



LA MARCHÉ : TOUS PIÉTONS !

Comment (re)mettre le piéton au cœur de la vie
des villes, des villages et des quartiers ?

Actes du séminaire d'étude
du mardi 29 septembre 2020 à Hasparren

INTRODUCTION(S)

. POURQUOI UN SÉMINAIRE SUR LA MARCHÉ ?	p.5
---	-----

Isabelle PARGADE, Maire d’Hasparren
Denis CANIAUX, Directeur Général de l’AUDAP

. ET SI ON COMMENÇAIT PAR PENSER PIÉTON ?	p.7
---	-----

Ludovic CHALEROUX, Cabinet IDCité
Simon CITEAU, Adjoint à la Maire de Nantes
en charge des déplacements doux

PLÉNIÈRE : POURQUOI ET COMMENT DÉVELOPPER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ AU QUOTIDIEN ?	p.10
---	------

Solenne DARRICADES, Frédéric VÉRON,
et Fañch RUELLAN, AUDAP

FOCUS SUR LES MARCHES D’ÉTONNEMENT	p.16
------------------------------------	------

ATELIERS : CE QU’IL FAUT RETENIR	p.24
----------------------------------	------

CONCLUSIONS	p.31
-------------	------

Ludovic CHALEROUX, Cabinet IDCité
Simon CITEAU, Adjoint à la Maire de Nantes
en charge des déplacements doux

Rédaction & conception graphique :
Solenne DARRICADES, Frédéric VÉRON, Fañch RUELLAN,
Ludovic RÉAU, Emmanuelle RABANT

Impression : Janvier 2021

--

L’objectif défini collectivement dans le Contrat-Projet d’Agence 2020/2025 est de renforcer la mutualisation et la transversalité autour de problématiques et d’enjeux partagés, portés par le plus grand nombre possible de membres et à leur initiative, afin qu’entre eux se nouent des espaces de dialogue territorial et inter-institutionnel.

L’AUDAP et cinq de ses membres (les syndicats de mobilité Pays Basque-Adour et Pau Béarn Pyrénées ; les communautés de communes du Seignanx, du Pays de Nay et du Haut-Béarn) ont ainsi engagé un cycle de travail depuis deux ans pour investir le sujet de la Marche et en révéler ses différents potentiels et atouts. Le séminaire « La marche : tous piétons ! » qui s’est déroulé à Hasparren mardi 29 septembre 2020 est venu à la fois conclure la première phase des travaux d’investigation et également les enrichir par le biais d’un travail collectif de près de 50 acteurs locaux (élus, techniciens, associations).





Isabelle PARGADE

Maire d'Hasparren,
Vice-présidente à la Communauté
d'agglomération Pays Basque en
charge de l'agriculture et l'alimen-
tation de demain,
Conseillère départementale



Je suis maire depuis 3 mois et nous avons la volonté avec mes collègues élu.e.s de travailler sur le développement des mobilités douces dans notre commune. Nous avons engagé très rapidement une phase de travaux d'investigation sur ce thème et cette rencontre doit nous permettre d'enrichir nos premières réflexions.



La marche, parce qu'elle est innée et naturelle représente, d'après certaines enquêtes de mobilité à peu près 20 % des déplacements. En revanche, elle ne représente qu'1 % des investissements liés à la mobilité. Le sujet d'aujourd'hui porte vraiment sur la place de la marche dans nos déplacements quotidiens et la réalité de la prise en compte dans les politiques publiques.



Denis CANIAUX

Directeur général de l'AUDAP

INTRODUCTION(S)

POURQUOI UN SÉMINAIRE SUR LA MARCHE ?

Isabelle PARGADE. Mesdames, Messieurs, je suis particulièrement ravie d'accueillir à Hasparren cette rencontre proposée par l'agence d'urbanisme. Je suis maire depuis 3 mois et nous avons la volonté avec mes collègues élu.e.s de travailler sur le développement des mobilités douces dans notre commune. Nous avons engagé très rapidement une phase de travaux d'investigation sur ce thème et cette rencontre doit nous permettre d'enrichir nos premières réflexions.

Hasparren est une commune rurale de 7 200 habitants, située à 25 minutes de la côte, de Biarritz et de Bayonne et qui a vu ces dernières années sa population augmenter de 20 %. Nous avons une véritable identité culturelle que nous souhaitons préserver. Et nous avons également la chance, au niveau scolaire, d'accueillir 1 500 enfants scolarisés du collège au lycée, nous avons par ailleurs 3 écoles primaires, ce qui fait de notre commune, une commune dynamique. Il nous faut donc faire les efforts nécessaires pour préserver notre cadre de vie et l'aménagement de nos espaces publics pour notamment sécuriser et faciliter les mobilités douces comme l'est la marche.

Denis CANIAUX. En étant très mobilisée dans ce beau projet d'aménagement, je pense que vous êtes emblématique de beaucoup de villes et villages qui se posent les mêmes questions. Votre ville pourra peut-être même apporter de l'eau au moulin à d'autres collectivités locales. La marche, parce qu'elle est innée et naturelle représente, d'après certaines enquêtes de mobilité à

peu près 20 % des déplacements. En revanche, elle ne représente qu'1 % des investissements liés à la mobilité. Le sujet d'aujourd'hui porte vraiment sur la place de la marche dans nos déplacements quotidiens et la réalité de la prise en compte dans les politiques publiques.

Face à cette prise en compte, nous avons entamé une réflexion depuis deux ans. L'agence d'urbanisme a élaboré, dans le cadre d'une mission de mutualisation augmentée, une étude regroupant cinq collectivités locales membres de l'Audap, les syndicats de mobilités Pays Basque-Adour et Pau Béarn Pyrénées, les communautés de communes du Seignanx, du Pays de Nay et du Haut-Béarn, pour réfléchir sur le sujet de la marche.

L'année 2019 a été pour nous l'occasion, avec les partenaires, de faire des marches exploratoires qui ont permis d'identifier un certain nombre de pratiques et de problématiques sur chacun des parcours, parcours très diversifiés, allant des centres-villes, aux parkings de centres commerciaux, en passant par les centres-bourgs. En 2020, le confinement a permis de remettre sur le devant de la scène ce mode de déplacement.

Les productions qui seront aujourd'hui élaborées par vous toutes et vous tous seront relayées et viendront enrichir un document dont la sortie est prévue dans les mois qui viennent auprès de l'ensemble de nos membres. Tout récemment, le Président à la Métropole bordelaise a annoncé pour 2021 un plan « marchable ». Nous nous positionnons donc en précurseur sur ces questions de mobilité piétonne.



Ludovic CHALEROUX
Géographe, gérant du bureau
d'études IDCité



Dans l'imaginaire collectif, marcher n'a rien de très dynamique. Nous voulons aller vite, nous ne voulons pas perdre de temps. Et cela transparait dans nos aménagements : les voies de circulation rognent bien trop souvent les espaces piétons et les trottoirs. Il faut que l'on ait le réflexe d'inverser ce rapport et donner plus de place aux piétons. (...) La marche sera toujours au cœur de notre mobilité et nous sommes tous piétons, et c'est encore plus vrai en période de pandémie.

INTRODUCTION(S)

ET SI ON COMMENÇAIT PAR PENSER PIÉTON ? (1/2)

Ludovic CHALEROUX. Nous allons évoquer les bons réflexes à développer pour placer le piéton au centre de nos réflexions et de nos projets d'aménagement. Le tout premier réflexe à acquérir est d'apprendre à penser à l'échelle du piéton.

Dans l'imaginaire collectif, marcher n'a rien de très dynamique. Nous voulons aller vite, nous ne voulons pas perdre de temps. Et cela transparait dans nos aménagements : les voies de circulation rognent bien trop souvent les espaces piétons et les trottoirs. Il faut que l'on ait le réflexe d'inverser ce rapport et donner plus de place aux piétons. Pour ce faire, le piéton doit pouvoir à peu près tout faire. Il doit avoir la place nécessaire pour circuler mais également pouvoir traverser en toute sécurité. Il y a un grand intérêt à multiplier sur les artères principales les aménagements de traversée piétonne avec refuge central. L'« îlot » central agit comme un point de ralentissement pour la circulation motorisée et comme un gué pour permettre une traversée des piétons en deux temps. La communication est un autre réflexe à ne pas négliger. Il est souvent plus facile de communiquer sur la création d'un tramway ou d'un bus innovant que sur la marche à pied. Aujourd'hui, en France, les projets d'aménagement sont pensés pour la voiture, les deux roues, le train ou le bus mais très rarement pour les piétons. Nous avons beaucoup de retard. Nous possédons peu de données sur les pratiques des piétons. C'est un domaine sur lequel il nous faut investir. C'est déterminant pour inverser le rapport de force

et montrer aux élus et aux techniciens que la marche est une solution d'avenir.

La communication auprès du grand public est une action élémentaire et surtout fondamentale. Depuis 2008, il y a eu des évolutions positives pour la marche dans le code de la route, notamment avec le développement des zones 30 et la création de la zone de rencontre. Mais si vous demandez à un automobiliste de plus de 35 ans, à quoi ressemble le panneau « zone de rencontre », il y a de grandes chances qu'il ne le connaisse pas. Trop peu de communication a été faite sur ce panneau quand il est apparu. Et même si on le voit de plus en plus, il a du mal à s'imposer. Pour un projet réussi, il faut mettre des moyens et de l'argent dans la communication et dans la sensibilisation des usagers. Les communes qui le font ont de bons résultats et elles peuvent limiter les aménagements de voirie.

La marche sera toujours au cœur de notre mobilité et nous sommes tous piétons et c'est encore plus vrai en période de pandémie.

Télécharger la présentation :

[WWW.frama.link/marche-idcite](http://www.frama.link/marche-idcite)



Simon CITEAU

Adjoint aux mobilités douces,
Ville de Nantes



(...) il convient de rappeler que dans de nombreuses villes et de nombreuses agglomérations, 50 % des déplacements font moins de 5 kilomètres, et que pour beaucoup d'entre eux, ils sont effectués en voiture. Le potentiel de développement des mobilités douces, et de la marche en particulier est donc là, et il est important. (...) nous sommes en train d'installer dans le quartier Prairie-au-duc, la ville du ¼ d'heure. L'objectif est simple : tous les équipements, services et activités du quotidien doivent être accessibles en 15 minutes à pied.

INTRODUCTION(S)

ET SI ON COMMENÇAIT PAR PENSER PIÉTON ? (2/2)

Simon CITEAU. Je suis très heureux de vous présenter les projets de mobilité douce que l'on met en place à Nantes. Tout d'abord, il convient de rappeler que dans de nombreuses villes et de nombreuses agglomérations, 50 % des déplacements font moins de 5 kilomètres, et que pour beaucoup d'entre eux ils sont effectués en voiture. Le potentiel de développement des mobilités douces, et de la marche en particulier est donc là, et il est important. À Nantes, nous souhaitons qu'à l'horizon 2030, la marche devienne le premier mode de déplacement. Plusieurs projets sont en train de voir le jour et nous descellerons déjà des premiers résultats. Par exemple, nous avons aménagé, en dehors du centre-ville, une rue à sens unique où les vélos sont prioritaires, associée à une piétonisation de 200 mètres devant un restaurant. Le trafic automobile a rapidement chuté et cela a permis aux vélos et aux piétons de reprendre leur place. Par ailleurs, nous sommes en train de tester une zone de rencontre dans l'hypercentre dans les rues qui n'avaient pas jusqu'ici d'aménagement « doux » spécifique. À Nantes, nous avons un quartier considéré comme l'un des plus pauvres de France. Dans le cadre d'un projet ANRU, nous souhaitons faire en sorte qu'il puisse bénéficier d'une amélioration urbaine de qualité de vie et de qualité de déplacement. Au-delà de le raccorder au tramway, nous travaillons aux éléments de proximité à faire à pied, en le valorisant via deux itinéraires spécifiques : l'un pour relier les espaces publics où la place du végétal est majeure et l'autre pour relier les activités du quartier (commerces, services publics,

associations, points de transports). Par exemple, dans une partie du quartier, nous sommes en train d'installer des jardins partagés, et cela marche assez bien. Les premiers retours sont bons. Nous continuerons en travaillant sur l'installation d'activités dans les rez-de-chaussée d'immeubles après la réhabilitation thermique des bâtiments.

Également à Nantes, nous avons lancé un projet d'« éco-quartiers » sur une zone de 150 hectares dont une centaine réservée pour les espaces naturels. Nous avons très vite réfléchi à l'entrée « déplacement de proximité » comme étant un invariant. L'idée de relier à pied et à vélo les micro-quartiers à l'école, aux restaurants, etc. via des axes dédiés ou cheminements sécurisés. Par ailleurs, ce nouveau réseau piéton est connecté aux autres quartiers et micro-quartiers environnants. C'est vraiment une démarche d'expérimentation, où l'on se dit qu'à la fois nous travaillons sur les éléments de proximité et sur les cheminements de balade. Ce projet de grande traversée est très apprécié par les différents habitants.

Enfin, nous sommes en train d'installer dans le quartier Prairie-au-duc, la ville du ¼ d'heure. L'objectif est simple : tous les équipements, services et activités du quotidien doivent être accessibles en 15 minutes à pied. En complément, nous essayons de réfléchir à l'installation de commerces de proximité en fonction de la demande des habitants. Notre volonté est d'avoir dans ce quartier une sorte de « laboratoire », et de voir ensuite comment nous pouvons le dupliquer dans le reste de la ville de Nantes ou dans les différents quartiers.

Télécharger la présentation :

www.frama.link/marche-sciteau



« MARCHER EST LA PREMIÈRE CHOSE QU'UN BÉBÉ SOUHAITE FAIRE ET LA DERNIÈRE CHOSE QU'UNE PERSONNE ÂGÉE SOUHAITE ABANDONNER. [...] LA MARCHÉ NE POLLUE PAS, CONSOMME PEU DE RESSOURCES NATURELLES ET EST TRÈS EFFICACE. [...] LA MARCHÉ EST AUSSI NATURELLE QUE LA RESPIRATION. »

John Butcher, fondateur de Walk 21.

LA MARCHÉ, SOCLE DE LA MOBILITÉ ET DE LA SOCIABILITÉ

Des pratiques sous-estimées

Les enquêtes de mobilité peinent à qualifier ces pratiques :

- Généralement seul le mode le plus « lourd » ou le plus fréquemment utilisé est renseigné (la voiture, les transports en commun),
- Les déplacements courts ne sont pas renseignés ou sont omis.

Selon les territoires et les méthodes d'enquête, la place de la marche occupe une place très différente :

- autour de 4 % dans les liaisons domicile-travail,
- 15 % dans l'Enquête ménage déplacement Pays basque - Landes.

Les piétons, les perdants du modèle tout automobile

La marche est une pratique qui a subi les transformations de la « ville automobile » : étalement urbain, dissociation des fonctions, etc.

Dans les années 1950, à l'aube de la démocratisation de l'automobile, une

personne faisait en moyenne 5 km par jour. Une soixantaine d'années plus tard, cette moyenne est portée à près de 30 km auxquels s'ajoutent les grandes migrations (vacances, etc.).

Au cours du XX^e siècle, la mobilité facilitée, permise par la voiture, les autres modes motorisés et l'amélioration des infrastructures (sans oublier les moyens de communication et de conservation des aliments) ont eu diverses incidences allongeant les distances :

- des fonciers moins chers, plus vastes ont alors été rendus accessibles, les espaces de vie se sont étendus,
- les fonctions urbaines ont été séparées : logement, emplois, commerces, etc.,
- les formes urbaines en impasse se sont multipliées pour limiter l'exposition aux nuisances automobiles.

Des voies rapides aux coupures urbaines

« La vitesse ? Elle résume le progrès même de notre société moderne ». Emile Massard, conseiller municipal



de Paris, avait planté le décor dès 1910. Jean-Loup Gourdon, porte lui, un regard rétrospectif : « *Qui dit « voie rapide » dit toujours en effet vitesse pour les uns, lenteur pour les autres* ».

Entretiens, des voies ont été élargies, au détriment des trottoirs, pour faire passer plus vite davantage de véhicules. D'autres ont carrément été interdites aux piétons. Plus encore, le bruit, les émissions de polluants, l'insécurité et les coupures formées par ces infrastructures ont achevé de dissuader de marcher.

De l'espace public à la canalisation

Les aménagements pensés pour les piétons peuvent être interrogés. Sont-ils faits pour faciliter les déplacements à pied ? les sécuriser ? ou simplement les grouper pour libérer le passage destiné aux véhicules ? Qu'en conclure quand les trottoirs sont étroits et/ou encombrés de mobilier en tout genre ou de stationnement ?

Le piéton est resté durant plusieurs décennies un non-sujet. Indifféremment considéré comme le

faible qu'il faut protéger, le malléable qui trouvera sa place en creux, ou le solide qui se déplacera de bus, en métro.

D'importantes mesures de piétonisation ont été engagées depuis les années 1970, redonnant de la place aux piétons dans les espaces commerciaux et patrimoniaux des cœurs de ville. Mais ces espaces forment encore trop des îles dans la ville pour redonner goût à la marche. Jean-Pierre Charbonneau donne une lecture de la qualité donnée aux nouveaux aménagements : « *On compense alors l'exiguïté de l'espace laissé au marcheur par une approche esthétisante privilégiant de belles bordures de pierre, des mobiliers urbains « nouveau riche ». On substitue le paraître au confortable, on mythifie l'aspect, le paysage, à la défaveur de l'usage. La plantation systématique d'arbres d'alignement en ville pose à ce titre un problème. Doit-on le faire quand il ne reste plus la place pour le passage d'une poussette ?* ».

UN MODE DE DÉPLACEMENT GAGNANT-GAGNANT

Marcher c'est bon pour la santé

Faire 30 minutes d'activité physique par jour est recommandé par l'OMS, ce qui correspond à 2 km de marche. La marche réduit les risques d'obésité, de diabète, d'accidents cardio-vasculaires et de certains cancers.

Retrouver qualité et vitalité urbaine

Des espaces considérés comme de véritables lieux à vivre (agrément, repos, accueil de manifestations, etc.), où qualité urbaine et qualité des espaces environnants sont questionnées : bâtis, façades, arbres, éléments de paysage à mettre en valeur, espaces résiduels et délaissés à réinvestir, petit patrimoine à réhabiliter, confort (qualité des revêtements de sol, mobilier), l'introduction du végétal et d'arbres pour l'ombrage, la fraîcheur et l'apaisement, etc.

Un impact positif sur les dépenses publiques

Moins d'entretien des voiries, de nettoyage des façades, économies sur la politique de santé, baisse des émissions carbone et de ce fait, baisse des taux de mortalité.

L'accès à la mobilité pour tous

La marche est un des moyens de permettre à tous les usagers d'accéder à la mobilité, qu'ils soient à mobilité réduite de façon temporaire ou permanente, socialement défavorisés. Faciliter l'usage de ce mode par un confort et une sécurité accrus peut participer à diminuer l'isolement de certaines catégories de la population.

Le piéton, un client fidèle et régulier

Le piéton fait ses courses plus souvent car il emporte de plus petites quantités, il fait du lèche-vitrine et contribue à l'essor et au maintien des commerces de proximité.

(...) il convient de rappeler que dans de nombreuses villes et de nombreuses agglomérations, 50 % des déplacements font moins de 5 kilomètres, et que pour beaucoup d'entre eux, ils sont effectués en voiture. Le potentiel de développement des mobilités douces et de la marche en particulier est donc là, et il est important. (...) Nous sommes en train d'installer dans le quartier Prairie-au-duc, qui est en train d'être réhabilité, la ville du ¼ d'heure. L'objectif est simple : tous les équipements, services et activités du quotidien doivent être accessibles en 15 minutes à pied.

QUE SAIT-ON DES PRATIQUES PIÉTONNES ?

Qui marche ? Où ? Pourquoi ?

Des enquêtes, menées dans différents contextes auprès de piétons nous indiquent que :

- la marche est davantage pratiquée dans les villes et villages que les espaces périurbains,
- plus les distances sont courtes plus on marche : en France, en 2015, 27 % des déplacements domicile-travail de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied. 8 % d'entre eux font trois à quatre kilomètres. Au-delà de 4 km, le nombre de personnes se déplaçant à pied pour ce motif est marginal,

- moins on est motorisés, plus on marche,
- la moitié des déplacements à pied a pour motif les achats, 1/4 étude/travail et loisirs,
- 2/3 des piétons sont prêts à marcher plus de 15 min.

Des convaincus, mais des pratiques qui s'érodent

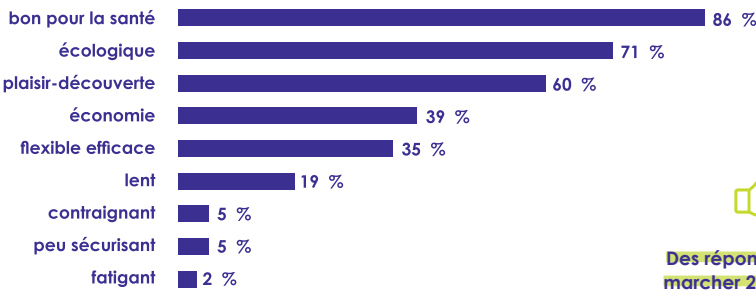
Des pratiquants réguliers et convaincus : 60 % marchent tous les jours ou presque, 3/4 pratiquent la marche par choix.

DES PRATIQUANTS RÉGULIERS ET CONVAINCUS



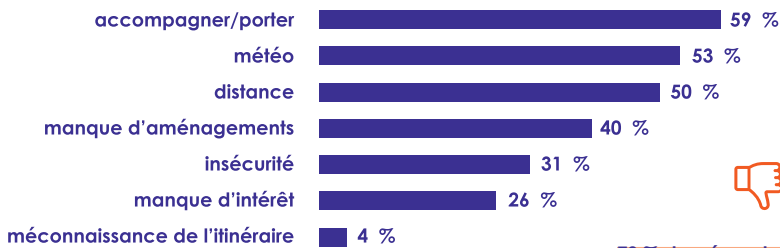
60 % marchent tous les jours ou presque
3/4 pratiquent la marche par choix (autres propositions : contraintes ; défaut ; neutre)

DES VALEURS POSITIVES ASSOCIÉES À LA PRATIQUE



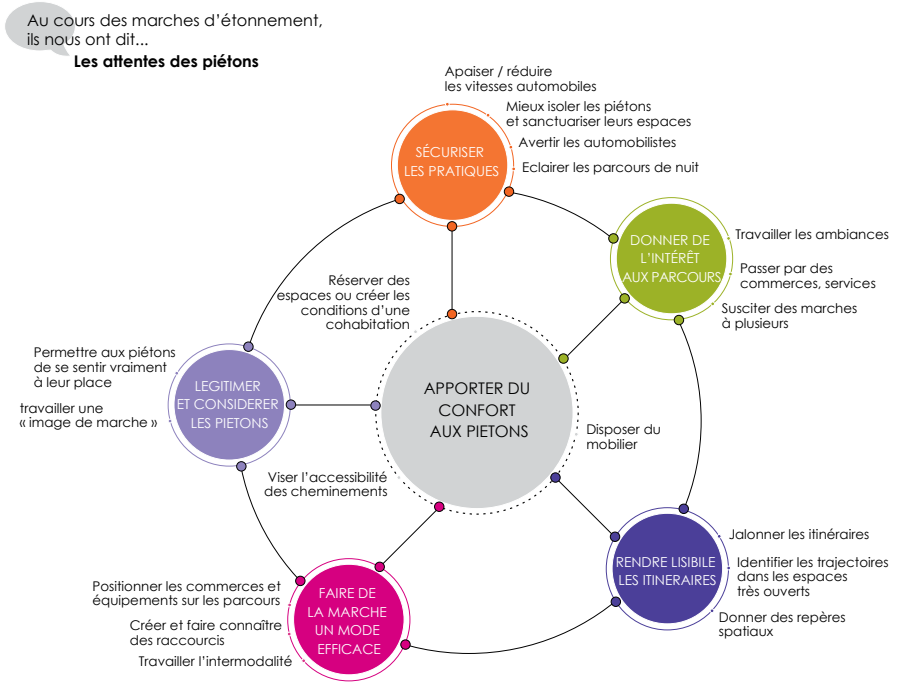
Des répondants prêts à marcher 2 kilomètres et 30 minutes en moyenne

LES FREINS À LA PRATIQUE



70 % des répondants allaient à l'école primaire à pied ; 40 % de leurs enfants vont/allaient à l'école primaire à pied

COMMENT VALORISER ET PROMOUVOIR LES PRATIQUES PIÉTONNES ?



Répondre aux attentes des usagers Retrouver qualité et vitalité urbaine

Les marches d'étonnement ont fait ressortir 7 enjeux qui apparaissent comme indispensables pour que les citoyens aient envie et prennent plaisir à marcher. Ils représentent la clé d'entrée de la boîte à outils proposée aux collectivités.

Privilégier une approche d'ensemble

Élaborer une stratégie piétonne d'ensemble, fabriquer et renouveler les espaces urbains à la mesure du piéton, passer de la route à la rue : voilà autant de bonnes façons de considérer la marche comme le ciment de la ville. Installer des aménagements pour les piétons participe de la création d'une ville ou village apaisés, dénués de nuisances, dans lesquels il sera agréable de déambuler à pied, à l'opposé d'espaces exclusivement dédiés à l'automobile, peu sécurisés, bruyants et pollués.

Deux concepts qui garantissent de considérer les espaces comme de véritables lieux à vivre (agrément, repos, accueil de manifestations, ...), où qualité urbaine et qualité des espaces environnants sont questionnées : bâtis, façades, arbres, éléments de paysage à mettre en valeur, espaces résiduels et délaissés à réinvestir, etc.

L'échelle du quartier et la ville du quart d'heure à pied

Ce concept se développe depuis plusieurs années dans les villes et les villages. Dans le contexte du confinement, l'expérimentation « contrainte » à grande échelle a pu confirmer qu'au-delà de la bonne intention, c'est une réalité d'usage qui prend tout son sens quand on ne peut plus se déplacer à plus d'un ou deux kilomètres.

Raisonner à l'échelle de la centralité

Sortir du coup par coup et penser opération d'ensemble. La valorisation de la marche passe par une programmation urbaine dans son ensemble, de façon inclusive et globale. La marche mérite et nécessite comme tous les modes d'une approche d'ensemble pour limiter le coup par coup et le penser en articulation avec les autres modes. Projeter des itinéraires traités en continu, qui s'enchaînent, comme on le fait pour les autres modes.



Urbanisme tactique, Nantes (44)

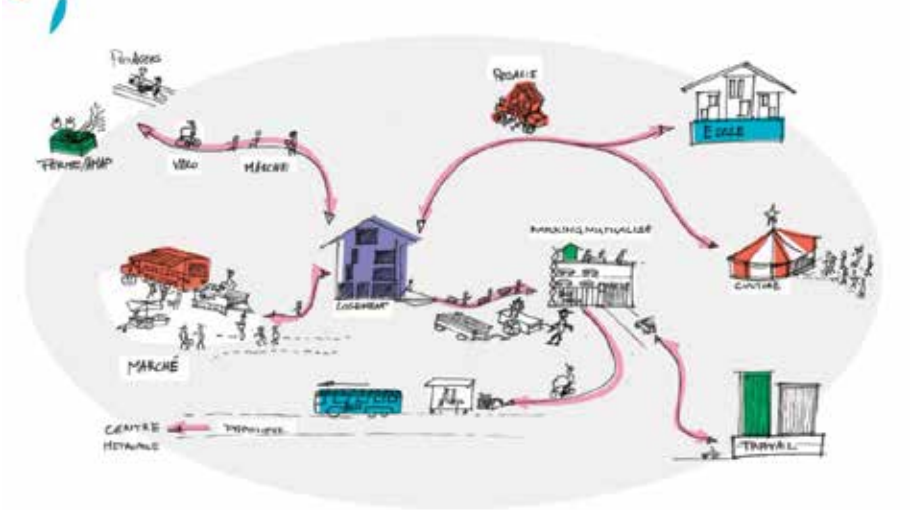
Projeter un plan piéton d'ensemble efficace à toutes les échelles

Maillage de base, itinéraire de liaison inter et intra-quartier, itinéraire piéton principal, etc. Ce plan doit permettre d'éviter les détours grands (contourner un pâté de maisons) comme petits (suivre les lignes de désir).



Aménagement favorable à la marche, Sainte-Marie-de-Ré (17)

Vallon des Gohards : des espaces mutualisés

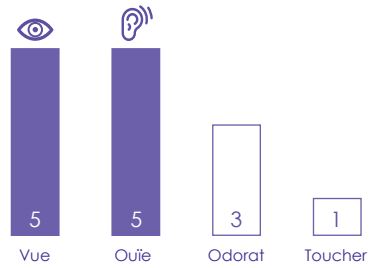


PARCOURS BLEU

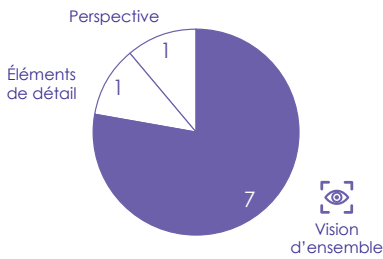
GRAND AXE, LOTISSEMENT ET ZONE D'ACTIVITÉS

#confidentiel #individuel #paisible #ininteressant #privilège #calme #PMR
#intimiste #reposant #malin #exclusif #sécurisé #tranquilité #paysage
#rassurant #maison #agréable #sieste # apaisé #angoissant #domestique
#pratique #sympathique

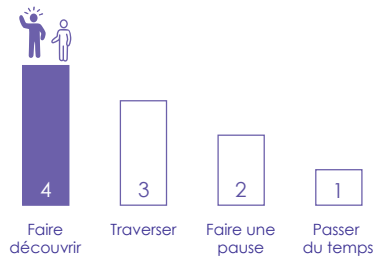
La **vue et l'ouïe**, les deux sens les plus stimulés



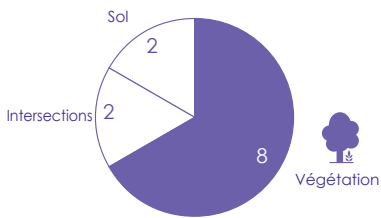
La **vision d'ensemble** permet de se repérer



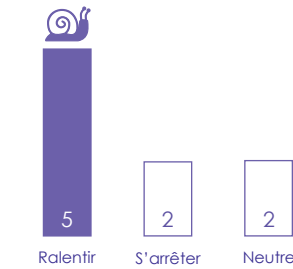
La **découverte** de cet espace est plébiscitée



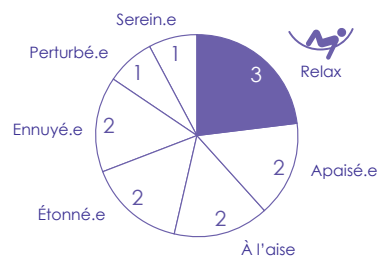
La **végétation** rythme les déplacements



À l'arrivée sur le lieu, l'allure privilégiée est de **ralentir**



L'émotion ressentie principale : être **Relax**



Ce point d'arrêt de la ballade a été ressenti par les participants comme un lieu agréable à vivre.

PARCOURS VERT GRAND AXE, ZONE COM- MERCIALE ET LOTISSEMENT

#résidentielle #paysager #calme #apaisant #mélange #agréable #pentu
#paisible #zone #pollution #distant

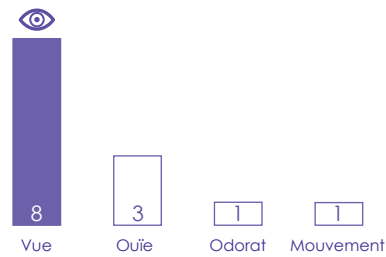


Une entrée de chemin peu lisible pour un usager qui ne connaît pas les lieux

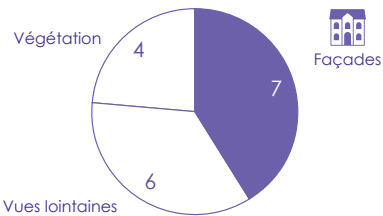


Discontinuité dans le cheminement piéton

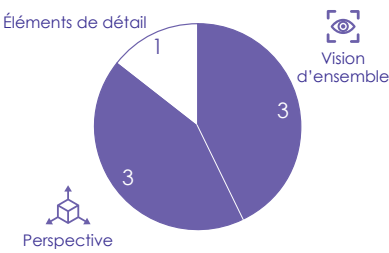
La **vue** est le sens le plus stimulé



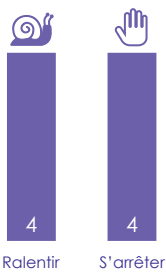
Les **façades** ont rythmé les déplacements



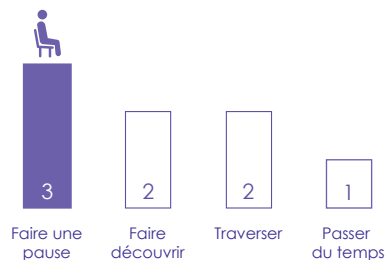
La **vision d'ensemble** et les **perspectives** ont permis de se repérer



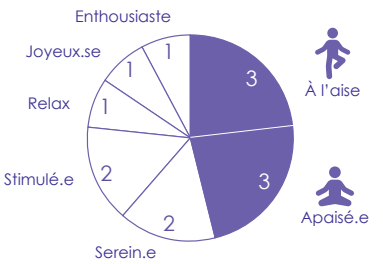
À l'arrivée sur le lieu, **je m'arrête ; je ralentis**



Faire une **pause** dans cet espace est plébiscitée



Les émotions procurées sont **l'apaisement**

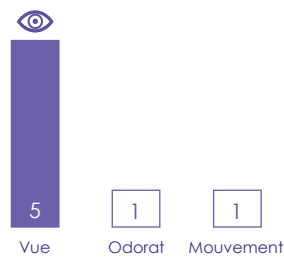


PARCOURS ROUGE

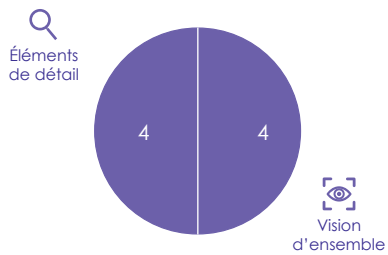
PARC, CENTRE-VILLE ET AXE PÉNÉTRANT

#éloignement #cloisonné #circulation #voiture #ouvert #étroit #identité
#fréquenté #mixité #illisible #joueur #insolite #dénivelé #découverte
#balade #tranquillité

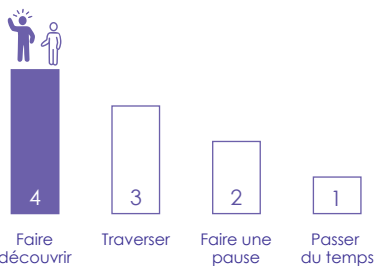
La **vue** est le sens le plus stimulé



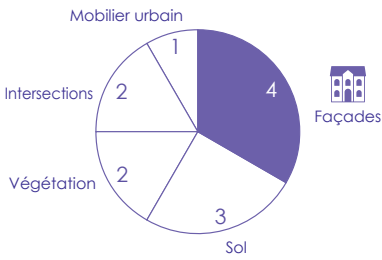
La **vision d'ensemble et des éléments de détails** permettent de se repérer



La **découverte** de cet espace est plébiscitée



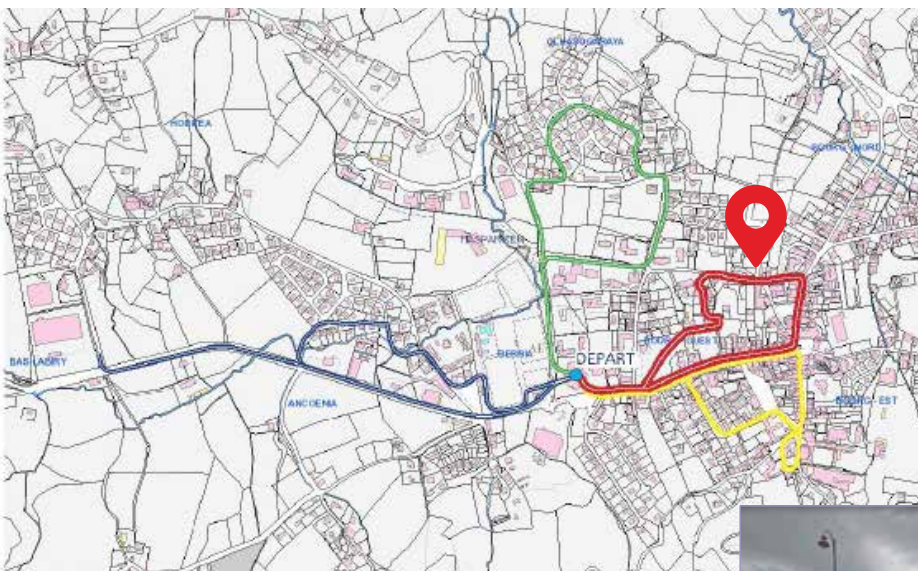
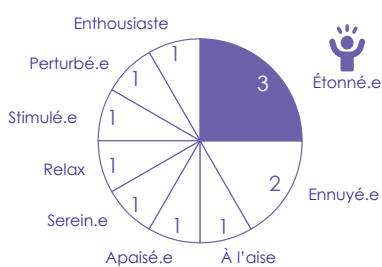
Les **façades** ont rythmé les déplacements



À l'arrivée sur le lieu, **tous les choix d'allure semblent envisageables**



L'émotion ressentie principale : **l'étonnement**

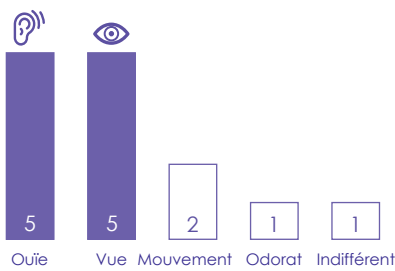


Du fait du sens unique, cette voie étroite peut bénéficier de deux trottoirs, signalés au niveau des passages-bateaux pour garantir leur respect

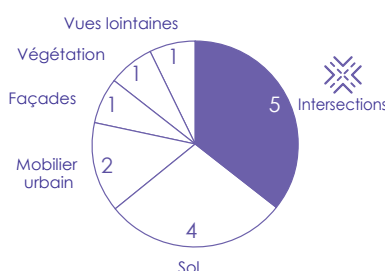
PARCOURS JAUNE AXE PÉNÉTRANT, LOTISSEMENT ET DÉNIVELÉ

#stressant #fonctionnel #sécurité #dangereux #traverser #traversant
#bruyant #quartier #insécurité #calme #reposant #inconfortable

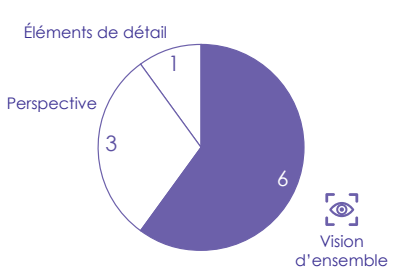
La **vue et l'ouïe**, les deux sens les plus stimulés



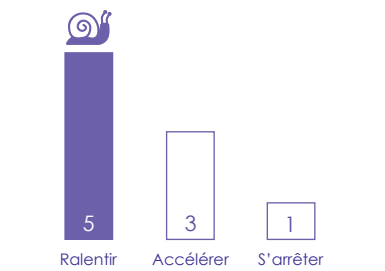
Les **intersections** ont rythmé les déplacements



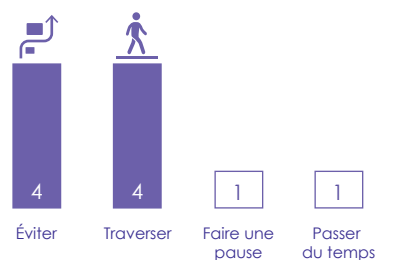
La **vision d'ensemble** permet de se repérer



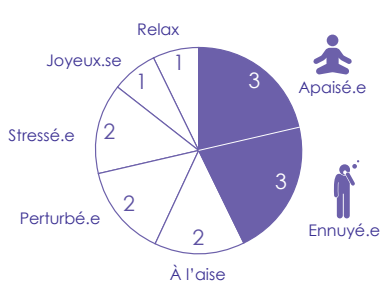
À l'arrivée sur le lieu, l'allure privilégiée est de **ralentir**



Cet espace donne envie d'être **évit**é, **travers**é



Les émotions ressenties sont **l'apaisement** et **l'ennui**



Le choix a été fait de placer l'alignement d'arbres sur le trottoir, ce qui entrave le cheminement des usagers piétons et à mobilité réduite.

LÉGITIMITÉ, INTÉRÊT



(1/3) A l'issue des marches d'étonnement, l'AUDAP a proposé aux participants trois ateliers « tournants » pour identifier les atouts et les freins de la marche ...

Rythmer

- Si on m'indique que je peux y aller, c'est que j'y ai droit ;
- Continuités de flux piétons ;
- Mettre en place des circuits qui présentent naturellement un intérêt : patrimoine touristique, sites remarquables, éléments de paysage, oeuvres d'art ...
- Les mettre en valeur, indiquer les temps de parcours, positionner des plaques d'information
- Donner du rythme avec différentes séquences pour ponctuer les itinéraires et marquer des pauses
- Effet « wahoo »

Aménager

- Confort ;
- Aspect esthétique des revêtements (couleurs, matériaux) ;
- Suppression des trottoirs et des passages piétons ;
- « Être discret » : éviter les aménagements et les équipements trop voyants qui abiment le paysage et brouillent la lecture.

Agrémenter

- Petits « salons » de jardin ;
- Aménagements ludiques pour susciter la marche, notamment chez les plus jeunes ;
- Aller vers l'école confortablement et en sécurité ;
- Végétaliser au milieu de la voie, planter des arbres fruitiers le long des sentiers ;
- Placer des bancs le long des sentiers
- Créer un espace de pause (pour les voiries larges).

Marqueter

- Valoriser les continuités piétonnes ;
- Campagne d'information et de communication sur les bénéfices sur la santé ;
- La mettre en concurrence mais s'insérer dans une dynamique intermodale.

Citoyenneté / Innovation

- Faire participer les habitants à l'identification de l'intérêt d'un quartier (promenade de Jane à Montréal, Jane Jacobs, faire vivre les lieux) ;
- Permettre les innovations : trottoir dynamique ;
- Verbalisation.

LISIBILITÉ, EFFICACITÉ

Sensibilisation / pédagogie

- Inciter à la marche pour les courtes distances ;
- Parcours à thèmes (nature, patrimoine, ...) ;
- Réalisation partagée avec la population ;
- Communiquer sur les plans et les parcours matérialisés ;
- Plans de déplacements scolaires ;
- Communiquer sur la santé ;
- Géocaching ;
- Permis piéton.

Stratégie d'ensemble

- Élaborer la ville des courtes distances/ du ¼ d'heure ;
- Penser à l'échelle du piéton : urbain, périurbain, rural ;
- Communication globale sur la marche : faire connaître, donner les avantages, ...

Chemins du désir

- Faire correspondre les usages aux infrastructures.

Continuités

- Impasses débouchantes ;
- Prioriser les continuités piétonnes sur les autres modes ;
- Identifier et traiter les coupures urbaines.

S'orienter / se repérer

- Plans adaptés à la marche (sentiers, temps de parcours) ;
- Information et jalonnement (panneau, temps de parcours, marquage au sol) ;
- Matérialiser les itinéraires alternatifs ;
- Compléter les gps avec les itinéraires piétons (impasses débouchantes, sentiers, raccourcis, ...) et indiquer les parkings en bordure de centre-bourg pour faciliter l'intermodalité voiture-marche (P+R voiture-marche avec des itinéraires piétons confortables et sécurisés).



... (2/3) Trois thèmes étaient identifiés :
1 - Légitimité, intérêt ; 2 - Lisibilité, efficacité
(en photos ci-dessus) ; 3 - Confort, sécurité ...

CONFORT, SÉCURITÉ



... (3/3) Les participants avaient pour rôle de remonter leurs impressions et avis sur des post-it que les animateurs capitalisaient et organisaient.



S'approprier l'espace

- Itinéraires parallèles / alternatifs : les flécher et les repérer ;
- Supprimer les trottoirs : en ville, dans les rues tranquilles, pas aux abords des écoles, limiter les conflits d'usages sur les trottoirs et les voies partagées ;
- Limiter la voiture en ville : baisser la vitesse, plus de cohabitation, signaler la cohabitation, changer d'ambiance, marquer les portes, chicanes végétalisées, ralentisseurs, zones 30, pacifier, diminuer le stationnement automobile ;
- Traiter des parcours qualitatifs pour prendre en compte le végétal, l'ombre, la fraîcheur, l'eau potable (ombre, abri, banc, ...).

Décider

- Label ville marchable ;
- Position citoyenne ;
- Cadre réglementaire / loi LOM ;
- Arbitrage.

Rassurer, rendre cohérent

- Éclairage ;
- Ouvert : voir et être vu ;
- Apprendre à se déplacer à pied ;
- Bien comprendre l'itinéraire ;
- Perception de l'itinéraire ;
- Continuité de l'itinéraire.

Sensibiliser

- Communiquer largement auprès des familles ;
- Challenge mobilité des écoles ;
- Aménagement éphémère : Toucher des publics, Tester, Evaluer (recueillir l'analyse).



Ludovic CHALEROUX
Géographe, gérant du bureau
d'études IDCité



Sur le temps politique, l'enjeu majeur est de disposer d'une stratégie globale, d'une vue d'ensemble. C'est le temps préalable pour se poser les bonnes questions (...). L'autre enjeu du volet politique est de réaliser un certain nombre d'observations et d'évaluations afin d'ajuster et engager la stratégie dans le temps.



Le temps du partage est celui de la pédagogie, de la participation citoyenne. Il est déterminant pour pouvoir prendre en compte les différents besoins et les différentes attentes, sans rentrer tout de suite dans une solution technique. Il faut éviter de demander aux gens des solutions techniques, il faut plutôt leur demander qu'ils nous parlent de leur pratique, c'est beaucoup plus porteur et beaucoup plus riche.



Simon CITEAU
Adjoint aux mobilités douces,
Ville de Nantes

(RE)METTRE LE PIÉTON AU CŒUR DE LA VIE DES VILLES, DES VILLAGES ET DES QUARTIERS

Ludovic CHALEROUX. Nous vous proposons une synthèse des ateliers en trois temps qui correspondrait finalement aux trois temps « idéaux » d'un projet de mobilité centré sur la marche : *le temps politique, le temps du partage et le temps de l'aménagement.*

Sur le temps politique, *l'enjeu majeur est de disposer d'une stratégie globale, d'une vue d'ensemble.* C'est le temps préalable pour se poser les bonnes questions : « quelles sont nos ambitions ? Quels sont nos objectifs ? Comment « nous élu.e.s », « nous collectivité » devons-nous réfléchir pour que l'ensemble de ce que nous projetons réponde à l'enjeu d'amélioration des déplacements à pied au sein de notre commune et notamment pour les personnes les plus fragiles ? »

L'autre enjeu du volet politique est de *réaliser un certain nombre d'observations et d'évaluations afin d'ajuster la stratégie* dans le temps. Je pense notamment aux aménagements provisoires et rapides qui ont été faits dans le cadre des événements post-COVID, véritables indicateurs de changement de pratiques.

Simon CITEAU. Pour ce temps politique, c'est bien la notion de **cohérence** qui est apparue dans les différents ateliers. C'est bien une stratégie globale qu'il convient de construire en ayant toujours en tête de penser piéton, c'est indispensable pour

investir et imaginer sur le temps long l'ensemble des aménagements.

Le temps de partage est celui de la pédagogie, de la participation citoyenne. Il est déterminant pour pouvoir prendre en compte les différents besoins et les différentes attentes, sans rentrer tout de suite dans une solution technique. Il faut éviter de demander aux gens des solutions techniques, *il faut plutôt leur demander qu'ils nous parlent de leurs pratiques, c'est beaucoup plus porteur et beaucoup plus riche. Il faut écouter.*

Finalement, avec tout ce que nous avons vu et partagé au cours de la journée, que ce soit en plénière d'ouverture ou lors des balades ou encore en ateliers, nous avons tous les éléments pour faire une ville agréable à vivre avec de la « marchabilité » et de la sociabilité. Tous ces éléments, il nous faut les recoudre et les recoller dans le bon sens, ils peuvent être source d'une stratégie globale. Le partage est déterminant. Il a été proposé par exemple d'avoir des ateliers participatifs. Ils permettent en effet aux citoyens de *s'exprimer, de libérer la parole et de faire passer un ressenti.*

Ludovic CHALEROUX. *Un autre élément évoqué en ateliers vient compléter ce temps de partage, c'est celui du marketing.* Le marketing peut permettre de valoriser la pratique, c'est *l'idée de donner envie,*

en disposant de marqueurs forts. Le but est de valoriser la marche et de donner envie de pratiquer cette activité.

Le troisième temps est celui de l'aménagement. Pour être opérationnel, il n'est pas uniquement question d'aménagements de trottoirs ou de traversées, ~~il convient aussi d'imaginer des continuités à façonner~~, des abonnements à créer etc. Mais aussi, et surtout, comme cela a été dit à plusieurs reprises, ~~il faut donner la priorité à la voie piétonne~~.

Simon CITEAU. Lors des balades nous avons vu des chemins qui se sont façonnés au fil du temps et des pratiques des citoyens. ~~Il est essentiel de coller aux pratiques~~. Les meilleures réponses sont celles qui en découlent. Par exemple sur l'un des parcours que j'ai pratiqué, il y avait des ~~accès à des chemins « cachés »~~, mais tout de même largement empruntés, il faut donc dans ces cas-là les mettre en valeur et travailler à un aménagement par une lecture de l'espace visible.

Ludovic CHALEROUX. Il ressort également des ateliers que la pratique de la marche doit être abordée pour son confort, son intérêt dans le parcours ou encore pour la santé. Il convient donc de proposer au piéton des ~~itinéraires « plaisirs »~~. Cela passe par un abri quand il pleut, avoir de l'eau quand il fait chaud, rappeler qu'il est bon pour la santé de pratiquer la marche. Il faut que tout soit praticable et « marchable ». Prenons les exemples des générateurs piétons comme le sont une école, un commerce. C'est à partir d'eux que nous devons raisonner en matière de continuité et d'accès piéton. Tous ces cheminements peuvent être travaillés avec des facilitateurs pour stimuler l'envie de marche. Il est beaucoup plus facile de raisonner dans ce sens plutôt que d'être sur des logiques implacables de liaisons.

~~Deux mots doivent également nourrir les réflexions avant tout aménagement : flexibilité et réactivité.~~ Les aménagements doivent toujours être imaginés avec cette philosophie. Certaines rues, selon la période de la journée ou selon la saison, peuvent connaître des rythmes d'animation complètement différents. ~~Etre flexible c'est avoir la capacité de s'adapter~~ y compris en période de travaux. Par ailleurs, ~~les réponses en ateliers n'ont pas abordé l'idée de l'acceptabilité de l'aménagement et notamment de la part des automobilistes.~~ Les automobilistes doivent comprendre qu'il existe d'autres modes de déplacement et qu'ils doivent adapter leur comportement. Les mentalités évoluent. On peut estimer qu'une large majorité d'automobilistes adapte leur comportement, mais il y a toujours une petite minorité que nous n'arrivons pas à « éduquer ». Et ... l'objectif ne doit pas être de faire des aménagements que pour 1 % des automobilistes.

Simon CITEAU. Enfin, ~~il faut savoir être agile et accepter de se tromper~~ et parfois de revenir en arrière. Ce n'est jamais évident de mettre en place des aménagements. Il faut savoir d'un côté, ~~laisser le temps~~ pour faire accepter les aménagements et de l'autre, ~~ne pas s'obstiner~~ et être capable de faire machine arrière pour satisfaire aux besoins.



(...) Il ressort également des ateliers que la pratique de la marche doit être abordée pour son confort, son intérêt dans le parcours ou encore pour la santé. Il convient donc de proposer au piéton des itinéraires « plaisirs ». Cela passe par un abri quand il pleut, avoir de l'eau quand il fait chaud, rappeler qu'il est bon pour la santé de pratiquer la marche. Il faut que tout soit praticable et « marchable ».
(...) Deux mots doivent également nourrir les réflexions avant tout aménagement : flexibilité et réactivité. Les aménagements doivent toujours être imaginés avec cette philosophie.

Ludovic CHALEROUX

Géographe, gérant du bureau d'études IDCité



Urbanisme tactique, Nantes (44)



En haut à gauche : le village-jardin de Chédigny (37). En haut à droite : rond-point aménagé à échelle humaine. En bas à gauche : mise en scène d'une traversée piétonne visant à renforcer la sensation de priorité du piéton sur la voiture. En bas à droite : aménagement qualitatif de l'espace public.

LISTE DES PARTICIPANTS

BARRÉ Marie-Pierre, AUDAP
BEAUDON Louis, CAUE 64
BOTTELIN Vincent, AUDAP
BROUSSAINGARAY Véronique, Mairie d’Hasparren
CAIGNON Véronique, Association Pau à vélo
CANIAUX Denis, AUDAP
CANO Cécile, Lycée Cantau - Section design
CARRÈRE Sébastien, Communauté de communes du Seignanx
CARRÈRE Amandine, Pôle Métropolitain Pays de Béarn
CHALEROUX Ludovic, Cabinet IDCité
CHAPLAIN Floriane, Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud
CITEAU Simon, Mairie de Nantes ;
CLAUDE Nathalie, Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud
CLEDON Laure, Communauté de communes Lacq-Orthez
CRAMPÉ Natacha, Communauté de communes du Haut-Béarn
DARRICADES Solenne, AUDAP
DARRIUS Stéphane, Communauté de communes du Haut-Béarn
DELORME Letizia, SM SCoT Pays Basque & Seignanx
DIRASSAR Jean-Michel, Mairie de Ciboure
DIRATCHETTE Émile, Mairie d’Hasparren
DOUENCE Hélène, Université de Pau & des Pays de l’Adour
DOUSSON Claire, Mairie d’Hasparren
DURRUTY Marie-Françoise, Mairie d’Hasparren
ETCHETTO Kristian, Mairie d’Hasparren
ESCALÉ Francis, Maire de Baudreix
GAYON Benjamin, Conseil de développement du Pays Basque
GILLES Pascal, Lycée Cantau- Section design
GROS Béatrice, Val d’Adour Maritime
HARRIAGUE Dominique, Association AVAP (Allons à Vélo, Allons à Pied)
HOURCADE-MEDEBIELLE Véronique, Communauté d’Agglomération Pau Béarn Pyrénées
JUNQUET Fabien, Communauté de communes du Pays de Nay
LABAN-WINOGRAD Michèle, Mairie d’Artigueloutan
LAFFONTAS Anne-Francine, Mairie d’Anglet
LAMARQUE Cécile, Repérage Urbain
LANARDOUNE Laetitia, Pau Béarn Pyrénées Mobilités
LEBRETON Nathalie, Association Terre Buissonnière
MAISONNEUVE Aurélia, Communauté d’Agglomération Pays Basque
MARCARIE Céline, Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud
MARINOT Céline, Syndicat des mobilités Pays-Basque Adour
MOULIAN Pierre, Communauté d’Agglomération Pays Basque
PARGADE Isabelle, Mairie d’Hasparren
PAROIX Nathalie, Mairie d’Hasparren
PEDROSA Raphaël, Mairie de Nay
REAU Ludovic, AUDAP
RUELLAN Fañch, AUDAP
SLASTANOVA Ivan, Région Nouvelle Aquitaine
VERGOIGNAN Laetitia, Ville de Capbreton
VERON Frédéric, AUDAP
VIGNAU Agnès, Communauté de communes Pays de Nay
VINCENS Claire, Communauté d’Agglomération Pays Basque
ZUBILLAGA Xavier, Nouvelle-Aquitaine Mobilités

RESSOURCES

AUDAP, « La marche : tous piétons ! | Comment (re)mettre le piéton au coeur de la vie des villes, des villages et des quartiers ? », audap.org, page consulté le 08 janvier 2020

<https://bit.ly/2Lec3LF>

Métropole Européenne de Lille, « Modes doux », lillemetropole.fr, page consulté le 15 décembre 2020

<https://bit.ly/37q6tOL>

« Piétonnisation : pourquoi ça coince ? », demainlaville.com, 5 mars 2020

<https://www.demainlaville.com/pietonnisation-pourquoi-ca-coince/>

<https://bit.ly/38aseBq>

Edouard MALSCH, « L’urbanisme tactique peut-il sauver les petites et moyennes villes françaises », urbanews.fr, 7 janvier 2020

<https://bit.ly/2Wpmj5U>

Yohan DEMEURE, « Voici le marcheur de rêve, l’étonnant projet de Microsoft intégrant la réalité virtuelle », sciencepost.fr, 3 novembre 2019

<https://bit.ly/3asMGQq>

La presse canadienne, « Les piétons de Montréal et de Québec ne traversent pas la rue de la même manière », ici.radio-canada.ca, 24 octobre 2019

<https://bit.ly/3gUSFir>

Laetitia VAN EECKHOUT, « La marche est le ciment de la ville », Le Monde, 29 mars 2019

<https://bit.ly/2IXtXRO>

P.L, « Paris: opération de sensibilisation sur le respect des passages piétons avant le renforcement des contrôles », BFMtv.com, 24 octobre 2018

<https://bit.ly/34mKned>

Valère CORRÉARD, « Après le covoiturage, voici le copiétonnage », franceinter.fr, 8 février 2018

<https://bit.ly/3gZ2qfC>

Mélanie TOURNADRE, « Drôme - Ardèche : les passages piétons en 3D se multiplient », francebleu.fr, 30 janvier 2018

<https://bit.ly/2WqEIEM>

A’URBA, « A l’école sans voiture », aurba.org, 2017

<https://bit.ly/3gXZ4t2>

Communauté Urbaine de Strasbourg, « Comment réaliser un plan piétons pour une ville ? Le Plan Piétons de la Ville de Strasbourg », Colloque « Le Piéton au cœur de la ville » Strasbourg, cerema.fr, 17 octobre 2013

<https://bit.ly/2WvNoEI>

Ville de Nantes, « La Zone à Trafic Limité : circuler autrement dans le centre-ville », décembre 2012, 2 p.

<https://bit.ly/2WqVI8E>



ON RESTE EN CONTACT ?



Agence d'urbanisme
Atlantique & Pyrénées

Petite Caserne
2, allées des Platanes
BP 628
64106 Bayonne Cédex

Porte J - 3^e étage
4, rue Henri IV
64000 Pau

www.audap.org



région
**Nouvelle-
Aquitaine**



Communauté
d'agglomération
PAYS BASQUE
EUSKAL
EREGIA
Eikargoa

PAU BÉARN
PYRÉNÉES
Communauté d'Agglomération

Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées