

Collectif Piétons dans la métropole dijonnaise



Élections municipales et métropolitaines - mars 2026

PLAIDOYER POUR LA MARCHE EN VILLE

La marche en ville : un réel potentiel à exploiter sans attendre !

~~~~~

### Pour un espace public marchable, accueillant à toutes et tous

**8 actions** à mettre en œuvre **dès la première année de mandature** pour affirmer une volonté politique de prendre enfin en compte la marche, 2<sup>e</sup> mode de déplacement dans la métropole dijonnaise.

1. Mettre en place une **commission de concertation** au sujet de la marche (représentants des usagers, élus et services)
2. Recenser les **points noirs** (problèmes ponctuels de sécurité ou de cohabitation piétons / cyclistes), élaborer un calendrier de résolutions puis résoudre quelques cas
3. Lancer un état des lieux des **trottoirs**, programmer et débiter leur remise en état et notamment en tenant compte des usagers les plus vulnérables (PMR, enfants, seniors, personnes en situation de handicap)
4. Lancer les premières **campagnes de communication** pour le respect des trottoirs à destination du grand public et des professionnels
5. Identifier deux ou trois quartiers pour y mettre en œuvre l'apaisement, **réduction de la vitesse et réduction du trafic de transit**, en organisant une réelle concertation avec les usagers
6. Finaliser la **neutralisation du stationnement** dans la zone des cinq mètres en amont des passages piétons d'ici au 31 décembre 2026 (date butoir réglementaire)
7. Identifier une **magistrale piétonne** et la réaliser dès le début du mandat.
8. Créer la première **rue scolaire** ou un premier aménagement de parvis scolaire

⇒ Ces actions s'intègrent bien sûr dans une **vision globale** explicitée dans la suite de ce document.

|                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Introduction.....</b>                                                                                  | <b>4</b>  |
| La marche dans la métropole, un peu d'histoire.....                                                          | 4         |
| Pourquoi est-il nécessaire de soutenir et développer l'usage de la marche ?.....                             | 4         |
| Le peu d'ambition métropolitaine pour la marche.....                                                         | 5         |
| Les politiques « au fil de l'eau » ne peuvent suffire.....                                                   | 6         |
| <b>2. Infrastructures.....</b>                                                                               | <b>7</b>  |
| Un réseau structurant s'appuyant sur des « magistrales piétonnes ».....                                      | 7         |
| Un réseau secondaire.....                                                                                    | 8         |
| Le trottoir.....                                                                                             | 8         |
| Un maillage fin.....                                                                                         | 9         |
| Zones à vitesse apaisée.....                                                                                 | 10        |
| L'aire piétonne.....                                                                                         | 10        |
| La zone de rencontre.....                                                                                    | 11        |
| Zone 30.....                                                                                                 | 12        |
| Aménités.....                                                                                                | 13        |
| Jalonnement.....                                                                                             | 13        |
| <b>3. Sécurité réelle et sécurité ressentie.....</b>                                                         | <b>14</b> |
| Accidentalité.....                                                                                           | 14        |
| Des traversées confortables, sécurisées.....                                                                 | 14        |
| Apaiser les quartiers en réduisant la vitesse et le volume du trafic motorisé.....                           | 16        |
| Les abords d'école.....                                                                                      | 17        |
| Cohabitation piétons, cyclistes, conducteurs d'EDPM.....                                                     | 17        |
| Les points noirs.....                                                                                        | 18        |
| <b>4. Politiques d'accompagnement.....</b>                                                                   | <b>18</b> |
| Marche et transports en commun.....                                                                          | 18        |
| Sensibilisation des services de la Métropole et des communes.....                                            | 18        |
| Campagnes de sensibilisation aux bons comportements, pour le grand public ou les publics professionnels..... | 19        |
| Seniors.....                                                                                                 | 19        |
| Plan de mobilité scolaires.....                                                                              | 19        |
| <b>5. Gouvernance.....</b>                                                                                   | <b>20</b> |
| Une concertation réelle avec les représentants des usagers.....                                              | 20        |
| Les plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) communaux.....                           | 20        |
| Élaboration du plan d'actions métropolitain en faveur de la marche.....                                      | 20        |

# 1.Introduction

## La marche dans la métropole, un peu d'histoire

En s'appuyant sur l'enquête disponible la plus récente (2016), le plan local d'urbanisme intercommunal habitat-déplacements 2020-2030 (PLUiHD<sup>1</sup>) constate que dans la métropole dijonnaise environ 30 % des déplacements sont effectués à pied. Cela est loin d'être négligeable d'autant plus que la méthodologie de ce type d'enquête conduit à ne décompter que les déplacements entièrement fait à pied et exclut notamment les déplacements à pied pour aller prendre un transport en commun. Pourtant, contrairement au vélo qui, en une vingtaine d'années a connu plusieurs plans vélo, ce qui était nécessaire, la marche en ville, elle, ne fait l'objet d'aucune politique planifiée en sa faveur.

Le PDU adopté en 2001 par la communauté de l'agglomération dijonnaise (COMADI, qui deviendra communauté urbaine puis métropole) prévoyait dans son action 7 l'élaboration d'une « charte en faveur des piétons ». Une dizaine d'années plus tard, le nouveau PDU, adopté en septembre 2012, ne pouvait que constater que cette charte « n'avait jamais vu le jour », il proposait donc, via son action 4, l'élaboration d'un « schéma directeur des itinéraires piétons ». Encore quelques années plus tard le PLUiHD adopté en 2019 pour la période 2020-2030 reconnaissait implicitement que ce « schéma directeur des itinéraires piétons » n'avait pas vu le jour puisque ce PLUiHD propose, via son action B1.1, de « réaliser un plan d'actions piéton métropolitain ».

On ne peut donc que s'interroger et s'inquiéter de cette inaction. D'autres collectivités ont depuis plusieurs années lancé des plans d'actions en faveur de la marche, citons quelques exemples : Rennes, Strasbourg, Aix-les-Bains, Metz, Nantes.

## Pourquoi est-il nécessaire de soutenir et développer l'usage de la marche ?

Rendre plus confortable, plus agréable, et sécuriser les déplacements à pied pour les marcheurs actuels mais aussi pour inciter chacune et chacun à marcher plus !

La marche, comme mode de déplacement, est une source essentielle d'activité physique régulière, quotidienne.

Cette activité physique régulière est nécessaire à la bonne santé physique et mentale de chacune et chacun. Elle permet, pour les enfants de lutter contre la prévalence de l'obésité, contre la baisse de leurs capacités cardio-pulmonaires, elle permet aussi de développer leur autonomie, notamment lors des trajets vers l'école, cela participe à leur bon développement. Rappelons que les conséquences de ce manque d'activité physique touche particulièrement les populations défavorisées, par exemple celles des quartiers prioritaires de la politique de la ville

**Pour plus d'informations ➔**

[Santé | ONPV.fr - Observatoire National de la Politique de la Ville.](https://www.onpv.fr/)

Cette activité physique est particulièrement nécessaire aussi pour les seniors : la sédentarité leur est très néfaste et ils doivent impérativement préserver leur autonomie de déplacement,

---

<sup>1</sup> <https://www.dijon-metropole.fr/dijon-metropole-a-votre-service/plui-hd-outil-de-planification-urbaine/dossier-de-plui-hd-en-vigueur/>

notamment pour maintenir leurs liens sociaux. Pour ces seniors, le recours ou non à la marche pour se déplacer, est très conditionné par leur ressenti en matière de sécurité (voir plus bas) .

La marche a donc un impact très positif tant sur le plan individuel que sur celui de la santé publique donc sur les dépenses de santé.

**Pour plus d'informations** ⇨ [Les mobilités actives, une médecine douce](#)

Les bénéfices socio-économiques considérables de la marche commencent seulement à être quantifiés et appréciés à leur juste mesure.

Par exemple, « *la marche favorise le commerce de proximité, qui est plus intense en emplois et plus favorable à la qualité urbaine que le commerce périphérique* », comme le note le rapport de l'ADEME.

**Pour plus d'informations** ⇨

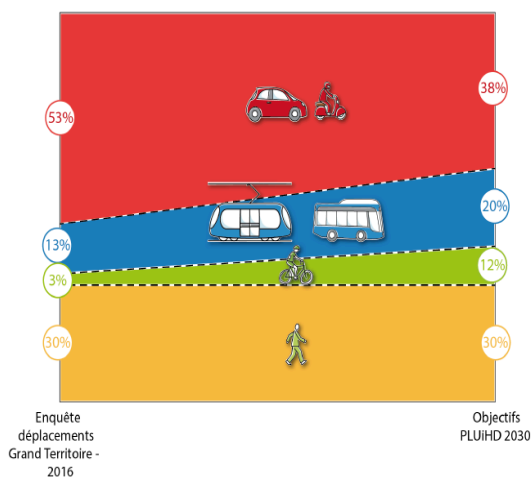
[La librairie ADEME - Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche](#)

La marche est aussi un complément essentiel des transports en commun, la très grande majorité de leurs usagers sont piétons pour commencer ou terminer leur trajet.

Le recours à la marche pour effectuer des courtes distances (une ou deux inter-stations par exemple) permet de lutter contre la saturation, saturation qui est souvent perçue comme un repoussoir par les personnes qui ont du mal à renoncer à "l'autosolisme" pour les transports en commun.

## Le peu d'ambition métropolitaine pour la marche

En France en 2019, la marche représente 23.7% des déplacements (objectif : 30% en 2030). La part modale de la marche dans la métropole dijonnaise était de 30 % en 2016, donc sensiblement au-dessus de la moyenne nationale, cependant, d'autres métropoles font mieux en la matière, citons par exemple Rennes (34 % en 2018), Metz (34 % en 2017).



**Pour plus d'informations** ⇨

[https://www.dijon-metropole.fr/wp-content/uploads/sites/25/2025/12/3\\_2\\_POA-Deplacements.pdf](https://www.dijon-metropole.fr/wp-content/uploads/sites/25/2025/12/3_2_POA-Deplacements.pdf) (page 6)

On ne peut donc que s'interroger sur le fait que le PLUiHD<sup>2</sup> n'affiche aucune ambition concernant la progression de l'usage de la marche, en effet à l'horizon 2030, l'objectif est de... 30 % soit la

<sup>2</sup> <https://www.dijon-metropole.fr/dijon-metropole-a-votre-service/plui-hd-outil-de-planification-urbaine/dossier-de-plui-hd-en-vigueur/>

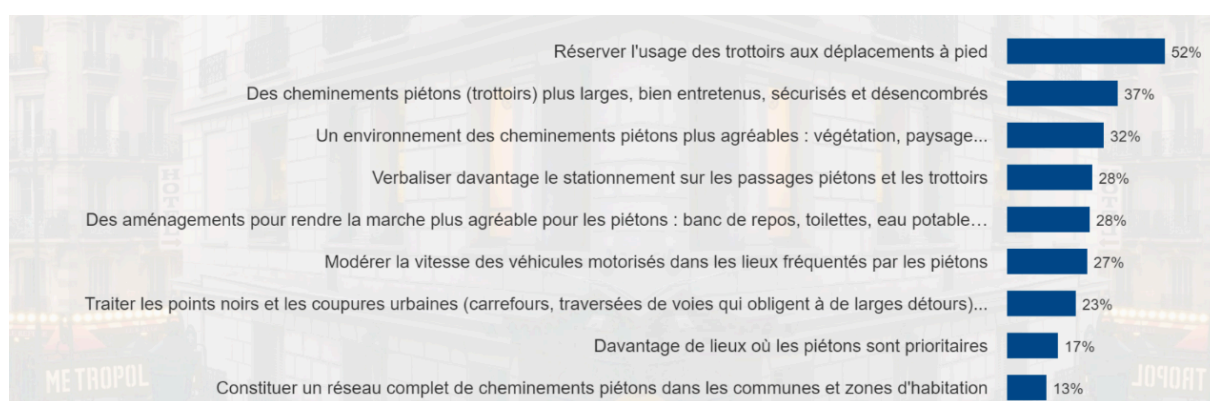
simple stagnation (Rennes s'est fixé l'objectif de 35 % à l'horizon 2030<sup>3</sup> et Metz, 36 %<sup>4</sup>) ! C'est accorder vraiment peu de confiance aux actions que le PLUiHD se propose de mettre en œuvre pour « *Augmenter la part modale de la marche à pied dans les déplacements quotidiens sur les courtes distances* », « *Développer l'usage de la marche à pied sur l'ensemble du territoire* », ou encore « *Mettre en place une politique dédiée à la marche à pied* »

### Pour plus d'informations ⇨

[https://www.dijon-metropole.fr/wp-content/uploads/sites/25/2025/12/3\\_2\\_POA-Deplacements.pdf](https://www.dijon-metropole.fr/wp-content/uploads/sites/25/2025/12/3_2_POA-Deplacements.pdf) (pages 28-30)

Face à ce manque d'ambition affiché, on ne peut que rappeler les enseignements du dernier Baromètre des villes marchables de 2022 qui avait recueilli plus de 1 000 réponses à Dijon. Via ce questionnaire, les piétons dijonnais avaient exprimé de fortes attentes pour améliorer leur conditions de déplacements quotidiens. Naturellement, ces attentes ont nourri notre réflexion et nos propositions.

**Quels sont les 3 critères qui vous semblent les plus importants pour améliorer l'usage de la marche dans cette commune ?**



([baro\\_villes\\_pietonnes\\_2022\\_analyses\\_Rapport\\_complet\\_pour\\_export-Dijon.pdf](#))

## Les politiques « au fil de l'eau » ne peuvent suffire.

Loin de nous l'idée selon laquelle rien n'aurait été entrepris par la Métropole ces dernières années pour améliorer le sort des piétons. Citons quelques exemples :

- poursuite de la réalisation de l'accessibilité des arrêts du réseau de bus ;
- liaison gare-coulée verte : passerelle Archebuse, zone de rencontre rue du Jardin des Plantes ;
- le cheminement piétons autour de la place du Trente Octobre ;
- l'aménagement de la place Bossuet ;
- amélioration de traversées piétonnes dans le quartier Montchapet ;
- la neutralisation des places de stationnement 5 mètres en amont des passages piétons est en cours ;
- les premiers essais de réduction de la vitesse rue de la Charmette à Dijon, rue Maxime Guillot à Chenôve.

Cependant, tout cela, bien que positif, n'offre aucune visibilité à court, moyen ou long terme. Quelle est la « vision » ? Quel est le programme des travaux ? Quelles priorités ? Quelles échéances ? Quels financements ? Quelle concertation ? Etc.

<sup>3</sup> [https://www.audiar.org/wp-content/uploads/2025/03/TDB\\_PDU\\_2024\\_WEB.pdf](https://www.audiar.org/wp-content/uploads/2025/03/TDB_PDU_2024_WEB.pdf)

<sup>4</sup> [https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/metz\\_metropole\\_pdu\\_long.pdf](https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/metz_metropole_pdu_long.pdf)

La réalisation d'un premier plan d'actions piétons métropolitain, annoncé et attendu depuis plus de vingt ans (voir l'introduction de ce document), est devenue d'une urgente nécessité !

L'objectif de ce document est notamment de préciser ce que nous considérons devoir attendre de la réalisation de ce plan que nous souhaitons être, élaboré en concertation, évaluable, financé, et mis en œuvre rapidement, dès la nouvelle mandature !

A notre point de vue, une politique en faveur des piétons doit s'appuyer sur **quatre « piliers »** :

- infrastructures, aménagement urbains, trottoirs, aménités ;
- sécurité, maîtrise de la vitesse et du trafic motorisé ;
- politiques d'« accompagnement », notamment en direction de publics spécifiques, enfants, seniors, personne en situation de handicap ;
- gouvernance adaptée.

## 2. Infrastructures

Quand bien même on aurait tendance à penser que pour marcher il n'y aurait besoin que de chaussures, quelle que soit la situation un piéton arrive toujours à se débrouiller pour tracer son chemin, cela n'est qu'une illusion, tant du côté des responsables de l'espace public que... des piétons eux-mêmes, illusion qui explique sans doute pourquoi la prise en compte de la marche soit passée, pendant longtemps, au second plan des préoccupations des collectivités. Non, bien sûr, comme tout mode de déplacement, marcher en ville, comme y faire du vélo, nécessite des infrastructures, que l'on pense simplement à l'importance du trottoir !

Toutes les infrastructures pour la marche doivent prendre en compte tous les types de piétons, notamment, enfants, seniors, personnes à mobilité réduite (fauteuil, déambulateur, béquilles, poussette, etc.) ou en situation de handicap physique ou mental.

### Un réseau structurant s'appuyant sur des « magistrales piétonnes »

De même que le récent schéma cyclable métropolitain<sup>5</sup> s'appuie sur un réseau structurant de pistes continues, sécurisées, le réseau piéton devra s'organiser autour de magistrales piétonnes.

*Les « magistrales piétonnes » sont les axes structurants du schéma directeur piéton, liant de façon directe les centralités de quartier et améliorant ainsi la lisibilité urbaine. Elles offrent aux piétons une haute qualité de services. L'objectif est de développer la marche en ville et d'attirer le plus grand nombre de piétons en jouant sur la qualité de l'aménagement et du service. »*<sup>6</sup>

La « haute qualité de services » que ces magistrales piétonnes doivent offrir aux piétons repose sur le « caractère généreux apporté aux piétons », sur le confort, pouvant passer par l'aménagement de lieux de pause réguliers, la mise à disposition de points d'eau, de toilettes, et une bonne gestion de la chaleur. Naturellement ce réseau doit être continu, lisible (jalonnement), sans coupures majeures, majoritairement sans risques de cohabitation avec les vélos et EPDM<sup>7</sup>. Les traversées doivent être particulièrement sécurisées. Bien sûr, l'ensemble de ce réseau doit être totalement adapté aux usagers à mobilité réduite.

<sup>5</sup> [https://www.dijon-metropole.fr/wp-content/uploads/sites/25/2023/12/Schema\\_directeur\\_cyclable\\_2023-2030\\_Dijonmetropole\\_Juin2023.pdf](https://www.dijon-metropole.fr/wp-content/uploads/sites/25/2023/12/Schema_directeur_cyclable_2023-2030_Dijonmetropole_Juin2023.pdf)

<sup>6</sup> [https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594903/favoriser-la-marche-les-magistrales-pietonnes-un-reseau-pieton-a-haut-niveau-de-service-fiche-n-9?\\_lg=fr-FR](https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594903/favoriser-la-marche-les-magistrales-pietonnes-un-reseau-pieton-a-haut-niveau-de-service-fiche-n-9?_lg=fr-FR)

<sup>7</sup> Engin de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, gyropode, etc.)

Les cheminements piétons le long des voies existantes ou à venir du tramway sont par nature structurantes, ils ont donc vocation à s'intégrer dans le réseau piétons structurant. Pour cela, ils doivent posséder certaines qualités (voir notre contribution au projet de ligne T3<sup>8</sup>), il est certes plus facile de d'atteindre ce but pour la nouvelle ligne que pour les anciennes, cependant en ce qui concerne les lignes T1 et T3, une réflexion devra être menée pour voir comment y améliorer la prise en compte des piétons afin de leur assurer un « haut niveau de services »

Il faudra donc connaître les pôles à desservir et / ou générateurs de trafic.<sup>9</sup>

## Un réseau secondaire

Les besoins à satisfaire sont la desserte

- des « centralités » des quartiers depuis les zones résidentielles avec des connections au réseau des magistrales,
- des zones commerciales depuis les stations ou arrêts de transports en commun (Quetigny, Chenôve) ou depuis les zones résidentielles,
- des autres pôles : établissements scolaires, hospitaliers, équipements sportifs, etc.

Le support de ce réseau secondaire est constitué essentiellement de voies avec des trottoirs correctement aménagés (voir le paragraphe spécial ci-dessous). Ces voies ne doivent pas accueillir un trafic motorisé trop impactant en termes de volume et de vitesse (voir ci-dessous le paragraphe sur l'apaisement des quartiers). Des zones de rencontres ou piétonnes peuvent s'intégrer à ce réseau secondaire.

## Le trottoir

Le trottoir doit, au minimum, satisfaire aux obligations réglementaires en termes de largeur (rappelons la règle : au minimum 1,40 m, réduction possible à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle latéral). Cette largeur doit permettre le croisement facile — sans « contorsion », sans descendre sur la chaussée — de deux piétons, d'un piéton et d'un fauteuil ou une poussette, de deux poussettes ou deux fauteuils. Il doit permettre à deux piétons de marcher de front, par exemple un adulte tenant un enfant par la main, sans que ceux-ci soient obligés de se mettre en file indienne !

Le trottoir doit offrir une surface sans trou, ni dénivellation ou aspérités diverses, causes d'inconfort ou de chute (voir le paragraphe seniors), il doit disposer d'un revêtement adapté à la marche et à la circulation des fauteuils ou poussettes, . notamment il ne doit pas être glissant.

Le trottoir doit être accessible aux fauteuils par des abaissées à chaque intersection.

Lorsqu'un aménagement cyclable jouxte l'espace dévolu aux piétons, son revêtement ne doit pas être plus attractif que celui proposé aux piétons qui seraient alors tentés de circuler avec les vélos.

Le trottoir doit être "sanctuarisé", réservé aux piétons (et aux enfants de moins de huit ans à vélo) :

Tout doit être mis en œuvre pour que

- les cyclistes ne voient pas le trottoir comme l'échappatoire à des conditions de circulation sur la chaussée ressenties comme peu sécurisées ;

<sup>8</sup> [https://drive.google.com/file/d/130SaCWYHS5bVqTVBIJATKnS-GyogJY3M/view?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/file/d/130SaCWYHS5bVqTVBIJATKnS-GyogJY3M/view?usp=drive_link)

<sup>9</sup> <https://bibliothèque.adem.un-reseau-seconcairee.fr/mobilite-et-transport/8149-schema-directeur-pieton-preconisations-pour-la-constitution-d-un-cahier-des-charges.html>

- le stationnement ou l'arrêt des véhicules motorisée à 2 ou 4 roues y soit combattu avec détermination, cela concerne les véhicules de particuliers, mais aussi de livraison ou d'entreprises diverses ;
- les trottoirs ne soient pas encombrés par des chevalets publicitaires ou des poubelles ; les riverains doivent être fortement incités à ne laisser sortir leurs poubelles que le temps nécessaire et en veillant à laisser un espace de circulation suffisant. Si cela n'est pas possible, il doit leur être proposés des espaces aménagés sur la chaussée pour y déposer leur poubelle, par exemple sur une place de stationnement, ou en aménageant un espace dédié, qui peut servir de rétrécissement pour ralentir le trafic motorisé ;
- lors des travaux, soient préservés ou créés de façon provisoire sur la chaussée, un espace suffisant pour maintenir la circulation des piétons.

Le trottoir ne doit pas être vu uniquement comme un espace dédié au déplacement du piéton, il doit permettre l'arrêt ou le séjour, pour le repos ou la conversation, pour cela il doit pouvoir offrir, à intervalles réguliers, outre une largeur suffisante, des sièges, bancs ou simples appuis "assis-debout" (ischiatiques).

Tout cela peut, doit, impliquer des travaux conséquents, ce qui rend nécessaire l'élaboration d'un programme pluriannuel de mise en conformité, de rénovation des trottoirs, d'élargissement. Notamment, il faut engager la suppression du stationnement automobile « à cheval » sur chaussée et trottoir, et en tous cas ne plus recourir à ce type d'aménagement.



(Rue Le Nôtre à Dijon, un trottoir à reconfigurer !)

## Un maillage fin

Le maillage très fin du réseau piéton doit permettre, notamment dans les quartiers résidentiels, de rejoindre très rapidement le réseau secondaire ou structurant.

Ce maillage doit s'appuyer sur la multitude préexistante de **venelles**, **sentiers**, « **passages** », etc. Il faudra en faire l'inventaire afin de procéder à leur évaluation pour améliorer leur marchabilité, leur accessibilité, pour examiner la pertinence des dispositifs anti-intrusion des deux-roues motorisés (scooter par exemple) et vérifier qu'ils ne constituent pas des obstacles pour les piétons avec fauteuils, ou poussettes.



(Passage au 18 rue de la Bresse à Fontaine-lès-Dijon)

Ces passages devront être signalés par du jalonnement. Les impasses « débouchantes » pour les piétons ou cyclistes devront être signalées par le panneau adéquat.

Depuis les lieux de résidences ou d'activités diverses (sportives, culturelles, commerciales), il doit être possible par des cheminements accessibles, les plus directs possible de rejoindre les **arrêts de transports en commun**.

A ce propos rappelons que la Métropole, en tant qu'AOM<sup>10</sup>, doit satisfaire aux exigences des décrets de juin 2021 qui imposent « *de mettre à disposition de tous les voyageurs et piétons les informations concernant l'accessibilité des réseaux de transport collectif (TC) et des portions de voirie à proximité des arrêts de TC structurants.* »

L'amélioration de ce maillage fin passe enfin par la prise en compte des réels besoins des piétons que ceux-ci manifestent très concrètement en traçant avec leurs pieds des sentiers spontanés ou « **lignes de désirs** » .

Ces lignes de désirs qui traduisent des besoins non satisfaits par un aménagement « officiel », absent ou inadapté, doivent être répertoriés puis aménagés pour les rendre réellement accessibles à tous les piétons.



(Entre l'avenue du Drapeau et la rue Général Fauconnet, avant et après)

## Zones à vitesse apaisée

Le code de la route offre aux aménageurs de l'espace public différentes solutions pour notamment permettre de mieux répondre aux besoins des piétons. Chacune d'elles permet en fonction du

<sup>10</sup> Autorité organisatrice de mobilité

contexte de concilier l'intérêt des piétons avec ceux des autres usagers (cyclistes et assimilés, véhicules motorisés).

## L'aire piétonne



C'est « une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, [...], seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas<sup>11</sup> et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci ». Si les riverains peuvent y circuler, s'y arrêter, ils n'ont pas le droit d'y stationner. Les cyclistes sauf exceptions sont autorisés à y circuler dans les deux sens à la vitesse du pas.

Pour que ce type de zone apaisée fonctionne bien — pour que les piétons, tous les piétons, se sentent chez eux —, il est crucial que les règles soient respectées, ce qui, à Dijon en centre-ville, n'est pas tout à fait le cas :

- les véhicules autorisés circulent rarement à la vitesse du pas, notamment les véhicules de livraison, et même la navette Divia !
- il est assez fréquent de constater que des deux-roues motorisés stationnent — et ont donc circulé — dans l'aire piétonne (citons par exemples les places Notre-Dame, du Théâtre, Jean Macé) ;
- les cyclistes et assimilés ne respectent pas toujours la vitesse du pas (voir aussi le paragraphe sur la cohabitation piétons / cyclistes).

La remédiation doit passer par de la pédagogie, de la communication mais aussi par la répression des comportements inadaptés, et pas seulement ceux des cyclistes !

Concernant l'information des usagers, il serait urgent de faire disparaître certains panneaux, anciens ou très récents, outre qu'ils sont « bavards », illisibles, ils diffusent une information erronée, ils laissent en effet entendre que la vitesse serait limitée à 15 km/h soit environ trois plus que ce qui est autorisé !



(Place Bossuet à Dijon)

## La zone de rencontre



Il s'agit d'une « zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à

La vitesse n'est pas précisée dans le code, mais est évaluée à environ 5 km/h

20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes [...] l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». Les piétons y peuvent bien sûr traverser n'importe où, la présence de passage piétons y est donc proscrite. Le stationnement des véhicules motorisés n'est autorisé qu'aux emplacements prévus à cet effet !

Cet aménagement, qui permet de concilier tous les usages en respectant les besoins des piétons, peut être une bonne solution à condition qu'il soit utilisé à bon escient. Dans la métropole, les zones de rencontres sont peu nombreuses et quand elles existent elles ne « fonctionnent » pas !

À Chevigny-Saint-Sauveur, une zone de rencontre a été instaurée sur une grande portion de l'avenue de la République : aucun piéton n'oserait s'aventurer à marcher sur la chaussée ni à traverser n'importe où. Cet aménagement doit être rapidement reconsidéré !



(avenue de la République à Chevigny-Saint-Sauveur)

A Dijon, la zone de rencontre de la rue du Jardin des Plantes, qui s'insère dans un cheminement piéton de la gare à la Cité de la gastronomie, est pertinente, elle gagnerait cependant à ce que l'interdiction du stationnement en dehors des emplacements prévus soit respectée.



(Rue du Jardin des Plantes à Dijon)

## Zone 30



« Il s'agit d'une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, [...] sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. [...] l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable »

Cet aménagement doit permettre avec une signalisation minimale d'imposer une vitesse apaisée à tout un quartier. Cependant pour que cette limitation soit respectée, elle doit être « respectable » c'est à dire que l'aménagement, comme l'impose le code de la route, doit être cohérent pour induire les bons comportements.

Ce n'est pas le cas de toutes les zones 30 de la métropole, citons par exemple la rue Marie de Bourgogne à Saint-Apollinaire, une ligne droite longue de près de 300 m sans aucun obstacle !



(rue Marie de Bourgogne à Saint-Apollinaire)

## Aménités

Au-delà des questions de sécurité ou de sentiment de sécurité (voir ci-dessous), pour que le réseau piéton offre une expérience confortable, agréable, donc incitative à marcher plus, il doit offrir outre un environnement calme et éloigné de la pollution, certaines aménités nécessaires au confort des piétons.

Les îlots de chaleur doivent être évités, le revêtement doit limiter l'accumulation de chaleur, il faut privilégier les espaces végétalisés, ombragés.

Les cheminements piétons doivent permettre le repos en offrant à espace régulier des assises adaptées à tous les styles de piétons.

Les cheminements piétons doivent bénéficier d'un éclairage adapté notamment pour éviter les chutes et accroître le sentiment de sécurité.

Des sanitaires et des points d'eaux doivent être disponibles notamment le long du réseau structurant.

Ces différents équipements, existants et futurs, devront être inventoriés et cartographiés.

## Jalonnement

Un piéton ne marche pas forcément dans son environnement habituel, c'est bien sûr le cas d'un touriste mais pas seulement !

Comme les usagers des réseaux routiers et cyclables, les piétons ont besoin de se repérer visuellement au cours de leur déplacement grâce à une signalétique spécifique puisque les cheminements piétons ne coïncident pas nécessairement ni avec ceux des véhicules motorisés ni avec ceux des cyclistes.

Les indications (jalonnement) apportées au piéton peuvent l'informer sur les distances et / ou les temps de parcours.

Actuellement dans la métropole, le jalonnement piéton, comme celui pour les cyclistes d'ailleurs, est quasi absent, on en trouve, à vocation essentiellement touristique, en centre-ville dijonnais pour indiquer la Cité de la gastronomie. On trouve aussi quelques indications de repérage au niveau des stations du tramway.

Le futur réseau structurant, les magistrales piétonnes, devra être impérativement jalonné pour le rendre parfaitement lisible.



(À Dijon et à Limoges)

### 3. Sécurité réelle et sécurité ressentie

Si la sécurité des déplacements à pied est, à peu près, objectivable via les données de l'accidentalité, il n'en est pas moins vrai que, du point de vue du piéton, ce qui impacte les plus ses déplacements, ce ne sont pas ces données mais son ressenti, il peut se sentir en sécurité en traversant sur un passage piéton, alors que objectivement le risque d'accident grave y est grand, et inversement, il peut ressentir un fort sentiment d'insécurité dans un aire piétonne où le risque d'accident grave est très réduit.

Le sentiment d'insécurité est à prendre en considération surtout concernant certains types de piétons, les seniors par exemple.

#### Accidentalité

Les données concernant les accidents de piétons dans la métropole sont fournies par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) sur la base des relevés faits par les forces de l'ordre. Celles-ci sont sollicitées lorsqu'un accident, survenu sur la voie publique, implique un véhicule, cycle, engin de déplacement personnel motorisé (EDPM)<sup>12</sup>, deux-roues motorisé (2RM), véhicule léger (VL) ou lourd, etc., et provoque au moins une victime (tuée, blessée, hospitalisée ou non). Il résulte de ces critères que, par exemple, un piéton qui chute seul sur un trottoir, un piéton « bousculé » par une trottinette sans être blessé, ne sont pas répertoriés dans ce cadre.

Pour les années de 2013 à 2024, ont été ainsi relevés dans la métropole dijonnaise : 190 accidents de piétons (soit 19 / an) ayant entraîné 16 tués (1,3 / an) et 193 blessés (16 / an).

Comme au niveau national, la population des seniors est sur-représentée parmi les victimes d'accidents de piétons dans la métropole dijonnaise..

<sup>12</sup> Trottinette électrique, gyropode, etc.

Une analyse des résultats locaux<sup>13</sup> et des comparaisons avec d'autres métropoles ont pu montrer que la situation dijonnaise n'était pas particulièrement exemplaire et que le nombre d'accidents de piétons avec seulement des blessés légers y était probablement sous-estimé.

Il nous semblerait très important que la connaissance de l'accidentalité des piétons soit affinée avec notamment une prise en compte des chutes dans l'espace public. Nous souhaitons que la Métropole, comme l'on déjà fait Lyon, Strasbourg, en France ou Bruxelles chez nos voisins, s'engage dans une stratégie «vision zéro tués, zéro blessé grave»<sup>14</sup>.

## Des traversées confortables, sécurisées

Si le cheminement d'un piéton sur un trottoir bien aménagé ne présente pas de risques d'accidents graves, il n'en va pas de même lors des traversées de chaussées. Ces traversées peuvent, pour certains usagers (enfants, seniors, personnes à mobilités réduites, etc.), constituer un exercice compliqué, inquiétant et risqué, transformant ainsi certains axes en frontières infranchissables. Les traversées doivent être considérées tant du point de vue de la sécurité réelle que du sentiment d'insécurité.

C'est lors d'une traversée qu'ont lieu la très grande majorité des accidents mortels, et la majorité de ceux-ci ont lieu sur un passage piéton.

Ce qui nous semble nécessaire d'entreprendre à ce sujet :

- finaliser la suppression des places de stationnement aménagées dans la zone de 5 m en amont d'un passage piéton (obligation légale à respecter avant fin 2026 !) ;
- aménager des îlots refuges pour traverser les voies de grande largeur (boulevard Mansart, par exemple) ;
- examiner au cas par cas, notamment en zone 30, la pertinence de gestion d'un carrefour avec des feux tricolores, les feux n'ont jamais été au service de la sécurité des piétons<sup>15</sup> (référence Cerema :) ;
- finir la mise en conformité des traversées en installant les bandes podotactiles réglementaires ;

<sup>13</sup> [W](#) Accidentalité piétonne Dijon Métropole - bilan - propositions.docx

<sup>14</sup> [https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2024/10/FUB\\_Vision\\_Ze%CC%81ro.pdf](https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2024/10/FUB_Vision_Ze%CC%81ro.pdf)

<sup>15</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/journee-nationale-carrefours-feux-modes-actifs-elus>

- matérialiser une traversée cyclable chaque fois qu'une piste doit traverser la rue en suivant un passage piéton afin d'éviter que les cyclistes entre en conflits avec les piétons ;



(😊) Dijon place de la République



(😞) Marsannay-la-Côte, avenue Gaston Roupnel

- recourir le plus souvent possible à la solution du trottoir traversant, notamment aux entrées des zones à vitesse apaisée ;



[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/01/presentation\\_fiche\\_reflex\\_trottoir\\_traversant\\_lyon.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/01/presentation_fiche_reflex_trottoir_traversant_lyon.pdf)

- en zone 30, privilégier le marquage de traversées suggérées, lisibles détectables, plutôt que des passages piétons (PP) réglementaires et contraignants (règle des 50 mètres). Une présence importante de PP peut conduire à délégitimer les traversées de piétons en dehors de ces PP même lorsqu'elles sont autorisées car à plus de 50 mètres d'un PP.

Cependant il doit être clair que la condition essentielle pour améliorer la sécurité réelle et ressentie du piéton lors d'une traversée est l'apaisement du trafic motorisé, en vitesse et en volume !

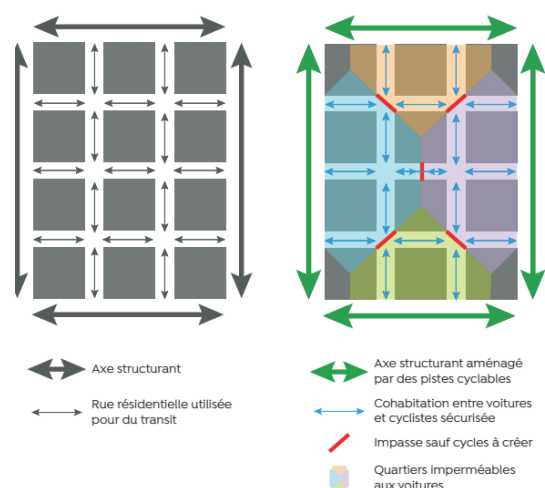
## Apaiser les quartiers en réduisant la vitesse et le volume du trafic motorisé

« En dehors des axes structurants [pour la circulation motorisée], il y a de nombreux intérêts à apaiser la circulation. La vie de quartier est plus simple, plus tranquille, les interactions sociales sont beaucoup plus nombreuses. Cela permet de redonner de la place aux piétons et aux riverains. » (Schéma directeur vélo Dijon métropole<sup>16</sup>).

Cet objectif devra être la clé de voûte de la politique métropolitaine durant la prochaine mandature.

Cet objectif nécessite d'abord sur un travail de **hiérarchisation du réseau viaire** : déterminer quelles sont les voies qui destinées à accueillir un trafic motorisé important qui pourront avoir une vitesse autorisée à 50 km/h ou plus et celles qui doivent seulement jouer un rôle de desserte interne à un quartier, qui seront limitées à 30 km/h ou moins.

Si pour apaiser un quartier, y **réduire la vitesse**, est absolument nécessaire, cela n'est pas suffisant, il est indispensable d'y **interdire le trafic de transit**, sans limiter bien sûr la desserte locale, cela passe par la mise en place d'un plan de circulation adapté, voir ci-dessous le schéma de principe d'un tel plan :



(Schéma directeur vélo - Dijon métropole)

### RÉDUCTION DU TRAFIC MOTORISÉ

Complexifier le plan de circulation pour éliminer tous les flux motorisés de transit dans les zones 30 est important pour permettre aux piétons et aux cyclistes de circuler en toute sécurité.

Différents outils sont mobilisables pour contraindre cette circulation :

- Gestion des éventuels feux tricolores présents en privilégiant les axes structurants plutôt que les flux des rues résidentielles.
- Canaliser l'automobile en réduisant la chaussée.
- Aménager des sens uniques compliquant la traversée du quartier autrement qu'en empruntant l'axe structurant.
- Créer des impasses (hors piétons et cyclistes) pour empêcher la traversée du quartier en voiture.

Pour plus d'informations ⇨

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2023/06/PlaquetteVilleApaisee.pdf>

## Les abords d'école

La sécurité des enfants sur le chemin de l'école est un enjeu important notamment pour combattre le manque d'activité physique préjudiciable à leur santé et à leur bien-être, mais aussi pour développer leur capacité d'autonomie dans leur quartier.

L'apaisement du quartier permet d'atteindre ce but.

<sup>16</sup> [https://www.dijon.fr/wp-content/uploads/sites/24/2024/06/Schema\\_directeur\\_cyclable\\_2023-2030\\_Dijonmetropole\\_Juin2023.pdf](https://www.dijon.fr/wp-content/uploads/sites/24/2024/06/Schema_directeur_cyclable_2023-2030_Dijonmetropole_Juin2023.pdf)

Fermer la rue de l'école à la circulation motorisée peut être aussi envisagée, de façon permanente ou temporaire (aux heures d'entrée et sortie), c'est ce que l'on nomme "**rue scolaire**" et qui est déjà mis en oeuvre de façon massive dans certaines villes (Paris, Lyon, Grenoble, etc.).

**Pour plus d'informations** ⇨

<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/11/GuideRuesScolairesRueDeLavenir.pdf>

## Cohabitation piétons, cyclistes, conducteurs d'EDPM

Les difficultés de cohabitation entre piétons et cyclistes ou usagers d'EDPM impactent considérablement le sentiment d'insécurité, et doivent donc être traitées avec beaucoup de soin. On peut avoir tendance à tout faire reposer sur la question des comportements des uns et des autres, bien sûr il est nécessaire qu'en toutes circonstance chacun adopte les bons comportements assurant la sécurité réelle et le sentiment de sécurité des piétons, notamment les plus sensibles d'entre eux (seniors, enfants, personnes en situation de handicap).

L'amélioration des comportements passe à la fois par la pédagogie, la sensibilisation mais aussi la sanction.

Cependant il faut traiter les difficultés bien en amont en ne créant pas des aménagements qui induisent en eux-mêmes des problèmes de cohabitation (comme par exemple, les pistes aménagées sur le trottoir sans séparation physique), mais envisager aussi la réparation à posteriori de tels aménagements.

**Pour plus d'informations** ⇨

[Faire place aux piétons et aux cyclistes : des clés pour une cohabitation réussie](#)

[À pied, à vélo, mieux se comprendre](#)

## Les points noirs

A l'occasion des deux dernières éditions du Baromètre des villes marchables, les piétons qui ont répondu à ces enquêtes avaient la possibilité de signaler les lieux qui leur posaient des problèmes lors de leur déplacement. De même, lors de nos marches exploratoires de nombreux "points noirs" ont été ainsi relevés. Il s'agit en général de difficultés ponctuelles, localisées, qui, cependant, peuvent être dommageables pour les piétons notamment les plus "fragiles" (seniors, personnes en situation de handicap).

Exemples : zone de conflits piétons / cyclistes (comme le long de l'école du Nord place de la République à Dijon), absence de traversées sécurisées (comme boulevard Mansart à Dijon), absences abaissées de trottoir (encore nombreuses), etc.

Il est nécessaire de prendre en considération ces signalements, mais aussi d'encourager la participation citoyenne à signaler ces points noirs.

Comme il peut être parfois difficile techniquement voir coûteux de réparer, il y a donc besoin de répertorier ces points noirs et de programmer la mise en œuvre de solutions via un **plan de résorption des points noirs, pluriannuel, financé**.

## 4. Politiques d'accompagnement

### Marche et transports en commun

La marche est non seulement le moyen le plus utilisé pour commencer ou terminer un déplacement en transport en commun.

La marche doit être vue aussi comme un moyen de lutter contre la saturation, qui est un des freins à l'abandon de la voiture, des bus ou des trams bondés sont des repoussoirs pour les personnes qui hésitent encore à renoncer à leur voiture.

La délégation de service public à laquelle a répondu Kéolis/Divia porte sur les transports en commun, le vélo, le stationnement automobile mais aussi la marche !

On ne peut que constater que si quelques actions ont été menées par Divia en ce sens, elles sont restées modestes et rares.

**Pour plus d'informations** ⇨

[Combiner la marche et les transports en commun](#)

### Sensibilisation des services de la Métropole et des communes

Pour que la nécessité de prendre en compte les piétons se diffuse au sein de toutes les politiques menées par la Métropole et les communes, il serait souhaitable que tous les services, pas seulement ceux directement liés à l'espace public et aux aménagements, soient sensibilisés à ce sujet.

### Campagnes de sensibilisation aux bons comportements, pour le grand public ou les publics professionnels

L'espace public, ses règles et ses usages, ont beaucoup évolué au cours de ces dernières années et se sont complexifiés. Il est donc nécessaire d'assurer régulièrement la mise à jour des connaissances et des comportements de tous les usagers.

Cela peut passer, pour le grand public, par des campagnes d'informations, le code de la route en milieu urbain - le code de la rue - , les bons comportements entre usagers. Une première campagne de grande ampleur devrait concerner le respect du trottoir.

Des campagnes en direction des professionnels, notamment sur cette question du trottoir, pourraient cibler, les entreprises de livraison, les entreprises de travaux, les commerçants et prendre la forme d'une **"charte du trottoir"**.

### Seniors

Compte tenu du vieillissement de la population, il est désormais devenu impensable de ne pas aménager l'espace urbain en fonction de ce public et de ses spécificités.

Les seniors doivent être sensibilisés aux nouveaux usages et nouvelles règles qui régissent désormais l'espace public, pour que sa complexité ne devienne un frein à leur déplacement, donc à leur autonomie.

Afin de connaître au mieux leurs besoins, ces seniors doivent être étroitement associés aux politiques d'aménagement. Cela peut se faire par l'organisation de marches exploratoires dédiées.

Les seniors doivent être aussi sensibilisés à tous les outils d'aide à la marche. L'image du déambulateur doit se "déringardiser".

Pour plus d'informations ⇨

[Les aînés - Rue de l'Avenir](#)

## Plan de mobilité scolaires

Pour limiter les nuisances provoquées par l'afflux des véhicules venant déposer des enfants à l'école, pour lutter contre le manque d'activité physique des enfants en leur permettant d'aller à l'école à pied ou à vélo, il faut mobiliser la communauté scolaire dans son ensemble (les enseignants, les intervenants du périscolaire, les parents, les enfants) pour, avec l'aide d'acteurs institutionnels, faire le diagnostic sur les déplacements vers l'école et établir un plan d'actions pour faire évoluer les comportements, c'est ce que l'on désigne aussi par "plan de déplacements d'établissement scolaire"

La Métropole doit y inciter, et les communes doivent mettre en place des plans de mobilité scolaires.

Ces plans doivent être accompagnés d'une réflexion sur l'espace public autour du chemin de l'école et ses abords afin qu'il soit particulièrement adapté aux besoins des enfants ("ville à hauteur d'enfants").

Pour plus d'informations ⇨

[Etude de l'ADEME : "Faire la taille - Pour des territoires à hauteur d'enfants"](#)

<https://mobiscol.org/pdes/#:~:text=D%C3%A9finition%20%C2%AB%20Qu'est%2Dce.alternatives%20%C3%A0%20la%20voiture%20individuelle.>

[DREAL Hauts-de-France Fiche synthétique pour la mise en place d'un plan de déplacement établissement scolaire \(PDES\) Contexte](#)

## 5. Gouvernance

Les expériences récentes dans la métropole de mise place de plans de circulation pour apaiser des quartiers ont montré, pour la bonne acceptabilité de ces mesures, l'importance d'une **concertation** approfondie et réussie, avec les citoyens en général mais aussi avec les associations représentatives des usagers. Cette concertation ne doit pas se limiter à une simple information sur des projets déjà aboutis.

### Une concertation réelle avec les représentants des usagers

Il nous semble pertinent d'instituer une **commission** consultative sur le sujet de la marche en ville ou, plus généralement, des modes actifs, pour une **concertation régulière** entre les représentants des **usagers**, les **élus** et les **services**. Cela a existé il y a quelques années !

Cette commission devra s'articuler avec la très spécialisée commission intercommunale d'accessibilité des personnes handicapées (CIAPH), par ailleurs peu active !

## Les plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) communaux

Les communes de plus de 1000 habitants doivent se doter d'un PAVE, les communes de la Métropole n'en sont pas toutes dotées, par exemple : Dijon !

## Élaboration du plan d'actions métropolitain en faveur de la marche

La concertation devra être un pilier essentiel de l'élaboration du schéma directeur que nous appelons de nos vœux.