

**Commission économique pour l'Europe****Bureau régionale de  
l'Organisation mondiale  
de la Santé pour l'Europe**

Réunion de haut niveau sur les transports, la santé  
et l'environnement

**Comité directeur du programme paneuropéen sur  
les transports, la santé et l'environnement****Vingt-deuxième session**

Genève, 28-30 octobre 2024

Point 4 e) de l'ordre du jour provisoire

**Exécution du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et  
l'environnement : mécanismes d'exécution du Programme paneuropéen  
sur les transports, la santé et l'environnement**

**Projet de plan directeur paneuropéen pour la promotion  
de la marche****Document soumis par les responsables du Partenariat pour  
une mobilité active et saine***Résumé*

À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, 17 et 18 mai 2021), les États membres ont décidé « d'appuyer les travaux menés dans le cadre du Partenariat pour la promotion du cyclisme et d'étendre ce Partenariat à la marche à pied et aux autres formes de mobilité active, de façon à en faire un Partenariat pour la mobilité active<sup>a</sup> qui mettrait en place un plan directeur pour la mobilité active comprenant des lignes directrices et des outils »<sup>b</sup>.

À la vingt et unième session du Comité directeur du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (Genève, 23-25 octobre 2023), le Partenariat a indiqué qu'il s'employait à élaborer un projet de plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche<sup>c</sup>, qui, tout comme le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, ferait partie du Plan directeur paneuropéen pour la mobilité active.

À sa quarante-deuxième réunion (Oslo, 4 et 5 juillet 2024), le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE a décidé de présenter le document en vue de son adoption à la vingt-deuxième session du Comité directeur. Le présent document a été soumis au secrétariat par le Partenariat après que Bureau a formulé des observations.



Le Comité directeur est invité à adopter le document.

<sup>a</sup> À sa vingt et unième session (Genève, 23-25 octobre 2023), le Comité directeur s'est félicité de l'élargissement du Partenariat pour la mobilité active, devenu le Partenariat pour une mobilité active et saine, un partenariat entre le PPE-TSE et le Processus européen Environnement et santé (ECE/AC.21/SC/2023/2–EUCHP2219536/1.1/2, par. 62 a)).

<sup>b</sup> ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, par. 23.

<sup>c</sup> ECE/AC.21/SC/2023/2–EUCHP2219536/1.1/2, par. 36.

## I. Introduction

### A. Mandat

1. Le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) offre aux États membres et aux autres parties prenantes de la région paneuropéenne<sup>1</sup> une plateforme intersectorielle unique, propice à la collaboration, à l'élaboration de stratégies communes et à la promotion de systèmes de transport et de mobilité durables et respectueux de la santé et de l'environnement.

2. Dans la Déclaration de Vienne<sup>2</sup>, les parties prenantes s'engagent à atteindre les objectifs ci-après d'ici à 2030 :

a) Développer sensiblement le cyclisme et la marche à pied dans chaque pays et contribuer à la réalisation de l'objectif global d'un doublement de l'usage du vélo dans l'ensemble de la région ;

b) Étendre et améliorer les infrastructures destinées au cyclisme et à la marche à pied dans tous les pays de la région, y compris les infrastructures nécessaires à la sécurité des déplacements des enfants et des jeunes jusqu'aux jardins d'enfants, jusqu'aux écoles et dans les quartiers résidentiels ;

c) Élaborer et mettre en œuvre, dans chaque pays de la région, des politiques nationales en faveur du cyclisme et de la marche à pied soutenues par des plans, stratégies et programmes nationaux en la matière, y compris en définissant des objectifs nationaux dans tous les pays de la région et en encourageant leur mise en application dans les politiques et plans infranationaux pertinents ;

d) Améliorer notablement la sécurité des cyclistes et des piétons dans tous les pays de la région et réduire considérablement le nombre de décès et de blessures graves dans l'ensemble de la région ;

e) Intégrer le cyclisme et la marche à pied dans les politiques de santé, ainsi que dans les projets d'infrastructures de transport et dans les plans d'aménagement du territoire.

3. Les informations figurant dans le présent document sont basées sur les données disponibles et les bonnes pratiques issues de la région paneuropéenne. Les pays peuvent choisir les mesures les plus adaptées à leurs besoins et aux circonstances qui leur sont propres (systèmes administratifs, conditions géographiques et climatiques, raisons pour lesquelles la marche est pratiquée, etc.).

<sup>1</sup> Les pays concernés par le Plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche sont les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Pour une liste complète des pays, consulter l'adresse <https://unece.org/member-states-and-member-states-representatives>.

<sup>2</sup> Déclaration de Vienne et ses annexes (ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1).

## B. Public cible

4. Quatre groupes de parties prenantes devront collaborer étroitement pour appliquer le Plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche :

a) Les autorités nationales, régionales et locales responsables des politiques et des plans de mobilité active ;

b) Les décideurs, les législateurs et les experts locaux, régionaux, nationaux et internationaux qui sont responsables des politiques de mobilité active ;

c) Les organisations de la société civile et les groupes de défense ;

d) Les chercheurs et les professionnels des domaines de la mobilité active, de l'activité physique, de la marche et du potentiel piétonnier, ainsi que de leurs liens avec la santé publique, les transports, l'aménagement de l'espace et du territoire, les changements climatiques et la justice spatiale<sup>3</sup>, qui sont chargés de faire en sorte que l'élaboration et l'évaluation des mesures soient fondées sur des données factuelles.

5. En tant que chefs de file stratégiques du programme, les autorités nationales, ainsi que les autres autorités et parties prenantes, sont la cible principale du présent Plan directeur.

6. La promotion active et la prise en compte de la marche nécessitent la coopération de toutes les parties prenantes et l'adoption d'une approche associant tous les pans de la société. Dans de nombreux pays, la responsabilité de la promotion de la marche s'exerce au niveau infranational ou a été décentralisée. Les autorités régionales et locales peuvent être hautement efficaces en tant que catalyseurs et moteurs de l'amélioration de l'environnement piéton.

7. Certaines mesures sont également destinées aux organisations internationales, régionales et supranationales telles que la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'Union européenne, le Bureau régional de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour l'Europe, ainsi qu'aux institutions financières internationales, et visent à leur permettre de soutenir les activités transformatrices des autorités nationales. En tant que membres de ces organismes, organisations et institutions, les États membres peuvent militer en faveur de la promotion de la marche au niveau international. Ils sont à la fois les cibles et les bénéficiaires directs des activités menées dans le cadre du présent Plan directeur.

## II. La marche dans la région paneuropéenne

8. La marche est un moyen simple et économique de rester actif, et sert à tous les déplacements. Elle est accessible, abordable et équitable d'un point de vue social, et présente de multiples avantages économiques, sociaux et environnementaux, ainsi que des bienfaits pour la santé.

9. La marche peut être un remède contre le manque d'activité physique, qui cause environ 1 million de décès par an dans la région de l'OMS/Europe. Elle peut également contribuer à réduire la pollution de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, concourant ainsi grandement à la décarbonation des transports. Le fait d'investir dans des mesures visant à encourager la marche peut directement contribuer à la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de ses objectifs de développement durable. De plus, ces mesures ont de nombreuses retombées positives : elles encouragent la création d'espaces verts en milieu urbain (ce qui accroît la résilience face aux changements climatiques), améliorent l'égalité d'accès aux biens et services, et renforcent le tissu social des quartiers, notamment.

10. On accorde désormais la même importance à la marche et au cyclisme qu'aux autres modes de transport urbain, et ils sont pris en compte dans les cadres de planification et pratiqués dans le monde entier. D'importantes études soulignent les avantages que la société

---

<sup>3</sup> La justice spatiale concerne la précarité liée aux transports et la manière dont on décide des politiques de transport et des ressources allouées au secteur.

peut tirer des déplacements actifs, non seulement en matière de transport, mais aussi sur les plans sanitaire, social, économique et environnemental.

## **A. Caractéristiques de la marche**

11. Dès la petite enfance, la marche devient omniprésente dans la vie quotidienne. Elle est accessible à presque tout le monde, ne nécessite pas d'équipement spécial ni, dans la plupart des cas, d'aides techniques, et concerne des personnes aux capacités physiques et mentales très diverses, de toutes les tranches d'âge et de tous les sexes, de tous les niveaux de revenu et de toutes les origines ethniques.

12. Il est essentiel de disposer d'infrastructures adaptées à la marche, au cyclisme et aux autres engins de déplacement à roues (dispositifs d'aide à la mobilité ou fauteuils roulants). Il est également nécessaire d'encourager, de soutenir et de conseiller le public et de lui proposer des alternatives viables pour qu'il modifie ses comportements et préfère des modes de transport plus durables aux véhicules motorisés privés.

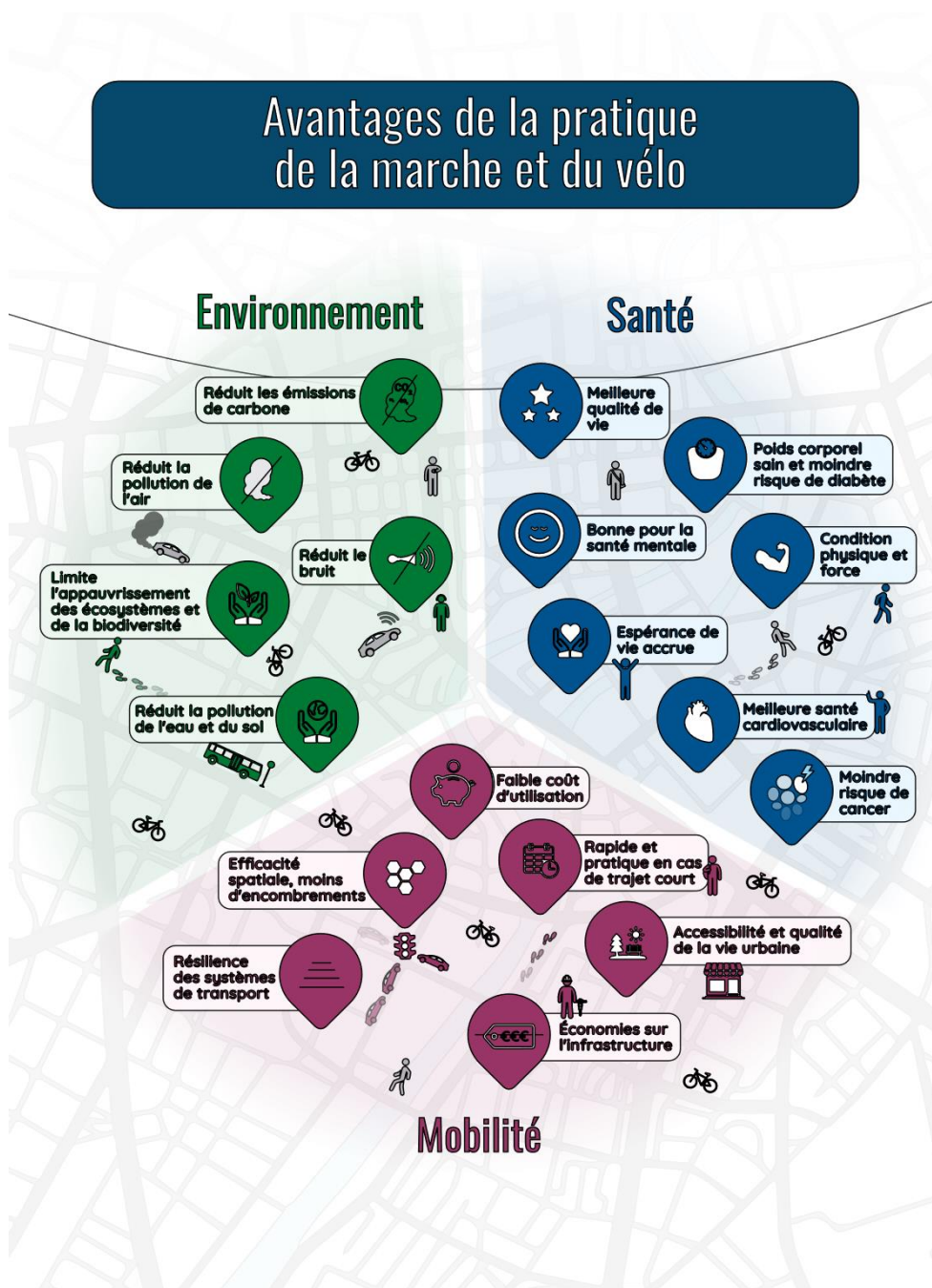
13. De nombreuses activités dépendent de la possibilité de pratiquer la marche, qui permet aux personnes d'être mobiles, d'être physiquement actives et de sociabiliser. La planification de la marche et de la mobilité durable doit être considérée non pas uniquement comme un élément de la planification des transports, mais aussi comme un élément indispensable à la création de communautés saines, équitables et durables, dans lesquelles les gens font une utilisation rationnelle des ressources, pratiquent la marche par choix et peuvent facilement accéder aux transports en commun.

## **B. Avantages de la marche**

14. La marche a de nombreux avantages intrinsèques (voir fig. I). Les villes caractérisées par un haut potentiel piétonnier jouissent d'une richesse sociale, environnementale et économique, car elles placent l'individu au premier plan et au cœur de leur conception et de leurs infrastructures. Il est nécessaire d'adopter une vision à long terme pour mettre en place des infrastructures qui permettent aux citoyens de préférer la marche et le cyclisme à d'autres modes de transport.

15. On parle de potentiel piétonnier pour désigner la facilité des piétons à se déplacer en ville en toute sécurité. Les espaces adaptés aux piétons en ville favorisent la qualité de vie, le bien-être et le bonheur des habitants. Les villes à haut potentiel piétonnier enregistrent également une baisse de la criminalité parce qu'elles favorisent les interactions sociales. Il ne s'agit pas de faire disparaître les voitures des villes, mais plutôt d'atteindre un équilibre parfait entre les piétons, les cyclistes, les transports en commun et les véhicules motorisés privés.

Figure I  
Avantages de la pratique de la marche et du vélo



Source : OMS, Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière (Copenhague, 2022).

## 1. Une société saine

16. La santé humaine revêt trois dimensions, la première physique, la deuxième mentale et la troisième sociale. La pratique d'une activité physique, comme la marche, est grandement bénéfique à chacune de ces dimensions. La marche contribue fortement à réduire la prévalence et les effets de maladies non transmissibles telles que l'obésité, le diabète de type 2, la démence et plusieurs types de cancer et de maladies cardiovasculaires. Elle améliore également le sommeil et la santé mentale, contribuant notamment à prévenir et à soigner la dépression et l'anxiété. Il a été démontré que la marche augmentait l'apport de

sang et d'oxygène au cerveau, améliorant la concentration et la mémoire, et favorisant les fonctions cognitives et l'indépendance des personnes âgées (fig. II).

Figure II  
**Bienfaits de la marche sur la santé**



Source : OMS, Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière.

17. Le temps passé à marcher influe directement et positivement sur la santé physique et mentale. Une méta-étude récente a montré que chaque tranche de 1 000 pas quotidiens supplémentaires réduisait la mortalité prématurée de 15 %<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Maciej Banach *et al.*, « The association between daily step count and all-cause and cardiovascular mortality: a meta-analysis », *European Journal of Preventive Cardiology*, vol. 30, n° 18 (décembre 2023), p. 1975 à 1985, disponible à l'adresse <https://academic.oup.com/eurjpc/article/30/18/1975/7226309>.

18. Le fait de marcher pendant trente minutes ou de faire du vélo pendant vingt minutes presque tous les jours réduit le risque de mortalité d'au moins 10 %<sup>5</sup>. Les déplacements pendulaires actifs sont également associés à une réduction d'environ 10 % du risque de maladie cardiovasculaire<sup>6</sup>. L'OMS estime que le non-respect de ses lignes directrices en matière d'activité physique cause environ un million de décès chaque année dans la Région européenne de l'OMS<sup>7</sup>.

19. Les habitants des quartiers à haut potentiel piétonnier vivent dans un environnement plus sain et moins bruyant, respirent un air moins pollué et profitent d'espaces verts de qualité, qui les rapprochent de la nature et améliorent leur santé mentale et leur bien-être. Il importe donc de garantir l'accès de tous à des environnements adaptés aux piétons.

## 2. Une société inclusive

20. Les mesures de promotion de la marche (dans les domaines des transports, de la planification et de la santé) contribuent à créer des espaces publics sûrs, sécurisés et confortables pour tous, et favorisent les interactions sociales, l'inclusion et la diversité. La multiplication des interactions sociales peut aider les communautés à développer une mémoire collective et une identité culturelle forte, renforçant ainsi les liens entre voisins. Les habitants de rues où la circulation automobile est faible et lente ont environ trois fois plus d'amis parmi leurs voisins que les habitants de rues à forte circulation.

21. Les enfants et les jeunes qui marchent et jouent dehors peuvent interagir face à face, travailler leurs compétences sociales et se détacher des écrans ; ces pratiques encouragent l'activité physique et le contact avec la nature.

## 3. Une mobilité plus sûre et plus sécurisée

22. La marche offre une solution de mobilité peu coûteuse et équitable. Les communautés qui préfèrent la marche et le cyclisme sont moins prises de court par les perturbations des réseaux de transport, et bénéficient d'options de déplacement viables en cas de pandémie, de catastrophe naturelle ou d'état d'urgence.

23. On estime que plus de 450 000 piétons ont été tués dans le monde en 2019<sup>8</sup>. À l'échelle mondiale, les piétons représentent 23 % de l'ensemble des décès liés à des accidents de la route, et plus de 90 % de ces décès se produisent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire. À l'échelle d'un quartier, les personnes à faible revenu, les personnes handicapées, les enfants et les jeunes, les personnes âgées et les femmes sont plus exposés aux problèmes de santé et aux répercussions psychologiques et financières liés aux blessures causées par des accidents de la route, et en souffrent de manière disproportionnée.

24. Le passage à la marche et son intégration dans les systèmes de transport en commun contribuent à réduire le nombre de victimes d'accidents de la route dans le monde et à rendre les transports plus sûrs. Plus la marche se démocratise, plus les routes et les espaces publics sont sûrs. Les investissements dans les infrastructures piétonnes facilitent les déplacements de proximité à pied, ce qui réduit l'usage de la voiture, et la baisse du nombre de véhicules sur les routes réduit le taux d'accidents.

---

<sup>5</sup> Paul Kelly *et al.*, « Systematic review and meta-analysis of reduction in all-cause mortality from walking and cycling and shape of dose response relationship », *International Journal of Behavioural Nutrition and Physical Activity*, vol. 11, art. n° 132 (2014), disponible à l'adresse <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

<sup>6</sup> Monica Dinu *et al.*, « Active commuting and multiple health outcomes: A systematic review and meta-analysis », *Sports Medicine*, vol. 49, n° 3 (2019), p. 437 à 452, disponible à l'adresse <https://europepmc.org/article/MED/30446905>.

<sup>7</sup> Medical Research Council Epidemiology Unit, « Physical activity prevents almost four million early deaths worldwide each year », Université de Cambridge, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 18 juin 2020, disponible à l'adresse [www.mrc-epid.cam.ac.uk/blog/2020/06/18/physical-activity-prevents-four-million-early-deaths-worldwide/](http://www.mrc-epid.cam.ac.uk/blog/2020/06/18/physical-activity-prevents-four-million-early-deaths-worldwide/).

<sup>8</sup> Institute for Health Metrics and Evaluation, « Global Health Data Exchange », disponible à l'adresse <https://ghdx.healthdata.org/>.

25. La sécurisation des espaces publics est également essentielle pour encourager la liberté de circulation. Le fait de permettre à tous, en particulier aux femmes et aux personnes âgées, de se rendre à pied en toute sécurité à n'importe quelle destination, y compris la nuit, contribue à rendre la société plus égalitaire, aide à prévenir l'isolement et renforce la cohésion sociale.

26. Beaucoup de personnes préfèrent ne pas marcher en raison de la densité du trafic et de la vitesse élevée des véhicules. Il est possible de mettre en place des limitations de vitesse et de fermer les routes à la circulation automobile à proximité des écoles et des hôpitaux. Les autorités peuvent aussi agir au stade de la conception des routes pour réduire la vitesse des véhicules, par exemple en adoptant des mesures de modération de la circulation ou en réduisant la largeur des voies.

#### **4. Optimisation de l'utilisation de l'espace et accessibilité des villes de proximité**

27. Le potentiel piétonnier d'une ville dépend de l'articulation entre les espaces piétons et les autres modes de transport durable. Le réseau de transports en commun doit être sûr et bien intégré et desservir tous les principaux quartiers.

28. La marche requiert moins d'espace que les autres modes de transport.

29. La densité, la proximité et la facilité d'accès influent fortement sur l'ampleur de la pratique de la marche, tout comme la présence d'infrastructures et d'installations attrayantes, pratiques et sûres.

30. Le public est plus susceptible de privilégier la marche dans des communautés plus densément peuplées, dans lesquelles les destinations telles que les lieux de travail, les écoles, les magasins et les parcs sont plus proches les unes des autres. Des concepts d'urbanisme tels que la ville du quart d'heure ou les microquartiers sont de plus en plus souvent appliqués dans les villes. Les politiques et les projets de planification devraient donc viser à façonner les communautés de sorte qu'il ne soit plus nécessaire d'utiliser un véhicule motorisé pour la plupart des trajets courts, en particulier ceux de moins de 3 kilomètres.

31. Il est essentiel de créer des infrastructures piétonnes de qualité et d'allouer efficacement l'espace aux différents modes de transport pour planifier et concevoir des communautés adaptées aux piétons.

32. Le nombre de véhicules privés peut être encore réduit davantage si un plus grand nombre de personnes utilisent les transports en commun pour se rendre dans les lieux trop éloignés pour que la marche soit une option. Pour attirer les habitants, les transports en commun doivent être abordables, accessibles et pratiques.

### **C. Avantages économiques de la marche**

33. Les villes à haut potentiel piétonnier attirent des personnes de tous âges, favorisant les interactions, moteur essentiel de l'innovation et de l'accessibilité. Étant donné que les véhicules motorisés sont souvent le deuxième poste de dépenses des ménages, de nombreuses personnes préféreraient vivre dans un endroit où elles n'en ont pas besoin et ainsi alléger leur charge financière.

34. Les avantages économiques de la marche concernent de nombreux secteurs, notamment le commerce de détail, le tourisme et la santé. Toutefois, pour en profiter, il est nécessaire d'investir dans les transports et l'aménagement de l'espace afin de créer des zones à haut potentiel piétonnier dans les quartiers et les villes. Les infrastructures piétonnes sont généralement moins coûteuses que les autres types d'infrastructures (routes, autres grands projets d'infrastructure, etc.), mais offrent pourtant des avantages et retombées souvent plus vastes. Le rapport coûts/avantages de la marche est donc particulièrement bon, en particulier si l'on tient compte des avantages sociaux non quantifiables, qui ont été décrits plus haut (tableau 1).



Tableau 1  
**Estimation des avantages annuels de la marche et du cyclisme dans l'Union européenne**  
(En milliards d'euros)

<i>Avantage</i>	<i>Valeur estimée de la marche</i>	<i>Valeur estimée du cyclisme</i>
Émissions de dioxyde de carbone évitées	0,75	0,6-5,6
Réduction de la pollution de l'air	0,57	0,43
Réduction de la pollution sonore	0,39	0,3
Économies de carburant	5,28	4,0
Amélioration de l'espérance de vie et de la santé	96	73
Réduction de l'absentéisme au travail pour cause de maladie	6,6	5
Marché du vélo	0	13,2
Tourisme	132	44
Désencombrement des routes	9,2	6,8
Économies sur les coûts de construction et d'entretien des infrastructures routières pour véhicules motorisés	3,8	2,9
<b>Total</b>	<b>254,59</b>	<b>150-155</b>

*Source* : Fédération européenne des cyclistes, « The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe », (s.l., Fédération européenne des cyclistes, décembre 2018) ; Jim Walker, « Raise your voice for walking: Public consultation on the European Strategy for Sustainable and Smart Mobility (SSSM) », Walk21, 21 septembre 2020.

## 1. Réduction des dépenses de santé

35. Une étude systématique a montré que la pratique régulière de la marche améliorerait la santé de la population et réduisait nettement les dépenses de santé<sup>9</sup>.

36. Il est clair que les décideurs doivent favoriser les habitudes saines pour améliorer la santé des individus et de la collectivité. Si elles sont menées à bien, des initiatives visant à modifier les habitudes peuvent améliorer l'espérance de vie, générer des économies considérables pour les services de santé publique et remédier aux difficultés posées sur le long cours par les problèmes de santé mentale et l'isolement sociale.

37. Dans la plupart des systèmes de santé, les personnes ne sont généralement prises en charge qu'une fois malades, ce qui est de moins en moins viable. Il est préférable de s'orienter vers un système visant plutôt à prévenir les effets néfastes, qui favoriserait donc le bien-être, serait axé sur la prévention et considérerait la santé comme un investissement plutôt que comme un coût. Ce système pourrait reposer sur la prescription sociale, qui consiste à prescrire des promenades régulières aux patients plutôt que des médicaments, des ressources étant allouées à des initiatives locales de promotion de la santé physique, mentale et sociale.

## 2. Réduction des coûts externes

38. La Déclaration de Vienne souligne que les prix actuels du marché ne tiennent pas compte des coûts externes du transport routier. Elle indique que « par exemple, le coût total des embouteillages, de la pollution et des accidents de la circulation a été estimé à 502 milliards d'euros par an pour les seuls États membres de l'Union européenne », et que « l'évolution vers une plus grande part de mobilité active et de transports en commun offrirait pour principaux avantages l'allongement de l'espérance de vie, l'augmentation de la productivité et la diminution du coût des soins de santé associés aux maladies non transmissibles »<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Martin Wohlrab *et al.*, « The value of walking: A systematic review on mobility and health-care costs », *European Review of Ageing and Physical Activity*, vol. 19, n° 1 (décembre 2022).

<sup>10</sup> CEE/Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, « Déclaration de Vienne : Bâtir un avenir meilleur en évoluant vers des modes de mobilité et de transport nouveaux, propres, sûrs, sains et inclusifs » (s.l., 2022), par. 12.

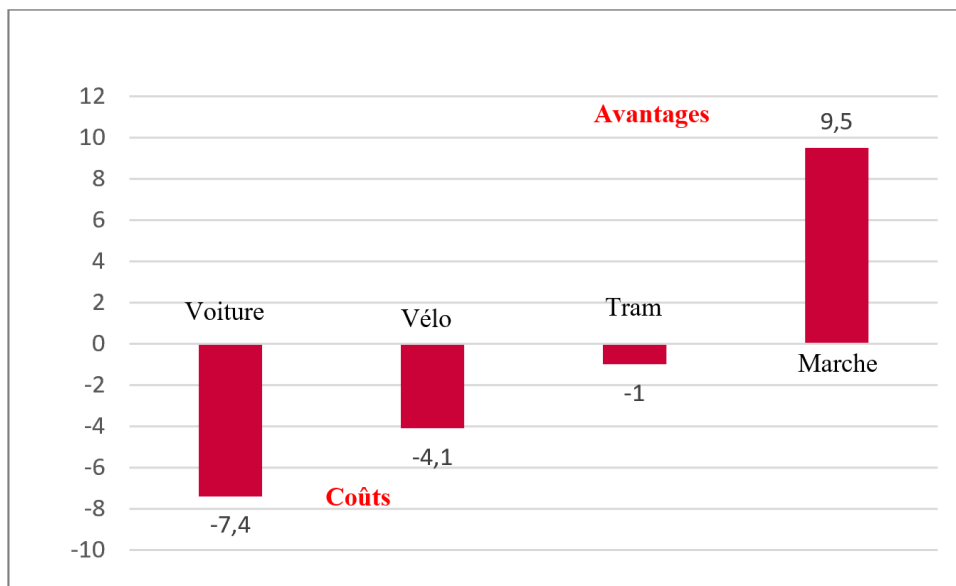
39. Le Gouvernement suisse a par exemple déterminé que les coûts externes de la circulation automobile s'élevaient au total à 7 milliards d'euros (€), soit 0,074 euro par kilomètre parcouru<sup>11</sup>. En comparaison, les coûts externes du cyclisme sont de seulement 0,04 € par kilomètre, tandis que ceux de l'utilisation du tramway sont de 0,01 € par kilomètre.

40. La marche, elle, est associée à un gain de 0,095 € par kilomètre parcouru. Cela signifie que chaque kilomètre parcouru à pied plutôt qu'en voiture permettrait d'économiser 0,17 €. La promotion de la marche se traduit donc par des économies à grande échelle (fig. III).

Figure III

**Effets externes (coûts ou avantages) de différents modes de transport**

(En centimes d'euro par km parcouru)



Source : Office fédéral suisse du développement territorial 2019 : « Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019 » (en allemand uniquement).

41. Les accidents de la route ont des répercussions économiques, qu'on estime à plus de 2 000 milliards de dollars par an au niveau mondial<sup>12</sup>. Le Programme international d'évaluation des routes a calculé le rapport coût-efficacité des aménagements routiers pour les piétons (voir tableau 2).

Tableau 2

**Rapport coût-efficacité direct des aménagements routiers en termes de réduction du nombre de piétons tués**

(En pourcentage)

Aménagement	Coût	Efficacité
Chemin pour piétons	Faible à moyen	40–60
Îlot pour piétons	Faible à moyen	40–60
Modération de la circulation	Moyen à élevé	25–40
Passage piéton avec signalisation	Moyen	25–40

<sup>11</sup> Office fédéral suisse du développement territorial (ARE), « Coûts et bénéfices externes des transports », disponible à l'adresse <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/couts-et-benefices-des-transports.html>.

<sup>12</sup> Programme international d'évaluation des routes (iRAP), Road Safety Toolkit, Crash Costing, disponible à l'adresse <https://toolkit.irap.org/management/crash-costing>.

<i>Aménagement</i>	<i>Coût</i>	<i>Efficacité</i>
Intersection avec signalisation	Moyen	25–40
Accotement revêtu	Moyen	25–40
Gestion de la vitesse	Moyen	25–40
Suppression des obstacles visuels	Faible à moyen	25–40
Passage piéton sans signalisation	Faible	25–40
Réglementation des activités commerciales en bord de route	Faible à moyen	10–25
Éclairage public	Moyen	10–25
Mise en place de zones spéciales aux abords des établissements scolaires	Faible à moyen	10–25

Source : iRAP, Road Safety Toolkit, Crash Costing, Pedestrians, disponible à l'adresse <https://toolkit.irap.org/road-users/pedestrians/>.

42. Les mesures visant à favoriser la marche et le cyclisme peuvent également réduire les embouteillages : plusieurs études de cas menées dans le cadre du projet FLOW<sup>13</sup> montrent comment l'application de telles mesures peut rendre les transports plus efficaces dans leur ensemble<sup>14</sup>. On estime que les inefficacités de la mobilité urbaine, et en particulier les embouteillages, coûtent 110 milliards d'euros par an à l'Union européenne ; les économies potentielles sont donc considérables<sup>15</sup>.

### 3. Contribuer à une économie résiliente et durable

43. Des études montrent que les piétons dépensent plus d'argent au total dans les boutiques que les conducteurs<sup>16</sup>. Une étude menée à Berlin a montré que les piétons dépensaient plus de trois fois les sommes dépensées par les personnes utilisant un autre mode de transport<sup>17</sup>. Les piétons dépensent plus au niveau local, et fréquentent souvent les petits commerces plutôt que les centres commerciaux situés hors des villes. Les commerçants surestiment généralement la part des clients venant en voiture et sous-estiment considérablement celle des clients venant à pied (voir tableau 3).

<sup>13</sup> Bonnie Fenton et Andrew Nash, *Walking and Cycling: A Multimodal Approach to Congestion Management – FLOW project summary and recommendations* (Bruxelles, CIVITAS, 2018), disponible à l'adresse <https://civitas.eu/resources/flow-project-summary-and-recommendations-a-multimodal-approach-to-congestion-management> et CIVITAS, « FLOW developed transport planning tools to encourage active transport modes and tackle road congestion », disponible à l'adresse <https://civitas.eu/projects/flow>.

<sup>14</sup> CIVITAS, « Walking, cycling and congestion: 15 quick facts for cities » (2017), disponible à l'adresse <https://civitas.eu/resources/walking-cycling-and-congestion-15-quick-facts-for-cities>.

<sup>15</sup> Cour des comptes européenne, *Audit Preview: Information on an Upcoming Audit: Urban mobility in the EU* (s.l., Union européenne, 2019), disponible à l'adresse [www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/ap19\\_07/ap\\_urban\\_mobility\\_en.pdf](http://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/ap19_07/ap_urban_mobility_en.pdf).

<sup>16</sup> Carlton Reid, « People walking and cycling spend more in London's shops than motorists », *Forbes*, 16 novembre 2018, disponible à l'adresse [www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/](http://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/) ; Living Streets, « The pedestrian pound: The business case for better streets and places » (s.l.n.d.), disponible à l'adresse [www.livingstreets.org.uk/media/2t0hyzcm/pedestrian-pound-2018.pdf](http://www.livingstreets.org.uk/media/2t0hyzcm/pedestrian-pound-2018.pdf).

<sup>17</sup> Dirk von Schneidemesser et Jody Betzien, « Local business perception vs. mobility behaviour of shoppers: A survey from Berlin », *Findings*, 8 juin 2021.

Tableau 3  
**Habitudes de mobilité et d'achat déclarées par les acheteurs et perçues par les commerçants selon la distance dans deux rues commerçantes de Berlin**

	Part modale (En %)	Nombre moyen de visites hebdomadaires	Dépenses moyennes réelles par visite (En euros)	Dépenses hebdomadaires moyennes perçues (En euros)	Dépenses totales perçues (En euros)	Part des dépenses hebdomadaires totales (En %)
<b>Transports en commun</b>	26,06	2,86	10,87	31,11	16,43	16,5
<b>Voiture</b>	6,58	2,8	23,45	65,60	8,66	8,7
<b>Vélo</b>	14,64	3,78	11,98	45,35	13,38	13,5
<b>Marche</b>	52,08	4,97	11,63	57,82	60,65	61,0
<b>Autre</b>	0,59	3,35	8,33	27,95	335	0,3

Source : Dirk von Schneidemesser et Jody Betzien, « Local business perception vs. mobility behaviour of shoppers: A survey from Berlin », *Findings*, 8 juin 2021.

44. Les transports (fiabilité du réseau de transports en commun, proximité des lieux de travail et de loisir et installations publiques) représentent un facteur clef dans le choix du lieu de résidence, du lieu de travail et des services utilisés. Étant donné que la présence d'infrastructures piétonnes bien développées fait augmenter la valeur de l'immobilier dans les environs, les urbanistes et les décideurs devraient tenir compte des problèmes de gentrification et d'inégalité<sup>18</sup>.

45. Les environnements adaptés aux piétons génèrent des revenus grâce au tourisme, en ville et dans les environs de celle-ci<sup>19</sup>. De nombreuses régions touristiques dépendent des avantages économiques du tourisme de randonnée et de la marche de loisir. En Suisse, les retombées économiques de la randonnée étaient d'environ 3,6 milliards d'euros en 2019<sup>20</sup>. Une étude antérieure, réalisée en 2011, a montré que les sentiers de randonnée rapportaient environ 1,2 milliard d'euros au total<sup>21</sup>. On peut supposer que ce chiffre a grandement augmenté depuis.

46. Selon l'Organisation mondiale du tourisme (ONU Tourisme)<sup>22</sup>, un investissement de 1,38 euro dans le développement du tourisme piéton rapporte en moyenne près de 18 euros.

47. Les personnes qui se rendent à pied au travail (ou marchent sur leur lieu de travail) rapportent de meilleures performances professionnelles que celles qui prennent les transports en commun ou la voiture, un phénomène attribué aux effets de l'activité physique sur les fonctions cérébrales<sup>23</sup>. À l'inverse, une faible activité physique est associée à une plus forte prévalence de l'obésité et des maladies chroniques qui y sont associées, ainsi qu'à une hausse de l'absentéisme. Le stress psychologique causé par les déplacements pendulaires peut également affecter les performances professionnelles<sup>24</sup>.

<sup>18</sup> Kwangyul Choi, Han John Park et Jim Dewald, « The impact of mixes of transportation options on residential property values: Synergistic effects of walkability », *Cities*, vol. 111 (avril 2021).

<sup>19</sup> Ching-Fu Chen et Chi-Yi Huang, « Investigating the effects of a shared bike for tourism use on the tourist experience and its consequences », *Current Issues in Tourism*, vol. 24, n° 1 (2021), p. 134 à 148.

<sup>20</sup> Adrian Fischer *et al.*, *Wandern in der Schweiz 2020: Sekundäranalyse von 'Sport Schweiz 2020' und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten – Materialien Langsamverkehr n° 148* (Berne, Hrsg. Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2021).

<sup>21</sup> Heini Sommer, Matthias Amacher et Marcel Buffat, *Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz: Methodik, Datengrundlagen und Ergebnisse – Materialien Langsamverkehr n° 124* (Berne, Hrsg. Office fédéral des routes et Suisse Rando, 2011).

<sup>22</sup> ONU Tourisme, *Walking Tourism: Promoting Regional Development* (Madrid, ONU Tourisme, 2019).

<sup>23</sup> Charles H. Hillman, Kirk I. Erickson et Arthur F. Kramer, « Be smart, exercise your heart: Exercise effects on brain and cognition », *Nature Reviews Neuroscience*, vol. 9 (2008), p. 58 à 65 et Paths for all, « Workplace Walking », 2024, disponible à l'adresse [www.pathsforall.org.uk/walking-for-health/workplacewalking](http://www.pathsforall.org.uk/walking-for-health/workplacewalking).

<sup>24</sup> Liang Ma et Runing Ye, « Does daily commuting behaviour matter to employee productivity? », *Journal of Transport Geography*, vol. 76 (avril 2019), p. 130 à 141, Liang Ma et Runing Ye,

#### 4. Climat, bruit et émissions

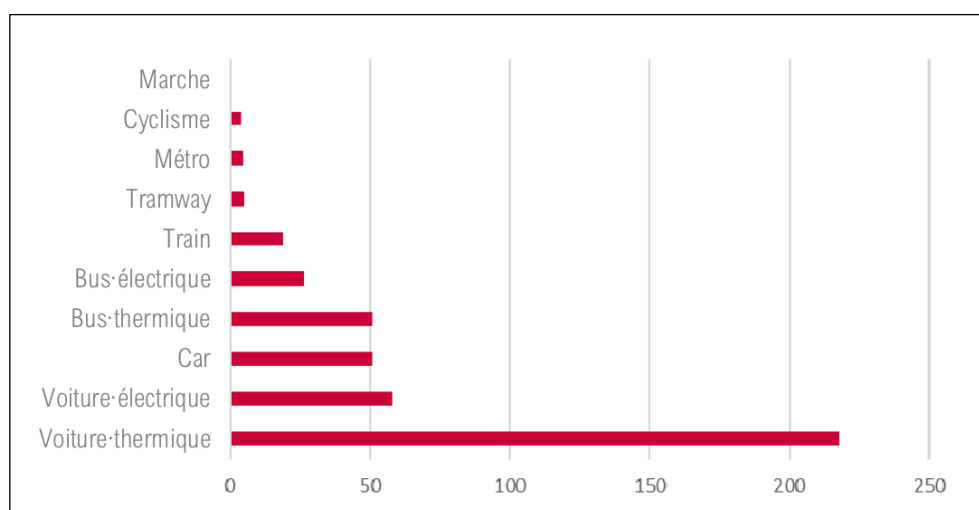
48. Les préoccupations environnementales sont probablement l'une des premières et des plus évidentes des motivations à marcher davantage. Certes, les citoyens ne peuvent agir directement sur des facteurs environnementaux à grande échelle, mais ils peuvent tout de même avoir un impact concret, notamment en modifiant leurs habitudes de mobilité. La marche leur permet de participer activement à la lutte contre certains problèmes environnementaux, tant locaux que mondiaux, et de les atténuer, qu'il s'agisse des changements climatiques, de la pollution de l'air, de la perte de biodiversité ou du manque d'infrastructures vertes (voir fig. IV).

49. Les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), la pollution de l'air, le bruit, les embouteillages et la dégradation des habitats naturels ont des effets néfastes sur les villes et leurs environs. Les véhicules motorisés sont une source importante d'émissions de CO<sub>2</sub> (voir fig. IV). Toutefois, il ne suffira pas d'électrifier le parc automobile pour résoudre les problèmes liés aux embouteillages ou à l'utilisation de l'espace public. Les pneus resteront une importante source de pollution de l'air, des piétons continueront d'être renversés et tués, et la transition électrique n'aura pas d'effet sur l'inactivité physique. De plus, au-delà de 30 km/h, les véhicules électriques sont aussi bruyants que les autres<sup>25</sup>.

Figure IV

#### Émissions de dioxyde de carbone par mode de transport

(En grammes/km)



Source : Ministère fédéral autrichien de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, *Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030: Strategie zur Förderung des Fußverkehrs in Österreich Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030* (Vienne, 2022).

« Walking and cycling to work makes commuters happier and more productive », The Conversation, 4 juillet 2019, disponible à l'adresse <http://theconversation.com/walking-and-cycling-to-work-makes-commuters-happier-and-more-productive-117819>. Werken Beweging, « Wandelen op en naar het werk », disponible à l'adresse <https://werkeninbeweging.nl/thema/wandelen/> (en néerlandais uniquement).

<sup>25</sup> Jasper Jolly, « Do electric cars have an air pollution problem? », *The Guardian*, 26 février 2024, disponible à l'adresse [www.theguardian.com/business/2024/feb/26/electric-cars-air-pollution-problem-brakes-tyres](http://www.theguardian.com/business/2024/feb/26/electric-cars-air-pollution-problem-brakes-tyres).

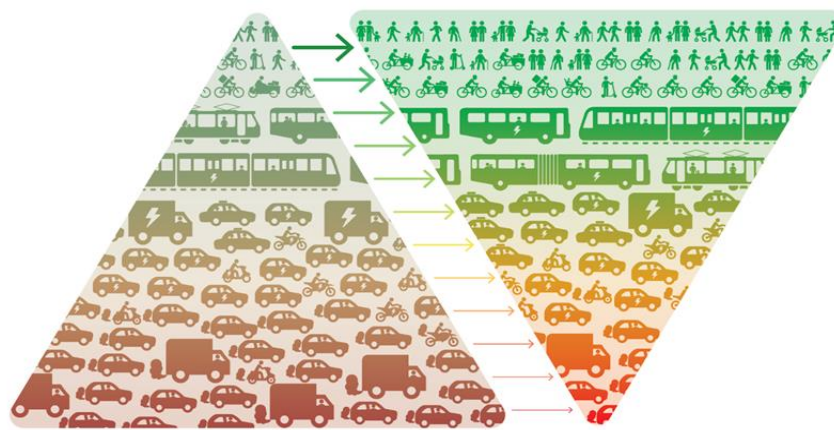
### III. Ambition et objectifs

50. Le Plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche vise à permettre à tous les habitants de la région d'avoir accès à la marche et de la pratiquer en toute sécurité dans de bonnes conditions, afin d'améliorer la santé publique et le bien-être, d'atténuer les effets des changements climatiques, de promouvoir l'utilisation des transports en commun, de réduire la pollution et de créer des sociétés dynamiques et inclusives.

51. Pour ce faire, la planification de la mobilité doit donner la priorité à la marche<sup>26</sup>. La figure V illustre une transition vers un système de mobilité donnant la priorité aux modes de déplacement les plus sains et inoffensifs pour le climat.

Figure V

**Modèle pyramidal de la mobilité durable : donner la priorité à la mobilité saine, verte et durable**



Source : Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, *Données récentes à l'appui de la pratique de la marche et du vélo et des politiques en la matière* (Copenhague, 2022), p. 9.

52. La Déclaration de Vienne a jeté les bases des objectifs du présent Plan directeur :

a) Objectif 1 : Élaborer et appliquer, dans chaque pays de la région, des politiques nationales de promotion de la marche soutenues par des plans, stratégies et programmes nationaux en la matière, y compris en définissant des objectifs nationaux dans tous les pays de la région et en encourageant leur mise en application au niveau infranational ;

b) Objectif 2 : Intégrer la marche dans les politiques nationales relatives au transport, à la santé et à l'environnement, ainsi que dans les plans de développement des infrastructures de transport, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, et promouvoir l'application de ces politiques et plans aux niveaux infranationaux ;

c) Objectif 3 : Faire en sorte que le temps consacré à la marche augmente nettement dans tous les pays ;

d) Objectif 4 : Renforcer nettement la sécurité des piétons dans tous les pays de la région et réduire le nombre de piétons tués ou grièvement blessés dans la région, en s'efforçant de réaliser les objectifs du projet Vision Zero d'ici à 2050<sup>27</sup> ;

e) Objectif 5 : Étendre et améliorer les infrastructures piétonnes dans tous les pays de la région et rendre la marche plus accessible, plus agréable, plus attrayante et plus sûre, y compris pour les enfants et les jeunes.

53. Les objectifs sont pertinents et applicables dans tous les pays de la région.

<sup>26</sup> Marek Ogryzek, Daria Adamska-Kmieć et Anna Klimach, (2020) « Sustainable transport: An efficient transportation network – Case study », *Sustainability*, vol. 12, n° 19 (2020).

<sup>27</sup> Voir <https://visionzeronet.org/about/what-is-vision-zero/>.

## A. Objectif 1 : Élaborer et exécuter des politiques et plans nationaux de promotion de la marche

54. Dans chaque pays de la région, l'objectif 1 est soutenu par des plans, stratégies et programmes nationaux, y compris des objectifs nationaux, dont la réalisation est encouragée aux niveaux infranationaux. Des financements adéquats devraient leur être alloués dans la limite des budgets disponibles.

### 1. Justification

55. Des politiques nationales assorties d'objectifs ambitieux de promotion de la marche, de l'utilisation d'engins de déplacement à roues (dispositifs d'aides à la mobilité tels que les fauteuils roulants), de la sécurité des piétons, des transports en commun et d'un plus grand confort fourniront la base et l'élan nécessaires pour atteindre les objectifs de développement durable et les cibles s'y rapportant. Pour préserver la pratique de la marche et inciter davantage de personnes à s'y adonner, il faut investir dans les infrastructures et mener des actions de promotion et de sensibilisation. Cependant, les plans d'investissement nationaux prennent rarement la marche en compte. L'attribution de responsabilités claires et l'affectation de ressources budgétaires suffisantes devraient faire partie intégrante de l'élaboration des plans nationaux de promotion de la marche.

### 2. Cibles et résultats

56. D'ici à la fin de l'année 2027, le Partenariat pour une mobilité active et saine<sup>28</sup> aura élaboré un ensemble de supports d'information, de documents et d'activités de renforcement des capacités<sup>29</sup> visant à aider les États membres à élaborer une politique de promotion de la marche ou à réviser une politique existante. Les éléments essentiels à prendre en compte dans l'établissement des cibles, des plans d'action et des systèmes de suivi nationaux seront définis plus en détail.

57. D'ici à 2030, chaque État membre aura commencé à élaborer une politique globale de promotion de la marche. À cet effet, les États membres peuvent organiser des forums et des conférences, créer des comités directeurs ou des équipes interdépartementales, et proposer des programmes de renforcement des capacités. Ils auront également établi un cadre pour la collecte de données de référence selon les objectifs et les calendriers qu'ils auront définis.

58. D'ici à 2035, chaque pays aura élaboré et commencé à mettre en place au niveau national des politiques de promotion de la marche, des plans d'action, des stratégies, des programmes et des plateformes de données. Les pays disposant déjà de politiques de promotion de la marche souhaiteront peut-être les réviser et les mettre à jour avant 2035.

### 3. Principal indicateur de succès

59. Une politique nationale de promotion de la marche, assortie d'un plan d'action, d'objectifs et d'un mécanisme de coordination, est mise en place. Des normes nationales d'intégration de la marche dans la conception des routes et des espaces publics sont établies, ou les normes existantes sont revues, et une plateforme de données nationales visant à évaluer la situation initiale et à suivre l'avancement de l'application des mesures est créée.

<sup>28</sup> Le Partenariat relève du PPE-TSE et du Processus européen Environnement et santé. Pour plus d'informations sur les partenariats du PPE-TSE, consulter l'adresse <https://unece.org/thepep/partnerships>.

<sup>29</sup> Walk21, « The 8 Steps », disponible à l'adresse <https://walk21.com/work/training/the-8-steps/>.

## B. Objectif 2 : Intégrer la marche dans les politiques nationales et promouvoir l'application de ces politiques aux niveaux infranationaux

60. L'objectif 2 consiste à intégrer la marche dans les politiques nationales relatives au transport, à la santé et à l'environnement, ainsi que dans les plans de développement des infrastructures de transport, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, et de promouvoir l'application de ces politiques et plans aux niveaux infranationaux.

### 1. Justification

61. La marche étant un enjeu aux dimensions multiples, seule une approche intégrée permettra de répondre aux besoins des piétons et d'atteindre les objectifs définis dans les accords internationaux et les plans nationaux. Le tableau 4 répertorie les objectifs des politiques nationales de promotion de la marche actuellement en place.

Tableau 4

#### Objectifs des politiques de promotion de la marche en place dans les pays de la région paneuropéenne (2023)

Objectif	Nombre de pays (sur 56)	Pourcentage
Augmentation du temps consacré à la marche	24	43
Sécurité routière	30	54
Accessibilité	17	30
Confort	13	23
Atténuation des changements climatiques	24	43
Autre	11	20
Aucun	6	11

Source : Partnership for Active Travel and Health.

Note : Le tableau a été créé à partir de données issues des 56 États membres de la CEE, qui ont été extraites d'un jeu de données mondiales, mais n'ont pas été publiées séparément.

62. L'approche la plus rationnelle et efficace de l'application de politiques de promotion de la marche est une approche holistique, multisectorielle et interdépartementale, qui va du niveau local aux niveaux régional et national.

63. Divers accords internationaux, comme l'Accord de Paris sur les changements climatiques, dont les Parties doivent communiquer des contributions déterminées au niveau national, le Plan mondial de l'OMS pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, les Lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité ou le Nouveau Programme pour les villes du Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), pourraient servir d'inspiration dans leurs domaines respectifs.

### 2. Cibles et résultats

64. D'ici à la fin de l'année 2027, le Partenariat aura donné aux États membres une vue d'ensemble des politiques et des objectifs sur lesquels se concentrer pour mettre en application le Plan directeur. Il peut s'agir des objectifs de développement durable, des contributions déterminées au niveau national, de cibles et de mesures définies par l'OMS concernant les maladies non transmissibles, la sécurité routière et la qualité de l'air, ainsi que d'autres objectifs intergouvernementaux relatifs, par exemple, à l'accès aux transports publics, à l'égalité des sexes ou à l'équité.

65. D'ici à 2030, tous les pays se seront dotés d'un mécanisme propre à garantir l'intégration des politiques de promotion de la marche. Il peut s'agir de créer des forums interdépartementaux, de mettre sur pied des comités directeurs, d'organiser des conférences



ou de trouver des moyens analogues d'intégrer des politiques et stratégies holistiques de promotion de la marche dans les cibles et mesures nationales et mondiales.

66. D'ici à 2035, tous les pays auront intégré leurs politiques de promotion de la marche dans leurs politiques générales et disposeront d'un mécanisme chargé d'en coordonner et d'en suivre l'application de manière continue. Les autorités nationales encourageront la transposition de ces politiques dans les plans et programmes infranationaux, et s'emploieront à les faire connaître au sein des institutions et organisations internationales.

### **3. Principal indicateur de succès**

67. La marche est intégrée dans toutes les politiques nationales et infranationales pertinentes. Un mécanisme de coordination et de suivi des efforts d'intégration est en place. Toutes les autorités concernées, à tous les niveaux (local, régional, provincial et national ou fédéral, selon la structure de chaque État membre), sont associées aux travaux menés.

## **C. Objectif 3 : accroître le temps consacré à la marche**

68. L'objectif 3 consiste à faire en sorte que le temps consacré à la marche augmente nettement dans tous les pays.

### **1. Justification**

69. Ces dernières décennies, le temps moyen que les personnes consacrent à la marche a diminué, en particulier dans les pays à revenu élevé. En outre, de moins en moins de trajets sont faits intégralement à pied, et de plus en plus conjuguent marche et autres modes de déplacement (transports en commun, notamment). La promotion de la marche peut aussi contribuer à la réalisation de plusieurs cibles des objectifs de développement durable, comme les cibles relatives à la lutte contre les changements climatiques et à la préservation de l'environnement (voir section II.B).

### **2. Cibles et résultats**

70. D'ici à la fin de l'année 2027, le Partenariat aura mis au point et approuvé une méthode de mesure du temps consacré à la marche. Il est également recommandé d'établir une méthode de mesure du temps passé dans les espaces publics, qui fait partie intégrante de la marche et a des incidences, par exemple, sur les décisions relatives à l'aménagement de ces espaces (bancs, végétation, etc.), sur l'économie locale et sur les interactions sociales.

71. D'ici à 2030, tous les pays de la région disposeront de données de référence sur le temps consacré à la marche, mesuré selon la méthode convenue afin que des comparaisons internationales soient possibles.

72. D'ici à 2035, le temps consacré à la marche aura augmenté, dans tous les pays de la région, par rapport au niveau de référence défini en 2030.

### **3. Indicateurs de succès**

73. Il est suggéré d'utiliser les indicateurs ci-après pour déterminer si les cibles ont été atteintes. Le premier indicateur, le principal, a directement trait aux cibles. Les indicateurs supplémentaires sont destinés aux autorités nationales et locales qui souhaitent recueillir des données plus complètes sur la pratique de la marche.

74. Le principal indicateur est le nombre moyen de minutes qu'une personne consacre à la marche par jour, à des fins de mobilité ou de loisir, avec ventilation par âge et par sexe, et idéalement aussi par milieu de vie (urbain ou rural). Il est nécessaire de comptabiliser la marche récréative, qui est importante d'un point de vue sanitaire et touristique.

75. Les indicateurs supplémentaires sont les suivants :

- a) Nombre de minutes passées dans les espaces publics par jour ;
- b) Part de la population qui ne marche pas dans une journée type (niveau de participation) ;

c) Part des enfants et adolescents âgés de 11 à 17 ans et des adultes (18 ans et plus) qui ne satisfont pas aux lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique ;

d) Part des enfants âgés de 7 à 11 ans qui se rendent à l'école à pied, et part de ces enfants qui se rendent à l'école à pied sans être accompagnés d'un adulte. La tranche d'âge des 12 à 17 ans peut éventuellement être incluse.

## D. Objectif 4 : renforcer la sécurité des piétons

76. L'objectif 4 consiste à renforcer nettement la sécurité des piétons dans tous les pays de la région et à réduire le nombre de piétons tués ou grièvement blessés dans la région, en s'efforçant de réaliser les objectifs du projet Vision Zero d'ici à 2050.

### 1. Justification

77. Le nombre de piétons tués ou grièvement blessés sur les routes reste un problème majeur dans tous les pays de la région. La vitesse est l'un des facteurs sur lesquels il est possible d'agir pour réduire le danger sur la route, et elle est importante lorsqu'il s'agit d'évaluer la sécurité des piétons.

78. Outre la vitesse, la planification urbaine et l'existence d'infrastructures propres à garantir la sécurité des piétons (largeur de la chaussée, séparation physique entre les routes, pistes cyclables et voies piétonnes) sont également des facteurs importants, de même que la conception des véhicules, mais aussi leur taille, qui va croissant<sup>30</sup>. Pour améliorer la sécurité des piétons, il importe aussi de prévenir autant que possible les glissades, les trébuchements et les chutes<sup>31</sup> en maintenant les zones piétonnes, les chemins pour piétons et les passages en bon état et en les débarrassant des obstacles et de la neige.

79. Le sentiment subjectif de sécurité<sup>32</sup> est souvent tout aussi important que la sécurité objective d'un déplacement lorsqu'il s'agit de décider d'effectuer ou non ce déplacement à pied, ainsi qu'en témoigne l'indicateur 16.1.4 des objectifs de développement durable (« Nombre de personnes considérant qu'il n'y a pas de danger à se déplacer seules à pied dans leur zone de résidence une fois la nuit tombée, en proportion de la population totale »)<sup>33</sup>.

### 2. Cibles et résultats

80. D'ici à la fin de l'année 2027, le Partenariat aura mis au point et approuvé une méthode permettant d'améliorer et de normaliser la qualité des données sur les piétons blessés dans des accidents. Il convient aussi d'établir, au niveau international, une procédure commune de collecte de données sur le nombre de piétons décédés ou blessés à la suite de trébuchements, de glissades et de chutes.

81. D'ici à 2030, le nombre de piétons tués ou grièvement blessés aura diminué dans tous les pays de la région et aura été divisé par deux à l'échelle de la région par rapport au niveau de référence. Quant à la sécurité des piétons, un niveau de référence pour le nombre de personnes considérant qu'il n'y a pas de danger à se déplacer seules à pied dans leur zone de résidence une fois la nuit tombée, en proportion de la population totale, aura été défini.

---

<sup>30</sup> Justin Tyndall, « The effect of front-end vehicle height on pedestrian death risk », *Economics of Transportation*, vol. 37 (mars 2024).

<sup>31</sup> Rachel Lee *et al.*, « Pedestrian slips, trips and falls: An evaluation of their causes, impact, scale and costs » (s.l., Living Streets, 2023).

<sup>32</sup> Département des affaires économiques et sociales, Division de statistique, « SDG indicator metadata » (31 mars 2023), disponible à l'adresse <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/files/Metadata-16-01-04.pdf>.

<sup>33</sup> SDG Hub, « SDG 16 Indicators », disponible à l'adresse [www.sdg16hub.org/landing-page/sdg-16-indicators](http://www.sdg16hub.org/landing-page/sdg-16-indicators).

82. D'ici à 2035, le nombre de piétons tués ou grièvement blessés aura encore diminué par rapport à 2030, le but étant d'atteindre les objectifs du projet Vision Zero d'ici à 2050<sup>34</sup>, et le sentiment de sécurité des piétons aura augmenté par rapport au niveau de référence.

### 3. Indicateurs de succès

83. Les deux principaux indicateurs se rapportent aux deux cibles. Les indicateurs supplémentaires ont vocation à affiner les principaux indicateurs et sont destinés aux autorités nationales et locales qui souhaitent recueillir des données plus complètes sur la pratique de la marche. Les données relatives à l'indicateur sur la sécurité peuvent et devraient être recueillies en même temps que d'autres données subjectives dans le cadre d'une enquête globale, comme expliqué dans la section consacrée à l'objectif 5. Dans un souci d'efficacité, toutes les données collectées via cette enquête devraient être traitées au moyen d'un seul outil.

84. Les principaux indicateurs sont les suivants :

a) Nombre de piétons tués ou grièvement blessés par million d'habitants, avec ventilation par âge et par sexe<sup>35</sup>, une attention particulière étant prêtée aux enfants et aux personnes âgées ;

b) Nombre de personnes considérant qu'il n'y a pas de danger à se déplacer seules à pied dans leur zone de résidence une fois la nuit tombée, en proportion de la population totale.

85. Les indicateurs supplémentaires sont les suivants :

a) Nombre de piétons tués ou grièvement blessés par million de minutes de marche, ou nombre d'heures qu'une personne consacre à la marche sans être blessée ou tuée ;

b) Part des rues où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins dans les zones résidentielles<sup>36</sup> ;

c) Nombre de trébuchements, de chutes et de glissades par million d'habitants, avec ventilation par âge et par sexe.

## E. Objectif 5 : étendre et améliorer les infrastructures piétonnes

86. L'objectif 5 consiste à étendre et à améliorer les infrastructures piétonnes dans tous les pays de la région, notamment afin de rendre la marche plus accessible, plus agréable, plus attrayante et plus sûre pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, et de permettre aux enfants et aux jeunes de se déplacer en toute sécurité.

### 1. Justification

87. Pour que la marche se développe, il importe que les destinations du quotidien soient aisément accessibles et que les trajets soient courts et pratiques. Ces destinations sont, par exemple, les arrêts des transports publics, les établissements d'enseignement, les lieux de travail, les établissements de santé, les centres commerciaux et les espaces de loisirs. Si une destination est trop lointaine ou si le trajet est dangereux, peu attrayant ou peu agréable, il est probable que le déplacement ne soit pas effectué à pied s'il existe une autre solution viable et abordable.

<sup>34</sup> « Déclaration de Stockholm – Troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière : réalisation des objectifs internationaux d'ici 2030 », Stockholm, 19 et 20 février 2020, disponible à l'adresse <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>.

<sup>35</sup> OMS, *Global Status Report on Road Safety 2023* (Genève, 2023).

<sup>36</sup> OMS, « Decade of Action for Road Safety 2021–2030 », disponible à l'adresse [www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030](http://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030).

## 2. Cibles et résultats

88. La qualité de l'environnement piéton doit être évaluée de manière objective. Il reste toutefois difficile de mesurer le potentiel piétonnier au niveau national, car les types d'infrastructures piétonnes et leur qualité varient fortement à l'échelle des rues, des quartiers, des petites villes et des grandes agglomérations. À l'avenir, il sera peut-être possible de recueillir davantage de données objectives sur le potentiel piétonnier d'un pays dans son ensemble.

89. Une enquête nationale peut permettre de mesurer la qualité perçue de l'environnement piéton. À ce stade, une telle évaluation subjective de la qualité des infrastructures est la meilleure approximation possible.

90. D'ici à la fin de l'année 2027, le Partenariat aura élaboré et approuvé une méthode de mesure des trois aspects suivants :

a) Satisfaction : mise au point d'un ou de plusieurs outils de mesure du niveau de satisfaction des personnes à l'égard de l'environnement piéton de leur quartier, de leur village et éventuellement de leur ville (enquête nationale, application mobile ou autres méthodes), l'objectif étant d'éclairer les décisions relatives aux investissements dans les infrastructures piétonnes et aux améliorations à apporter à ces infrastructures ;

b) Accessibilité : évaluation, au moyen de données géoréférencées, des distances à parcourir à pied pour rejoindre les destinations du quotidien, sur la base des travaux d'ONU-Habitat, du Global Observatory of Healthy and Sustainable Cities<sup>37</sup> et du Forum international des transports<sup>38</sup> ;

c) Potentiel piétonnier : évaluation objective de l'environnement piéton : fourniture de l'assistance dont les pays ont besoin pour établir des normes de conception (voir l'objectif 1 et l'action 8) et définir des indicateurs objectifs de mesure de la qualité des infrastructures au niveau national. Dans un premier temps, des projets pilotes, inspirés par exemple des méthodes et des indicateurs du Programme international d'évaluation des routes (iRAP), seront mis en place pour évaluer le potentiel piétonnier à l'échelle de rues, de quartiers et de villes<sup>39</sup>.

91. D'ici à 2030, des niveaux de référence auront été établis pour ces trois mêmes aspects, c'est-à-dire :

a) Le niveau de satisfaction des personnes à l'égard de l'environnement piéton de leur quartier, de leur village ou de leur ville (données issues d'enquêtes nationales) ;

b) L'accessibilité (données géoréférencées) ;

c) Le potentiel piétonnier.

92. Chacun de ces trois aspects contribue à l'objectif principal, à savoir étendre et améliorer les infrastructures piétonnes.

93. D'ici à 2035, tous les pays auront :

a) Rehaussé (de 10 %) le niveau de satisfaction des personnes à l'égard de l'environnement piéton de leur quartier, de leur village ou de leur ville ;

b) Amélioré l'accessibilité piétonne en faisant en sorte que la majorité de la population puisse accéder à pied aux destinations du quotidien (voir, par exemple, la carte des espaces verts d'Écosse)<sup>40</sup> ;

c) Renforcé le potentiel piétonnier tel que défini et conceptualisé d'ici à 2030, notamment en prévoyant des aménagements suffisants (un indicateur pourrait être le nombre de bancs par kilomètre de chemin pour piétons, par exemple).

---

<sup>37</sup> Voir [www.healthysustainablecities.org/about/](http://www.healthysustainablecities.org/about/).

<sup>38</sup> Forum international des transports, « Benchmark Accessibility in Cities: Measuring the Impact of Proximity and Transport Performance », ITF Policy Papers, n° 68 (Paris, Éditions de l'OCDE, 2019).

<sup>39</sup> Voir <https://irap.org/>.

<sup>40</sup> Greenspace Scotland, *The Third State of Scotland's Greenspace Report* (s.l., Greenspace Scotland, 2018).

### 3. Indicateurs de succès

94. Les principaux indicateurs sont les suivants :

a) Satisfaction : niveau de satisfaction des personnes à l'égard de l'environnement piéton de leur quartier, de leur village ou de leur ville, avec ventilation par âge, genre, degré de mobilité, niveau de revenu et milieu de vie (urbain, périurbain ou rural). Les données sont recueillies au moyen d'une enquête nationale globale<sup>41</sup> ou collectées via des applications comme Walkability.App, outil créé par Walk21<sup>42</sup>, puis agrégées au niveau national. L'indicateur pourrait être subdivisé en niveaux de satisfaction quant à la qualité de la chaussée, au caractère plus ou moins direct des itinéraires, aux passages, aux obstacles, à la circulation, à la sécurité (le jour et la nuit), à l'application des principes de la conception inclusive, au mobilier urbain, à la végétation, à l'attrait esthétique de l'environnement, à la convivialité des quartiers, à la pollution (sonore et atmosphérique), à l'exposition aux intempéries, à la signalisation, au drainage, aux toilettes, à la présence de bancs et de fontaines d'eau potable, aux services d'entretien, etc. ;

b) Accessibilité : proportion de la population qui peut accéder aisément à pied aux destinations du quotidien. Les indicateurs 11.2.1 et 11.7.1 des objectifs de développement durable suggèrent respectivement des distances de marche de 500 m jusqu'aux arrêts des transports publics et de 400 m jusqu'aux espaces publics extérieurs. Les établissements d'enseignement obligatoire, les établissements de santé et les commerces essentiels devraient être accessibles en quinze minutes de marche ou en trente minutes de marche conjuguée à l'utilisation des transports publics. L'indicateur doit être mesuré pour chaque destination séparément, avec ventilation par âge et par sexe. Idéalement, la qualité des services (de transport public, par exemple) devrait également être prise en compte.

95. Les indicateurs supplémentaires sont les suivants :

a) Le Walkability Index, qui permet d'évaluer divers facteurs influant sur la facilité et la sécurité de la marche dans un environnement urbain (trottoirs, passages, obstacles, mobilier urbain, circulation, pollution, végétation, éclairage, drainage, qualité de l'air, vitesse de circulation, signalisation, etc.)<sup>43</sup> ;

b) La proportion de routes urbaines « trois étoiles » pour les piétons selon la classification de l'iRAP<sup>44</sup> ;

c) La taille du réseau d'itinéraires piétons ou sa densité (à définir). Cet indicateur donne des informations supplémentaires sur l'accessibilité du réseau et sa perméabilité (facilité de déplacement au sein du réseau) ;

d) Le pourcentage de la population vivant dans des zones où la qualité de l'air ambiant n'est pas conforme aux lignes directrices de l'OMS sur la concentration annuelle moyenne de particules fines (PM<sub>2,5</sub>)<sup>45</sup>.

96. Étant donné que les indicateurs visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 95 ne peuvent être mesurés qu'aux niveaux de la rue, du quartier et éventuellement de la ville, il est recommandé de commencer par mener des projets pilotes à ces niveaux. Il est possible que, dans les années à venir, lorsqu'une méthode appropriée aura été trouvée, certaines données locales puissent être agrégées au niveau national.

<sup>41</sup> National Opinion Survey on Walking and Wheeling 2023: Final Report (s.l., Paths for All/Living Streets Scotland, 2023), disponible à l'adresse [www.pathsforall.org.uk/resource/national-opinion-survey-on-walking--wheeling-2023](http://www.pathsforall.org.uk/resource/national-opinion-survey-on-walking--wheeling-2023).

<sup>42</sup> Voir <https://walk21.com/resources/walkability-app/>.

<sup>43</sup> Alexandros Bartzokas-Tsiompras, Efthimios Bakogiannis et Alexandros Nikitas, « Global microscale walkability ratings and rankings: A novel composite indicator for 59 European city centres », *Journal of Transport Geography*, vol. 111 (juillet 2023).

<sup>44</sup> iRAP, « Are our roads 3-star or better? », disponible à l'adresse <https://irap.org/safety-insights/how-safe-are-our-roads/>.

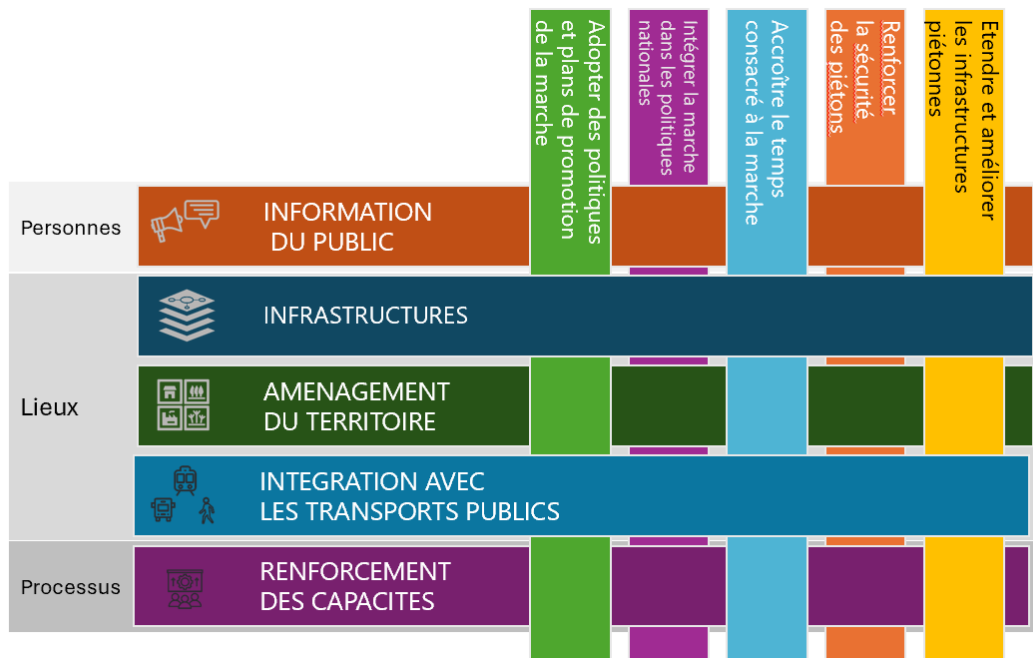
<sup>45</sup> OMS, *WHO Global Air Quality Guidelines: Particulate Matter (PM<sub>2.5</sub> and PM<sub>10</sub>), Ozone, Nitrogen Dioxide, Sulfur Dioxide and Carbon Monoxide – Executive Summary* (Genève, 2021).

## IV. Actions recommandées

97. Sont recommandées ci-après une série d'actions clefs, mises en lien avec les cinq objectifs conformément au cadre stratégique du Plan directeur (fig. VI).

Figure VI

Cadre stratégique du Plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche



*Note* : Le graphique représente les cinq objectifs (verticalement) et les cinq axes d'intervention (horizontalement).

98. Les actions clefs, au nombre de 20, sont regroupées en cinq axes d'intervention (information du public, aménagement du territoire, intégration avec les transports publics, infrastructures et renforcement des capacités) (voir fig. VII). Ces axes d'intervention ont trait :

- a) Aux personnes, qui doivent être au centre de toutes les activités de planification, de conception et d'exécution ;
- b) Aux lieux, qui doivent être pensés et gérés de telle sorte que les personnes puissent marcher aisément ;
- c) Aux processus à mettre en place pour que la marche, les piétons et l'humain soient au cœur des priorités.

Figure VII  
Actions clés regroupées verticalement par thème

PERSONNES	LIEUX			PROCESSUS
Information du public	Aménagement du territoire	Intégration avec les transports publics	Infrastructures	Renforcement des capacités
1. Promouvoir et informer	6. "Penser piéton"	11. Elaborer des principes applicables aux réseaux de transport	13. Protéger les personnes	15. Valoriser les connaissances
2. Cibler le public visé	7. Publier des règles de conception	12. Faciliter la multimodalité	14. Créer des réseaux d'itinéraires piétons	16. Assurer la coordination de l'action
3. Organiser des programmes et des manifestations	8. Valoriser la marche dans le contexte de l'urbanisation			17. Elaborer un plan d'action
4. Renforcer la coopération intersectorielle	9. Corréler la marche à la croissance économique			18. Trouver des solutions de financement
5. Intégrer la marche dans les services de santé	10. Intégrer la marche dans le secteur du tourisme			19. Suivre et évaluer
				20. Définir un cadre réglementaire

99. Les 20 actions clés et les mesures connexes touchent à de multiples enjeux, tels que l'environnement, la santé, la mobilité et les questions économiques et sociales.

100. Étant donné que les États membres en sont tous à des stades différents dans leurs efforts de promotion de la marche, les 20 actions clés doivent être vues comme de bonnes pratiques à prendre en considération. Elles ont été définies sur la base d'examen approfondis de politiques nationales, régionales et locales de promotion de la marche, ainsi que de mesures adoptées au niveau mondial pour encourager une mobilité saine et active.

## A. Information du public

101. Pour ce qui est de promouvoir la marche et d'informer le public de ses bienfaits, il est recommandé :

- a) D'optimiser l'utilisation des moyens de transport motorisés individuels en incitant les conducteurs à reconsidérer leur mode de déplacement ;
- b) D'œuvrer à l'abaissement de la vitesse de circulation, de donner la priorité aux piétons, en particulier aux passages et lors des manœuvres de stationnement, et d'améliorer les accès piétonniers ;
- c) De promouvoir des modes de transport qui utilisent efficacement l'espace pour les trajets du quotidien et d'informer les citoyens pour les aider à choisir des modes de transport durables ;
- d) De promouvoir une mobilité sûre et saine, qui inclut la marche (la possibilité doit par exemple être offerte à tous les enfants, à titre prioritaire, d'effectuer les trajets domicile-école à pied, et la pratique de la marche sur les trajets domicile-travail doit également être encouragée, notamment au moyen de programmes d'incitation mis en place par les employeurs) ;
- e) D'encourager le jeu dans les espaces publics et l'activité physique, et d'agir pour accroître le nombre de personnes qui fréquentent les espaces publics, ainsi que le temps passé dans ceux-ci, afin de dynamiser la vie de quartier et l'activité économique ;
- f) De mettre la marche à l'honneur, par exemple en organisant des journées nationales de la marche ;

g) D'adopter une approche transversale<sup>46</sup> du travail de sensibilisation, qui établit un lien entre les questions de transport, d'environnement et de santé, en mettant l'accent sur la mobilité active ;

h) D'appliquer le modèle des écoles promotrices de santé<sup>47</sup> afin d'encourager la pratique de la marche et l'utilisation d'autres formes de mobilité active pour les trajets domicile-école et les déplacements dans les écoles ;

i) De faire figurer la marche en premier dans les instructions d'accès à toutes les institutions publiques (devant le vélo, les transports publics, etc.), de sorte que les personnes sachent comment se rendre jusqu'à ces institutions à pied.

102. Pour ce qui est de cibler le public visé, il est recommandé :

a) De faire connaître les bienfaits de la marche et d'expliquer en quoi sa pratique est bénéfique aux personnes, à la société et à l'environnement ;

b) De cibler les groupes les moins actifs physiquement et les groupes en proie à la pauvreté des transports, de soutenir les initiatives destinées à encourager tous les membres de la collectivité à marcher chaque fois que possible, de favoriser les comportements sains et durables, et de mettre au point des méthodes d'information et d'incitation créatives et novatrices, qui trouvent un écho auprès de différents groupes ;

c) De cibler des groupes particuliers (employeurs, hôpitaux, écoles, centres de conférence, clubs sportifs, hôtels, etc.) en leur communiquant des informations adaptées à leurs spécificités ;

d) De faire reculer l'usage des véhicules motorisés privés dans les zones urbaines à forte densité et partout ailleurs, et, parallèlement, de faire en sorte que les trajets à pied, à vélo et en transport en commun soient accessibles, sûrs et pratiques.

103. Pour ce qui est d'organiser des programmes et des manifestations, il est recommandé :

a) D'organiser de grandes manifestations gratuites de promotion et de célébration de la marche (journées sans voiture, journées sans stationnement, journées nationales de la marche, journées nationales « Marchons vers l'école », etc.) ;

b) De soutenir la mise en place de programmes de promotion d'une pratique régulière de la marche, ainsi que la création d'itinéraires « santé » dans les espaces publics, sur le chemin du travail, à proximité des centres communautaires et aux abords des installations récréatives et sportives, afin d'encourager les personnes de tous âges, quelles que soient leurs capacités, à marcher régulièrement, en accordant la priorité aux communautés les moins actives et les plus défavorisées ;

c) D'appeler l'attention sur l'importance de la marche dans le cadre des programmes nationaux et communautaires en mettant en avant ses avantages économiques, sociaux et environnementaux ;

d) De célébrer les réussites individuelles et collectives en décernant des prix et en publiant des articles dans la presse et les médias sociaux, et de désigner des champions nationaux de la marche, parmi lesquels des personnalités influentes, telles que des acteurs ou des responsables politiques.

104. Pour ce qui est de renforcer la coopération intersectorielle, il est recommandé :

a) De resserrer la coopération entre les prestataires publics et privés de services de mobilité et de transport afin que les plateformes de correspondance et les réseaux de transport soient pratiques et accessibles pour les piétons ;

---

<sup>46</sup> L'application d'une approche transversale consiste à mettre en lien des parties ou des intérêts traditionnellement séparés ou indépendants.

<sup>47</sup> Voir [www.who.int/health-topics/health-promoting-schools#tab=tab\\_1](http://www.who.int/health-topics/health-promoting-schools#tab=tab_1).



b) De communiquer et de coopérer avec les entreprises, en particulier avec celles des secteurs dont la marche fait partie intégrante (commerce de détail, divers secteurs de services, etc.), afin d'appeler leur attention sur la marche et sur son importance pour l'économie locale ;

c) De faire se rencontrer les pouvoirs publics (nationaux ou régionaux), les organisations, les représentants du monde des affaires et autres parties prenantes en vue d'instaurer une collaboration directe avec les entreprises de secteurs tels que le commerce de détail pour promouvoir les rues commerçantes, les espaces partagés et les zones piétonnes ;

d) De renforcer la coopération avec les associations touristiques aux fins du développement d'activités touristiques axées sur la marche (tourisme urbain et tourisme de randonnée), en particulier dans le cadre de projets conjoints et de partenariats (voir le Partenariat du PPE-TSE pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme et le document de la CEE sur la mobilité durable dans le secteur du tourisme (à paraître))<sup>48</sup> ;

e) De coopérer plus étroitement avec Réseau européen des Villes-santé de l'OMS ;

f) De mettre au point des campagnes intersectorielles de promotion ciblées sur les piétons et de soutenir l'élaboration de campagnes dans divers contextes et diverses zones géographiques.

105. Pour ce qui est d'intégrer la marche dans les services de santé, il est recommandé :

a) De faciliter l'intégration de la marche dans les services de santé primaires et secondaires, de sorte que divers professionnels de santé puissent prescrire des promenades (prescription sociale) comme remède contre les maladies non transmissibles et les troubles de santé mentale, et pour promouvoir le vieillissement en bonne santé, la santé des enfants, ainsi que la santé et le bien-être de la population de manière plus générale ;

b) D'utiliser le Health Equity Assessment Toolkit (HEAT), un outil d'évaluation de l'équité en matière de santé<sup>49</sup>.

## **B. Aménagement du territoire**

106. Pour ce qui est de prendre les piétons en considération dans les travaux d'aménagement de l'espace, d'aménagement du territoire et d'urbanisme, il est recommandé :

a) De créer, dans les espaces urbains, des zones piétonnes où la circulation des véhicules est restreinte et les piétons peuvent se déplacer en toute sécurité ;

b) De privilégier un zonage mixte, qui favorise la création de quartiers à haut potentiel piétonnier, où les commerces, les services et les espaces publics sont aisément accessibles ;

c) De renforcer l'intégration des travaux d'aménagement de l'espace, d'aménagement du territoire et de planification des transports urbains pour favoriser une urbanisation favorable à la marche, au vélo et aux transports en commun, en veillant à ce que les infrastructures soient accessibles à tous et améliorent la connectivité entre les zones urbaines, périurbaines et rurales ;

d) De promouvoir des communautés « courtes distances » polycentriques, caractérisées par une urbanisation diversifiée, des services décentralisés et une offre de transports complète.

107. Pour ce qui est de publier des règles de conception, il est recommandé :

a) De définir des règles de conception applicables aux espaces publics, qui encouragent la réaffectation de l'espace routier, la réduction de la taille des blocs, la diminution du nombre de places de stationnement réservées aux véhicules motorisés, la

<sup>48</sup> Voir <https://unece.org/thepep/tourism>.

<sup>49</sup> OMS, « Health Equity Assessment Toolkit », disponible à l'adresse [www.who.int/data/inequality-monitor/assessment\\_toolkit](http://www.who.int/data/inequality-monitor/assessment_toolkit).

création de zones à priorité piétonne, de rues scolaires et de « superblocs », l'établissement d'un réseau piéton de qualité à l'échelle des villes et la délimitation de zones sans voitures, qui favorisent les interactions sociales ;

b) De préserver la pratique de la marche et de faire en sorte que les personnes continuent de marcher dans le cadre de leurs activités quotidiennes et de leurs déplacements.

108. Pour ce qui est de valoriser la marche dans le contexte de l'urbanisation, il est recommandé :

a) De mettre en avant les avantages qu'il y a à accorder la priorité aux piétons<sup>50</sup> dans toutes les zones de développement urbain ;

b) D'encourager la prise en considération de la marche (offre et demande) dans tous les projets de transport, dans les nouveaux projets de développement urbain et dans les projets de transformation de zones urbaines.

109. Pour ce qui est de corrélérer la marche à la croissance économique, il est recommandé :

a) De dissocier la croissance économique de l'usage des voitures particulières en mettant en place des campagnes d'information, des politiques et des programmes de financement sur mesure en faveur de la marche, qui visent à faire de la marche un mode de déplacement fiable, pratique, économique, attrayant et accessible à tous, et en veillant à ce que le réseau de transports publics offre un haut niveau de qualité ;

b) De corrélérer la marche à la croissance économique en encourageant la revitalisation des centres-villes et des centres de quartier par la création de zones piétonnes et de rues commerçantes.

110. Pour ce qui est d'intégrer la marche dans le secteur du tourisme, il est recommandé :

a) D'élaborer des normes de qualité en vue de la création d'un réseau national d'itinéraires de marche touristique, qui devra permettre à un nombre aussi grand que possible de personnes de profiter d'une large variété d'activités de marche, tant en milieu urbain qu'en milieu rural ;

b) De développer, de financer et d'entretenir un réseau national d'itinéraires de marche et de randonnée, en veillant à ce que ces itinéraires présentent des caractéristiques propres au pays ;

c) De créer un système national de cotation<sup>51</sup> des circuits de randonnée et des visites à pied afin que les marcheurs soient au courant de leur difficulté, et d'envisager d'élaborer un guide du tourisme durable ;

d) De promouvoir l'adoption de normes<sup>52</sup> relatives au tourisme d'aventure, de sorte que les prestataires de services de tourisme d'aventure à pied (randonnée et trekking) puissent planifier leurs activités et informer les touristes sur la sécurité et la praticabilité des itinéraires ;

e) De nouer des partenariats avec les voyageurs et les guides locaux pour les encourager à intégrer des visites à pied dans leur offre de services.

---

<sup>50</sup> Voir, par exemple, « Welcome to THINK », Ministère des transports, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, [www.think.gov.uk/](http://www.think.gov.uk/).

<sup>51</sup> Voir, par exemple, Paths for All, « The Path Manager's Guide to Grading », disponible à l'adresse [www.pathsforall.org.uk/resources/resource/the-path-managers-guide-to-grading](http://www.pathsforall.org.uk/resources/resource/the-path-managers-guide-to-grading).

<sup>52</sup> Voir, par exemple, Organisation internationale de normalisation (ISO), « Norme internationale ISO 3021 : Tourisme d'aventure – Activités de randonnée et de trekking – Exigences et recommandations », disponible à l'adresse <https://www.iso.org/obp/ui/fr/#iso:std:iso:3021:ed-1:v1:fr>.

## C. Intégration avec les transports publics

111. Pour ce qui est d'élaborer des principes propres à garantir la conception de systèmes de transport favorables aux piétons, il est recommandé :

- a) De définir des règles de conception universelle afin de garantir un accès aisé et sans obstacle aux transports publics ;
- b) De conditionner l'accès aux programmes de financement au respect des règles de conception ;
- c) De promouvoir des modes de transport qui utilisent efficacement l'espace, notamment la marche, en réduisant le nombre de places de stationnement aux abords des bâtiments publics et en garantissant des services de transport public de qualité à haut niveau de desserte, de veiller à ce que les transports publics soient abordables et offrent une fréquence de passage élevée, et de mettre en place des mesures de tarification de l'utilisation de la voiture (taxes sur le carburant, frais de stationnement, etc.) ;
- d) De proposer et de promouvoir des mesures d'incitation fiscale à la pratique de la marche et à l'utilisation des transports publics pour les déplacements de proximité et les trajets domicile-travail.

112. Pour ce qui est de faciliter la multimodalité et la gestion de la mobilité, il est recommandé :

- a) De faciliter l'adoption du modèle pyramidal de la mobilité durable et de donner une plus grande place à la marche dans le système de transport ;
- b) D'améliorer la connectivité des transports publics (correspondances et liaisons multimodales) pour encourager l'utilisation de modes de transport durables ;
- c) De favoriser la collaboration interinstitutions dans le cadre de la planification et de la prestation des services de mobilité et de transport. Il peut s'agir, par exemple, de mettre en relation les compagnies de bus, de ferry et de chemin de fer, et de les inciter à travailler ensemble au moyen de programmes d'aide financière et de campagnes d'information.

## D. Infrastructures

113. Pour ce qui est de protéger les personnes et de réduire la vitesse, il est recommandé :

- a) D'adopter et d'appliquer l'approche systémique de la sécurité<sup>53</sup>, et de mettre en place des mesures destinées à protéger activement les piétons et à promouvoir les déplacements à pied, l'objectif étant d'améliorer la santé de manière générale, s'agissant en particulier de la prévention des blessures, y compris le harcèlement sexuel et la violence sexiste ;
- b) D'encourager la limitation de la vitesse à 30 km/h et de permettre aux municipalités de fixer plus facilement des limitations de vitesse à 30 km/h ou moins dans les quartiers résidentiels et les centres urbains ;
- c) De prévoir des évaluations du respect des normes de sécurité pour toutes les routes et de faire dépendre l'accès au financement et aux programmes d'aide des résultats de ces évaluations ;
- d) De définir des normes de qualité en vue de l'établissement d'audits des comportements des piétons en recensant les lieux d'accidents et les problèmes de sécurité personnelle (de jour et de nuit), et de cibler les zones dans lesquelles des progrès doivent être faits.

<sup>53</sup> L'approche systémique de la sécurité est une bonne pratique internationale en matière de sécurité routière. Voir le Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, établi par l'OMS et les commissions régionales de l'ONU, et disponible à l'adresse <https://www.who.int/fr/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

114. Pour ce qui est de créer des réseaux d'itinéraires piétons, il est recommandé :

- a) De définir des normes en vue de la création d'itinéraires de qualité, à la fois directs, sûrs et libres de tout obstacle, ainsi que du développement d'infrastructures piétonnes sans incidence sur le climat ;
- b) De promouvoir la mise en place de systèmes d'information et de signalisation cohérents et homogènes, qui favorisent l'exploration et la découverte à pied, et donnent des indications sur l'accès au réseau de transport public.

## **E. Renforcement des capacités**

115. Pour ce qui est de tirer le meilleur parti des connaissances, il est recommandé :

- a) D'élaborer des programmes de formation à l'intention des décideurs et des fonctionnaires nationaux, régionaux et locaux pour renforcer leurs capacités dans les domaines de la planification, de l'élaboration et de l'application de politiques de promotion de la marche ;
- b) De faciliter l'apprentissage et l'échange de connaissances entre parties prenantes en organisant des manifestations, en établissant des réseaux et en créant des centres de compétences ;
- c) De définir des priorités de recherche axées sur la marche afin de fonder les décisions sur des données factuelles et d'évaluer l'efficacité et l'impact des politiques.

116. Pour ce qui est d'assurer la coordination de l'action, il est recommandé :

- a) De déterminer les entités responsables de l'élaboration, de l'application et du suivi des politiques de promotion de la marche, et de favoriser la collaboration horizontale et verticale entre organismes publics ;
- b) De créer un pôle (bureau national de la marche) chargé de coordonner les mesures prises aux différents échelons de l'administration, ainsi que les capacités techniques et financières des autorités infranationales et locales, pour aider les villes et les collectivités à revoir leurs approches de la conception, de la planification, de la budgétisation et de l'application des politiques de manière à prendre davantage en compte la marche ;
- c) De mettre sur pied une équipe d'experts de la marche.

117. Pour ce qui est d'élaborer un plan d'action, il est recommandé :

- a) D'œuvrer activement à l'établissement d'un plan d'action en faveur de la marche et de lancer des projets pilotes ;
- b) D'inclure des objectifs et mesures de promotion de la marche dans d'autres politiques, comme les plans nationaux d'adaptation aux changements climatiques, les stratégies de prévention des maladies non transmissibles, les politiques relatives à l'activité physique et à la mobilité active, les stratégies en matière de transport et d'environnement ou les plans nationaux de mobilité urbaine ;
- c) De suivre la procédure en huit étapes définie par Walk21<sup>54</sup> pour améliorer l'efficacité des stratégies nationales de promotion de la marche.

118. Pour ce qui est de trouver des solutions de financement, il est recommandé :

- a) De renforcer les mécanismes de financement afin de garantir la pérennité des efforts déployés aux niveaux national et infranational pour mettre en place des infrastructures

---

<sup>54</sup> Walk21, « The 8 Steps », disponible à l'adresse <https://walk21.com/work/training/the-8-steps/> ; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Sustainable Urban Transport Project, Walk21, Nouveau Programme pour les villes et Transformative Urban Mobility Initiative, « Meeting the Needs of People Walking » (Eschborn, GIZ, 2018), disponible à l'adresse [https://665ea41b-deee-40ce-9521-2f6046798b81.filesusr.com/ugd/241361\\_c32b98bac98847188230767db38ae185.pdf](https://665ea41b-deee-40ce-9521-2f6046798b81.filesusr.com/ugd/241361_c32b98bac98847188230767db38ae185.pdf).

piétonnes à la fois sûres, accessibles, pratiques et adaptées, et pour promouvoir l'innovation technologique dans les systèmes de transport et de transit ;

b) D'affecter des fonds à la promotion des infrastructures piétonnes aux niveaux national, régional et/ou municipal. Lorsque les infrastructures piétonnes sont de bonne qualité, les personnes peuvent et veulent marcher. Elles économisent ainsi de l'argent en utilisant les transports publics plutôt que la voiture et autres moyens de transport privés, et peuvent donc consacrer une plus grande part de leurs revenus à la santé et à l'éducation. De surcroît, des économies sont également réalisées à l'échelle de la société.

119. Pour ce qui est de suivre et d'évaluer, il est recommandé :

a) De créer une plateforme de données sur la marche, de collecter périodiquement des données détaillées sur la marche et d'intégrer la marche dans les systèmes de suivi existants (enquêtes nationales sur les déplacements) ;

b) D'adopter, au niveau mondial, un cadre d'indicateurs relatifs à la marche, dont l'un des indicateurs serait le nombre de personnes considérant qu'il n'y a pas de danger à se déplacer seules à pied dans leur zone de résidence une fois la nuit tombée, en proportion de la population totale, et de faire référence à ce cadre dans les plans directeurs nationaux ou les politiques nationales de promotion de la marche ;

c) D'évaluer de manière continue l'efficacité de l'action menée et d'établir des partenariats avec les établissements universitaires afin de fonder les décisions sur des données factuelles et d'évaluer l'efficacité et l'impact des politiques.

120. Pour ce qui est de définir un cadre réglementaire, il est recommandé :

a) D'améliorer les règles de circulation routière ;

b) De réformer les codes de construction et les règlements de zonage de manière à encourager la marche ;

c) D'élaborer des règles de conception des bâtiments de nature à encourager la marche dans les bâtiments et aux alentours (logements, bâtiments publics, établissements de santé et d'éducation, arrêts des transports publics et lieux de travail) ;

d) De rendre obligatoire la prise en compte de la marche dans le cadre des travaux de construction ou de rénovation d'infrastructures de transport.

## **V. Actions du Partenariat pour une mobilité active et saine**

121. Le Partenariat pour une mobilité active et saine contribue à concrétiser la vision d'une mobilité propre, sûre, saine, active et inclusive. Ses membres mènent des actions conjointes, qui découlent des objectifs et des recommandations du présent Plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche, et visent à renforcer la pratique de la marche dans les États membres et dans la région.

122. Dans le cadre du Partenariat, les experts de la marche intensifieront et renforceront leurs efforts de coopération en associant activement les États membres, les institutions financières internationales et les autres parties prenantes, y compris la société civile et le monde universitaire, à la mise en application du Plan directeur.

123. Le Partenariat s'efforcera de diffuser le Plan directeur paneuropéen pour la promotion de la marche et les recommandations qu'il y a formulées dans toute la région afin qu'un nombre aussi grand que possible de parties prenantes des secteurs de l'aménagement de l'espace et du territoire, des transports, de la santé et de l'environnement contribuent à leur application.

124. Il continuera de diffuser les pratiques optimales et de suivre la mise en œuvre du Plan directeur, et il s'efforcera d'étendre sa portée géographique à des pays qui n'ont pas participé aux activités entreprises jusqu'ici. Il soumettra annuellement un rapport au Comité directeur du PPE-TSE.

125. Dans les limites de son mandat et des ressources disponibles, le Partenariat devrait jouer le rôle de plateforme internationale de renforcement des compétences, facilitant l'apprentissage et l'échange de connaissances entre parties prenantes dans les domaines concernés. Il aidera les États membres à élaborer et à appliquer des politiques de promotion de la marche en leur communiquant des informations et documents utiles, et en organisant des activités de formation à leur intention.

126. Le Partenariat présentera aux États membres une vue d'ensemble des politiques mondiales pertinentes, qu'il actualisera régulièrement si besoin est.

127. Le Partenariat s'efforcera, afin d'aider les États membres, de participer activement aux débats méthodologiques et de les faire avancer en cherchant des solutions pour :

- a) Mesurer le temps consacré à la marche ;
- b) Mesurer le temps passé dans les espaces publics ;
- c) Améliorer et normaliser la qualité des données sur les accidents, en particulier sur les piétons blessés dans des accidents ;
- d) Définir une procédure commune de collecte de données sur le nombre de piétons décédés ou blessés à la suite de trébuchements, de glissades et de chutes ;
- e) Mesurer la proximité (distance à parcourir à pied pour atteindre les destinations importantes) au moyen de données géoréférencées ;
- f) Mesurer le niveau de satisfaction des personnes à l'égard de l'environnement piéton de leur quartier, de leur village et éventuellement de leur ville.

128. Un suivi continu de l'application des mesures recommandées dans le présent Plan directeur se traduira par des avantages à long terme pour les États membres.

129. Le Partenariat s'alliera avec des institutions financières internationales afin d'accroître le budget disponible pour développer et promouvoir la marche.

130. De nombreux exemples prouvent que de telles initiatives de collaboration peuvent être fructueuses et que des projets de coopération internationale peuvent être cofinancés<sup>55</sup>.

131. Le Partenariat donnera des exemples de règles de conception applicables à l'aménagement de l'espace et du territoire, notamment de règles propres à garantir l'inclusivité des infrastructures piétonnes, pour aider les États membres et, par extension, les acteurs régionaux et municipaux, à faire en sorte que les espaces publics soient adaptés, dans leur conception et leur gestion, à toutes les personnes, quels que soient leur âge, leurs capacités et leur état de santé.

132. La relation de coopération nouée avec la CEE et l'expérience acquise dans l'harmonisation des définitions de différents types d'infrastructures cyclables pourraient déboucher sur l'établissement de normes internationales permettant l'élaboration de règles de circulation routière et de codes de la route plus favorables aux piétons, qui encouragent l'adoption de lois adaptées aux besoins des piétons. À cet égard, la définition de normes de qualité auxquelles devrait satisfaire un réseau international d'itinéraires de marche touristique pourrait être un axe supplémentaire de coopération à l'échelle de l'Organisation des Nations Unies.

---

<sup>55</sup> Austrian Energy Agency, « Active2Public Transport », disponible à l'adresse [www.energyagency.at/active2public-transport](http://www.energyagency.at/active2public-transport) ; Transform Transport, « STEP UP: Walkability for Women in Milan », disponible à l'adresse <https://transformtransport.org/research/inclusive-mobility/step-up/>.