



CO-ORGANISATEURS



3^{ème} ÉDITION DES RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE

À RENNES
25 ET 26 SEPTEMBRE 2025

AVEC LE SOUTIEN DE





SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	1
2.	MARCHES EXPLORATOIRES	2
	2.1 Marche d'Acigné.....	2
	2.2 Marche de la Courrouze.....	3
3.	TABLES-RONDES	4
	3.1 Comment (re)conquérir l'espace public au profit des piétons dans les espaces périurbains, les quartiers en politique de la ville et les zones peu denses ?	4
	3.2 Pour des villes et villages à hauteur d'enfant.....	6
4.	ATELIERS	8
	4.1 Comment encourager la marche chez les usagers les plus fragiles ?	8
	4.2 Quelles retombées économiques et territoriales pour la marche ?.....	9
	4.3 Comment impliquer les citoyennes et citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?.....	10
5.	SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DU SONDAGE MARCHÉ EN VILLE 2025	12
6.	CONCLUSION	13



Crédit photo : FFRandonnée



INTRODUCTION

Cette troisième édition des Rencontres nationales de la marche en ville, organisée par le collectif Place aux Piétons, formé par les 4 associations Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche, 60 Millions de Piétons et la FFRandonnée, a pris place les 25 et 26 septembre 2025 à Rennes. L'édition a rassemblé 232 participants, provenant de Bretagne à 39 %, d'île-de-France à 23 %, du Pays de la Loire à 13 %, issus d'associations à 33 %, de Collectivités à 27 %, du Secteur privé à 20 %, de l'enseignement supérieur à 12 % et de l'Etat à 8 %.

Ces Rencontres nationales ont pour vocation de :

- Mettre en lumière les politiques publiques, initiatives citoyennes et démarches expérimentales favorisant la marche du quotidien ;
- Contribuer à la diffusion d'une culture commune de la mobilité piétonne au service des transitions écologique, sociale et démocratique ;
- Faire la promotion du statut, des intérêts et des droits des piétons ;
- Apporter une réflexion collective autour de sujets peu traités, permettre le partage d'expériences et le croisement des expertises au bénéfice des participants ;
- Favoriser l'interconnaissance et la mise en réseau des acteurs engagés pour des territoires plus marchables et inclusifs.

A l'image de la deuxième édition, qui s'est tenue en 2023 à Reims (Actes de la rencontre disponibles sur : [Actes des rencontres de la marche en ville 2023](#)), et de la première édition en 2021 à Marseille (Actes de la rencontre disponibles sur : [Actes des rencontres de la marche en ville 2021](#)), des membres d'associations, des professionnels, des chercheurs, ainsi que des élus étaient majoritairement présents.

Cette 3ème édition s'est déployée sur une journée et demie :

- Marches exploratoires dans la commune d'Acigné et dans le quartier de la Courrouze à Rennes
- Table ronde « *Comment (re)conquérir l'espace public au profit des piétons dans les espaces périurbains, les quartiers en politique de la ville et les zones peu denses ?* »
- Ateliers thématiques :
 1. *Comment encourager la marche chez les usagers les plus fragiles ?*
 2. *Quelles retombées économiques et territoriales pour la marche ?*
 3. *Comment impliquer les citoyennes et citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?*
- Présentation des résultats du sondage « Marche en ville » 2025
- Table ronde « *Pour des villes et villages à hauteur d'enfant* »

Ce document vise à partager les enseignements de ces journées et à restituer les contributions des participants lors des marches exploratoires, tables rondes et ateliers qui ont rythmé la rencontre.

MARCHES EXPLORATOIRES

Marche dans la commune d'Acigné

Thématique :

Classée première de sa catégorie au *Baromètre des villes et villages marchables 2023*, la commune d'Acigné, située à l'est de Rennes, illustre une politique ambitieuse en faveur des mobilités actives dans un contexte de développement périurbain maîtrisé.

Restitution en plénière : *Marie-Hélène Tual*, adjointe au maire d'Acigné & *Marie Prémartin*, Rue de l'Avenir

Depuis plusieurs années, Acigné s'attache à faire de la marche un mode de déplacement quotidien et un vecteur de convivialité, de santé et de lien social. La commune a soutenu la labellisation d'un sentier de randonnée de proximité, des initiatives innovantes envers les mobilités actives, la ville apaisée et la poursuite d'une croissance raisonnée.

Cette démarche s'appuie sur un partenariat étroit avec l'association de randonnée locale « La Musaraigne », affiliée à la Fédération française de la randonnée Pédestre, qui joue un rôle clé dans l'entretien et la promotion du réseau de cheminements. Les habitants profitent ainsi d'un chemin de ronde, labellisé en 2023 : un itinéraire de 8,5 km autour de la commune, formant une ceinture verte qui s'appuie sur des trames bocagères et paysagères préexistantes, intégrant la biodiversité et valorisant les courbes naturelles du terrain. La commune est connectée au Réseau Express Vélo ainsi qu'aux transports en commun Rennais, permettant l'usage de mobilités durables dans les trajets hors de la commune.

Acigné se démarque particulièrement par la place qu'elle accorde à ses plus jeunes habitants. Depuis 2004, la commune a notamment mis en place un pédibus¹. Ce dispositif favorise l'autonomie progressive des enfants et sensibilise les familles aux enjeux de la mobilité active. Les parvis scolaires, aménagés et sécurisés, constituent des lieux de vie apaisés, largement fréquentés après la sortie des classes. La commune croît chaque année avec environ 70 logements supplémentaires par an, mais la mobilité piétonne reste au cœur des politiques d'aménagements, ce qui lui permet de maintenir la qualité de son cadre de vie. Les écoles, commerces, services publics sont regroupés dans un même endroit, au centre-bourg, ce qui renforce la prégnance des mobilités actives dans les déplacements quotidiens des habitants.

Cette marche exploratoire a ainsi permis de mettre en lumière cette commune qui met en place un politique cohérente favorisant la marche du quotidien, la marche santé et l'accessibilité à la pratique des plus jeunes.



Crédit photo : FFRandonnée

¹Le pédibus désigne un mode de transport collectif pédestre, principalement utilisé pour le ramassage scolaire.

Marche dans le quartier de la Courrouze

Thématique :

Situé entre Rennes et Saint-Jacques-de-la-Lande, le quartier de la Courrouze est l'un des projets phares de Rennes Métropole, pensé pour favoriser les mobilités actives et la mixité urbaine.

Restitution en plénière : *Gildas Bourven*, Rennes Métropole ; *Christian Germain*, Rue de l'Avenir & *Suzane Lécroart*, DGITM

Autre illustration d'une politique en faveur de la marche réussie, le quartier de la Courrouze, ZAC communautaire², poursuit un développement fondé sur la cohabitation des modes de transport et une mixité d'usages. Le quartier se développe en symbiose avec la trame paysagère existante (urbaine et bocagère), tout en y intégrant les mobilités actives. En pratique, ce sont de nombreux cheminements piétons et cyclables qui ont été réalisés, ainsi que des zones de rencontre, symbole d'une volonté de cohabitation intermodale.



Crédit photo : FFRandomnée

Au-delà de ces installations, le cadre végétal encourage également les mobilités actives : de nombreuses voies vertes, parcs, et une trame bocagère d'origine intégrée au projet urbain rendent la marche agréable, en plus d'être utilitaire. Deux stations de métro et une passerelle de franchissement de la rocade à pied ou à vélo rattachent le quartier de la Courrouze à la métropole. La réduction de la place dédiée à la voiture se manifeste également par l'absence presque totale de stationnement au sein du quartier, des parkings étant aménagés en périphérie afin de répondre aux besoins des usagers.

Outre la place accordée au piéton, le quartier de la Courrouze se démarque également par des politiques volontaristes en faveur de la mixité sociale : un quota de logements sociaux est intégré à chaque lotissement et des espaces partagés sont mis à disposition des habitants pour favoriser le « vivre-ensemble ».

Cette marche exploratoire a ainsi permis de mettre en lumière un quartier à l'urbanisme innovant, valorisant la cohabitation à plusieurs échelles, et affirmant une volonté forte de réduire la place des véhicules motorisés au profit des mobilités durables et actives.

Regards croisés

Ces deux marches offrent un regard complémentaire sur la fabrique d'espaces marchables. A Acigné, c'est une politique volontariste et participative qui permet d'ancrer durablement la marche dans le quotidien des habitants. Le quartier de la Courrouze illustre quant à lui la construction d'un quartier métropolitain en devenir, expérimentant un urbanisme apaisé fondé sur la cohabitation des mobilités, des habitants, des infrastructures urbaines, dont certaines s'appuient sur le préexistant. Toutes deux traduisent une même ambition, faire de la marche un levier structurant de la ville de demain : inclusive, écologique et conviviale.

² Zone d'Aménagement Concerté dont la responsabilité de création et de gestion appartient à une structure intercommunale. Elle permet de planifier et réaliser des aménagements urbains sur un périmètre déterminé, en concertation avec les acteurs locaux et la population.

Table ronde – Comment (re)conquérir l'espace public au profit des piétons dans les espaces périurbains, les quartiers en politique de la ville et les zones peu denses ?

Présentation

*Intervenants : **Jean-Marc OFFNER**, directeur scientifique du bureau de recherche 6t et président du conseil stratégique à l'École urbaine de Sciences Po ; **Cédric BOUSSUGE**, directeur de projets mobilités piétonnes et espace public, Cerema ; **Jérôme MONNET**, professeur des universités, co-directeur de l'École d'Urbanisme de Paris ; **Boris LEMAIRE**, maire de la commune de Questembert ; **Philippe ARNOULD**, responsable modes actifs du département de la Seine-Saint-Denis*
*Regard sur la matinée : **Thierry DU CREST**, coordinateur vélo et marche à la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).*

Résumé : la table ronde a permis de mettre en lumière les pratiques et les enjeux relatifs à la marche dans les espaces périurbains, les quartiers prioritaires de la politique de la ville et les zones peu denses. Une diversité de pratiques, mais un enjeu commun : la marche y est souvent subie plutôt que choisie.

- Retrouver la rediffusion de la table ronde : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de Jean-Marc OFFNER : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de Cédric BOUSSUGE : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de Jérôme MONNET : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de Philippe ARNOULD : [lien PDF](#)

Synthèse de la table ronde

Cette première table ronde a ouvert les échanges sur la marchabilité dans les espaces périurbains, les quartiers prioritaires de la politique de la ville et les zones peu denses, en croisant les perspectives, les territoires et les approches. Cette thématique a pu être abordée dans le croisement des approches, des espaces et des dynamiques.

L'auditoire a d'abord été invité à s'interroger sur l'identité du piéton. Cette identité est multiple, car différentes formes de marche coexistent : la randonnée, la marche en milieu urbain ou périurbain, ou la marche dans les quartiers. Le piéton reste une figure urbaine, tandis que le randonneur évoque d'avantage une figure rurale. Afin de renforcer leur visibilité et de mieux défendre leurs droits, il a été proposé de réconcilier le piéton et le randonneur afin de créer une identité commune et un sentiment d'appartenance partagé au statut de piéton.

Par la suite, c'est le confort de cette pratique qui a été placé au cœur du débat : dans les zones peu denses et périurbaines, les déplacements quotidiens, de loisir et de nécessité se confondent, marqués par des coupures et des discontinuités de cheminement. Là, il faut créer des itinéraires continus, ergonomiques et attractifs (J-M. Offner). Ces territoires présentent également une grande diversité de formes urbaines : zones pavillonnaires, bourgs, zones d'activités, espaces agricoles ou naturels. Dans ces espaces aux formes variées, la continuité est essentielle. Les leviers d'action énumérés sont les raccourcis, le jalonnement des parcours et l'amélioration des espaces publics conçus pour les piétons. Le Cerema et le Réseau vélo et marche co-animent la communauté Mobilités piétonnes du programme *ID-Marche*³ pour mieux outiller ces démarches. (C. Boussuge).

³ Le programme ID-Marche vise à soutenir les collectivités dans le développement de la marche comme mode de transport quotidien.



Reconquérir ces espaces dépend d'une participation et d'une coopération entre les acteurs à l'échelle locale : personnel de l'éducation, associations, services techniques, parents d'élèves etc. Cette coopération, en plus de contribuer à développer des politiques participatives et cohérentes aux attentes locales, permet l'émergence d'actions concrètes, telles que les rues aux écoles (J. Monnet).

Dans les zones peu denses et agricoles, la voiture reste le mode de déplacement dominant, à l'image de Questembert, commune située dans le département du Morbihan, en région Bretagne, chef-lieu du canton de Questembert et centre de Questembert Communauté. L'instauration d'une politique favorable à la marche s'effectue sur le temps long, au travers d'une démarche participative répondant aux enjeux spécifiques locaux, qu'ils soient sociaux, environnementaux ou économiques (B. Lemaire). Dans les quartiers politiques de la ville, illustré ici par la Seine-Saint-Denis, la marche est plutôt subie que vécue, faute d'autres modes de déplacement. Pour valoriser cette pratique, la rendre durable et améliorer le quotidien de ses pratiquants, des infrastructures sont nécessaires. Il s'agit de penser piéton dans tous les projets, en travaillant de concert avec les services techniques : évaluer la marchabilité et prioriser les itinéraires piétons à chaque intervention sur la voirie, innover pour une meilleure qualité d'usage en mettant en place des services aux piétons (P. Arnould).

Les lauréats 2025 du concours « Espaces publics exemplaires pour la marche » illustrent la diversité des situations où la marche devient un outil de recomposition territoriale, avec des exemples allant de la requalification d'une voie en continuité piétonne dans un bourg rural (Saint-Sauveur-Villages, Manche, 3300 habitants) à la piétonnisation d'une rue d'école en milieu montagnard (Le Bourget-du-Lac, Savoie, 5400 habitants) (T. Du Crest).



Crédit photo : FFRandonnée

Regards croisés

La marche constitue une clé d'intermodalité majeure : près de 20 % du temps d'un déplacement en transport en commun est consacré à marcher.⁴ L'amélioration de la qualité de ces parcours favorise un cercle vertueux de proximité, bénéfique à la fois à la décarbonation et à la vitalité.

⁴ Cerema. (2022). Mobilités du quotidien : comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain. Disponible sur : [lien vers l'étude](#)



Table ronde – Pour des villes et villages à hauteur d’enfant

Présentation

*Intervenants : **Frédérique PREDALI**, urbaniste transports, Rue de l’Avenir ; **Laurence RENOU** et **Eve COGNETTA**, adjointes au Maire de Sotteville-lès-Rouen ; **Mathieu Chassignet**, ingénieur mobilités durables à l’ADEME ; **Guy BONNIN**, Vice-président de la FFRandonnée Seine-Saint-Denis*

Résumé : La table ronde s’est concentrée sur la place des enfants dans la ville, dans l’aménagement urbain, sur comment l’enfant peut devenir acteur de changement par et pour lui, et cela bénéficiant à l’ensemble de la communauté. Les regards croisés ont permis la discussion et l’émergence de nouvelles idées.

- Retrouver la rediffusion de la table ronde : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de **Frédérique PREDALI** : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de **Laurence RENOU** et **Eve COGNETTA** : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de **Guy BONNIN** : [lien PDF](#)

Synthèse de la table ronde

Cette seconde table ronde a porté sur la place des enfants dans la ville et dans l’aménagement urbain, en s’intéressant à leurs modes de déplacement, sujet encore peu étudié et quantifié jusqu’alors, et sur l’impact structurel, social et environnemental de ceux-ci. En prenant appui sur des exemples d’initiatives collectives ou associatives, cette séquence a tenté de montrer comment la démarche « ville à hauteur d’enfants » peut transformer la ville, qu’il s’agisse d’espaces partagés, de rues apaisées, ou de nouvelles pratiques qui contribuent à retisser du lien social.

La mobilité des enfants est aujourd’hui un enjeu majeur de santé publique. D’après une étude publiée par Santé Publique France en 2024 portant sur l’activité physique et la sédentarité dans la population en France ⁵, seulement 33 % des filles et 51 % des garçons de 6 à 17 ans atteignent les recommandations d’activités physiques, à savoir, l’équivalent de 60 minutes, trois fois par semaine. Or, la sédentarité des enfants augmente le risque de développer plus tard des problèmes de santé à long terme, comme les maladies cardiovasculaires, les maladies du diabète de type 2 ou les cancers. Dans ce contexte, les déplacements du quotidien apparaissent comme un levier essentiel à considérer. Pourtant, la mobilité des enfants reste peu représentée dans les grandes études nationales.

En septembre 2025, l’ADEME a publié une étude portant sur les pratiques des enfants de la maternelle au lycée ⁶ s’appuyant sur un sondage effectué auprès d’un panel représentatif de 5000 parents (7500 enfants) en France Métropolitaine et de 500 parents (750 enfants) en Outre-Mer. Cette étude fournit, entre autres, des données sur les modes de déplacement des enfants du quotidien et sur les trajets résidence-école.

Dans l’Hexagone et tous groupes d’âge confondus (3-17 ans), pour les modes de déplacement du quotidien, 45 % privilégient la marche, 33 % la voiture, 25 % les transports spécialisés, 16 % les

⁵ Santé Publique France. (2024). Activité physique et sédentarité dans la population en France – Synthèse des données en 2024. Disponible sur : [lien vers l’étude](#)

⁶ ADEME. (2025). Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France. Disponible sur : [lien vers l’étude](#)



transports en communs et 6 % le déplacement à vélo. Au-delà de ces premières données, l'étude s'intéresse aux aspects plus sociologiques des déplacements : l'étude montre que les parents autorisent en moyenne leurs enfants se déplacer en autonomie sur les trajets du quotidien à partir de 11 ans et demi, contre 10 ans et demi pour leur propre génération, un recul d'un an de l'autonomie en une génération. Les principales raisons de ce recul peuvent s'expliquer par des parents inquiets sur le risque du comportement des usagers de la route (9 parents sur 10) qui prévaut sur l'inquiétude vis-à-vis du risque d'agression ou de harcèlement (8 parents sur 10). L'étude formule plusieurs recommandations pour favoriser l'autonomie des enfants et augmenter la part modale de la marche. (M. Chassignet)

Penser la ville à hauteur d'enfants, c'est repenser la conception de l'espace public autour d'espaces de convivialité et de lien social. C'est également penser une ville où la voiture n'occupe plus une place prédominante : de nouvelles réglementations comme les rues à 30km/h ou les rues aux enfants s'inscrivent dans cette dynamique. Mais au-delà des enfants, ces nouveaux espaces profitent à l'ensemble de la population. Plus encore, ces initiatives nourrissent de nouvelles réflexions sur l'aménagement, l'embellissement et l'apaisement des flux urbains. (F. Prédali)

Sotteville-lès-Rouen, commune de 30 000 habitants située en périphérie de Rouen (Normandie), illustre bien ce type de démarche. Partant d'un sentiment d'insécurité et de déclassement de la commune exprimé par les habitants, la municipalité a initié une démarche participative centrée sur les enfants : « Rêve ton quartier ». Les enfants ont été invités à partager le type d'infrastructures et d'espaces de convivialité qu'ils souhaitaient voir apparaître dans la commune. Les contributions des enfants ont directement inspiré plusieurs aménagements relatifs à la sécurité, à végétalisation de la ville, la création d'infrastructures de jeux et sport et d'espaces de convivialité. (L. Renou, E. Cognetta)



Crédit photo : Rue de l'Avenir

Enfin, la Fédération Française de la Randonnée Pédestre a pu présenter une initiative envers la pratique de la marche des jeunes. Le comité départemental de Seine-Saint-Denis a mis en place une offre de pratique dédiée aux jeunes : « Rando Jeunesse » qui, sur le temps scolaire ou périscolaire permet aux enfants de découvrir la marche. Cette initiative permet d'ancrer les mobilités actives dans les pratiques futures, comme moyen de réappropriation culturelle et territoriale, outil d'émancipation, d'égalité, outil d'apprentissage de son environnement proche. (G. Bonnin)

Ce dernier échange souligne la nécessité d'accorder une place plus importante aux enfants dans les politiques d'aménagement. Améliorer leurs conditions de mobilité permet de répondre à des enjeux de santé publique, de société, et ces aménagements profitent à l'ensemble de la société. Ces initiatives peuvent également contribuer à réduire les disparités sociologiques liées aux mobilités, les mobilités actives étant aujourd'hui davantage valorisées dans les catégories socio-professionnelles supérieures. Encourager la marche dès le plus jeune âge apparaît ainsi comme une voie pour renforcer la part modale de la marche et construire des villes plus conviviales, décarbonées et inclusives.

Atelier thématique : Comment encourager la marche chez les usagers les plus fragiles ?

Présentation

*Intervenants : **Gaël LE BOURGEOIS**, Délégation ministérielle à l'accessibilité ; **Niels KNAPP-ZILLER**, Gérontopôle des Pays de la Loire ; **Bertrand GERVAIS**, Someware ; **Sophie CARRE** et **Mathis BRANCQUART**, commune d'Aix-les-Bains*

Résumé : L'atelier a exploré les leviers pour encourager la marche chez les personnes âgées ou à mobilité réduite à travers des démarches concrètes, des cadres réglementaires et des initiatives locales inspirantes.

- Retrouver le support de présentation de *Gaël LE BOURGEOIS* : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de *Niels KNAPP-ZILLER* : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de *Bertrand GERVAIS* : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de *Sophie CARRE et Mathis BRANCQUART* : [lien PDF](#)

Synthèse de l'atelier

Le premier atelier des Rencontres nationales de la marche en ville a proposé aux participants de s'interroger sur les leviers et moyens de renforcer la pratique de la marche auprès des populations les plus fragiles. Pour rappel, la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » et la Loi d'Orientations des Mobilités, promulguée en février 2020, fixent les principes d'accessibilité universelle et imposent aux collectivités l'élaboration d'un Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). Ce cadre législatif constitue un point de départ solide pour inciter les acteurs de la mobilité à identifier et à corriger les points noirs ainsi que d'intégrer systématiquement la question de l'accessibilité dans les politiques de mobilité et d'aménagement.

Ce cadre d'intégration de publics fragiles s'illustre par des initiatives, d'abord citoyennes. Le Handisport Rennes Club, affilié à la FFRandonnée, encourage la randonnée inclusive pour les personnes déficientes visuelles en proposant des randonnées sur un principe de binôme entre un marcheur valide et une personne malvoyante. Cette démarche montre comment la marche peut être vecteur d'autonomie, de lien social et d'inclusion pour les publics fragiles.

L'atelier a par la suite permis de présenter un certain nombre d'outils et d'actions favorisant l'inclusion. La société Someware, spécialisée dans la conception et la mise en place d'outils numériques, a montré comment l'utilisation de la DATA peut être mise au service de l'accessibilité. La cartographie précise des voiries et des trottoirs, permet la création de référentiels d'accessibilité et l'alimentation d'un calculateur d'itinéraires piétons prenant en compte les pentes, les revêtements, les obstacles ou les zones calmes.

La commune d'Aix-les-Bains a par la suite fait une démonstration opérationnelle de la mise en place d'un schéma directeur piéton comprenant diagnostic, signalétique et plan d'action. Ce schéma a été le point de départ pour l'aménagement d'itinéraires santé : des itinéraires avec bancs, fontaines, ombrages, toilettes publiques, signalétique adaptée et défibrillateurs.

Pour encourager les personnes âgées à la pratique de la marche, le Gérontopôle des Pays de la



Loire est force de propositions. Dans une étude publiée en 2020 au sujet de la mobilité des personnes âgées dans les Pays de la Loire⁷, il recommande une approche en trois axes : sécurité, accessibilité et attractivité. En ce sens et pour accompagner les collectivités dans leurs actions, [un cahier de recommandations concrètes et une boîte à outils](#) ont été élaborés par la DREAL des Pays de la Loire.

Cet atelier a ainsi pu illustrer l'importance d'une meilleure inclusion des publics fragiles dans les politiques d'aménagement urbain et dans l'aménagement de la ville marchable : la marche devient un vecteur d'autonomie et d'inclusion. Pour cela, de nombreux outils et actions peuvent être mis en place, les démarches citoyennes peuvent pallier l'absence d'aménagement, tandis que la création et l'utilisation de données peut permettre à de nouvelles infrastructures adaptées de voir le jour afin de favoriser des parcours sécurisés, accessibles et attractifs.

Atelier thématique : Quelles retombées économiques et territoriales pour la marche ?

Présentation

Intervenants : **Mathieu CHASSIGNET**, ADEME ; **Marie-France VAYSSIERES**, KEOLIS ; **Alain MARTIN**, FFRandonnée Gironde et **Dominique BUSNEL**, Métropole de Bordeaux ; **Matthieu POLLET**, Métropole de Rennes

Résumé : cet atelier a mis en lumière les dimensions économiques, sociales et territoriales de la marche, à travers la présentation d'études récentes et de retours d'expérience issus d'acteurs publics et privés.

- Retrouver le support de présentation de **Mathieu CHASSIGNET** : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de **Marie-France VAYSSIERES** : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de **Alain MARTIN** et **Dominique BUSNEL** : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de **Matthieu POLLET** : [lien PDF](#)

Synthèse de l'atelier

Au-delà de la défense d'intérêts sociaux et écologiques de la marche, cet atelier a permis d'aborder l'aspect économique de la pratique à l'aide de données tangibles, fiables et récentes et par le retour d'expériences d'acteurs publics et privés.

En 2025, l'ADEME a publié un rapport portant sur la mobilité à pied et le bilan socio-économique de la marche⁸, une étude inédite, appuyée par une bibliographie permettant d'établir une première évaluation socio-économique de la marche en France. Les résultats montrent d'abord que les déplacements à pied des Français dépassent largement la part modale qui se situe autour de 22 %. En prenant en compte les déplacements intermodaux et la marche dans les espaces privés, la marche réelle est en moyenne de 3,5 km par jour, soit 1h12 de déplacement quotidien à pied. Ensuite, l'étude permet d'établir une estimation des bénéfices économiques annuels de la marche, qui atteignent les 57 milliards d'euros, répartis en quatre grandes catégories : la productivité des actifs (réduction de l'absentéisme et du turnover), évalué à 19,7 milliards €, la santé publique (prévention de 47 000 décès par an), évalué à 16,7 milliards €, l'économie d'infrastructures (moindre usure de la voirie, externalités évitées) évalué à 7,5 milliards € et enfin l'économie des ménages (frais

⁷Gérontopôle des Pays de la Loire. (2020). La Mobilité des personnes âgées en Pays de la Loire en 2020. Disponible ici : [lien direct vers l'étude](#)

⁸ADEME. (2025) Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche. Disponible sur : [lien direct vers l'étude](#)



d'assurance, d'entretien,...) évalué à 1,9 milliard €. Ainsi, atteindre 30 % de part modale piétonne permettrait de générer 35 milliards d'euros de gains économiques supplémentaires.

Complémentairement, la société de transport en commun Keolis a rappelé que le modèle du « tout voiture » touche à sa fin et que la cohabitation entre les modes doit être repensée autour de valeurs partagées. Plutôt que d'empiler les solutions, il faut soigner les transitions et construire un nouveau contrat de mobilité où la marche retrouve sa place centrale. Keolis défend une approche fondée sur deux convictions : accélérer la décarbonation en favorisant les modes actifs et accompagner le changement de comportement, en faisant de la marche une norme sociale. Cette intervention apporte une réflexion sur l'intermodalité comme appui pour la marche au quotidien.

Les démonstrations proposées par l'atelier ont par ailleurs pu montrer comment la marche peut s'appréhender comme un levier d'attractivité territorial et touristique. La première démonstration a mis en lumière le partenariat entre la FFRandonnée et la Métropole de Bordeaux qui a permis la création du GR® métropolitain de Bordeaux, un sentier de 160 km reliant 17 communes, créé pour reconnecter les habitants à leur environnement naturel et redistribuer les flux touristiques. Le GR® connaît un succès croissant et sert aujourd'hui de modèle pour d'autres métropoles, à l'image de Rennes Métropole, seconde démonstration, qui s'en est inspiré pour un projet similaire, le Sentier Métropolitain de Rennes, long de 534 km visant à faire territoire par la marche et valoriser les patrimoines urbains et naturels d'Ille-et-Vilaine.

Plus qu'un enjeu écologique et social à nombreuses échelles, la marche est bénéfique pour l'économie du territoire : des retombées diversifiées, qu'elles soient à l'échelle nationale ou à l'échelle locale.

Atelier thématique : *Comment impliquer les citoyennes et citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?*

Présentation

Intervenants : **Anne DE BEAUMONT**, Association Place aux Piétons Loire Sud ; **Armande COCQUEREZ**, Association « Rayons d'Action » ; **Christophe HUCHEDÉ**, 60 Millions de piétons ; **Marie LARNAUDIE** et **Céline DUMOULIN**, Métropole de Nantes

Résumé : Cet atelier a exploré les modalités d'implication des citoyens dans la promotion de la marche et l'amélioration des espaces publics, dans le prolongement du « [petit guide pratique des piétons engagés](#) » publié par le collectif Place aux Piétons au printemps 2025. Les échanges ont montré que la participation citoyenne constitue un levier puissant de transformation des pratiques et des politiques locales.

- Retrouver le support de présentation de Cédric BOUSSUGE et Anne DE BEAUMONT : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de Armande COCQUEREZ : [lien PDF](#)
- Retrouver le support de présentation de Christophe HUCHEDÉ : [lien PDF](#)

Synthèse de l'atelier

Ce troisième atelier a proposé un arrêt sur image sur la participation citoyenne dans le développement des mobilités piétonnes. Les diverses démarches à l'échelle de l'association ou de la collectivité, de sensibilisation ou de participation, ont pu montrer la place centrale qu'occupe le citoyen.

L'association Rayons d'Action a présenté plusieurs actions de sensibilisation positive. Ces initiatives s'inscrivent dans une logique de communication bienveillante et participative, qui vise à modifier les comportements par la valorisation plutôt que par la contrainte, à l'image des actions de « clapping », applaudissant les cyclistes et les piétons, entreprises par l'association.



L'association 60 Millions de Piétons a montré une autre manière d'agir en alimentant [la carte participative « Faux-Pas »](#), un outil en ligne permettant à chacun de signaler des dysfonctionnements de la voirie tels que des trottoirs encombrés, des traversées dangereuses ou l'absence d'aménagement. Ces données, agrégées et analysées par l'association, servent de base d'échanges avec les collectivités. L'outil contribue à rendre visibles les irritants du quotidien et à objectiver les priorités d'aménagement à partir du vécu des usagers.

A l'échelle de la collectivité, la métropole de Nantes a présenté [une démarche participative](#) qui vise à réinventer l'aménagement des espaces urbains afin de les rendre plus sûrs, et plus praticables pour les femmes et personnes LGBTQIA+ dans l'espace public. Au-delà d'une consultation citoyenne, la métropole a créé une communauté autour du sujet, le rendant plus visible auprès des politiques publiques, dans une optique de réinvention des espaces.

Les participants ont pu exprimer les idées pour faire émerger de nouvelles démarches citoyennes, à l'image des exemples reflétant une volonté de rendre la marche visible, festive et collective.

A diverses échelles, la participation citoyenne peut être un soutien de taille dans l'évolution de la mobilité piétonne. Dans les politiques en faveur de la marche, construire une démarche consultative, s'appuyer sur des initiatives associatives ou prendre en considération les données produites par la communauté permet de coconstruire une politique ancrée dans le réel, adaptée aux enjeux spécifiques du territoire et en consensus avec la population.

Les idées portées par les participants

- Journées sans voiture ou semaine de la marche (à l'échelle locale),
- Actions ludiques comme des peintures éphémères de trottoirs,
- Challenges de la marche avec animations musicales,
- Cleanwalks participatives, alliant convivialité, écologie et redécouverte du territoire,
- Initiatives autour des trajets scolaires à pied (pédibus, jeux de parcours).



SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DU SONDDAGE « MARCHÉ EN VILLE » 2025

Après les deux Baromètres des villes et villages marchables menés en 2021 et 2023, en 2025, le collectif Place aux Piétons a souhaité disposer de données issues d'un sondage représentatif de la population française, interrogeant sur la marche au quotidien. Le sondage a été réalisé en mai 2025 par Média Filière, commandé par la FFRandonnée.



Crédit photo : Rue de l'Avenir

Les temps forts du sondage

La marche demeure l'un des modes de déplacement les plus pratiqués :

- 71 % des Français déclarent marcher régulièrement pour se promener,
- 57 % pour faire des achats,
- 58 % estiment marcher davantage qu'il y a deux ans.

Les motivations principales de cette progression sont avant tout liées à la santé (34 %) et aux changements de vie (12 %, notamment déménagement ou modification du trajet domicile-travail). Parmi ceux qui marchent moins, 35 % évoquent une absence d'évolution majeure de leurs habitudes et 15 % une impossibilité physique ou pratique de se déplacer à pied.

Les principaux avantages perçus de la marche en ville sont :

- le bien-être et la santé (69 %),
- l'activité physique (67 %),
- la gratuité du mode de déplacement (54 %).

Ces chiffres confirment que la marche est à la fois un besoin physiologique, un loisir quotidien et un levier d'équité sociale, dans un contexte de recherche de mobilités plus sobres.

Pour favoriser la pratique de la marche, les répondants mettent en avant des priorités d'aménagement claires et convergentes :

- Créer des cheminements piétons continus entre quartiers : 94 %,
- Traiter les points noirs et les coupures urbaines : 92 %,
- Élargir les trottoirs : 91 %,
- Développer les zones piétonnes : 87 %,
- Renforcer la verbalisation du stationnement sur trottoir : 86 %.

Ces résultats traduisent une forte demande de continuité, de confort et de sécurité, mais aussi une attente d'un meilleur partage de l'espace public au profit des piétons.

En bref ?

Le sondage 2025 met en lumière une appétence croissante des Français pour la marche, perçue comme bénéfique, accessible et écologique, mais aussi un besoin urgent d'adaptation de l'espace urbain pour accompagner cet engouement. Les attentes exprimées convergent vers des politiques publiques plus volontaristes, capables d'assurer la continuité piétonne, la sécurité, et la reconnaissance pleine et entière du piéton comme acteur central des mobilités du quotidien.

CONCLUSION

Cette troisième édition rennaise s'est affirmée comme un rendez-vous incontournable pour les acteurs publics, associatifs et institutionnels mobilisés en faveur de territoires plus marchables. Elle a notamment permis de nourrir une réflexion commune sur la mobilité inclusive et la reconquête des espaces publics au bénéfice de tous les habitants.

Elle a également pu réaffirmer la vocation des Rencontres nationales de la marche en ville :

- Apporter une réflexion collective autour de sujets moins traités, permettre le partage d'expérience et le croisement des expertises au bénéfice des participants ;
- Favoriser l'interconnaissance et la mise en réseau des acteurs engagés pour des territoires plus marchables et inclusifs ;
- Mettre en lumière les politiques publiques, initiatives citoyennes et démarches expérimentales favorisant la marche du quotidien ;
- Contribuer à la diffusion d'une culture commune de la mobilité piétonne au service des transitions écologiques, sociales et démocratiques.

Ces intentions transparaissent dans les retours du questionnaire de satisfaction, diffusé suite aux Rencontres. Les retours des participants permettent d'identifier que 72,7 % de l'assistance participaient aux Rencontres nationales de la marche en ville pour la première fois, montrant un intérêt grandissant pour la marche chez les populations et les pouvoirs publics. Pour 70 % des répondants, le contenu proposé apporte des éléments concrets directement transposables à leur secteur d'activité : de l'ordre de la formation ou du rappel des connaissances (41 %), de l'émergence d'idées concrètes à installer sur leur territoire (29 %), provenant du réseautage (15 %) ou permettant d'avoir un meilleur lien entre son activité et les attentes des collectivités (15 %). Pour le public, ces Rencontres sont particulièrement intéressantes pour des raisons de format, abordant une approche de regards croisés d'acteurs de l'aménagement mais également parce que, selon eux, c'est le seul événement qui est uniquement centré sur les piétons.

Le collectif remercie l'ensemble des participants de cette troisième édition des Rencontres de la marche en ville, ainsi que ses partenaires : l'ADEME, la DGITM, la Ville et la Métropole de Rennes et Keolis.

Crédit photo : Rue de l'Avenir



Centre-ville de Dijon



Centre-ville de Lille



Les Rencontres nationales de la marche en ville 2025 ont été réalisées grâce aux partenariats et aux concours financiers de :

l'ADEME, le ministère chargé des Transports, la ville et la métropole de Rennes et KEOLIS.



Les associations organisatrices :

la FFRandonnée, Rue de l'Avenir, 60 Millions de piétons et le Réseau vélo et marche



Remerciements :

À tous les membres du comité d'organisation,

À toute l'équipe de la ville et la métropole de Rennes, en particulier Valérie FAUCHEUX de la Direction Mobilités et Transports et Gildas BOURVEN pour la préparation de l'évènement,

Aux bénévoles et salariés du comité départemental de la Fédération Française de Randonnée Pédestre d'Ille-et-Vilaine et en particulier à sa présidente, Raymonde SECHET pour leur implication et leur efficacité,

À tous les membres des équipes de la FFRandonnée, de Rue de l'Avenir, de 60 Millions de piétons et du Réseau vélo et marche pour leur engagement et leur professionnalisme,

À tous les intervenants et animateurs des Rencontres qui ont fait de cet évènement une réussite.

Les principaux organisateurs des journées ont été :

Iris HERAN-GOBERT, Valérie LECURIEUX, Séverine IKKAWI, Jean-Emmanuel TESSIER, Anne DENY, Pierre CLAVIER, Raphaëlle JAILLET et Elise VIGNEAU de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre,

Vincent CHAS, Marie PREMARTIN et Denis MOREAU de Rue de l'Avenir, Anne-Laure TOURNIER et Catherine PILON du Réseau vélo et marche, Christian MACHU de 60 Millions de piétons.