

La marche | Octobre 2020

LA MARCHÉ : TOUS PIÉTONS !

LIVRABLE D'ÉTAPE





Équipe projet

RUELLAN Faïch, DARRICADES Solenne, BARRÉ Marie-Pierre

Conception et réalisation graphique

AUDAP

Impression

AUDAP, 2020

Sommaire

Edito :

Tous piétons !	5
----------------------	---

Approche du sujet :

La marche, socle de la mobilité et de la sociabilité	6
Une pratique qui a subi les transformations de la « ville automobile ».....	7

Principaux résultats du questionnaire et des marches :

Via le questionnaire, ils nous ont répondu.....	8
Au cours des marches d'étonnement, ils nous ont dit.....	10

Synthèse des marches :

Saint-Jean-de-Luz	16
Pau.....	20
Saint-Martin-de-Seignanx	24
Nay.....	28
Ispoure	32
Artigueloutan	36
Lescar	40
Anglet	44



*Marcher est la première chose qu'un bébé souhaite faire et la dernière chose qu'une personne âgée souhaite abandonner. La marche est un exercice qui ne requiert pas de gymnase. C'est l'ordonnance sans le médicament, le contrôle du poids sans le régime et le produit de beauté que l'on ne peut pas trouver chez le pharmacien. C'est le tranquillisant sans le comprimé, la thérapie sans le psychanalyste et les vacances qui ne coûtent rien. De plus, la marche ne pollue pas, consomme peu de ressources naturelles et est très efficace. C'est pratique, cela ne requiert aucun équipement particulier, c'est autoréglable et naturellement sécurisé. La marche est aussi naturelle que la respiration. »
John Butcher, fondateur de Walk 21.*

édito

Tous piétons !

Affirmé telle une réalité : à un moment ou un autre, tout le monde, ou presque, marche. Scandé comme un projet : faire de la marche une manière de se déplacer confortable, efficace, désirée... Et pourtant, le sujet de la marche est encore le grand oublié des stratégies et politiques de mobilité malgré les multiples domaines où ses atouts sont démontrés : santé, bien-être, économie, écologie...

Dans le cadre de ses missions mutualisées, l'Agence d'urbanisme Atlantiques et Pyrénées et quatre de ses membres (les syndicats de mobilités Pays Basque - Adour et Pau Béarn Pyrénées ; les communautés de communes du Seignanx et du Pays de Nay) ont engagé un cycle de travail en deux ans pour investir le sujet.

La première année, 2019, a été le temps du diagnostic :

- un questionnaire en ligne, renseigné par 180 personnes, a mis en évidence l'intérêt porté pour la marche et des pratiques très ancrées,
- huit « marches d'étonnement », menées à l'échelle du territoire d'intervention de l'Audap dans des contextes variés (du village au centre-commercial en passant par des centres-villes et quartiers des grandes villes) ont réuni en moyenne une dizaine de personnes issues du « grand public ». Les participants ont pu exprimer leurs émotions, impressions et attentes en tant que piétons.

Les enseignements sont riches. Six enjeux sont mis en évidence et permettront de structurer la suite de la démarche :

- apporter du confort aux piétons,
- sécuriser les pratiques,
- donner de l'intérêt aux parcours,
- rendre lisible les itinéraires,
- faire de la marche un mode efficace,
- légitimer et considérer les piétons.

Un regret, sous forme de remarque pour le lecteur : les personnes ayant répondu au questionnaire, comme celles qui ont participé aux marches sont généralement des habituées de la marche, si ce n'est même des convaincus voire des militants. Aussi, les jeunes ont été sous-représentés malgré une marche qui leur a été quasi dédiée. En cela, les résultats ne prétendent pas couvrir l'intégralité des pratiques.

En 2020, le travail se poursuit :

- quelques piétons volontaires seront suivis, voire filmés, pour étudier leur cheminement dans l'espace public, de manière à compléter finement le diagnostic,
- des pistes de solutions pour répondre aux six enjeux seront mis en avant,
- enfin, un séminaire permettra de restituer les résultats et pistes d'actions aux élus.

La marche, socle de la mobilité et de la sociabilité

Sans marche, pas de mobilité, ni d'échange, base de la sociabilité elle-même facteur de bien-être et de vivre-ensemble dans les villes et villages. Pourtant, les pratiques de la marche sont sous-estimées et sous-exprimées.

Tout le monde marche

Au sens du code de la route, même une personne en fauteuil roulant, ou dans une poussette, marche. Pour acheter son pain, se rendre au travail, pour rejoindre un bus ou poursuivre son chemin une fois sa voiture garée.

Inversement, on pourrait même dire qu'il n'y a pas de déplacements en transports en commun ni en voiture sans marche. Si on ne peut accéder à l'arrêt de bus ou rejoindre sa destination depuis le parking, les autres modes n'ont aucune pertinence. Ces modes doivent être vus comme des accélérateurs de piétons.

Mais des pratiques sous-estimées ...

Les enquêtes de mobilités 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.

...et sous exprimées

Qui se dit piéton ? Les cyclistes, les motards, les utilisateurs des transports en commun et les automobilistes s'identifient et parfois même se revendiquent comme tel. Ils ont tous des groupes qui parlent en leur nom et défendent leurs intérêts : la Fédération des usagers de la bicyclette, les Motards en colère, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, 40 millions d'automobilistes ... Côté piéton, quelques rares associations, généralement engagées pour la sécurité routière ou le développement du vélo, tentent de les représenter.

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 % pour ceux de trois à quatre kilomètres ... puis quasiment marginaux,

- Moins on est motorisés, plus on marche,
- La moitié des déplacements à pied ont pour motif les achats, un quart étude/travail et loisirs,
- 2/3 des piétons sont prêts à marcher plus de 15 min.

Un mode qui ne manque pas d'atouts

- Gage de proximité et sociabilité. Le piéton fait vivre son quartier : son passage crée de l'animation et génère des rencontres, il n'a nul besoin de stationnement pour rentrer dans un commerce de proximité... là où les voitures en stationnement participent surtout à masquer les vitrines.
- Neutre en matière d'émissions. Aucun bruit, pas de polluant.
- Économique : une paire de chaussures et de quoi se protéger du froid, de la pluie ou du soleil côté usager ; des trottoirs à l'usure limitée côté collectivités.
- Bon pour la santé et donc fait gagner de l'argent : marcher au quotidien est l'occasion d'une activité physique régulière. De quoi réduire les risques de maladie, rester plus longtemps en bonne santé... et les dépenses de santé liées. ■

- **Traverser** : démarche rapide, regard porté au loin. On ne fait que traverser l'espace sans le pénétrer.
- **Passer** : démarche régulière et rigide. Le rapport à l'espace est limité mais plus poussé que pour traverser.
- **Piétiner** : ajustement continu de la trajectoire et du rythme dans la masse. Le parcours est alors fortement contraint.
- **Déambuler/Flâner** : déplacement lent, trajectoire non linéaire, interrompue de moments d'arrêts. L'impregnation à l'environnement est totale.
- **Noctambuler** : Cheminement de nuit, festif, comportement irrégulier et démesuré. Noctambuler se fait souvent à plusieurs.

Les cinq attitudes du piéton selon Rachel Thomas

Une pratique qui a subi les transformations de la « ville automobile »

Avec la traction animale, la marche est certainement le mode qui a vu le plus ses pratiques s'éroder depuis la fin du XIX^e siècle. Les raisons nous indiquent ce qui décourage la marche et peuvent nous éclairer sur les mesures à mettre en œuvre.

Étalement urbain et dissociation des fonctions

Dans les années 1950, à l'aube de la démocratisation de l'automobile, une personne faisait en moyenne 5 km/jour. Une soixantaine d'années plus tard, cette moyenne est portée à près de 30 km auxquels s'ajoutent les grandes migrations (vacances,...).

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,...,
- 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 ».

Entre temps, 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 ? » ■



L'espace laissé aux piétons selon Karl Jilg

Via le questionnaire, ils nous ont répondu...

Un questionnaire en ligne (180 réponses) a été diffusé par internet et indiqué sur les différents supports de communication. En voici les principaux résultats. NB : il n'a pas été recherché de représentativité des répondants. Il est fort probable qu'ils se sentent davantage concernés par le sujet que la moyenne de la population.

DES PRATIQUANTS RÉGULIERS ET CONVAINCUS

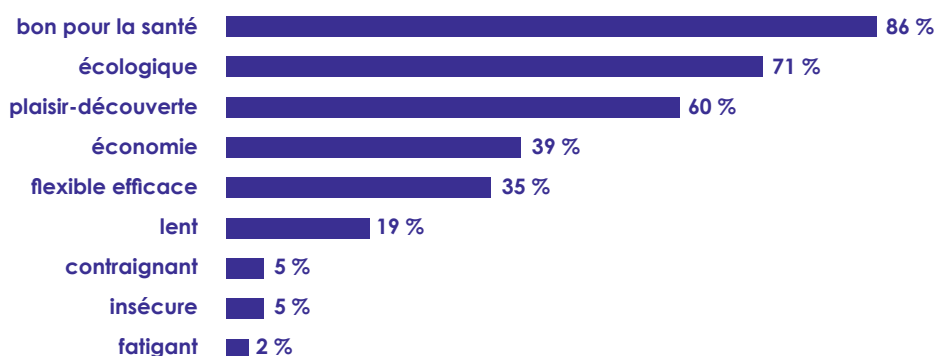
60 %

marchent tous les jours
ou presque

3/4

pratiquent la marche par choix
(autres propositions : contraintes/défaut et neutres)

DES VALEURS POSITIVES ASSOCIÉES À LA PRATIQUE



DES RÉPONDANTS PRÊTS À MARCHER

30 min
en moyenne

2 km
en moyenne

« Quand c'est intéressant (patrimoine, paysage, commerces...),
on marche »

« Aller au plus court »

« 2 km c'est rien »

MAIS UNE BAISSÉ DE LA PRATIQUE

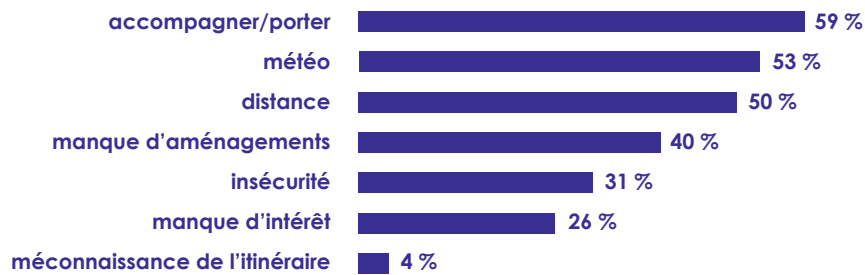
70 %

des répondants allaient
à l'école primaire à pied

40 %

de leurs enfants vont/allaient
à l'école primaire à pied

LES FREINS À LA PRATIQUE



« Le bruit empêche de marcher, on ne peut pas se parler »

« Un sentiment d'enfermement entre la route et le bâti »

« Un sentiment d'oppression : les véhicules motorisés sont omniprésents, empiètent sur les trottoirs »

« Le manque d'intérêt de l'espace traversé, des paysages sans âme, l'absence de vue »

Au cours des marches d'étonnement, ils nous ont dit...

Les huit marches d'étonnement ont été l'occasion d'échanger avec des piétons et de leur faire remplir des carnets de route. L'analyse des remarques a permis de faire émerger six enjeux, nous éclairant sur ce que les piétons apprécient ou non et leur attendus.

Appporter du confort aux piétons

La qualité des aménagements ressort très nettement dans les remarques et les demandes formulées pour inciter à marcher davantage. Certaines portent sur l'utilisation qui est faite des aménagements. Ce sont moins les ruptures d'aménagement qui gênent les piétons, qu'un ensemble de points.

Des aménagements et parcours dédiés

- « Plus d'aménagement, ne pas avoir l'impression de marcher au milieu des voitures »
- « Il faudrait qu'il y ait un espace prévu pour les marcheurs (un peu comme une piste cyclable) »
- « Des parcours sans voiture »
- « Des lieux totalement séparés des véhicules (coulées vertes) »
- « L'éloignement du trottoir par rapport à la chaussée, et la présence d'arbres rendent cette séquence agréable »

Des espaces vraiment dédiés et non partagés avec les vélos

- « je trouve regrettable de devoir partager l'espace entre piéton et vélo sur des trottoirs étroits (les politiques pensent avoir résolu la problématique des mobilités douces en nous mettant tous sur des trottoirs étroits et encombrés) pour laisser les voitures toutes seules sur la route »
- « Il faut faciliter l'ensemble des modes de déplacement doux en aménageant des zones distinctes pour les piétons et pour les vélos »
- « c'est extrêmement difficile de marcher sans danger sans risque de se faire renverser par un vélo. On a besoin de nos propres voies, différentes des vélos »
- « Le respect de la priorité aux piétons par les automobilistes, les deux-roues notamment les cyclistes, utilisateurs de trottinettes et de skates »

Disposer d'au moins un trottoir permettant de se croiser

- « Espace piéton très étroit par rapport à la largeur de la rue. Voitures des deux côtés : elles pourraient utiliser qu'un seul des deux côtés et ça donnerait plus de place au piéton »
- « Impossible de marcher à deux, descendre dans la circulation pour se croiser »
- « Des trottoirs larges »
- « Élargissement des voies piétonnes, voire en faire une sur deux »
- « Ici les aménagements sont « généreux ». La voiture est encadrée. Mais il n'est pas nécessaire de réaliser de tels équipements partout pour faciliter la marche »

Des espaces apaisés qui permettent la cohabitation

- « Réduire la largeur de chaussée pour diminuer la vitesse »
- « Les trottoirs peu pratiques mais ce n'est pas gênant car c'est calme, on marche sur la rue »
- « Exemple d'aménagement « léger » qui n'est pas un trottoir et pourtant donne un sentiment de sécurité. La vitesse est maîtrisée grâce à une largeur de chaussée réduite »
- des parcours bien aménagés sans véhicule qui circule plus vite que moi. »

Des cheminements libres de tout obstacle

- « On trouve encore des aberrations comme des poteaux au milieu des trottoirs neufs »
- « La ville a installé des arceaux vélo. On se dit qu'enfin, la ville se bouge pour le vélo. Sauf qu'ils sont installés sur le trottoir et gênent les piétons. Il aurait été plus pertinent de condamner une place de parking voiture et d'y installer ces arceaux dessus »
- « Éviter les obstacles intempestifs sur le passage - lampadaires, panneaux de signalisation, poubelles fixes... »
- « Enlever les portants des commerces dans la rue principale »
- « Végétation envahissante voire agrippante »

Des cheminements libérés du stationnement

- « Pas de voiture stationnée sur les passages piétons et sur les trottoirs »
- « Fréquente dans les rues des lotissements. Le stationnement sauvage oblige le piéton à traverser ou emprunter la chaussée. Obstacle »

Des prises en compte de l'accessibilité

- « Aménager une rampe pour permettre le passage des escaliers quand on est avec une poussette, un chariot ou un fauteuil »
- « Agrandir espace piéton, et les mettre au niveau de la route pour éviter tous ces bateaux qui font chavirer chariots et poussettes »
- « Absence de bateaux au passage piéton. »
- « Les trottoirs sont en dévers »
- « Les aspérités à la surface des revêtements peuvent poser problème aux personnes âgées »

Des matériaux et mises en œuvre adaptées :

- « Le béton est très mauvais pour les articulations et le dos, car complètement rigide »
- « Des allées sablées plutôt que des trottoirs goudronnés »
- « Uniformisation du revêtement »

||||||| Sécuriser les pratiques

Le sujet est souvent évoqué sans précision, comme un objectif général, tel que « sécurisation pour les piétons partout ». Néanmoins, les risques évoqués sont essentiellement liés à la circulation automobile. Aussi, il est intéressant de noter que dans les séquences où l'insécurité ressort, les piétons évoquent peu les autres aspects.

Des aménagements entretenus

- « Des trottoirs propres »
- « Un entretien des trottoirs plus régulier ne serait pas inutile en passant la balayeuse (feuilles, branches mortes...) ou en bouchant les ornières afin de protéger des chutes les personnes qui ont des difficultés pour se déplacer à pied (handicapés, personnes âgées, les gens marchant avec une canne ou des béquilles...) »
- « Les racines créent des bosses sur les trottoirs »

Un environnement agréable :

- « Moins de nuisances sonores »
- « Meilleure qualité de l'air »

Du mobilier urbain et d'agrément :

- « Des possibilités de faire des haltes (bancs..), des toilettes publiques.... »
- « Des lieux de repos agréables et calmes (paysage, site remarquable, arbres, bancs, hamacs, rappel d'une anecdote, histoire locale,...) pourraient être disséminés »

De quoi se protéger du soleil et de la pluie

- « Plus de verdure et de zones ombragées sur les parcours piéton. »
- « Des endroits où se replier s'il pleut trop fort. »
- « Problèmes avec les flaques d'eau... C'est du rafistolage pour piétons »

Des fréquentations adaptées :

- « Aujourd'hui facile de circuler avec une poussette car pas trop de monde »
- « Avant 10h le matin la rue est ouverte aux livraisons et devient moins favorable pour les piétons »

> apporter du confort aux piétons :

- **selon les circonstances, réserver des espaces aux piétons ou créer les conditions d'une cohabitation ne générant pas de stress aux piétons,**
- **viser l'accessibilité des cheminements, gage de confort pour tous, notamment en libérant les trottoirs du stationnement (sauvage) et du mobilier,**
- **disposer du mobilier, notamment pour faire des pauses et se protéger des intempéries**

Dû à l'absence d'aménagements

- « Certaines portions de route n'ont pas de trottoir ou sont dangereuses. »

Au droit des traversées :

- « Le plus dangereux ce sont les traversées piétonnes, les voitures roulent vite et ne les respectent que trop peu »
- « Installer un feu avertisseur en amont pour prévenir les voitures »
- « Quand sera mise en place de la vidéo-verbalisation aux passages piétons en ville ? Il se passe rarement un jour où je ne risque pas de finir assis sur le capot d'une voiture aux passages piétons !! »

Sur les trottoirs, notamment quand ils sont encombrés

- « Des trottoirs bien sécurisés le long de la route principale, sur laquelle les nombreux véhicules roulent vite. »
- « Empêcher les voitures de se garer sur les trottoirs. Beaucoup de jeunes ne vont pas à l'école à pied ou en bus car le trajet pour s'y rendre est dangereux et les parents préfèrent les accompagner »
- « Trop de voitures garées sur les trottoirs, c'est dangereux pour les PMR et les enfants. »

Liée à la cohabitation avec les vélos

- « La marche en ville sur les trottoirs me paraît dangereuse par la présence des vélos »
- « Peur de tomber avec pour principale cause, les vélos sur les trottoirs ! »

Dû à l'environnement

- « Aménagement de parcours sécurisés, en particulier le soir et la nuit. »
- « Plus d'éclairage »
- « La présence sonore, comme l'odeur des voitures, joue beaucoup sur la qualité de la marche et sur le sentiment de sécurité »

> sécuriser les pratiques :

- **apaiser/réduire les vitesses automobiles, particulièrement aux intersections,**
- **mieux isoler les piétons et sanctuariser leurs espaces,**
- **avertir les automobilistes**
- **éclairer les parcours de nuit**

Donner de l'intérêt aux parcours

L'intérêt des parcours apparaît dans l'expression des piétons comme élément pour donner envie de marcher. Le caractère agréable est celui qui émerge le plus. Le sujet de la végétation est plus présent que le bâti et que des éléments tels que les commerces. On note néanmoins en creux que les séquences animées ont des qualifications plus positives que les autres. Certaines remarques relèvent probablement davantage de la marche en tant qu'activité de loisirs ou montrent les porosités entre les pratiques.

Faire de la marche un moment agréable

- « Beauté des espaces traversés, plaisir des ambiances (sons, odeurs, couleurs...) »
- « Des espaces verts à traverser agrémentent considérablement le plaisir de la marche, même si je me rends quelque part avec un but précis. La propreté et l'aménagement intelligent et entretenu remonte le moral (comme le contraire est vrai, surtout). C'est drôle, mais pour moi cela renforce le lien que j'ai avec la ville, le lieu où je vis. »
- « Des parcours intéressants et surprenants, des promenades guidées instructives sur un thème, des jeux de piste avec énigme (même s'il n'y a rien à gagner) »
- « La marche permet de prendre le temps de penser en silence. »
- « L'éloignement du trottoir par rapport à la chaussée, et la présence d'arbres rendent cette séquence agréable »
- « Les vues sur les montagnes présentent un intérêt, malgré le contexte de parking »
- « Aménager le cheminement piétonnier dans un tel espace, c'est stimuler l'envie de s'y promener ou de venir s'y asseoir »

Faire de la marche une pratique utile

- « La proximité des magasins, boulangeries, épicerie, commerces permettrait de marcher plus souvent »

Faire de la marche un moment de convivialité

- « Marcher à plusieurs. « Co-marche » ! »
- « J'adore marcher mais le faire seule, je n'ai pas forcément le réflexe, je trouve que marcher à deux ou à plusieurs c'est très motivant. Peut-être comme le covoiturage, inventer un comarchurage ! »
- « Lieux conviviaux sur le trajet »

> donner de l'intérêt aux parcours :

- travailler les ambiances : calme, découverte
- travailler les parcours pour passer par des commerces, services, ...
- susciter des marches à plusieurs.

Rendre lisible les itinéraires

La lisibilité des parcours est exprimée comme un moyen tant de se repérer dans l'espace (offrant confort et sécurité particulièrement dans les environnements ouverts : zones commerciales, grands ensembles...) que de faire connaître les parcours et leurs intérêts.

Jalonner les itinéraires

- « Mini schémas pour indiquer les raccourcis, les chemins plus calmes que les voies principales. »
- « Indications pour les piétons, pour emprunter le plus court chemin »
- « Des panneaux pour piétons pour indiquer où trouver les différents magasins (avec minutage), indiquer des toilettes et des zones de pique-nique »

Indiquer les parcours

- « Quand il n'y a pas de différence de niveau entre les trottoirs et la route, cela pose des soucis pour que les enfants comprennent où il peut y avoir des voitures »
- « Traversée pas claire du parking, on peut se perdre, autobus au milieu, stressant »
- « Espace dédié à la voiture, peu de trottoirs, pas de signalisation pour les piétons pour savoir où aller »
- « Traitement distinct des dynamiques de mobilité urbaine : pavement, couleur, végétation, texture »
- « Il faudrait voir de loin l'itinéraire, on est sur de grands couloirs, nécessité d'avoir une lecture rapide du cheminement »

> rendre lisible les itinéraires :

- jalonner les itinéraires pour ne pas se perdre et faire connaître les raccourcis, les points d'intérêt, ...
- identifier les trajectoires dans les espaces très ouverts,
- donner des repères spatiaux, à l'échelle du piéton, pour ne pas se perdre et rythmer le parcours.

||||||| Faire de la marche un mode efficace

Deux notions qui se rejoignent. Nombreux pointent qu'ils marcheraient davantage s'ils avaient plus de temps pour le faire, ou si les espaces étaient pensés à l'échelle du piéton. L'intermodalité est vue comme une solution

Un mode efficace ou à rendre efficace

- « La marche est intéressante lorsqu'on va en ville et que l'on souhaite faire des achats dans plusieurs endroits. Idem dans une zone commerciale, sans déplacer sa voiture de parking toutes les heures. On se trouve dans un périmètre pendant plusieurs heures. »

Des moyens pour la rendre plus efficace encore

- « Aménagement de parcours permettant de réduire le temps du trajet (traversée de voie de chemin de fer) »
- « Plus de passages piétons pour éviter de faire des détours pour traverser »
- « Aménager un cheminement piéton passant entre les jardins »
- « Des aménagements permettant de réduire « psychologiquement » la distance (ex. quand on voit les bornes qu'on fait en grande surface !) »
- « De vrais plans piétons et pas seulement une soumission des cheminements piétons aux voies »

Mais un manque de temps pour pratiquer

- « Je ne marche pas en ville parce que c'est trop compliqué pour concilier le travail et la vie quotidienne. À pied en ville on ne peut pas faire tout ce que l'on a à faire, on perd trop de temps. Tout est trop éparpillé ! »
- « Lorsqu'on travaille à temps plein et qu'on a des enfants scolarisés, le manque de temps incite souvent à opter pour la voiture, au détriment de transports plus écologiques. »

L'intermodalité comme solution

- « Marche, vélo, transports en commun doivent être absolument développés conjointement »
- « Une bonne adéquation entre les transports en commun et des itinéraires de marche pour gérer la météo. »

> faire de la marche un mode efficace :

- positionner les commerces et équipements sur les parcours pour s'arrêter en passant,
- créer et faire connaître des raccourcis,
- travailler l'intermodalité : le vélo, les transports en commun, des accélérateurs de piétons.

||||||| Légitimer et considérer les piétons

L'angle des enquêtes était la marche, le piéton. Or, nombre de réponses sont tout autant vélo, transports en commun, voiture. Les piétons se sentent peu considérés, parfois à juste titre, mais peinent aussi à se sentir légitime à se déplacer à pied.

Ne pas se sentir le bienvenu

- « C'est intéressant que les piétons prennent plus d'espace, mais dès qu'il y a une voiture, je me sens en danger »
- « Les voitures ont comme une attitude agressive et colonisent le passage »
- « Sentiment de prendre des chemins non autorisés »
- « Sur toute la zone, sentiment d'être en infraction, dans un lieu pas prévu pour le piéton »
- « On ressent de la tension entre automobilistes et piétons »
- « Etonnant de voir une interdiction pour piétons devant le passage piétons »

Parler tout autant des autres

- « Les pistes cyclables ne sont pas assez nombreuses, souvent effacées et pas assez séparées du passage des voitures. »
- « Le vélo c'est la vie ! Je répondrai volontiers à un même genre de questionnaire au sujet des déplacements à vélo »
- « En milieu urbain je préfère le vélo, car ça va plus vite et peut porter plus qu'à pied, et par rapport à la voiture c'est plus sportif et plus facile à garer. »
- « Le développement des transports en commun avec possibilité de monter avec un vélo permettrait de réduire très fortement l'utilisation de la voiture. »
- « Merci de bien vouloir respecter la réglementation lors de la réfection des routes pour les vélos (merci de faire des vraies pistes cyclables et non de mettre au feu rouge juste un espace pour cycliste) »
- « Il faudrait faciliter les bus, en faisant une carte annuelle (peu onéreuse : 50 euros pour tout le monde) ou bus gratuit compris dans les impôts locaux »

Ne pas perdre espoir !

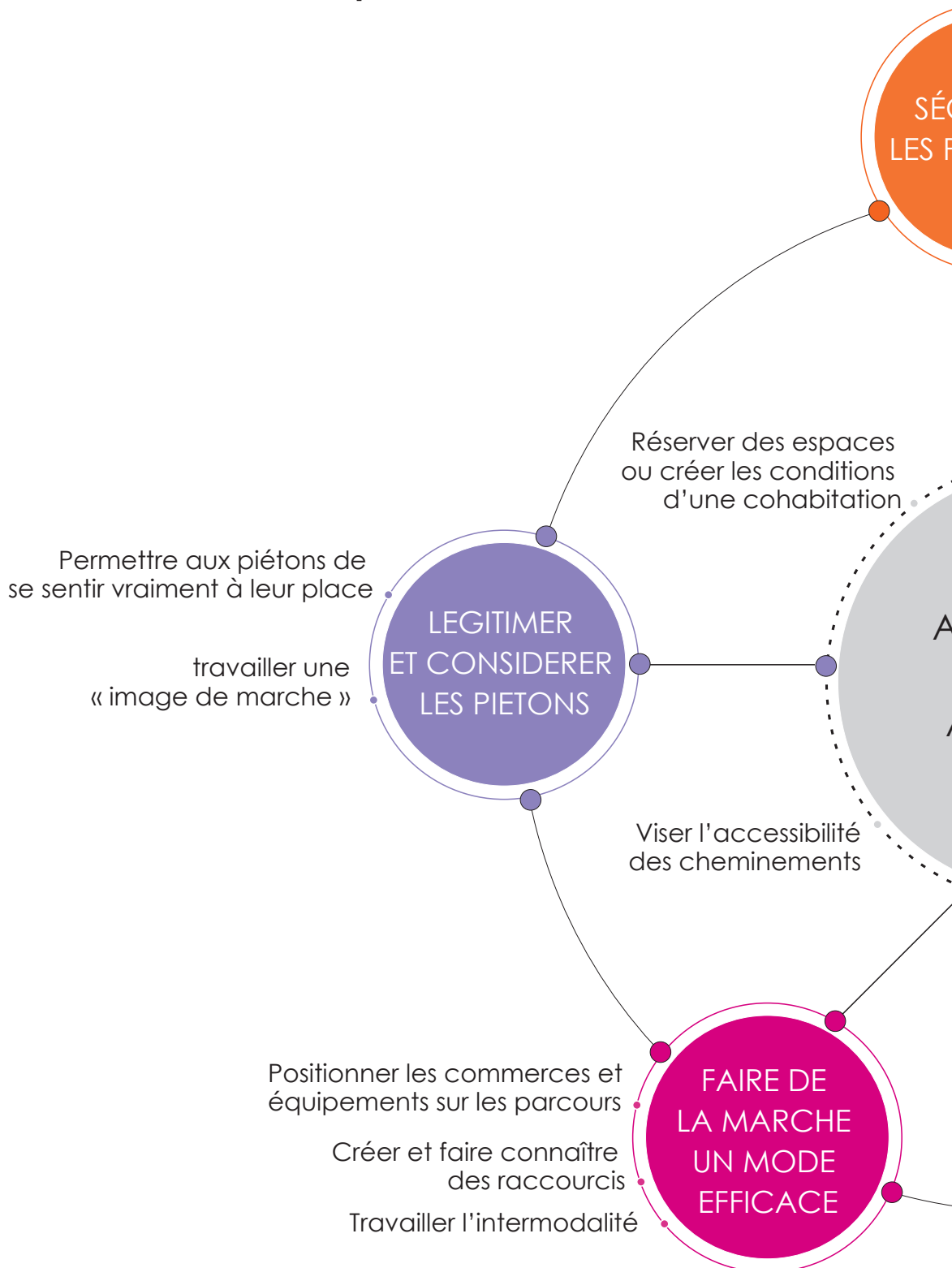
- « Excellente initiative votre questionnaire car les piétons sont les grands oubliés des lois mobilités »

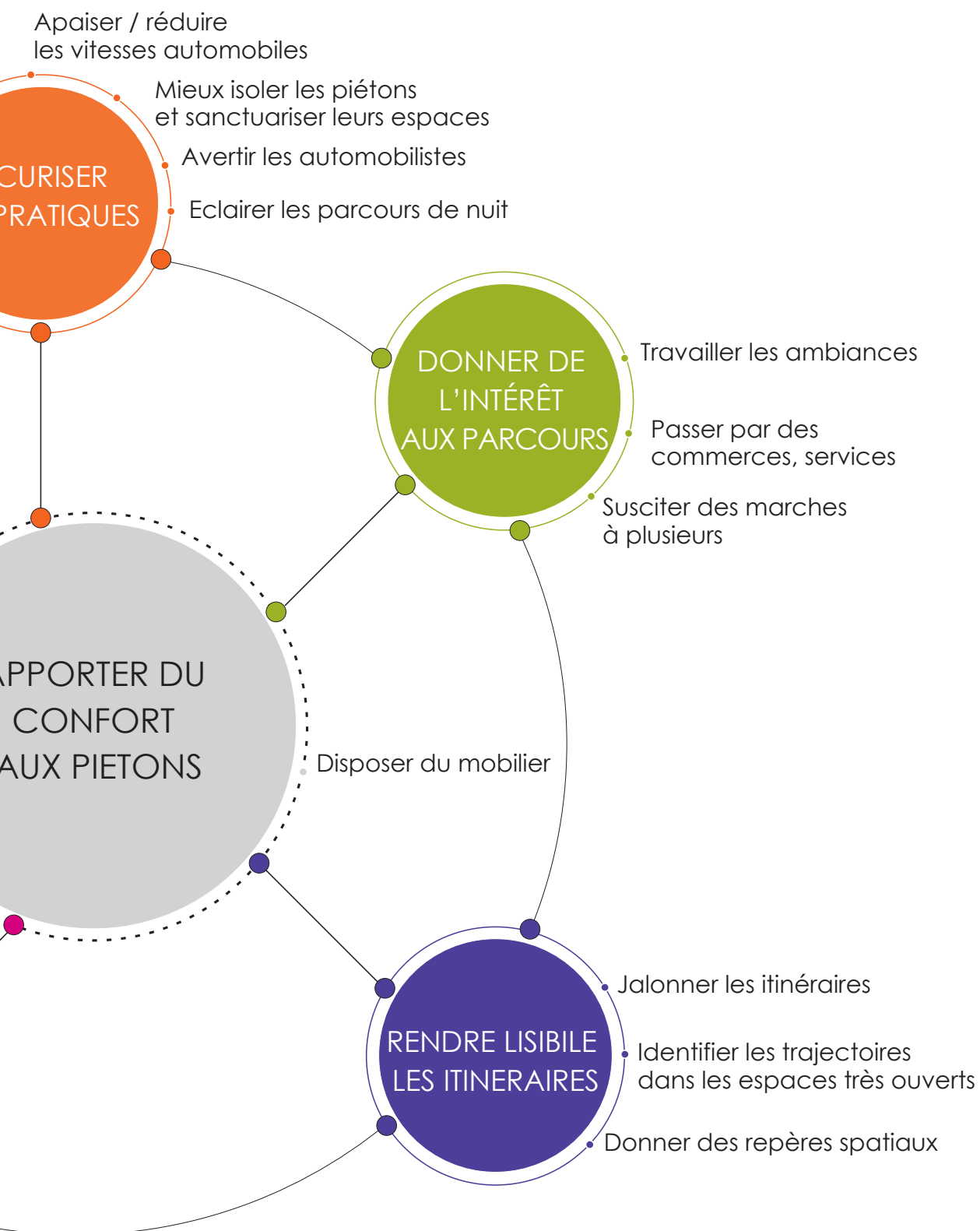
> Légitimer et considérer les piétons :

- permettre aux piétons de se sentir vraiment à leur place,
- travailler une « image de marche » : se sentir considéré en tant que piéton, et fier de l'être.

Au cours des marches d'étonnement,
ils nous ont dit...

Les attentes des piétons





Saint-Jean-de-Luz - Centralité et faubourg

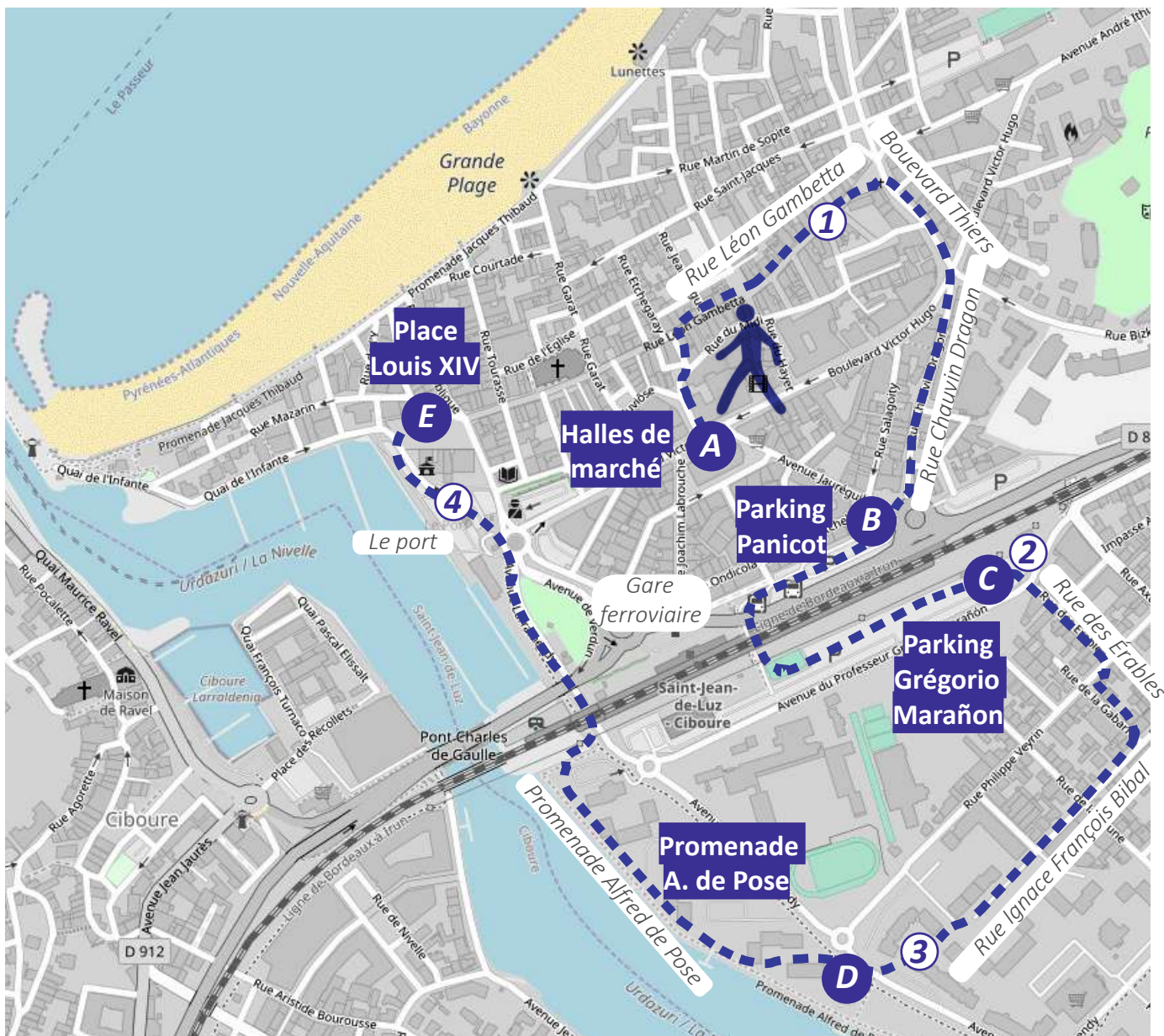
17 SEPTEMBRE 2019



Distance de la marche : 2,7 km

Nombre de participants : 11

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS

AB Des halles de marché au parking Panicot

- **Nature des espaces traversés** : Rue piétonne Léon Gambetta --> Boulevard Thiers --> Rue Chauvin Dragon
- **Appréciation de la séquence** : Bon à très bon
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** : « Agréable »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la qualité urbaine et le confort de marche : « Unifier les sols » ; « Pavage à moderniser, sécuriser en pensant au cadre à apprécier (trop de portants), visuellement fatigant » ; « Les trottoirs sont mal entretenus et étroits des 2 côtés rue Chauvin Dragon » ; « Trottoirs étroits et irréguliers notamment le revêtement (Rue Chauvin Dragon) » ; « Espace trop minéral, problème de niveau du sol » ; « Stationnements voitures oppressants »
 - Sur la sécurité : « Des trottoirs plus larges et une zone piétonne étendue (type rue Gambetta) » ; « Un feu au passage piéton au carrefour du Bd V. Hugo et de la rue Chauvin Dragon » ; « Carrefour pas lisible, Trottoirs pas bien entretenus ni bien pensés, donc une rue à embellir et sécuriser » ; « Meilleure signalisation piétons vs. Voitures/motos vs. Vélos » ; « Autour des halles, les traversées piétonnes ne sont pas bien signalées ».

BC Du parking Panicot au parking Gregorio de Marañon

- **Nature des espaces traversés** : Parking--> Souterrain sous voie ferrée à côté de la gare --> Parking
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Bruyant », « moche »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la qualité des espaces et le confort de marche : « Mieux réparer les espaces » ; « L'accès à la gare n'est pas aisé depuis le passage souterrain car l'ascenseur est lent » ; « Transformer le passage sous la voie ferrée en passage piéton » ; « Plus de verdure » ; « Espace très/trop minéral » ; « Prévoir des trottoirs »
 - Sur la sécurité : « Meilleure signalisation pour les piétons » ; « Un chemin clair pour les piétons, un autre pour les vélos et trottinettes, mieux signaler les différents espaces » ; « Aménager des trottoirs » ; « Plus d'éclairage, des trottoirs plus sécurisants (barrières,...) » ; « Trop de voitures en mouvement ou stationnement ».

CD Du parking Gregorio de Marañon à l'aire de jeux avenue Pierre Larramendy

- **Nature des espaces traversés** : Rue des Érables et Ignace François Bilal (Faubourg résidentiel)--> Pieds d'immeubles espace collectif résidentiel--> Espaces d'agrément
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais à bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Calme », « tranquille », « résidentiel »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur le confort de marche et l'accessibilité : « Aménager une rampe pour permettre le passage des escaliers (rue des Érables) quand on est avec une poussette, un chariot ou un fauteuil » ; « trottoirs très étroits, beaucoup de place donnée aux voitures » ; « Élargissement des trottoirs avec uniformisation du revêtement » ; « Escalier rue des érables pas adapté aux handicapés » ; « Aménager des trottoirs adaptés aux poussettes et aux fauteuils. Pas de possibilité de s'asseoir sur tout le trajet » ; « Entre l'avenue P. Larramendy et l'aire de jeux, il manque un passage piéton pour traverser la piste cyclable »
 - Sur la qualité des espaces traversés : « Ambiance à améliorer, zone de passage, pas de rencontre » ; « 1 seul trottoir même code couleur, celui pentu pourrait être plus végétal, trottoirs « Paris-Dakar »

DE De l'aire de jeux avenue Pierre Larramendy à la place Louis XIV

- **Nature des espaces traversés** : Espaces d'agrément --> promenade piétonne --> passage sous-terrain --> quais du port de pêche--> centre-ville piéton/Place Louis XIV
- **Appréciation de la séquence** : Bon à très bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Agréable », « beau »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la qualité des espaces traversés : « Passage piéton sous l'autoroute anxiogène » ; « Faire des choix » ; « Enlever le parking le long du port et améliorer le passage du rond-point vers le port » ; « Un peu vieillot. Ajouter des installations pour s'asseoir et regarder la vue (et sportives). Améliorer les passages sous la voie : fresque patrimoine, histoire de St-Jean-de-Luz »
 - Sur la sécurité : « Sécuriser pour les enfants côté Nivelle » ; « Aménager des passages piétons » ; « Passage à protéger pour les piétons au niveau de la sortie du souterrain de la gare. Améliorer la traversée des parkings »

||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Zéro problème pour les piétons »
« C'est intéressant que les piétons prennent plus d'espace, mais dès qu'il y a une voiture, je me sens en danger »



2

« Espace dédié à la voiture, peu de trottoirs, pas de signalisation pour les piétons pour savoir où aller/Tout est mélangé, skate-park, etc. Pas « de ligne » pour les piétons »



3

« Situation hétéroclite, même si potentiel, très connoté années 1970, chemin piéton pas évident /
« Voie pour les voitures trop larges, murs très laids, pas adaptée aux piétons mais aux voitures »



4

« L'identité du port n'est pas claire à cause du parking /Espace de travail, donc pas adapté aux piétons, ni sécurisé /Quelle est la place du piéton ? Difficile de voir »





SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons

Les enjeux :

- La prise en compte de la qualité urbaine et du cadre dans lequel se fait le déplacement piéton, y compris de l'ambiance, de l'intérêt du lieu et du plaisir que la marche procure

- La question des espaces dédiés aux piétons (difficultés d'exister au milieu des automobiles), leur place dans la ville, dans le système urbain. Doivent-ils être structurants?
- L'aménagement d'espaces d'agrément liés aux mobilités piétonnes
- L'articulation des aménagements consacrés aux piétons entre parkings/espaces collectifs de pieds d'immeubles/espaces publics
- La question de l'accessibilité
- La part des aménagements consacrés aux piétons dans les quartiers résidentiels, assez calmes et soumis à des flux de véhicules sur des plages horaires assez courtes (3/4 h par jour)
- Les conflits d'usage et la place du piéton dans l'espace portuaire très pittoresque



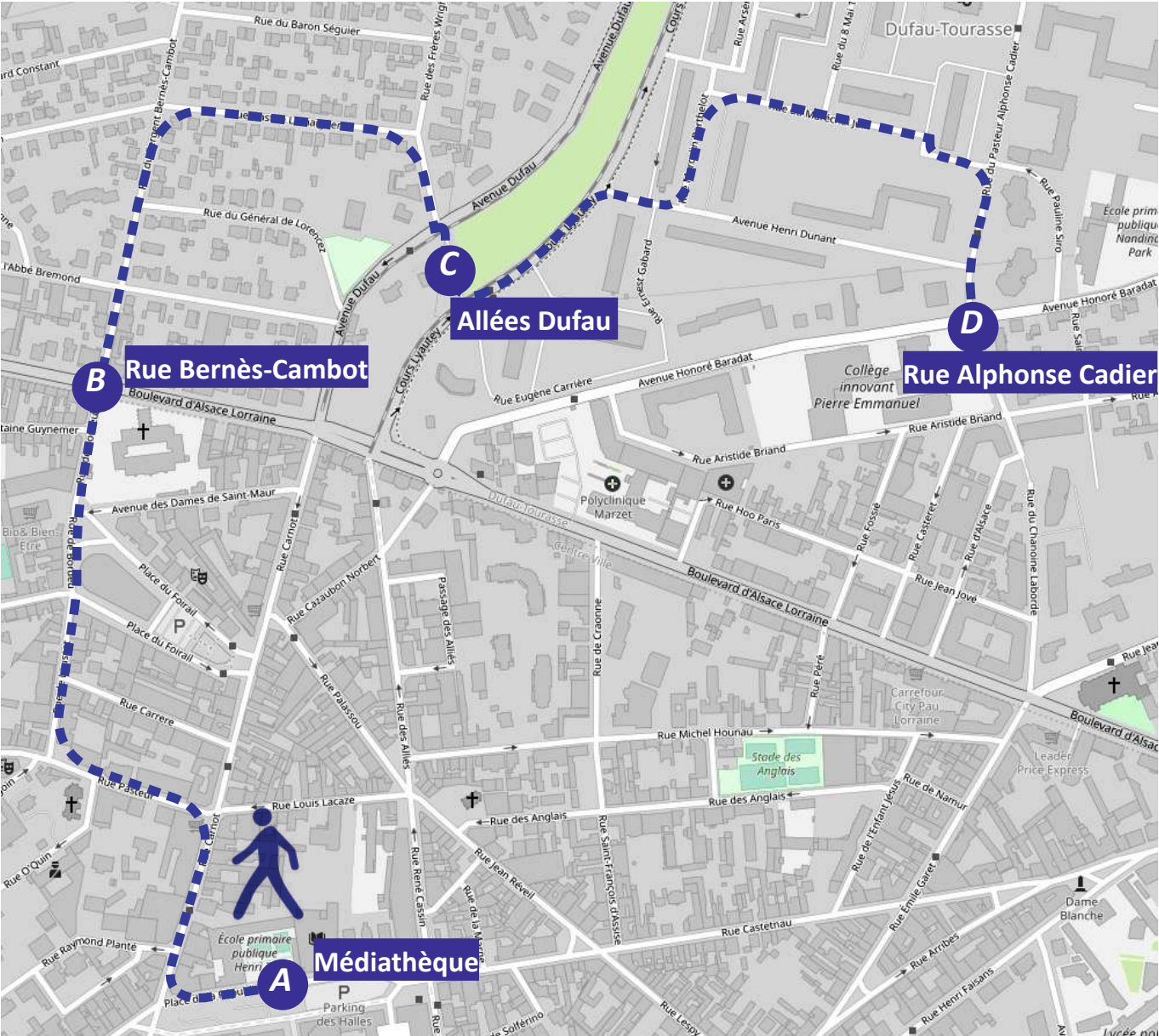
Pau - Centralité et faubourg

8 OCTOBRE 2019



Distance de la marche : 2 km
 Nombre de participants : 6

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS



De la Médiathèque à la rue Bernès-Cambot

- **Nature des espaces traversés** : Rues commerçantes --> immeubles d'habitation
- **Appréciation de la séquence** : de mauvais à moyen
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** : « bruyant » ; « difficile »
- **Préconisations des participants** :

Sur la sécurité :

- « Considérer le piéton dans une réflexion d'ensemble qui dépasse la simple préconisation au coup par coup »
- « Élargir les trottoirs pour mieux protéger les piétons des voitures »

Sur le confort :

- « Végétaliser la ville et les parcours que les piétons empruntent »
- « Avoir une cohérence dans le traitement de l'espace public »

Sur la lisibilité :

- « Diminuer le stationnement voiture pour augmenter la lisibilité »



De la rue Bernès-Cambot aux allées Dufau

- **Nature des espaces traversés** : Rues de lotissements urbains --> Rue large (Allées Dufau)--> Espaces verts
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais / Moyen / Bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Diversifié », « Familial », « Proximité voitures »
- **Préconisations des participants** :

Sur la sécurité :

- « Élargir les trottoirs »
- « Diminuer les vitesses des automobilistes »
- « Éviter que les voies soient utilisées comme des raccourcis par les automobilistes, qui perturbent le caractère calme et tranquille de certaines rues résidentielles »

Sur le confort :

- « Limiter le nombre de passages bateaux »
- « Diminuer la part du stationnement automobile »



Des allées Dufau à la rue Alphonse Cadier

- **Nature des espaces traversés** : Allées plantées--> Grands ensembles--> Espaces verts
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais (2) / Bon (4)
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Agréable » et « Trottoirs de mauvaise qualité »
- **Les préconisations des participants** :

Sur la lisibilité :

- « Un besoin de lisibilité et de cohérence dans le parcours pour arriver à mettre en valeur ce lieu »

Sur le confort :

- « Maintenir cet espace vert qui est une chance et donne l'envie de se promener, et l'utiliser à son potentiel maximum »
- « Nettoyer les détritiques au sol »

Sur la sécurité :

- « Limiter la proximité avec les voitures »

||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Hostile, peu amical, minéral »
« Artère passagère, paysage sans
âme, pas de vue »



2

« Passage tranquille »
« Trop de circulation »
« Mal signalé »
« Pas de mobilité douce aménagée »



3

« Pas de cheminement alors qu'immensité
des lieux »
« On dirait que le piéton est repoussé au-
delà de ses propres endroits réservés »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons

Les enjeux :

- La place du piéton dans un quartier où il y a des espaces verts mais où il manque de lisibilité
- Considérer le piéton dans des espaces dédiés principalement aux modes motorisés
- Sécuriser les traversées piétonnes
- Rendre confortable par un élargissement des trottoirs et par l'existence d'arbres, d'espaces d'agrément, etc.



Saint-Martin-de-Seignanx - Bourg

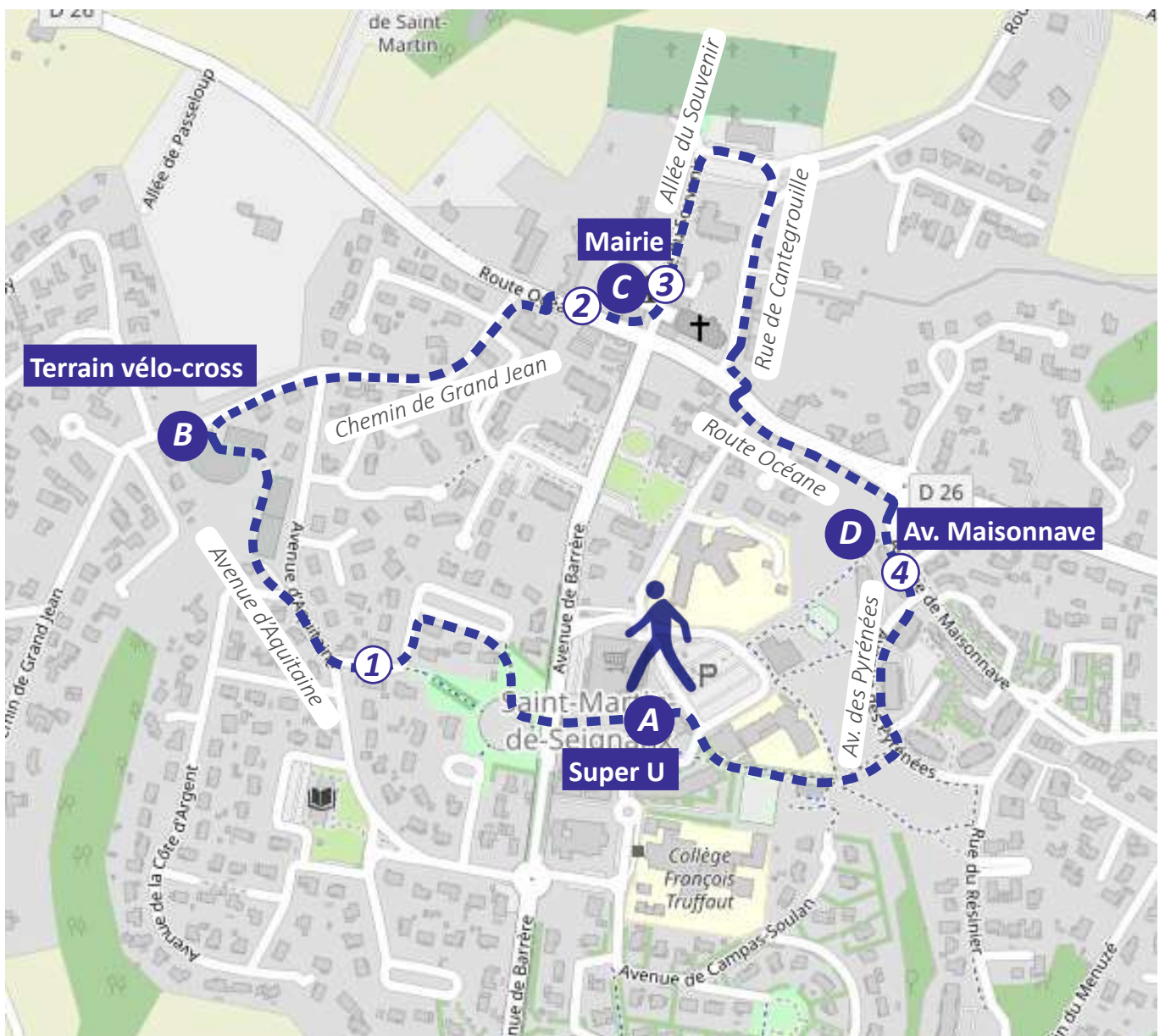
8 JUILLET 2019



Distance de la marche : 2,3 km

Nombre de participants : 8

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS

AB) Du « Super U » au terrain de vélo-cross

- **Nature des espaces traversés** : Parking--> Place piétonne --> Avenue --> Rue de lotissements--> Terrains de sport
- **Appréciation de la séquence** : Bon
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** : « Agréable »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur le stationnement des automobiles : « Sensibiliser les riverains pour ne pas se stationner sur les trottoirs » ; « Créer des espaces dévolus au stationnement des voitures hors trottoirs »
 - Sur des itinéraires piétons possibles et sur la sécurité : « Sécuriser les trottoirs » ; « Indications pour les piétons, pour emprunter le plus court chemin » ; « Aménager un cheminement piéton passant entre les jardins et par les allées du Marsan et des Genêts avant de rejoindre la rue de la Lande et l'Avenue d'Aquitaine » ; « Manque de signalétique pour baliser les chemins » ; « (Aménager) une zone sécurisée à mon sens » ; « Accessibilité à revoir derrière le tennis ».

BC) Du terrain de vélo-cross à la mairie

- **Nature des espaces traversés** : Route entre lotissements (Chemin de Grand Jean)--> Franchissement RD (Rd 26) --> Rue large (Allée du Souvenir)
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais/Moyen
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Hétéroclite », « Dangereux », « Désagréable », ...
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la sécurité des piétons : « Réduire la largeur de chaussée pour diminuer la vitesse » ; « Matérialiser les passages piétons » ; « Installer un feu avertisseur en amont pour prévenir les voitures » ; « Installer des barrières trottoirs, prévoir un passage piéton pour traverser l'avenue d'Aquitaine, ou élargissement des trottoirs (virage sans visibilité) ».

CD) De la mairie à l'Avenue Maisonnave

- **Nature des espaces traversés** : Rue large (Allée du Souvenir) --> Route de Cantegrouille--> Route départementale (Rd 26)
- **Appréciation de la séquence** : Moyen / Bon / Très bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Agréable » et « Sécurisé »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur le confort et la sécurité : « Le trottoir du bourg est très étroit sur environ 15 m – difficile en famille – petit barriérage? »
 - Sur des aménagements à anticiper : « Le passage étroit entre l'église (à l'arrière) et la maison le Hurgou restera une zone très sensible. Les piétons devront composer avec les nombreux véhicules à venir, soit ~60 logements nouveaux et ceux des parents d'élèves qui fréquentent l'école Jean Jaurès »
 - Sur la qualité des espaces : « (Une séquence) très minérale ».

DA) De l'Avenue Maisonnave au « Super U »

- **Nature des espaces traversés** : Rues traversant des lotissements (Avenue Maisonnave & Avenue des Pyrénées) --> Espace d'agrément végétalisé--> Route (Rue de Gascogne)--> Parking du supermarché
- **Appréciation de la séquence** : Moyen / Bon / Très bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Agréable »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la continuité des espaces piétons : « Rétablir le chemin piéton supprimé » (au niveau de l'espace d'agrément)
 - Sur le confort de marche : « Changer la couleur du revêtement au début de la séquence (au niveau des résidences) » ; « Revoir le revêtement du trottoir ».

||||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Le stationnement sauvage oblige le piéton à traverser ou emprunter la chaussée. Obstacle »



2

« Les aménagements sont ici généreux pour faciliter la marche. La voiture est encadrée »
« Passage dangereux pour les piétons »



3

« Exemple d'aménagement « léger » qui n'est pas un trottoir et pourtant donne un sentiment de sécurité »
« Situation adaptée aux piétons »



4

« L'éloignement du trottoir par rapport à la chaussée, et la présence d'arbres rendent cette séquence agréable »
« Manque d'espace pour les piétons »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons

Les enjeux :

- La place du piéton dans un quartier résidentiel de lotissement par rapport à la place allouée à la voiture
- La prise en compte des déplacements piétons sur l'ensemble du réseau viaire qui structure le bourg
- La gestion de la traversée du bourg par la route départementale
- L'aménagement de dispositifs légers qui rassurent les piétons et leur permet de se déplacer sans encombre
- La largeur des trottoirs et les éléments motivant la marche : arbres, espaces d'agrément, etc.



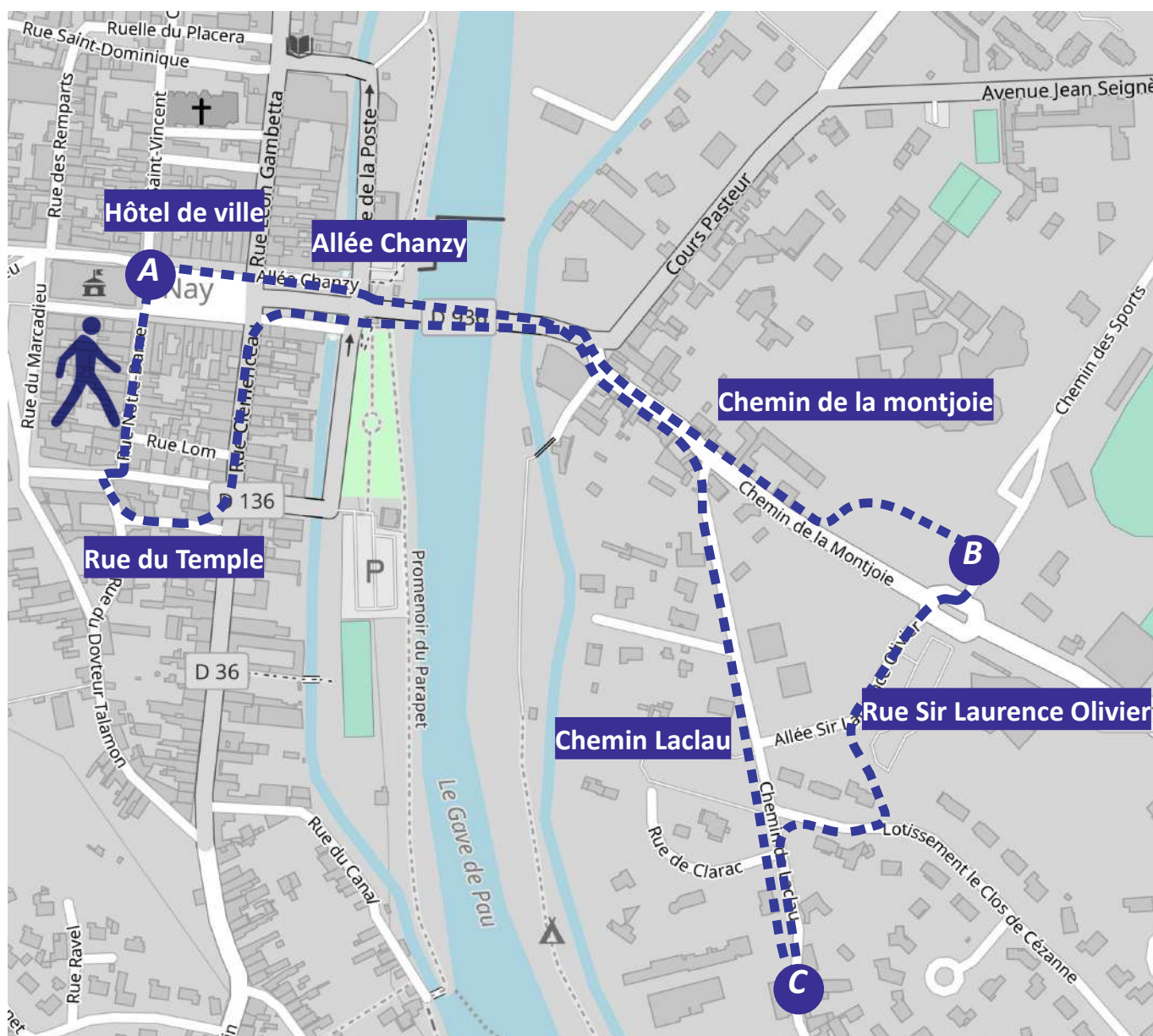
Nay - Bourg

9 SEPTEMBRE 2019



Distance de la marche : 2 km
Nombre de participants : 4

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS



De l'Hôtel de Ville au chemin de la Montjoie

- **Nature des espaces traversés** : Place centrale et commerçante--> rues résidentielles --> Rue des pyrénées : accès routier au centre-ville
- **Appréciation de la séquence** : mauvais
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** : « présence voiture » ; « parfois agréable »
- **Préconisations des participants** :
Sur la sécurité :
 - « Diminuer les vitesses de voitures »
 - « Élargir les trottoirs pour mieux protéger les piétons des voitures »
 - « Créer un sens unique »
 - « Supprimer le stationnement gênant ou illégal »



Du chemin de la Montjoie au chemin Laclau

- **Nature des espaces traversés** : Rue résidentielle --> proximité établissements scolaires, équipements municipaux
- **Appréciation de la séquence** : Moyen
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Circulation » et « Manque d'éclairage »
- **Les préconisations des participants** :
Sur la lisibilité :
 - « Signaler la fin du trottoir et la traversée de la route après la piscine »
 - « Matérialiser le cheminement du piéton sur la route par du marquage au sol car peu de circulation »
Sur le confort :
 - « Trottoir enherbé accepté si la voie est pacifiée avec de la visibilité et sans stationnement voiture »
Sur la sécurité
 - « Aménager des trottoirs et qu'ils soient continus »
 - « Aménager les abords du virage pour casser la vitesse »



Du chemin Laclau à l'Hôtel de Ville

- **Nature des espaces traversés** : Rues résidentielles--> rues de centre-ville--> place centrale avec terrasses
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Stressant », « Mauvaise qualité »
- **Préconisations des participants** :
Sur la sécurité :
 - « Aménager et mettre aux normes les trottoirs »
 - « Délimiter zone piétonne rue Laclau »
 - « Éviter que les voies soient utilisées comme des raccourcis par les automobilistes, qui perturbent le caractère calme et tranquille de certaines rues résidentielles »
Sur le confort :
 - « Limiter les gaz d'échappement sur le pont »
 - « Couleurs plus claires pour éviter la chaleur et l'effet bitume »
 - « La végétation rompt la monotonie »
 - « Mettre de l'éclairage »

Sur la lisibilité

- « Signalétique nouvelle très appréciée »

||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Peu sécurisant »
« Complicé pour les poussettes et les PMR »



2

« Passage tranquille »
« Possibilité de marcher sur la route en sécurité »



3

« Trottoirs avec marches »
« Accès et croisement difficiles »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons

Les enjeux :

- La place du piéton dans des rues proches du centre-ville qui présentent des caractéristiques très routières
- Sécuriser les traversées piétonnes et les trottoirs par un élargissement ou une création
- Signaler et informer le piéton dans son cheminement
- Prendre en compte la problématique des PMR, notamment devant les équipements (école, EHPAD, piscine, ...)



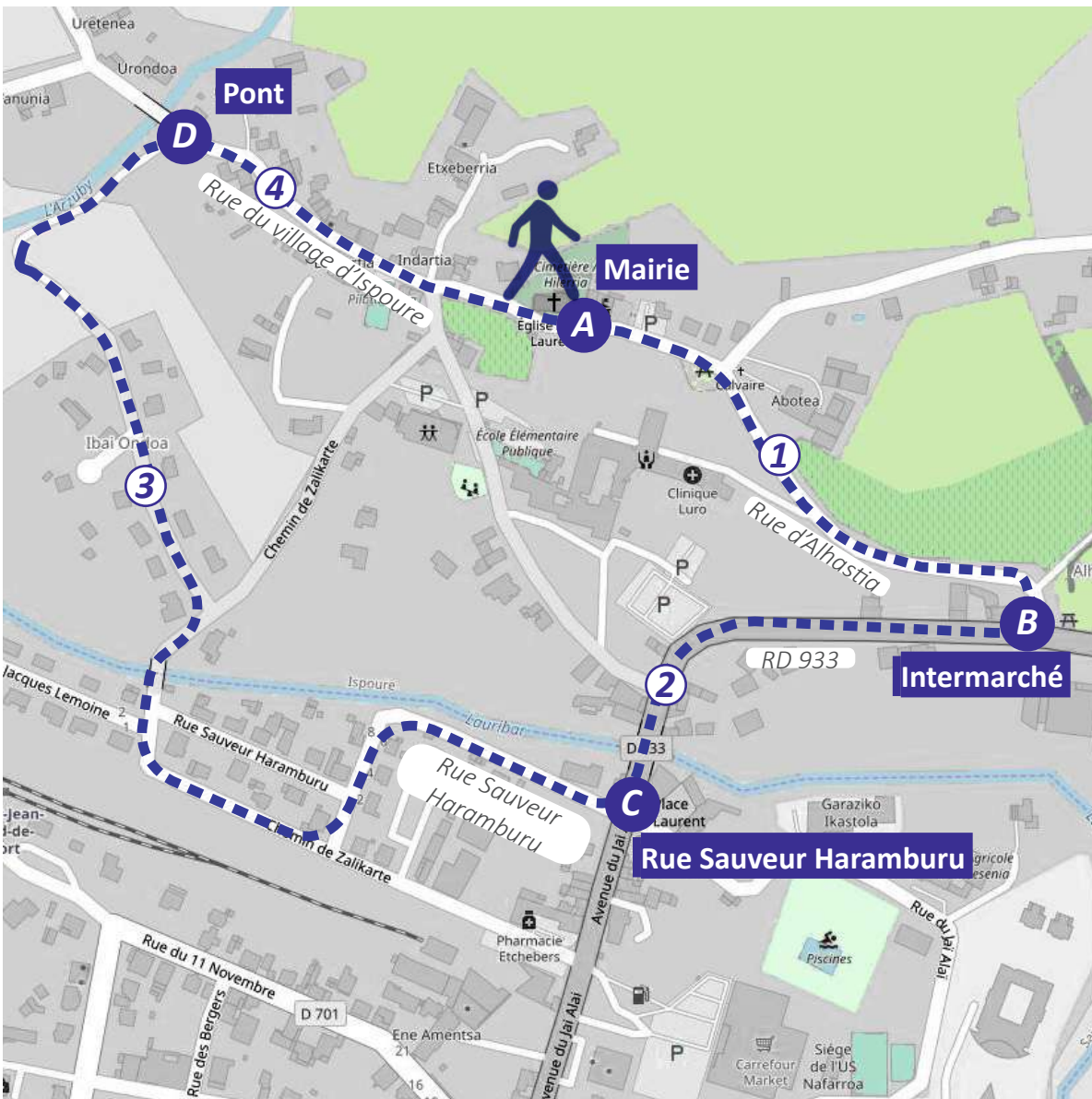
Ispoure - Petit bourg

7 OCTOBRE 2019



Distance de la marche : 2 km
Nombre de participants : 5

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS

AB De la mairie à l'Intermarché

- **Nature des espaces traversés** : Rue (du village d'Ispoure) --> Route d'Alhastia--> Large carrefour--> Route Départementale RD933
- **Appréciation de la séquence** : Moyenne
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Pas de trottoirs », « Piétons non protégés », « Fausse impression de sécurité »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la sécurité et le confort des piétons : « Trottoirs ou marquage au sol, voire ralentisseurs » ; « Espace pour réaliser des protections ou des marquages pour faire ralentir » ; « Trottoirs, peut être aussi un ralentisseur en bas de la pente, un autre en haut »
 - Sur l'aménagement d'un chemin piéton : « Il faudrait un passage à travers l'EHPAD »
 - Sur la qualité du cadre : « Jolie point de vue, ... »

CD De la rue Sauveur Haramburu au pont sur l'Arzuby

- **Nature des espaces traversés** : Rues de village et de lotissement (Sauveur Haramburu, Chemin de Zalikarte, Village d'Ispoure)
- **Appréciation de la séquence** : Moyen / Bon / Très bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Pas de circulation », « calme », « tranquille », « on marche sur la route et non sur les trottoirs ! »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur des aménagements à prévoir : « Supprimer les trottoirs, créer du marquage au sol, ordonner les parkings, cheminer côté éclairage public » ; « Agrandir les trottoirs ou laisser des parties de la voie aux piétons » ; « Le tronçon le long du ruisseau l'Arzuby pourrait être uniquement piéton » ; « Marquer le stationnement pour libérer les trottoirs et réduire les vitesses » ; « Supprimer les poteaux au milieu des trottoirs. Éclairer la zone pique-nique » ; « Rond-point très large » ; « Pas de passage piéton sur la RD au niveau de la place Laurent (chemin vers écoles, piscines, lycées) »
 - Sur le franchissement de la voie ferrée : « Retrouver un lien entre les communes : rétablir la traversée piétonne des voies de garage » ; « L'accès à St-Jean est empêché par un grillage au niveau de la gare/passage utilisé traditionnellement depuis plus de 100 ans » ; « Réouverture du passage sur la voie ferrée » ; « Les gens qui habitent juste en face de la gare sont obligés de faire un détour de plusieurs centaines de mètres pour se rendre à la gare »

BC RD 933

- **Nature des espaces traversés** : Route départementale en entrée de village puis en traversée
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Dangereux », « Anxiogène », « Inadapté à la marche »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur la maîtrise des flux routiers : « Tout ce qui peut permettre le ralentissement des véhicules » ; « Faire ralentir » ; « Route à 30 km/h dans le virage jusqu'après le carrefour au moins » ; « 2 ralentisseurs à l'entrée et la sortie du virage ou un au milieu, large » ; « Feu pour les piétons » (sous-entendu leur permettre de traverser) ; « Avant le virage (de la départementale), un feu se déclenchant si vitesse supérieure à 30 »
 - Sur le confort de marche : « Les trottoirs sont trop étroits » ; « Les trottoirs qui existent n'en sont pas » ; « Trottoir côté Luro » ; « Passage piéton manquant à hauteur de la rue Sauveur Haramburu » ; « Il faudrait un passage piéton au niveau de « Irulegiko Irratia » ; « Il faut un passage piéton au niveau de la place St-Laurent pour aller à la piscine » ; « Volets des maisons au ras des trottoirs étroits (dangereux le matin lorsqu'ils s'ouvrent) »
 - Sur l'aménagement ou la signalisation d'un itinéraire piéton différent : « Réhabiliter l'itinéraire bis pour éviter la zone dangereuse » ; « Passage derrière le pâté de maisons + sécurisant »

DA Du pont sur l'Arzuby à la mairie

- **Nature des espaces traversés** : Rue du Village d'Ispoure
- **Appréciation de la séquence** : Moyen / Bon / Très bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Pas de trottoirs », « Centre rénové et habité », « Rue de centre-ville »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur des aménagements à prévoir : « Des marquages au sol pour les piétons » ; « Intégrer un éclairage public dans le mur (en montant à l'église le long des vignes) »

||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Pas de trottoirs, alors que la route est suffisamment large. Absence de marquage au sol »/« Obligation de marcher à droite car virage très sec »



2

« Situation angoissante »
« Situation très dangereuse, passage piéton mal placé et non signalé, voitures devant démarrer très vite »



3

« Trottoirs confortables y compris pour les personnes en fauteuil roulant »
« Du fait du peu de véhicules, zone tranquille, assez confortable à chercher »



4

« Rue peu empruntée par les voitures. Zone agréable à marcher »
« Pas de continuité des trottoirs. Voitures sur le trottoir dans la traversée du village »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons
- 8/ L'efficacité

Les enjeux :

- La place du piéton dans une rue de village qui mène à la centralité (église, mairie) et les aménagements opportuns à mettre en place pour mettre en sécurité les piétons et encourager la marche (trottoirs ? Piétonnisation de la rue ?, ...)
- La prise en compte du piéton le long d'une route départementale qui traverse un village/l'aménagement d'itinéraires piétons bis
- L'efficacité des trajectoires proposées aux piétons



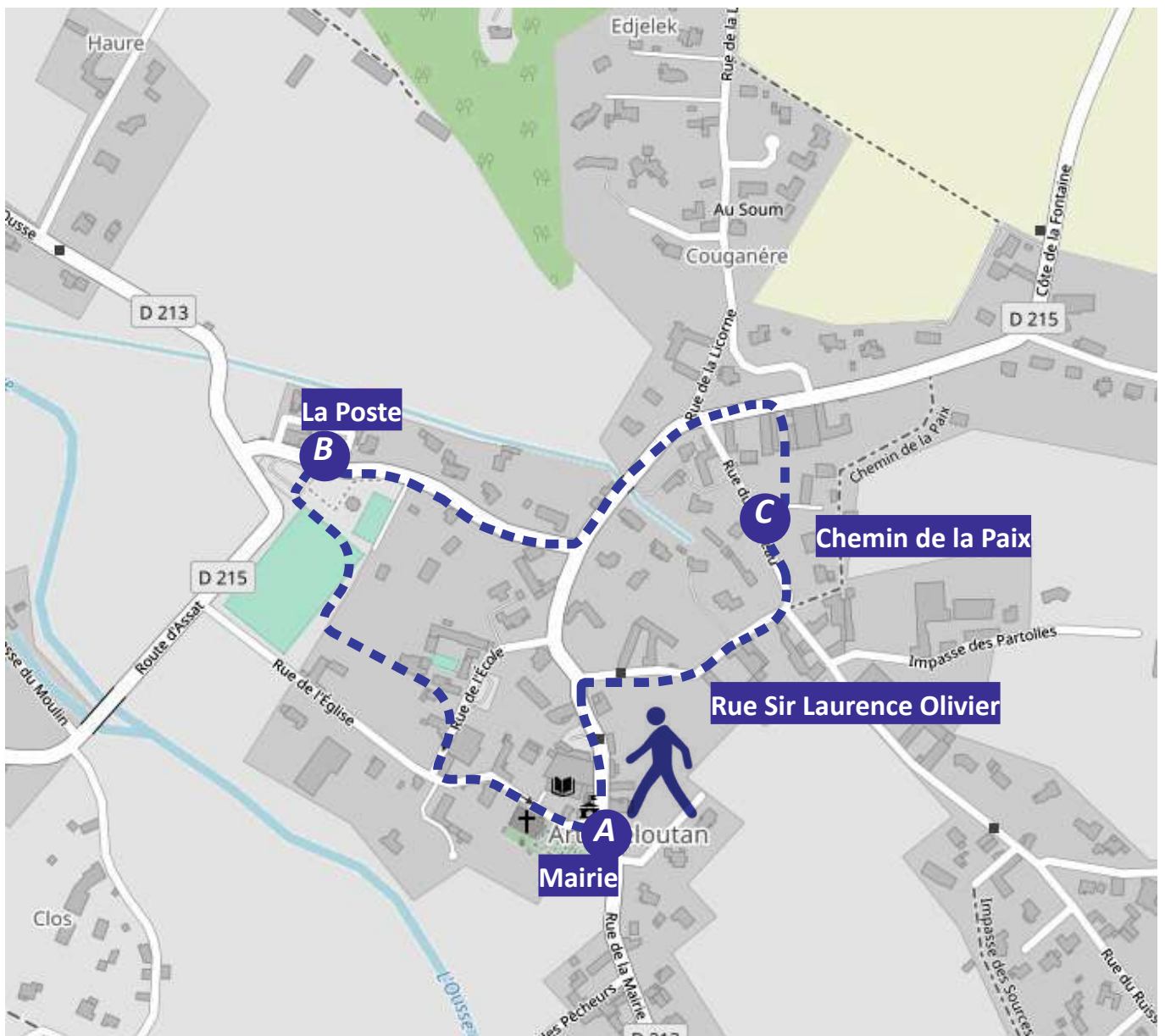
Artigueloutan - Petit bourg

28 OCTOBRE 2019



Distance de la marche : 2 km
 Nombre de participants : 10

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS

AB De la Mairie à la Poste

- **Nature des espaces traversés** : Rues piétonnes--> stade--> espaces verts
- **Appréciation de la séquence** : Bon
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** : « Calme » ; « Agréable » « Étroit » ; « Joli »
- **Préconisations des participants** :
Sur la sécurité :
 - « Diminuer les vitesses de voitures »
 - « Élargir les trottoirs pour mieux protéger les piétons des voitures »
 - « Ajouter des trottoirs quand ils n'existent pas »

BC De la Poste au chemin de la Paix

- **Nature des espaces traversés** : Rues résidentielles--> rues de centre-ville--> route de sortie de bourg
- **Appréciation de la séquence** : Moyen
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Les herbes prennent trop de place », « Sombre par moments » ; « La route est bizarre » ; « Changeant » ; « Découverte » ; « Verdures »
- **Préconisations des participants** :
Sur la sécurité :
 - « Aménager davantage de passages piétons »

Sur le confort :

- « Mettre des poubelles partout, y compris dans les espaces qui ne sont pas du centre-ville »
- « Mettre une couleur plus claire »
- « Désencombrer les trottoirs des poteaux, poubelles et autres mobiliers urbains »
- « Tailler les haies »
- « Ajouter des bancs et des arbres »
- « Mettre des vitres sur l'abri-bus »
- « Veiller à créer des descentes moins raides, et avec moins de gravillons qui peuvent faire tomber »

Sur l'intérêt

- « Intéressant car il y a des animaux »

CD Du chemin de la Paix à la Mairie

- **Nature des espaces traversés** : Rues résidentielles --> rues de centre-bourg
- **Appréciation de la séquence** : Bon
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Végétation » ; « Paisible » ; « Danger »
- **Les préconisations des participants** :

Sur la sécurité

- « Rajouter un passage piéton sur un côté »
- « Rajouter des trottoirs et des lampadaires »

Sur le confort et l'intérêt

- « Rajouter des arbres »

||||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Passage piétons en diagonale mal placé »
« Les voitures roulent vite »
« Il faut laisser passer les piétons »



2

« Voiture mal garée » « Les fauteuils roulants roulants ne peuvent pas passer »



3

« Il y a des gravillons dans la descente, j'ai eu peur de tomber »
« Un côté du village paisible, sans voitures ou presque »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons

Les enjeux :

- La sécurité du piéton liée à un manque d'aménagements spécifiques
- La lisibilité de l'espace par des aménagements compréhensibles
- L'intérêt du déplacement par l'implantation d'espaces verts



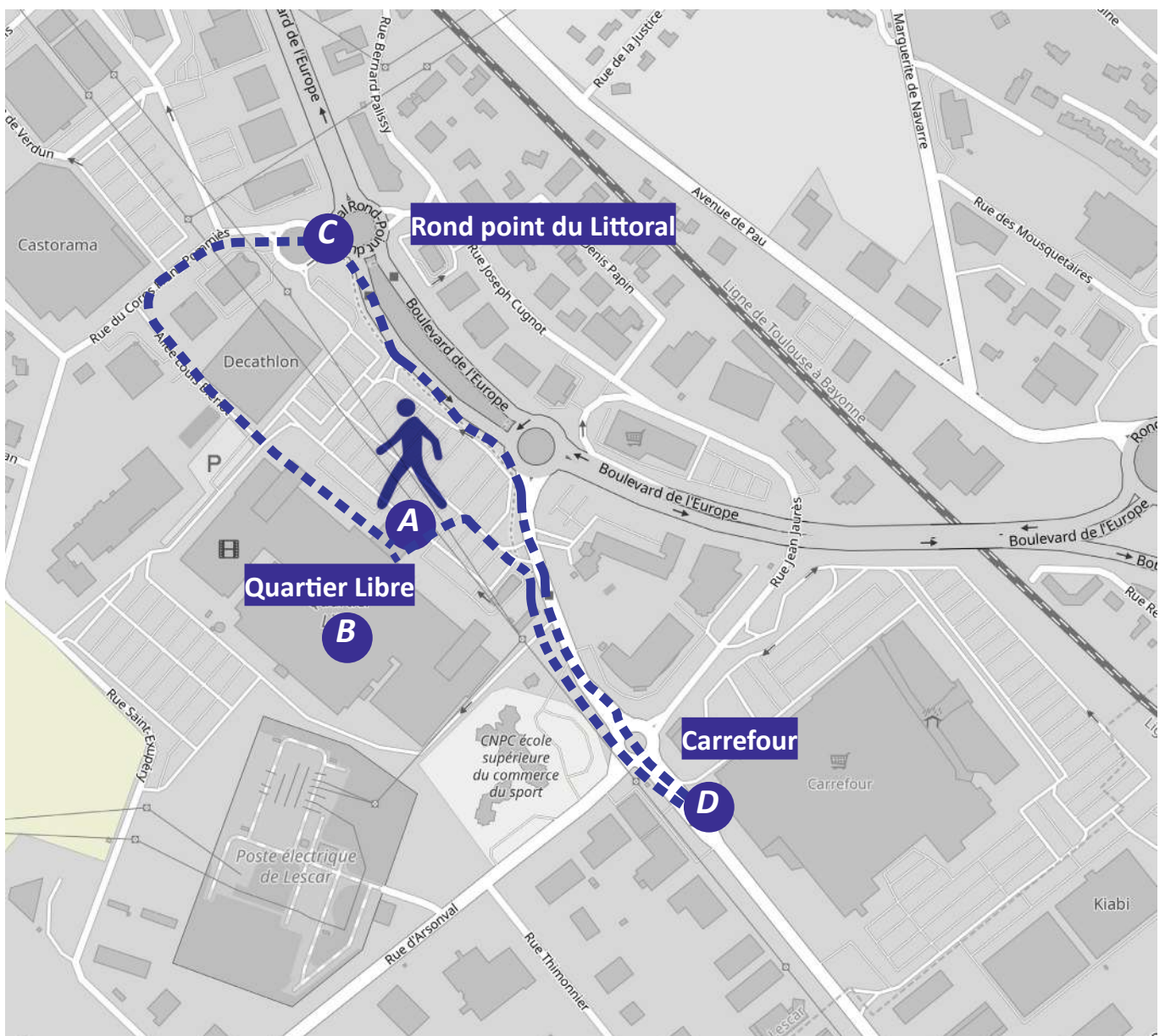
Lescar - Zone commerciale

11 OCTOBRE 2019



Distance de la marche : 2 km
Nombre de participants : 5

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS

AB) Galerie marchande de Quartier Libre

- **Nature des espaces traversés** : Galerie Marchande, parvis de centre commercial
- **Appréciation de la séquence** : Très bon
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** :
« Adapté aux piétons » ; « agréable » ; « Coloré, paysager important »
- **Préconisations des participants** :
la galerie marchande est vue comme un espace favorable aux piétons, par les services qu'elle propose, l'ambiance reposante, l'absence de nuisances sonores, olfactives ou visuelles.

BC) De Quartier Libre au rond-point du Littoral

- **Nature des espaces traversés** : Rues larges et routières--> rond-point de grande capacité
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** :
« Inconfortable », « Voitures proches »
- **Préconisations des participants** :

Sur la sécurité :

- « Sécuriser les traversées par des passages piétons »

Sur le confort :

- « Revoir la qualité de l'enrobé »
- « Installer des bancs pour faire des pauses »
- « Planter des arbres »

Sur la lisibilité

- « Faire du marquage au sol »
- « Créer des liens évidents entre les magasins »

CD) Du rond-point du littoral à Carrefour

- **Nature des espaces traversés** : allée plantée gravillonnée --> voies routières
- **Appréciation de la séquence** : Moyen
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** :
« Sécurisé » ; « Propre » ; « Agréable » ; « Bruyant » ; « Tendu » ; « Minéral »
- **Les préconisations des participants** :

Sur le confort :

- « Qualité de l'enrobé des trottoirs à revoir »
- « Plus de végétation pour la fraîcheur »

Sur la sécurité

- « Un plan de circulation global sur toute la zone »
- « Sortie de l'hyper peu sécurisée »

DA) De Carrefour à Quartier libre

- **Nature des espaces traversés** : voies routières--> parking
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** :
« Dangereux », « Circulation » ; « Bruyant » ; « Ennuyeux »
- **Préconisations des participants** :

Sur la sécurité :

- « Limiter la vitesse »
- « Instaurer une zone de rencontre sur le parking »
- « Sensibiliser les automobilistes à la présence de piétons et de cyclistes »
- « Donner davantage de place aux piétons et aux cyclistes »
- « Privilégier les aménagements à proximité des arrêts de bus »

Sur le confort :

- « Revoir l'enrobé des trottoirs »

Sur la lisibilité

- « Cohérence dans l'aménagement et dans la signalétique »

||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

- « Mauvaise qualité du revêtement »
- « Pas de marquage, mal identifié »
- « Incohérence des trottoirs »



2

- « Aucune plus-value paysagère »
- « Manque de passages piétons »
- « Double-file difficilement compréhensible »



3

- « Qualité de l'air médiocre »
- « Sensation de gêne ressentie par le piéton, d'être en infraction, dans un lieu pas prévu pour les piétons »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons

Les enjeux :

- La zone commerciale est un espace qui doit davantage être pensé pour les piétons. Un projet global permettrait de repenser la circulation sur la route en divisant l'espace pour faire de la place pour tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture
- Sécuriser les traversées piétonnes
- Rendre confortable par un élargissement des trottoirs et par l'aménagement d'espaces d'agrément, d'arbres, etc.



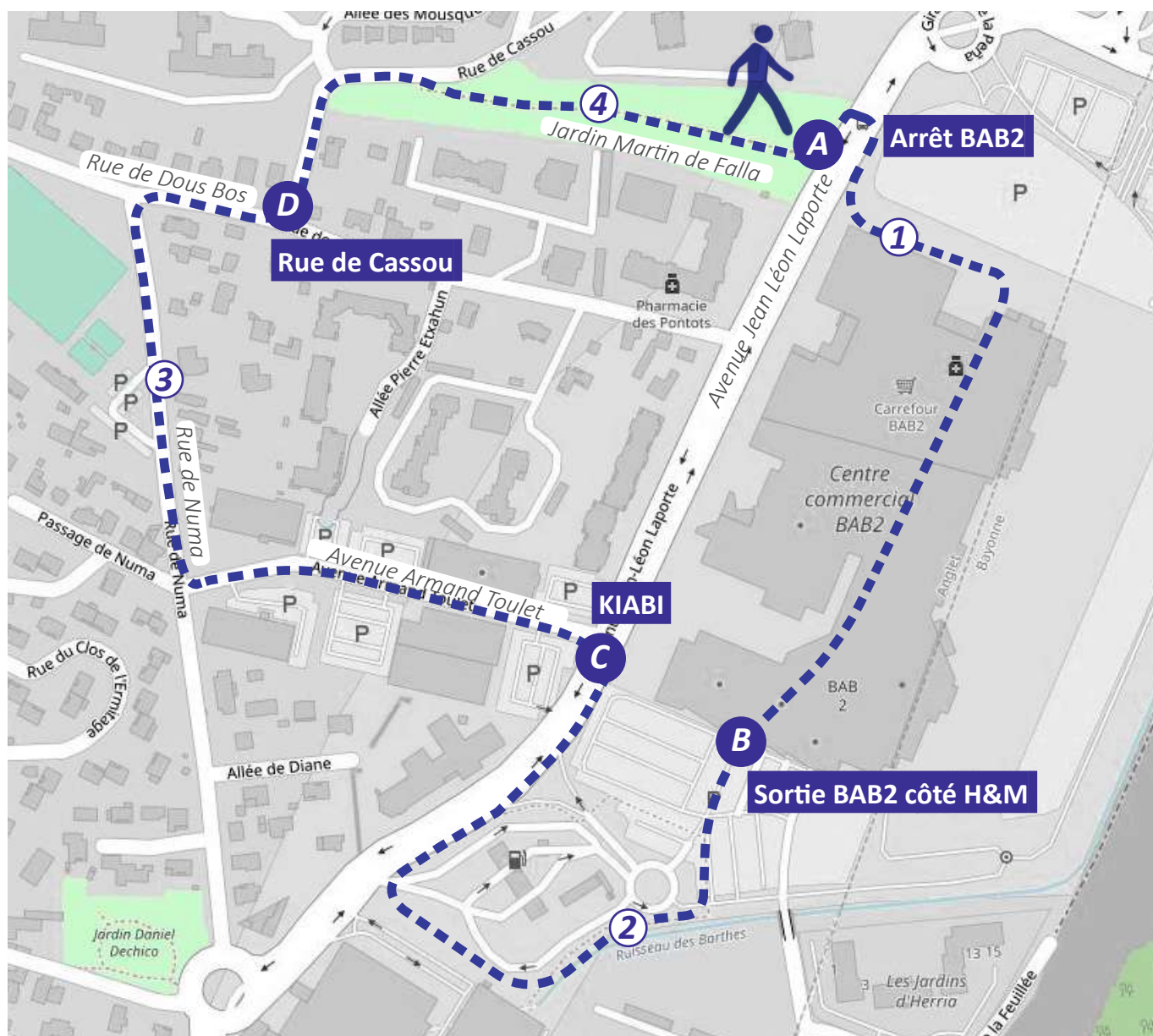
Anglet - Zone commerciale/Quartier résidentiel

16 SEPTEMBRE 2019



Distance de la marche : 2,5 km
Nombre de participants : 3

(Contenu complet des roadbooks à retrouver en annexe)



ANALYSE DU PARCOURS PAR LES PARTICIPANTS

AB) Traversée de la galerie marchande BAB 2

- **Nature des espaces traversés** : Avenue Jean-Léon Laporte --> parking du centre commercial BAB 2--> espace piéton extérieur --> Galerie marchande à l'intérieur du centre commercial--> Parvis extérieur du centre commercial
- **Appréciation de la séquence** : Moyen / Bon / Très Bon
- **Le mot qui exprime le ressenti des participants** : « Minéral »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur l'attention portée aux piétons à l'intérieur de la galerie marchande : « Très confortable dans la galerie marchande, frais, agréable, animations, par endroits très bruyant, pas de problème de sécurité »
 - Sur l'intérêt exclusivement commercial des espaces intérieurs et extérieurs : « Ambiance uniquement commerciale »
 - Sur le défaut d'aménagement pour les piétons dans les espaces extérieurs : « Plus d'espace où on peut s'arrêter » ; « Il manque les marquages au sol » ; « Mauvaise signalisation du passage piéton Avenue J.L. Laporte » ; « Cheminement piéton mal défini à l'extérieur de la galerie »

BC) Du BAB 2 au Kiabi

- **Nature des espaces traversés** : « Parvis » du centre commercial BAB 2 --> Parkings du centre commercial --> Chemin le long du ruisseau de Beyris --> Route d'accès au parking du centre commercial--> Avenue Jean-Léon Laporte
- **Appréciation de la séquence** : Mauvais à très mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Sans attrait », « Hostile », « Inadapté aux piétons »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur le manque de considération du piéton et le manque d'intérêt des espaces : « Aucun confort, le piéton n'a pas sa place » ; « Parking sans aménagement, intérêt uniquement commercial », « Les voitures roulent assez doucement mais les piétons ne sont acceptés qu'en tant que futurs consommateurs », « Un intérêt : raccourci d'un hyper à l'autre » ; « Obligation pour le piéton de passer dans l'herbe ou dans le parking de Leclerc » ; « Aménager un cheminement piéton à partir de la sortie de BAB 2 » ; « Un revêtement sur la partie non revêtue au bord du ruisseau » ; « Aménager le ruisseau de Beyris et faire le tour (comme avant) » ; « Suggestion de bancs ou chaises »
 - Sur le manque de sécurité : « Hostile », « Insécurité totale sur l'espace de parking »
 - Sur l'absence de végétal et l'aridité des espaces : « Un seul arbre sur le trajet ! Suggestion : des allées bois raméal fragmenté sous les arbres »

CD) De Kiabi à la rue de Cassou

- **Nature des espaces traversés** : Avenue Armand Toulet --> rue de Numa --> rue de Dous Bos
- **Appréciation de la séquence** : Moyen à Très Mauvais
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Zone presque industrielle », « Impraticable pour les PMR », « Désagréable »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur le confort et l'intérêt des espaces traversés : « Parcours peu agréable » ; « Revêtement de la rue A. Toulet à reprendre, Absence de bateau au passage piéton » ; « La régulation des trottoirs » ; « Trottoir impraticable rue de Cassou du côté des n° impairs » ; « Planter des arbres »
 - Sur la sécurité : « Mettre des passages piétons pour accéder au stade de l'école Justin Larrebat » ; « Améliorer la visibilité au passage piéton face au capitole » ; « Une zone 30 pour faire revenir les piétons » sécurité

DA) Rue de Cassou, jardin Martin de Falla

- **Nature des espaces traversés** : Rue --> jardin
- **Appréciation de la séquence** : Moyen dans la rue/Bon à très bon dans le parc
- **Les mots qui expriment le ressenti des participants** : « Peu plaisant jusqu'au parc », « agréable dans le parc »
- **Remarques et préconisations des participants** :
 - Sur l'accessibilité du parc : « Aménager les accès piétons au jardin »
 - Sur l'accueil des piétons dans le parc : « Cheminement à travers le jardin avec revêtement à reprendre » ; « Faire venir les habitants » ; « Aménager des tables, un parcours de santé, des jeux pour les enfants,... »

||||| RÉACTIONS DES PARTICIPANTS AUX SITUATIONS PHOTOGRAPHIÉES (CF CARTE)

1

« Il n'y a rien. Cet espace pourrait être un espace de rencontre »
« Trop large, cheminements piétons mal définis, trop minéral »



2

« Gâchis : le chemin qui borde le ruisseau est à l'abandon »
« Assez mal aménagé : partie sur espace vert, partie sur parking »



3

« Étroitesse des trottoirs dont pylônes »
« Dangereux si mobilité inadéquate »
« Passage de véhicules avec bruit »



4

« Agréable »
« Calme »
« Reposant »



SYNTHÈSE des éléments et enjeux soulevés pendant la marche

Les critères qui ont retenu l'attention des participants :

- 1/ Le confort de la marche
- 2/ La sécurité
- 3/ La considération du piéton par les autres usagers de l'espace public et la voirie
- 4/ L'accessibilité
- 5/ L'importance du cadre et l'intérêt et le plaisir de marcher dans un lieu
- 6/ La lisibilité du parcours
- 7/ La continuité des espaces piétons
- 8/ La fréquentation des lieux

Les enjeux :

- Le décalage entre l'attention portée aux piétons à l'intérieur d'une galerie marchande et l'absence totale de considération du piéton à l'extérieur sur le parking et autour
- Plus largement le manque de qualité urbaine et l'usage uniquement automobile des espaces extérieurs de zones commerciales
- la part des aménagements consacrée aux piétons dans les quartiers résidentiels, leur qualité, leur intérêt, et la stratégie employée pour donner envie aux piétons de marcher dans ces lieux
- La prise en compte du rôle important que joue le végétal sur les parcours piétons par son caractère attractif (« agréable », « calme », « usages » ...) et pouvant motiver le déplacement (arbres isolés, squares, plantations en pieds de rue, parcs et jardins, promenades plantées, ...)



**Agence d'Urbanisme
Atlantique & Pyrénées**

Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org

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

