

COLLECTIF PIÉTONS DANS LA MÉTROPOLE DIJONNAISE (CPMD)

~~~

Dijon métropole

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

SYNTHÈSE

+

8 actions pour la 1^{re} année de mandat

Le **document complet** est accessible en suivant ce lien >>>

 [CPMD-Plaidoyer-marche-en-ville-municipales-Djon-métropole-2026.pdf](#)

La marche, un mode de déplacement majeur mais peu structuré

Au sein de la métropole dijonnaise, environ 30 % des déplacements sont réalisés à pied, soit un niveau légèrement supérieur à la moyenne nationale. Malgré ce poids important, la marche ne bénéficie pas d'une politique globale structurée, contrairement au vélo qui a fait l'objet de plusieurs plans dédiés, ce qui était très nécessaire..

Depuis plus de vingt ans, plusieurs documents stratégiques ont annoncé la création d'outils de planification en faveur des piétons, sans réelle concrétisation. Pendant ce temps, d'autres villes comme, par exemple, Rennes ou Metz ont développé des politiques ambitieuses favorisant la marche.

Pourquoi promouvoir la marche ?

Santé publique et qualité de vie

La marche constitue une activité physique quotidienne essentielle :

- pour lutter contre l'obésité et la sédentarité chez les enfants ;
- pour le maintien de l'autonomie et du lien social chez les seniors ;
- pour une amélioration globale de la santé physique et mentale.

Bénéfices économiques et environnementaux

Selon l'ADEME, la marche :

- favorise le commerce de proximité,
- améliore la qualité de vie en ville,
- réduit les nuisances liées à l'automobile.

Complément des transports en commun

La marche est le mode de déplacement indispensable pour accéder aux réseaux de transport, elle peut contribuer à réduire leur saturation.

Un manque d'ambition politique

Alors que la marche représente déjà 30 % des déplacements locaux, les objectifs fixés visent seulement la stabilité à l'horizon 2030. Cette absence d'ambition contraste avec les attentes exprimées par les habitants lors des deux dernières éditions du Baromètre des villes marchables.

Une action efficace en faveur de la marche doit s'appuyer de façon cohérente sur les **quatre piliers** suivants : **infrastructures et aménagement**, la **sécurité** pour les piétons et l'**apaisement des quartiers**, un ensemble de **politiques d'accompagnement** et enfin une gouvernance adaptée.

Les infrastructures et aménagements

Une politique ambitieuse doit s'appuyer sur :

- un réseau structurant de « magistrales piétonnes » reliant des centralités urbaines ;

- un réseau secondaire desservant quartiers, commerces et équipements publics ;
- un maillage fin utilisant venelles et passages existants ;
- des trottoirs adaptés, sécurisés, confortables et accessibles à tous les publics.

Ces infrastructures doivent intégrer confort et aménités : bancs, ombre, éclairage, sanitaires et jalonnement.

La sécurité et l'apaisement de la circulation

La sécurité repose sur :

- l'amélioration des traversées piétonnes ;
- la réduction du trafic motorisé, en vitesse et en volume ;
- le développement d'espaces apaisés, correctement aménagés pour que les usages soient conformes au but recherché (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30).

Entre 2013 et 2024, les données issues de l'ONISR permettent de relever dans la métropole dijonnaise : 190 accidents de piétons (soit 19 / an) ayant entraîné 16 tués (1,3 / an) et 193 blessés (16 / an). parmi lesquels les seniors sont surreprésentés. Une stratégie « *Vision zéro tué, zéro blessé grave* » inspirée de villes comme Strasbourg ou Bruxelles est proposée.

Les politiques d'accompagnement

Elles concernent notamment :

- la sensibilisation des usagers de l'espace public ainsi que des services communaux ou métropolitains concernés par les politiques en faveur de la marche ;
- l'accompagnement des seniors et des personnes en situation de handicap ;
- le développement des "rues scolaires", déjà largement déployées dans des villes comme Paris, Lyon ou Grenoble ;
- la meilleure prise en compte de la marche par l'opérateur des transports publics de la métropole..

La gouvernance et la concertation

La réussite d'une politique piétonne nécessite :

- une concertation réelle et suivie avec les citoyens et les associations représentant les usagers ;
- la création d'une commission de concertation au sujet de la marche (réunissant représentants des usagers, élus et services) ;
- la finalisation de l'élaboration des plans d'accessibilité communaux ;
- l'élaboration par la Métropole de son premier plan d'actions en faveur de la marche, plan financé, évaluable..

Conclusion

La marche constitue un levier majeur pour la santé, l'environnement, la cohésion sociale et l'attractivité urbaine. Malgré un usage déjà important dans la métropole dijonnaise, l'absence de stratégie structurée limite son développement. La mise en place d'un plan d'actions

métropolitain dédié apparaît aujourd'hui indispensable pour améliorer les conditions de déplacement des piétons et encourager davantage la pratique de la marche.

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^e 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