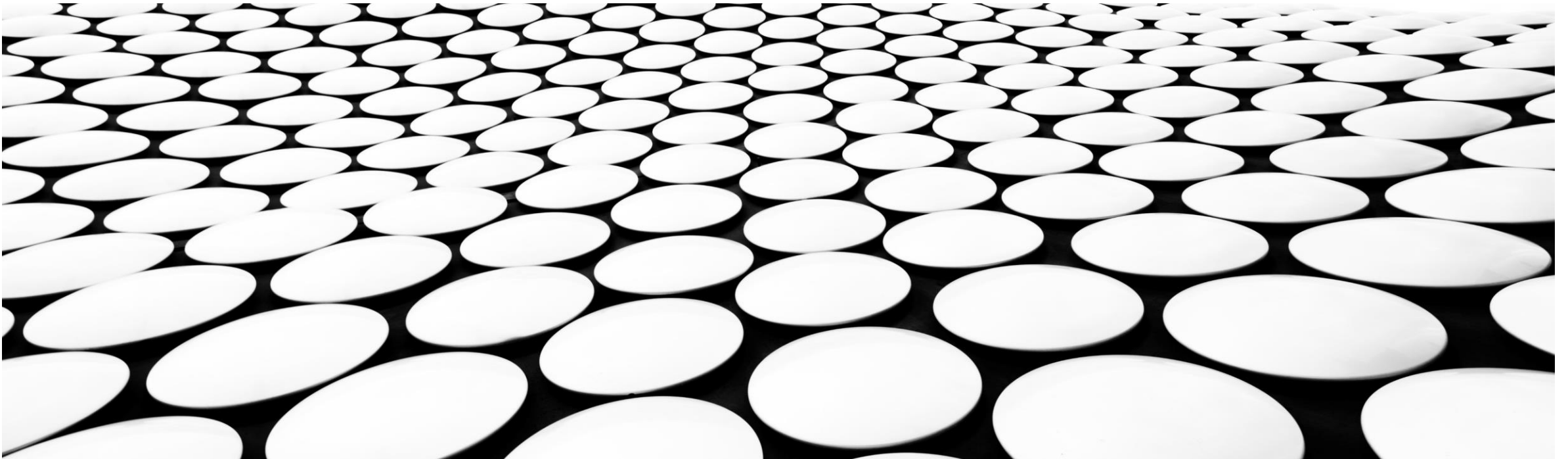
**Céline Dumoulin**, cheffe de projets mobilités actives, Département des mobilités - **Nantes Métropole**

**Marie Larnaudie**, Chargée de mission espace public et transition écologique, Direction de l'espace public - **Nantes Métropole**

---

# LES PIETONS ENGAGÉS ... EN MARCHÉ

PRÉSENTATION DES GROUPES LOCAUX « MARCHÉ EN VILLE »





# UN COLLECTIF NATIONAL « PLACE AUX PIETONS »

Lancement du collectif national PAP

2020

2021 – 2023

2023- 2025

2è Baromètre villes marchables  
2èmes rencontres de la Marche à Reims

Premier Baromètre des villes marchables  
1<sup>ère</sup> rencontres nationales de la Marche à Marseille

## Quatre structures nationales :

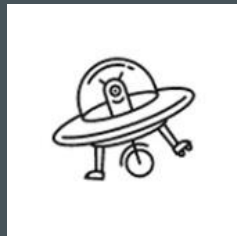
FFRP + 60 millions de piétons + Rue de l'avenir + Réseau vélo marche

Un Manifeste + un site + des groupes locaux qui émergent doucement

# UNE MISSION DGITM : MAI 2024 / MAI 2025

## COORDONNER LES GROUPES LOCAUX ET CRÉER UN GUIDE DES PIÉTONS ENGAGÉS

LES LOGOS DES DIVERS GROUPES LOCAUX POUR LA MARCHÉ EN FRANCE



Tours à Pied  
et à Vélo



Le Collectif Piétons de la  
Métropole Dijonnaise



Montpellier  
à Pied



Agir sur Rambouillet,  
territoire pour les  
circulations piétonne et  
cycliste



Besançon



Brest à Pied et à Vélo



Le collectif Place  
aux Piétons en  
Alsace (CPPA)





## TYPOLOGIE DES ACTIONS DE CES GROUPES LOCAUX

- Marches plaisir et exploratoires
- Des actions institutionnelles
- Des actions auprès des écoles
- Des actions sur les trottoirs encombrés
- Des actions face à la voiture trop présente
- Des animations ludiques et pédagogiques

## Faire reconnaître la marche à pied en ville sur son territoire : comment s'y prendre ?

*Petit guide pratique des piétons engagés*



# DE LA MARCHÉ PLAISIR ... AUX MARCHES EXPLORATOIRES

## Les marches plaisir

- Les REMMOISES à Reims :

avec base d'un groupe de FFRP de Reims

- La Trans- Toulousaine (7<sup>e</sup> édition)

5 itinéraires différents, partant d'endroits répartis tout autour de Toulouse et convergeant tous en un lieu d'arrivée unique, devenu désormais symbolique : le grand cèdre sur le théâtre de verdure de l'île du Ramier. Des itinéraires en étoile, et aussi des itinéraires à découvrir en toute autonomie: Départ le matin, à son heure (entre 8h30 et 10h30) et reste libre de cheminer à son rythme, guidé par le cahier de marche et le discret balisage. Arrivée, au pied du cèdre, pour partager un moment de convivialité.

Aussi à Dijon, Bordeaux, ....



## ■ Des marches exploratoires

Idée d'explorer un bout de territoire urbain en groupe, en notant ce qui est agréable à voir, et aussi les difficultés rencontrées : traversées dangereuses, absence de signalétique, revêtements du sol abîmés ou glissants, .... Avec si possible des photos.

Possibilité de prévoir des marches exploratoires de femmes (qui connaissent mieux que tous les besoins des anciens et des enfants)

Ces observations sont notées dans un **document discuté en groupe** ( un mini diagnostic) qui peut être transmis en Mairie pour une instruction par les services techniques

Et donner l'occasion d'aménagements urbains en lien avec les utilisateurs piétons.





# DES ACTIONS INSTITUTIONNELLES

## Travail de concertation ou de co-construction

- Soit à la demande des collectivités
- Soit avec une association ou structure locale motrice qui produit des documents pour les collectivités

## Diverses formes de concertation

- Groupes de concertation piétons / cyclistes
- Comité des partenaires ( loi LOM)
- Groupe de suivi des projets



*Document collectif inter associatif pour un PDM sur St Etienne Métropole*



*De l'urbanisme tactique ( Montreuil)*

## Une co production autour

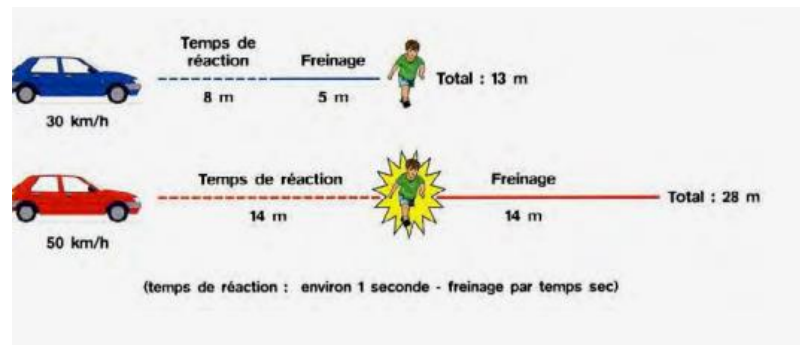
- Des PDM ( plans de mobilité )
- Des Plans Piétons
- Des plans de partage de la rue



# DES ACTIONS AUTOUR DES ECOLES DES ENJEUX DE SECURITÉ ET POUR MIEUX VIVRE ENSEMBLE



- Les rues scolaires
- Les parvis scolaires
- La signalétique Métropolitaine de Grenoble : Place aux enfants



Rues scolaires et parvis d'écoles ( Grenoble et Lille)



# DES ACTIONS POUR SANCTUARISER LES TROTTOIRS

*Des bancs pour faciliter la pause des seniors et la convivialité*



## ■ L'action de BAPAV (Brest) sur les poubelles



## ■ Actions contre les trottoirs encombrés

A Rambouillet et Besançon et semaine mobilité 2024 et 2025



# DES ACTIONS POUR RÉ-ENCHANTER L'ESPACE PUBLIC ET RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE



*Cohabitation piétons/ cyclistes  
Débat à Montpellier*



*Parking Day à Saint Etienne*



*Expérimentation sur 6 mois : A Gand (Belgique)  
des Rues à vivre avec des arbres en containers*



*Action Pose d'une plaque de rue  
« Boucle urbaine » par PAP-Loire Sud*



# DES ANIMATIONS LUDIQUES ET PÉDAGOGIQUES



*Clapping à Rennes (Rayons d'Action)*



*Rue aux Enfants à Grenoble  
Pédibus avec âne à Firminy (42)*



*Permis piéton de PAP-LS*

*Jeux mobilité de Rayons d'action*



*Théâtre forum avec PAP-LS*





# **DIAPO SUR TOUS À PIED EN BELGIQUE EN ATTENTE DES DOCS DE CHLOE FIVET**



# Compléter le dialogue institutionnel par des actions positives sur le terrain



## Association Rayons d'Action

Association des usagers cyclistes et piétons dans la métropole de Rennes

# L'association Rayons d'Action



Une association **d'usagers et usagères** cyclistes et piétons !

Créée en 2005 à Rennes, périmètre désormais métropolitain (Rennes + ≈15 communes)

## Travail sur :

- les aménagements,
- la lutte contre le vol de vélo,
- la promotion des modes actifs,
- la sensibilisation aux bonnes pratiques et à la cohabitation dans l'espace public



## Question piétonne intégrée à l'objet de l'association en 2019 :

- Absorption d'une association de piétons et intégration complète du sujet,
- Défense et promotion des modes actifs face aux modes motorisés,
- Accompagnement de l'essor de la pratique vélo pour qu'elle ne lèse pas les piétons, y compris vulnérables : cohabitation + partage de l'espace.



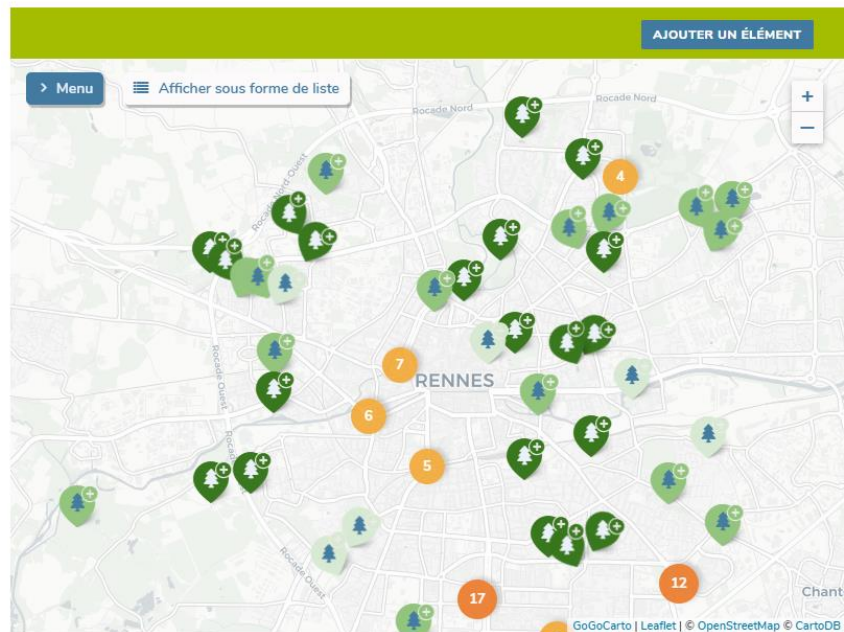
# Îlots de fraîcheur

Mettre en marche



En partenariat avec la Mce, organisation d'une balade à la découverte des « îlots de fraîcheur » dans Rennes, relevé de températures, promotion de la carte des îlots.

► [Carte des îlots de fraîcheur de Rennes](#)



# Marches des 4 saisons

Mettre en marche



Marches urbaines entre 2 stations de métro, à la découverte des corridors végétaux et de l'histoire urbanistique de Rennes.





# Campagne Libérons les trottoirs

Communiquer



REC



Balade pour Ernest  
pas si tranquille...

# Campagne de faux PV

Communiquer



Opération RESPECT	Date	Lieu
-------------------	------	------

Cette opération a pour but de promouvoir l'**accessibilité de la ville à tous et toutes**, en informant sur les risques et difficultés que crée un arrêt ou stationnement problématique.

Chacun d'entre nous peut rencontrer des **difficultés de déplacements** au cours de sa vie, de manière permanente ou passagère du fait par exemple de :

Maladie	Handicap
Accident	Âge
Grossesse	Poussette

Selon le Code de la Route, votre **stationnement** est **très gênant**.


Ceci est une fausse amende, mais cette infraction devrait vous coûter 135€

Ne pas jeter sur la voie publique

**Le saviez-vous ?**  
**Se garer ici est interdit (et dangereux), le stationnement comme l'arrêt**  
*(article R417-11 du Code de la Route)*

<b>SUR LE TROTTOIR</b> Vous bloquez le passage des personnes en fauteuil roulant si vous ne laissez pas au moins 80 cm de largeur. Vous bloquez les poussettes. Vous obligez les piétons à se mettre en danger en marchant sur la chaussée.	<input type="checkbox"/>	<b>SUR UNE BANDE / PISTE CYCLABLE</b> Vous obligez les cyclistes à se déplacer sur la chaussée, se mettant ainsi en danger. En cas d'accident, votre responsabilité sera retenue.	<input type="checkbox"/>
<b>SUR UN ARRÊT DE BUS</b> Les arrêts sont conçus pour que le bus s'approche du trottoir et déploie une rampe. Sans cela, les personnes à mobilité réduite ne peuvent ni monter ni descendre et les personnes âgées risquent de chuter.	<input type="checkbox"/>	<b>SUR UNE PASSAGE PIÉTONS</b> Les abaissements de trottoirs sont indispensables aux personnes à mobilité réduite. Il est aussi interdit de se garer dans les 5 mètres amont d'un passage piéton : cela masque la visibilité.	<input type="checkbox"/>
<b>SUR UNE PLACE RÉSERVÉE</b> Ces places sont conçues pour améliorer le déplacement des personnes à mobilité réduite, en étant près des lieux d'activité (administrations, commerces) et/ou en étant plus larges.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Ce faux PV est dressé par :

 Association pour la promotion du vélo et de la marche.

rayonsdaction.org

Accueil > Bretagne > Rennes

## À Rennes, qui se cache derrière ces fausses contraventions visant les automobilistes ?

Certains automobilistes pourraient trouver sur leurs pare-brise des PV regrettant un stationnement gênant. Des fausses contraventions glissées là derrière l'essuie-glace par des adhérents de l'association Rayons d'action. Ils participent à la Semaine de la mobilité qui débute ce lundi 16 septembre et qui a pour thème « les espaces publics partagés ».

 Ouest-France  
Publié le 16/09/2024 à 15h06



Ces fausses contraventions, à visée pédagogique, pourraient fleurir sur les pare-brise de Rennes et des villes de la métropole. | RAYONS D'ACTION



# Clapping

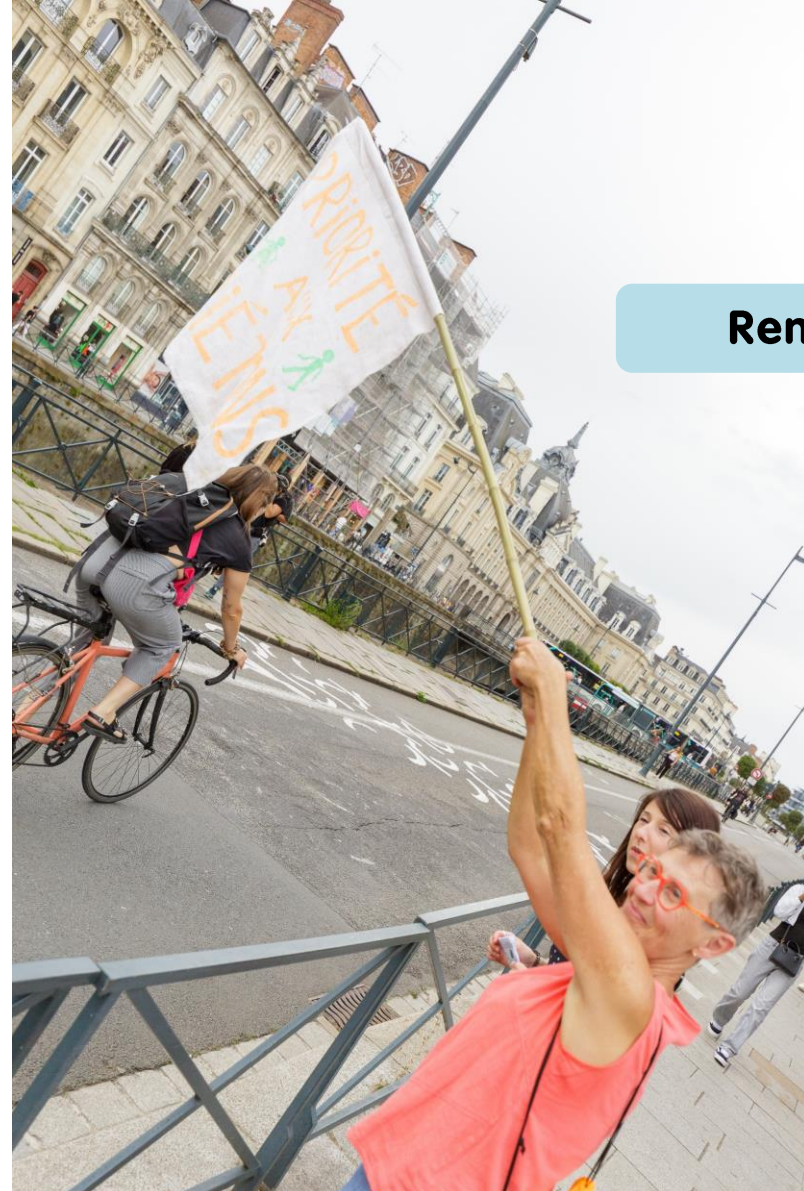


Rencontrer





# Priorité Piétons



**Rencontrer**



# Priorité Piétons

Rencontrer



# Priorité Piétons

Rencontrer



En **aire piétonne**, les piétons sont prioritaires. Les cyclistes peuvent y circuler en roulant au pas (4-6km/h), à condition de ne pas gêner la circulation des piétons.

\*\*\*

Les **trottoirs** sont autorisés aux cyclistes jusqu'à 8 ans. Au-delà, il est strictement interdit de rouler sur les trottoirs.



Dans les **zones de rencontre**, les piétons sont prioritaires et se déplacent sur toute la largeur de la chaussée. La vitesse est limitée à 20km/h, y compris pour les vélos, VAE, trottinettes électriques...



Les **voies vertes** sont des zones partagées entre piétons, cyclistes (et cavaliers). Les usagers adoptent un comportement de respect mutuel (en particulier pour les cyclistes, plus rapides : annoncez-vous lors des dépassements, ralentissez, déplacez large)



Les **zones 30**, plus apaisées, comportent moins de passages piétons que les zones 50. S'il n'y a pas de passage à moins de 50 mètres, le piéton peut traverser la chaussée sans en emprunter. À vélo dans une zone 30, donc, soyez d'autant plus attentifs aux piétons qui manifestent l'intention de traverser.

**Priorité Piétons : cyclistes, soyons solidaires entre usagers vulnérables, soyons attentifs aux priorités pour les piétons.**

S'arrêter au passage piéton, ce n'est pas une option, c'est une obligation. Pour bien cohabiter dans l'espace public et que chacun se sente en sécurité, il est important de respecter la priorité donnée aux usagers les plus vulnérables : les piétons.

Anticipez les traversées : à l'approche d'un passage piétons, ralentissez et redoublez de vigilance pour réagir si un piéton jusque-là non visible survient.

**Un piéton veut traverser : je lui cède le passage.**



[www.rayonsdaction.org](http://www.rayonsdaction.org)



# Autres actions (vélo)

## Un p'tit coup de pompe ?



Rencontrer



## Protège ton sas

### Le sas vélo, kézaco ?

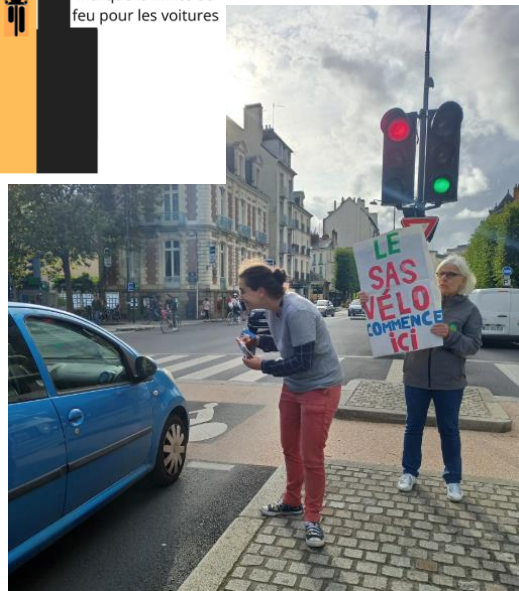
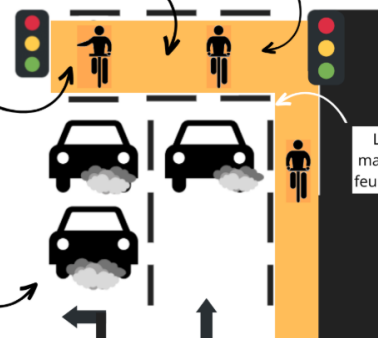
Cette zone avancée est strictement réservée aux cyclistes (et trottinettes).

Le sas permet d'être bien vus des automobilistes

Les cyclistes qui tournent à gauche peuvent se positionner correctement

Le sas permet d'être moins exposés aux gaz d'échappement

La ligne d'arrêt marque la limite du feu pour les voitures



# Modus operandi



- Du **matériel** artisanal et de **récupération**, ou **peu coûteux**.
- **Quelques bénévoles** (moins de 10) pour mener une action → 1 chargé.e de coordination et matériel + inscriptions sur un tableau en ligne.
- **Action de terrain**, le matin ou le soir (heure de pointe, en dehors de horaires de bureau) : 1h30 sur place, sans demande administrative particulière.
- **Support papier** pour faire passer le message pendant et après l'action et toucher un maximum de personnes.
- Complété par de la **communication** dans la presse et sur les réseaux sociaux.
- **Approche « bon enfant »** : accessoires, couleurs... nous sommes des usagers comme les autres, pas des représentants institutionnels ou FDO !
- Mélange d'actions de **rencontre/fun** et de **prévention**.

→ **Actions courtes, concrètes, simples à organiser et à mener !**



# Actions sur la cohabitation vélo/piétons



- **Comportements** (accompagnement, rencontre du public).
- **Aménagements** (travail de fond, préalable ou correctif) :
  - Manque de signalisation / de séparation claire – revêtement (espaces mixtes)
  - Aménagements incohérent par rapport à la signalisation
  - Espace vélo/piéton trop restreint (pistes sur trottoirs)
- Dialogue avec les collectifs de **piétons vulnérables** (PMR, aveugles et malvoyants...) → nouveaux interlocuteurs, associatifs et dans les services de la Métropole.

# Les pistes d'amélioration



- Marge d'amélioration sur la coordination avec les collectivités sur les actions sur les comportements → actions indépendantes pour l'instant
- Difficile d'être identifiés par l'ensemble des services autres que Mobilité : actions budget participatif, ville à hauteurs d'enfants, ville amie des aînés, inclusion et handicap...
- Difficile d'être identifiés comme association piétonne : intégration récente et expertise d'usage moins flagrante (concertation surtout pour les aménagements mixtes).
- En interne : division genrée des interventions bénévoles → Les femmes dans la prévention (le *care* des usagers !) // Les hommes dans les interventions techniques, les débats sur plan.



# Conclusion



- Intervenir en mode positif pour désamorcer les potentiels conflits, et passer un bon moment.
- Possible avec peu de moyens matériels et financiers, pour commencer.
- Aller sur le terrain, aux endroits problématiques, à la rencontre des usagers.ères : contact humain, approche qualitative

→ **Complémentaire des campagnes de communication des pouvoirs publics.**

- Echanger avec la ville sans chercher à créer de partenariat trop lourd.
- Travailler en parallèle à résoudre les problèmes d'aménagements qui créent les conflits d'usage.

→ **Pour assurer une mobilisation bénévole : actions simples, dans la bonne humeur, courtes (préparation légère), à des jours et horaires variés pour impliquer différents profils**

# Temps d'échange



[contact@rayonsdaction.org](mailto:contact@rayonsdaction.org) // 07. 67. 50.70. 02 // [www.rayonsdaction.org](http://www.rayonsdaction.org)



# Autres actions

## Jeu Playmobilité

- Outil pédagogique : jeu de cartes, animation 1h30 en petit groupe
  - Les cartes présentent deux faces illustrées de situations de déplacement : un “bon” côté (réglementaire/ recommandé) et un “mauvais” côté (dangereuse/interdit).
  - Identifier les différences entre les deux faces pour repérer les points de vigilance et les nouveautés réglementaires.
- 
- Favorise l'autonomie des seniors dans leurs déplacements
  - Réactualise les connaissances de circulation dans l'espace public
  - Encourage les alternatives de mobilité à la voiture individuelle (marche/TC)



# RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE - 3e édition

*Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?*

Un outil cartographique pour piétons engagés

60 MILLIONS  
DE  
PIÉTONS

Outil de relevés d'observations



**Faux-pas,  
l'application à l'écoute des piétons**

Il n'est pas toujours facile d'être piéton. Faux-pas.fr vous permet de signaler, via votre téléphone ou votre PC, les difficultés que vous rencontrez au quotidien lorsque vous marchez. Vos signalements seront communiqués aux municipalités concernées par le correspondant local de 60 Millions de Piétons.

**60 Millions de Piétons**

a acquis une expertise d'usager qui lui permet de faire des diagnostics et de proposer des solutions.  
60 Millions de Piétons, l'association qui veille à ce que l'on prenne soin des piétons [www.pietons.org](http://www.pietons.org)

**Consulter ou témoigner à partir des cartes ci-dessous**

Ces cartes dépendent des associations ou groupes locaux.  
ou nous joindre sur notre site web [Contact pietons.org](http://Contact.pietons.org)

Territoire Ville de La Clotat	Territoire Ville de Arnage	Territoire Ville de Marseille	Territoire Ville de Niort
Territoire Ville de PARIS	Territoire LA ROCHELLE	Territoire Ville de POITIERS	Territoire Tours Piétons
Territoire Trégor Piétons			

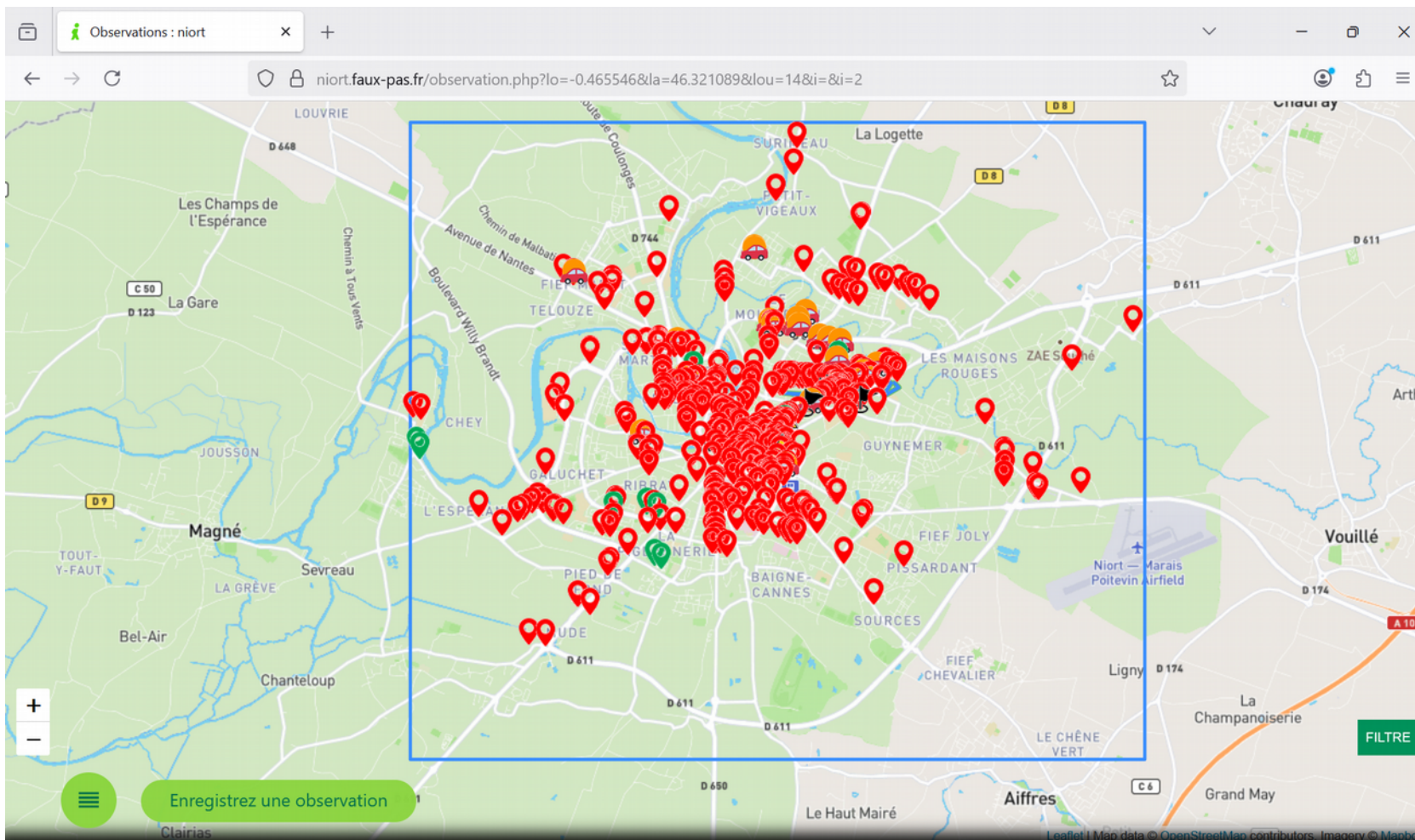
Intervention de Christophe HUCHEDE  
adhérent de l'association 60 Millions de Piétons sur Niort  
gestionnaire de l'outil cartographique Faux Pas sur Niort

<https://faux-pas.fr/>

## RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

### Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,  
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT



Presque 500 saisies à fin août 2025

Rennes, les 25 & 26 septembre 2025



# RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

## Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

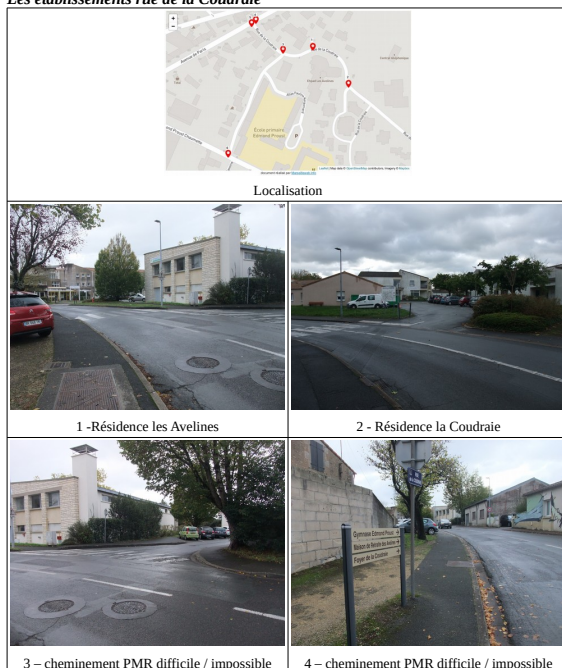
Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,  
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

### L'accessibilité aux résidences seniors



#### L'accessibilité des établissements niortais pour seniors

##### Les établissements rue de la Coudraie



Résidences des Avelines et de la Coudraie non accessibles aux PMR par leurs propres moyens :

- trottoirs présentant des impossibilités de passer,
- absence de cheminement direct et lisible (nécessité de traverser à plusieurs reprises pour cheminer).

Impossibilité pour les résidents d'aller, en sécurité, à une boulangerie ou au libre-service alimentaire les plus proches.

Arrêts de bus inaccessibles pour une PMR notamment arrêts Coudraie sur la ligne principale.

# RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

## Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,  
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

### L'accessibilité aux établissements scolaires



#### L'accessibilité des écoles maternelles et élémentaires

##### Groupes Scolaires Publics les plus proches du centre-ville

Plusieurs études montrent qu'un enfant, lors de sa scolarisation en élémentaire, peut aller à l'école seul à pied. Un consensus existe sur l'âge de 8 ans mais cela peut être plus tôt ou plus tard, en fonction de son désir et de sa maturité.

D'autres études montrent que pour apprendre la rue aux enfants et leur permettre d'y évoluer plus tard à pied ou à vélo avec plus d'aisance, il faut faire des trajets à pied avec eux dès l'âge de 3 ans, par exemple le chemin de l'école.

C'est dans ce contexte que s'inscrit ce cahier qui consiste à analyser l'accessibilité à pied des écoles maternelles et élémentaires. L'accessibilité PMR étant très mal assurée, il a été vérifié l'existence d'un trottoir continu d'au moins 60 cm de largeur dans un rayon (isodistance par rapport à l'école élémentaire) d'un kilomètre<sup>1</sup> (correspondant à une durée de marche de 20 minutes pour un enfant).

En plus de la liste, non exhaustive, des rues non adaptées par groupe scolaire, nous avons pu noter les problèmes récurrents suivants (qui sont problématiques pour tous les piétons) :

- encombrement des trottoirs par des poubelles et pas seulement les jours de collecte,
- stationnement de véhicules sur les trottoirs et les passages piétons,
- éclairage insuffisant (d'un seul côté ou présence de végétation ou de stationnement),
- absence de passage piétons à tous les carrefours et/ou pour toutes les branches d'un carrefour,
- distance entre 2 passages piétons supérieure à 100 m.

<sup>1</sup> Rattachement selon <https://niort.accueil-famille.fr/maelisportal/fr/p/67/recherche-d-etablissements.xhtml>

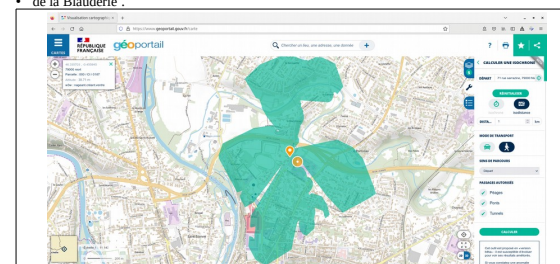


#### L'accessibilité des écoles maternelles et élémentaires

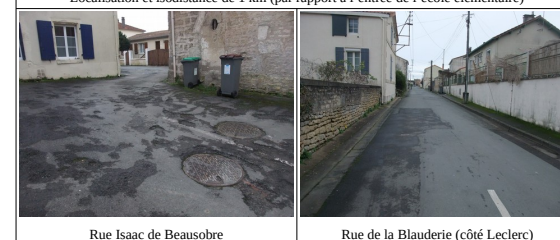
##### Groupe Scolaire Pierre de Coubertin sis 6 rue Pierre de Coubertin

Groupe scolaire Pierre de Coubertin non accessible à pied (seul ou accompagné) en sécurité, aux élèves habitant ou empruntant les rues :

- Isaac de Beausobre,
- de la Blauderie<sup>1</sup>.



Localisation et isodistance de 1 km (par rapport à l'entrée de l'école élémentaire)



Rue Isaac de Beausobre

Rue de la Blauderie (côté Leclerc)

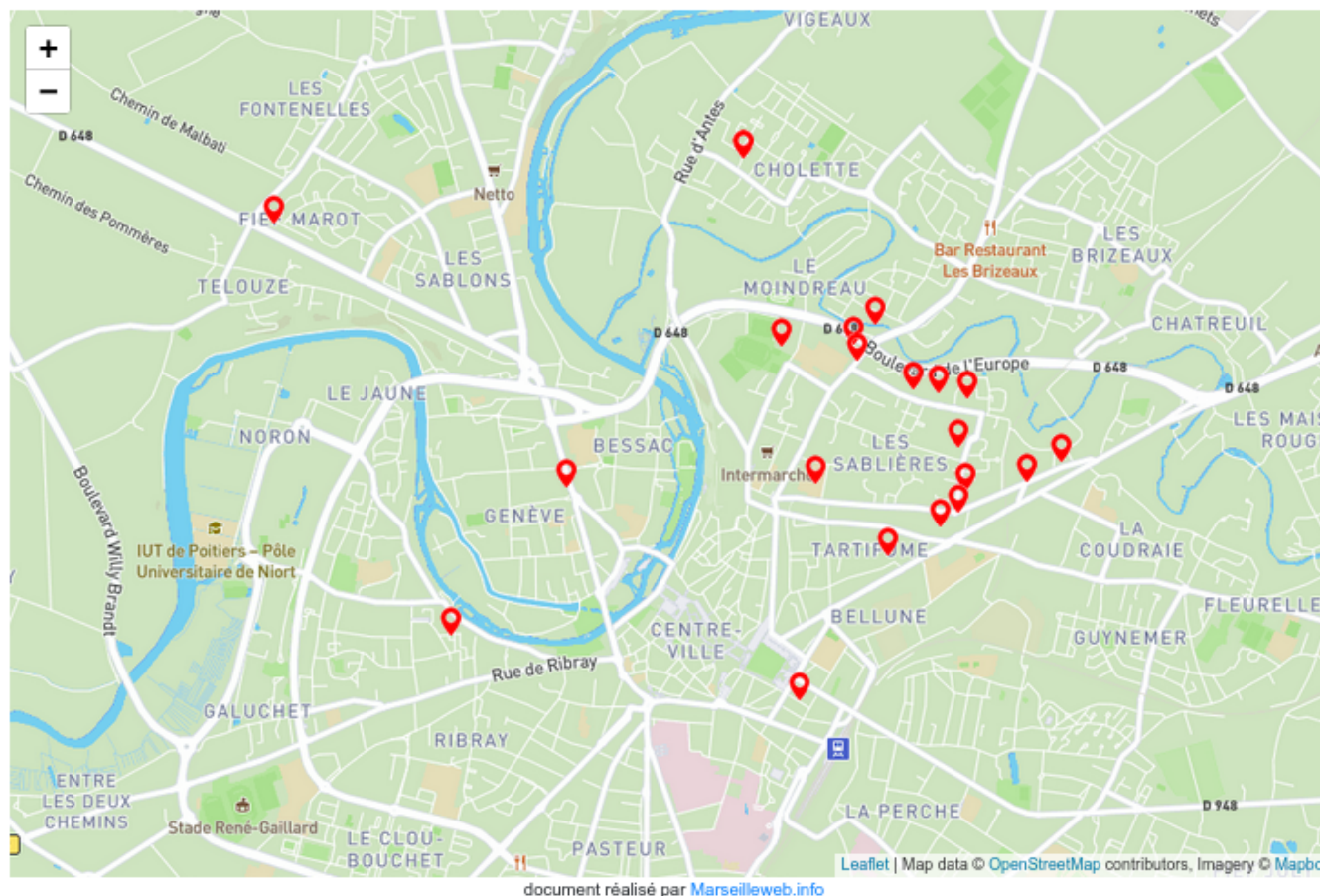
<sup>1</sup> Rattachement selon <https://niort.accueil-famille.fr/maelisportal/fr/p/67/recherche-d-etablissements.xhtml>

## RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

### Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,  
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

### Stationnement récurrent sur le trottoir





# RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

## Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,  
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

### Problématique des arceaux vélos et stations de Vélos en Libre Service sur les trottoirs



#### Implantation des arceaux vélo

Membre du collectif  
France Accessible

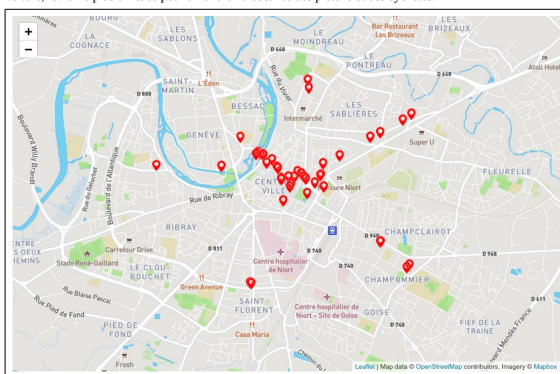
Selon l'article R. 412-7 du code de la route, les véhicules doivent circuler sur la chaussée. Il leur est donc interdit de circuler sur le trottoir. Cette disposition s'applique aussi aux cycles, EDPM et cyclomobiles. Ne pas respecter cette disposition expose à l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe.

De nombreux arceaux vélo sont installés dans la ville, quasiment tous sur le trottoir. La grande majorité des utilisateurs roule sur le trottoir pour accéder aux arceaux ou en repartir.

Cette disposition inadéquate normalise un comportement répréhensible. L'installation des arceaux sur les cases de stationnement situées à moins de 5 m d'un passage piéton (voir cahier n° 14, cases de stationnement) est à privilégier.

De plus les dimensions des arceaux les plus courants les rendent indétectables, vides, pour un mal-voyant qui se déplace avec une canne (voir cahier 6 - l'accessibilité de la voirie publique aux mal-voyants, obstacles non détectables par une canne).

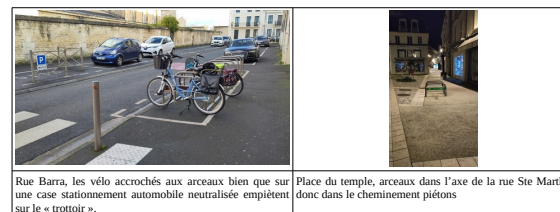
De plus, selon le rapport « *partis modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises* »<sup>1</sup> de l'ADETEC, transférer aux cyclistes des surfaces dévolues aux piétons revient à réduire la part modale de la marche, non compensée par l'augmentation de celle du vélo. Cela ne permet donc pas de réduire celle de la voiture, levier le plus efficace pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.



Localisation (non exhaustive) des arceaux vélo situés sur les infrastructures piétonnes

Le détail pour chaque point repéré sur la carte ci-avant est disponible ici : [https://niort.internet13.info/cahiers\\_niort/cahier\\_1667555135\\_-1666438791-.php?cc=1](https://niort.internet13.info/cahiers_niort/cahier_1667555135_-1666438791-.php?cc=1)

<sup>1</sup> <http://adec-deplacements.com/Parts%20modales%20et%20partage%20de%20l'espace%20dans%20les%20grandes%20villes%20fran%20aises%20-%20rapport%20%20ADETEC%29%20%284%29.pdf>



Rue Barra, les vélo accrochés aux arceaux bien que sur une case stationnement automobile neutralisée empiètent sur le « trottoir ».

Par contre, ce type d'implantations est à généraliser :



Avenue de Paris, face au 133

Place Amable Ricard<sup>2</sup>

<sup>2</sup> L'implantation des arceaux, en limite d'aire piétonne, incite les cyclistes à laisser leur monture à l'entrée et réduit la gêne aux piétons due aux vélos circulant dans l'aire piétonne (donc au-dessus de l'allure du pas).

### Infrastructures cyclables sur les trottoirs non détectables par une Personne Aveugle ou Mal-voyante se déplaçant avec une canne

#### Pistes cyclables sur trottoir

Dans son rapport [Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique](#), l'Inspecteur Général de l'Administration Emmanuel BARBE a pointé les itinéraires partagés piétons / cyclistes et assimilés comme source de conflits d'usage. Il donne notamment un exemple :

Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique

ou au même niveau que les trottoirs avec une simple bande de peinture pour délimiter l'espace dédié à chaque type d'usager. Il en résulte des situations de confusion et de tension d'usage. Surtout, les trottoirs partagés par les cyclistes et les piétons soulèvent un enjeu de conformité à la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées en raison des problèmes d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant ou celles atteintes de déficience visuelle.



Exemple d'un trottoir partagé en milieu urbain dense, aménagement non conforme au code de la route (art. R412-34) et qui, de surcroît, méconnaît les besoins des personnes en situation de handicap visuel.

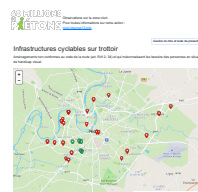
Figure 7: trottoir partagé entre piétons et cyclistes en milieu urbain dense (crédits : CI/NGDO)

A propos de cet exemple, il écrit qu'un trottoir partagé (piste cyclable installée au même niveau qu'un cheminement piétons sans délimitation détectable par une canne) est **"non conforme au code de la route (art. R412-34) et [...] de surcroît, méconnaît les besoins des personnes en situation de handicap visuel"**.

Ce cahier s'inscrit dans ce constat et liste (non exhaustivement) les lieux, sur Niort, présentant cette non-conformité.

La liste est disponible sur ce lien : [https://niort.intemet13.info/cahiers\\_niort/cahier\\_1736180591\\_---1717169466-.php](https://niort.intemet13.info/cahiers_niort/cahier_1736180591_---1717169466-.php)

Un récapitulatif (moins illustré) est joint au présent document.



# RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

## Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,  
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

### Adaptation et accessibilité des arrêts et présence abribus



L'accessibilité des bus dans le cadre de la délégation de service public du réseau de déplacements urbains collectifs et durables

#### Ligne 6 – adaptation et accessibilité des arrêts et présence abribus

Les transports en commun représentent un prolongateur d'autonomie pour le piéton et d'autant plus pour ceux ayant une mobilité réduite. Pour ces derniers, il est donc nécessaire que le bus soit accessible avec un arrêt adapté et accessible.

Les adhérents de l'association nationale 60 Millions de Piétons seront toujours vigilants à l'aménagement en accessibilité de tous les arrêts des Transports Collectifs comme l'impose la loi. Cela aura pour avantage d'augmenter le nombre de passagers et donc la diminution des automobiles.

Pour que le bus soit une alternative crédible à la voiture, en plus d'une fréquence et d'une fiabilité correctes, il faut un certain confort avec notamment des abribus permettant d'être abrité de la pluie.

Ce cahier (état au 9/05/2025), qui concerne la ligne 6 uniquement dans son parcours niortais, liste les arrêts non adaptés, les arrêts non accessibles et ceux sans abribus. Si il n'y a pas d'abribus cela veut dire qu'il n'y a pas de point de repos pour une personne ayant des difficultés avec la station de départ.



Nous avons analysé, pour chaque arrêt, l'accessibilité dans un rayon de 500 m autour de l'arrêt. En plus de la liste, des rues non accessibles pour chaque arrêt, nous avons pu noter les problèmes récurrents suivants (qui sont problématiques pour tous les piétons) :

- encombrement des trottoirs par des poubelles et pas seulement les jours de collecte,
- stationnement de véhicules sur les trottoirs et les passages piétons,
- éclairage insuffisant (d'un seul côté ou présence de végétation ou de stationnement),
- absence de passage piétons à tous les carrefours et/ou pour toutes les branches d'un carrefour,
- distance entre 2 passages piétons supérieure à 100 m.

Arrêt dont occasionnel	Sens Chauray vers St Liguire		Sens St Liguire vers Chauray		Non accessibilité des rues
	Adapté	Abribus	Adapté	Abribus	
Jouselin	Oui	Non	Oui	Non	Station VLS sur le trottoir. Voir généralités et non accessibilité des rues : - du Moulin à vent, - du Commandant l'Herminier, - Edgard Degas, - impasse Henri Rousseau, - des maisons rouges.
Maisons rouges	Oui	Oui	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité des rues : - du Moulin à vent, - du Commandant l'Herminier, - Edgard Degas, - impasse Henri Rousseau. Arrêt en encoche vers Chauray.

Arrêt dont occasionnel	Sens Chauray vers St Liguire		Sens St Liguire vers Chauray		Non accessibilité des rues
	Adapté	Abribus	Adapté	Abribus	
Maison ESS	Oui	Non	Oui	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - Ste Claire Deville (piste cyclable sur trottoir), - Blaise Pascal (revêtement), - Paul Sabatier (revêtement).
Deville	Oui	Non	Oui	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - Pied de Fond (revêtement) - Ste Claire Deville (piste cyclable sur trottoir), - Paul Sabatier (revêtement).
Marais	Non	Non	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité de la rue des Marais.
Garenne	Non	Non	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité de la rue de la Garenne.
Halte	Oui	Oui	Non	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - de la Garenne, - de la Halle, - Karen Blixen.
Levée de Sevreau	Oui	Oui			Voir généralités et non accessibilité des rues : - Breuillac Laydet, - Burgaud des Mares, - des Gardoux, - Xavier Bernard.
Saint-Liguire <sup>2</sup>	Oui	Oui	Oui	Oui	Accessibilité de l'arrêt en direction de Chauray perturbé par le stationnement récurrent de véhicules hors case derrière l'abribus. Voir généralités et non accessibilité des rues : - de la Prairie, - des écuries, - du 8 Mai 1945, - du Moulin.
8 Mai	Non	Non	Non	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - du 8 Mai 1945, - des écuries, - du petit chemin, - de la règle.
Boutinets	Non	Oui			Voir généralités et non accessibilité des rues : - des Boutinets, - du grand port, - du pont rouge.
Tiffardière	Non	Non	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité des rues : - de la Tiffardière, - du pont rouge, - de la Roussille.
St-Liguire ITEP <sup>3</sup>	Oui	Oui			Voir généralités et non accessibilité de la rue de la Roussille.

En italique, arrêts non desservis par toutes les courses.



<sup>2</sup> Terminus, l'arrêt sens vers Chauray est desservi aux horaires où la ligne est prolongée jusqu'à l'ITEP.  
<sup>3</sup> Terminus