

LA MARCHÉ : TOUS PIÉTONS !

Livrable d'étape n°2

Des enquêtes aux pistes de solutions





Équipe projet :
*RUELLAN Faïch, DARRICADES Solenne,
BARRÉ Marie-Pierre, Frédéric VÉRON*

Crédit photo :
Audap, sauf mention contraire

Conception et réalisation graphique :
AUDAP

Impression
AUDAP, 2021

Sommaire

Préambule - Tous piétons ! Le monde d'après ?	5
Retour sur les enquêtes menées auprès des piétons (2019)	6
Synthèse des enjeux et des pistes d'actions	8
Les pistes d'actions	9
Apporter du confort aux piétons	10
Sécuriser les pratiques piétonnes	16
Donner de l'intérêt aux parcours.....	20
Rendre lisibles les itinéraires	24
Faire de la marche un mode efficace.....	28
Légitimer et considérer les piétons	32
Des stratégies d'ensemble en faveur des piétons : toujours penser aux piétons.....	36
Index thématique	38



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 auto réglable et naturellement sécurisé. La marche est aussi naturelle que la respiration. »

John Butcher, fondateur de Walk 21.

Préambule

Tous piétons ! Le monde d'après ?

De manière accélérée, la crise sanitaire mondiale de la COVID 19, a remis la marche au cœur des pratiques de mobilité. Mode de proximité par excellence, elle s'est révélée plus qu'adaptée à nos vies de confinés, contraints de vivre dans un rayon d'un kilomètre. La marche s'est aussi révélée être un excellent mode de (re)découverte de nos quartiers, de nos commerces ; nous a permis une certaine activité physique et de loisirs... Mais le goût pour la marche durant cette période est également à mettre en lien avec la baisse importante du trafic automobile : le calme retrouvé a été de nature à donner envie de marcher ; les axes moins fréquentés à « rapprocher » des lieux et à ouvrir de nouveaux espaces appropriés par les piétons.

Aussi dramatique qu'ait été cette crise, elle est de nature à nous éclairer sur des pistes à mettre en œuvre pour promouvoir les pratiques piétonnes, notamment en reconsidérant la place de la voiture en ville. La mission « La marche. Tous Piétons » confiée à l'Agence d'Urbanisme Atlantiques et Pyrénées par ses membres sur deux années entend mettre en évidence les moyens pour faire de la marche un mode de déplacement au quotidien.

Après un premier livrable (février 2020) faisant état des pratiques et des attentes des usagers, ce second opus expose un certain nombre de moyens de favoriser ces pratiques. Classées selon les enjeux relevés lors des premiers travaux, elles pourront servir à enrichir de futurs plans d'action.

Retour sur les enquêtes menées auprès des piétons (2019)

> Enquête en ligne

Un questionnaire en ligne (180 réponses)

Des pratiquants réguliers et convaincus

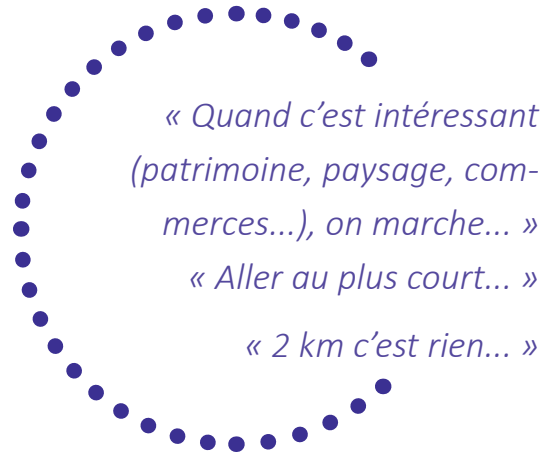
- 60 % marchent tous les jours ou presque
- 3/4 pratiquent la marche par choix

Des répondants prêts à marcher

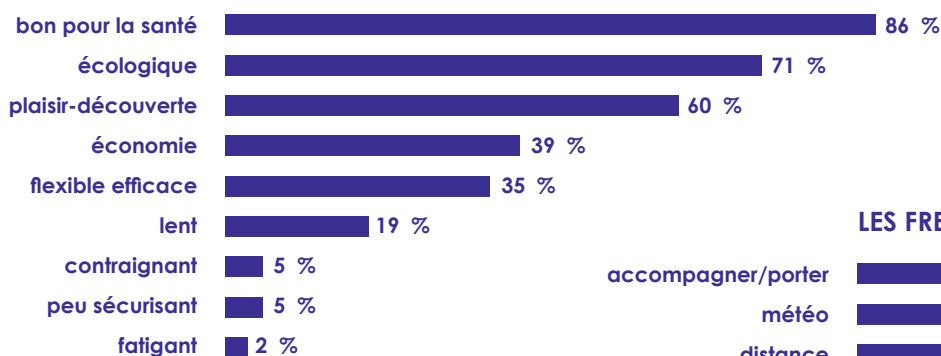
- 30 min en moyenne pour un déplacement
- 2 km en moyenne pour un déplacement

Mais une baisse de la pratique :

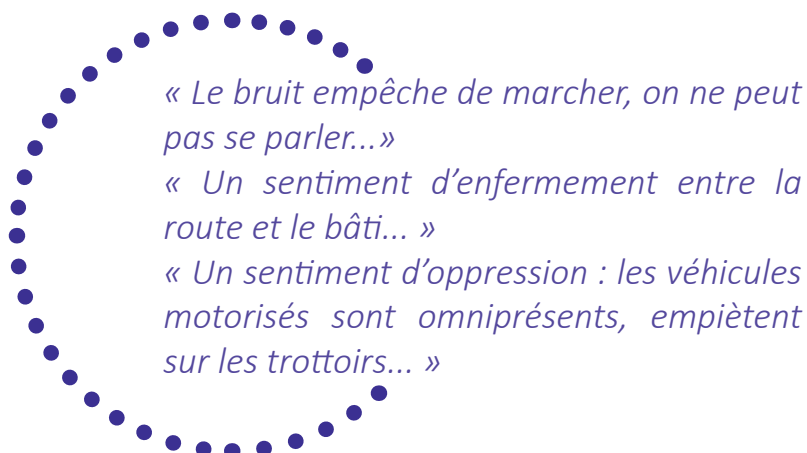
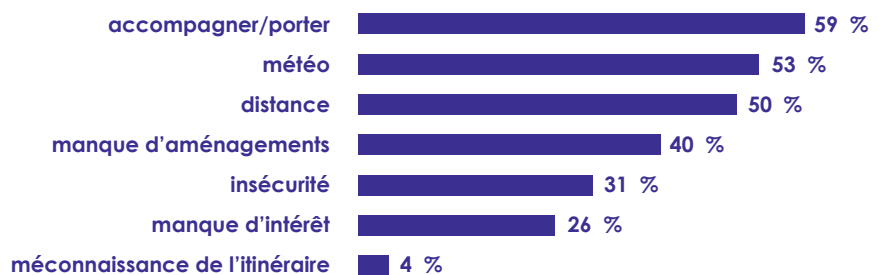
- 70 % des répondants allaient à l'école primaire à pied
- 40 % de leurs enfants vont/allaient à l'école primaire à pied



DES VALEURS POSITIVES ASSOCIÉES À LA PRATIQUE



LES FREINS À LA PRATIQUE



> Enquête de terrain : marches d'étonnement

Les marches d'étonnement consistent à proposer à des habitants d'une ville ou d'un village de marcher sur un parcours proposé, de répondre à des questions et donner leur avis sur des situations, à l'aide d'un roadbook. Sur l'ensemble du territoire d'études, huit marches d'étonnement ont eu lieu courant 2019, dans des contextes urbains et villageois différents avec des publics de tous âges (enfants, adultes, personnes âgées).

Quatre typologies d'espaces ont été étudiées

- centre-ville dense : à Pau et à Saint-Jean-de-Luz.
- centre-ville de petites villes : à Nay et à Saint-Martin-de-Seignanx.
- centre villageois : à Ispoure et à Artigueloutan.
- zone commerciale : à Anglet et à Lescar

> Synthèse

Les remarques et contributions des participants via le roadbook nous ont permis de dégager un certain nombre d'enjeux. **Le confort** ressort comme étant

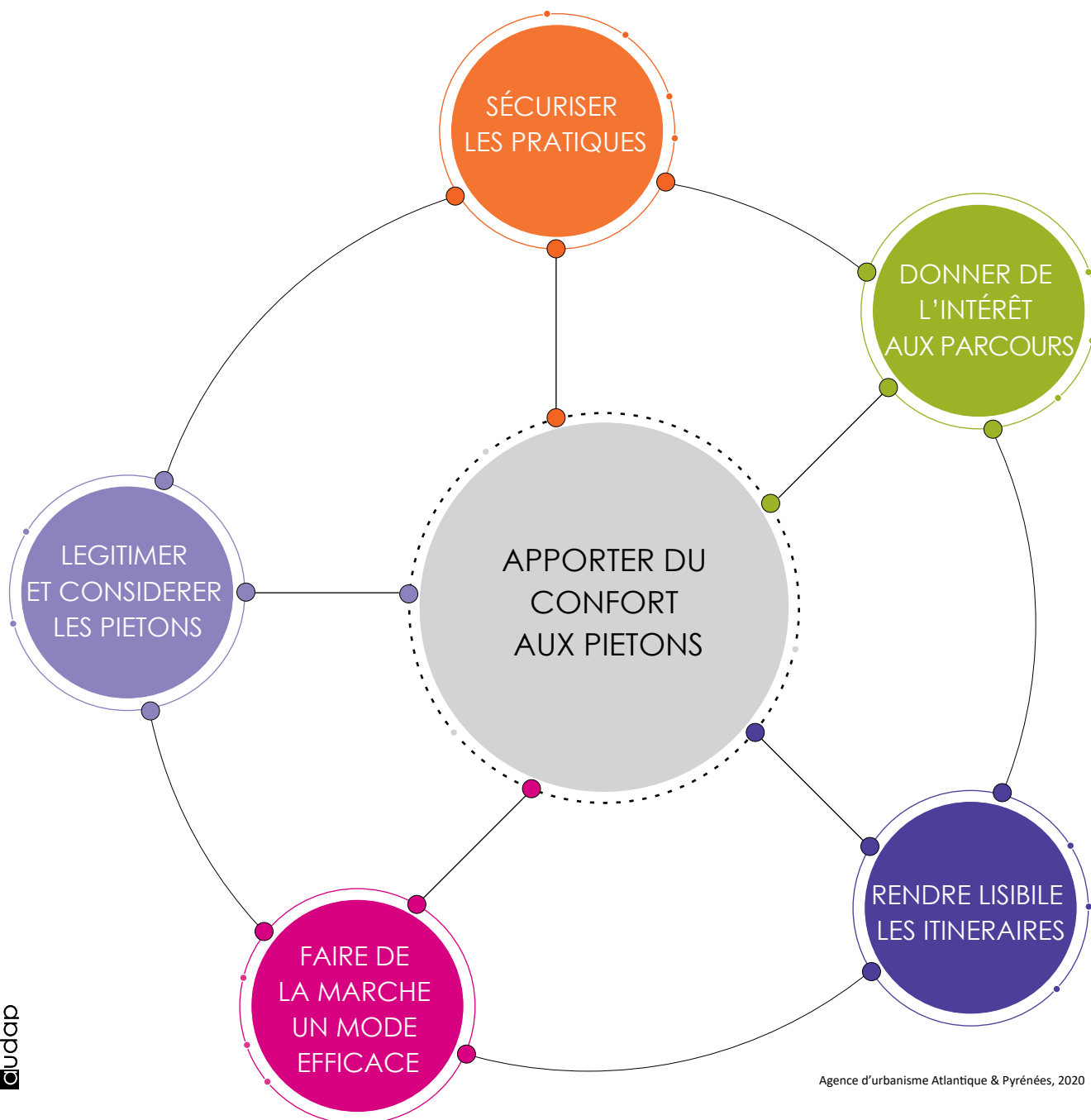
l'élément prioritaire lors d'un déplacement à pied, duquel découlent les autres enjeux :

- **la sécurité** des piétons implique l'apaisement des vitesses, l'éclairage de nuit, la santuarisation d'espaces spécifiques pour le piéton,
- **l'intérêt du parcours** passe par des ambiances spécifiques, le plaisir de marcher à plusieurs, la création de parcours piétons qui desservent un certain nombre de poits d'intérêt (commerces, loisirs, culture, restauration, ...),
- **la lisibilité de l'itinéraire** contribue à inciter les habitants et visiteurs à marcher (jalonner, identifier des trajectoires, rendre visible, ...),
- **rendre ce mode déplacements efficace** implique de créer des interconnexions avec les autres modes et de créer des raccourcis,
- **légitimer et considérer le piéton**, c'est 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.



Les résultats des enquêtes sont détaillés dans le livrable d'étape n°1 de février 2020

Synthèse des enjeux et des pistes d'actions



Les pistes d'actions

> Apporter du confort aux piétons

Réduire l'empreinte de la voiture et augmenter la place du piéton

Agrémenter l'espace urbain par l'installation de mobilier et la plantation de végétal

Permettre l'accessibilité tout en recherchant la qualité des espaces

> Sécuriser les pratiques

Apaiser l'espace urbain et réduire les vitesses

Sensibiliser les conducteurs au respect des piétons

Réduire la vulnérabilité des piétons

> Donner de l'intérêt aux parcours

S'appuyer sur les valeurs urbaines et paysagères des villes et villages pour construire des itinéraires piétons attrayants

Faciliter et encourager l'accès des piétons aux commerces et services de proximité

Animer l'espace public par des usages variés pour donner envie de marcher

> Rendre lisible les itinéraires

Jalonner les itinéraires pour inviter à marcher

Identifier les trajectoires et donner des repères spatiaux

> Faire de la marche un mode efficace

Créer et faire connaître des raccourcis

Prendre en compte l'importance de la marche dans la chaîne de déplacement et travailler l'intermodalité

Créer des quartiers multifonctionnels pour réduire les distances entre les lieux d'intérêt

> Légitimer et considérer les pratiques piétonnes

Permettre aux piétons de se sentir vraiment à leur place

Travailler une image de marche

Apporter du confort aux piétons

> Réduire l’empreinte de la voiture et augmenter la place du piéton

Instaurer un Label « Ville marchable »

Établir un cahier des charges à remplir pour être considérée comme Ville marchable.

Apaiser l’espace urbain

C’est en limitant la place de la voiture en ville que le piéton pourra trouver des espaces confortables pour ses déambulations, quels qu’en soient les motifs. Cela passe par un abaissement des vitesses, davantage de cohabitation, la signaler, changer les ambiances, marquer les portes, installer des chicanes végétalisées et des ralentisseurs, développer les zones 30, diminuer le stationnement automobile

(Consulter également les pistes d’actions « sécuriser les pratiques »)

Élargir les trottoirs souvent, les supprimer parfois

Permettre aux piétons de se croiser sans gêne par l’élargissement des trottoirs et leur création lorsque c’est nécessaire. En ville et dans les rues tranquilles, aller jusqu’à les supprimer donnerait de la légitimité au piéton à utiliser tout l’espace public, ne pas être cantonné à un petit espace, ne pas être limité dans ses traversées.

Modifier les plans de circulation

Avoir une vision globale du plan de circulation et réduire les flux automobiles qui ne sont pas nécessaires (et donc les chaussées carrossables), au profit de l’élargissement des trottoirs et espaces dédiés aux piétons

Aménager des espaces dédiés aux piétons

Rues piétonnes, venelles, « ramblas », promenades, places, etc., des modèles d’aménagement urbains où l’espace dédié aux piétons est plus généreux que celui dédié aux autres modes de déplacement

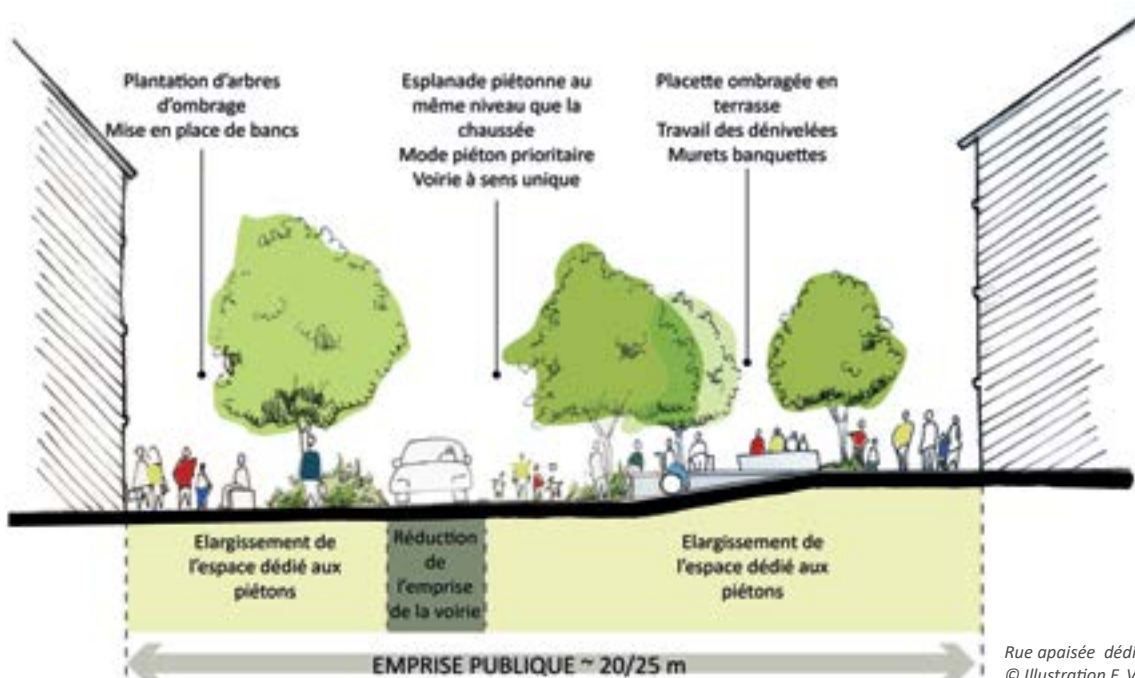
Oser l’urbanisme tactique pour remettre la marche au cœur des mobilités

Élargir les espaces piétons par des interventions à moindre coût : chaussées peintes réservées aux piétons, installation de plots pour réduire la largeur des bandes roulantes, proposer des aménagements éphémères pour tester, toucher certains publics.

(Cf. pistes d’actions « Donner de l’intérêt aux parcours »)

Faciliter les traversées piétonnes

Plateaux traversants, feux sanctions, etc. : Mettre les piétons au même niveau que les véhicules, inciter les automobilistes à rouler moins vite au risque de devoir s’arrêter.



Instaurer des P+R « voiture + marche »

Créer des poches de stationnement en entrée de bourg et les relier jusqu'aux commerces, services et activités du bourg par des parcours piétons confortables et sécurisés. Les espaces ainsi gagnés sur le stationnement automobile dans le bourg pourront être utilisés à d'autres activités.

> Agrémenter l'espace urbain par l'installation de mobilier et la plantation de végétal

Proposer des installations temporaires et pérennes

Inviter les piétons à s'approprier l'espace et se sentir à l'aise par la construction de mobilier à partir de matériaux de récupération lors d'atelier participatifs, etc. (Cf. pistes d'actions « Donner de l'intérêt aux parcours »)

Jalonner l'espace piéton de mobilier

Marcher, c'est circuler et séjourner. Permettre les pauses, la protection des intempéries, la contemplation, etc., en installant suffisamment de mobilier le long des parcours piétons. Poser une réflexion d'ensemble qui permet de poser les bonnes distances entre la mobilité et l'immobilité du piéton (lieux de haltes et de repos). Veiller toutefois à ne pas en faire trop, à rester « discret », éviter les aménagements et les équipements trop voyants qui abimeraient le paysage et brouilleraient la lecture.

Désimperméabiliser et végétaliser les rues

Planter des arbres et du végétal pour offrir de l'ombrage, de la fraîcheur, de l'apaisement, etc. Désasphalter pour

introduire du vivant dans l'environnement minéral et aride des espaces urbains. Adapter les sujets à planter en fonction de l'espace disponible et des caractéristiques climatiques des territoires. Intégrer l'eau potable dans cet ensemble.

Impliquer les usagers dans la construction de ces espaces

Demander l'avis des riverains, les faire participer aux projets, leur permettre de proposer, ... Confronter la position citoyenne au cadre réglementaire, permettre des arbitrages. Impliquer les enfants par le biais de challenges inter-écoles, intégrer de la pédagogie pour faire adhérer les familles. Organiser des balades pour identifier les marges de progrès (cf. promenades de Jane à Montréal, inspirées de Jane Jacobs).

> Permettre l'accessibilité tout en recherchant la qualité des espaces

Installer des franchissements

Installer des ascenseurs et des rampes pour encourager à la marche malgré les dénivelés et permettre l'accès aux PMR. Concilier aménagement de qualité et accessibilité.

Utiliser des revêtements appropriés et les entretenir

Pour permettre la marche dans toutes les conditions météorologiques et adaptées à tous types de marcheurs. Choisir des couleurs et des matériaux esthétiques.

Hasparren

Ce jardin au centre du bourg permet une perméabilité entre les quartiers, offre de quoi se reposer grâce aux bancs. Cet écrin de verdure pour les jours de chaleur rend le déplacement plus agréable.



Source : © audap

Pontevedra

Espagne, 84 000 habitants. L'équipe municipale mène depuis 20 ans une politique visant à restreindre au maximum l'usage des véhicules motorisés. Aujourd'hui 70 % des déplacements se font à pied. Cette politique repose sur la mise en place de plusieurs mesures successives : 1/ la piétonnisation du centre-ville historique ; 2/ La priorité donnée aux piétons dans l'espace public en général ; 3/ La suppression des stationnements en ville, reportés vers des parkings souterrains en ceinture péri-urbaine ; 4/ La vitesse de circulation plafonnée à 30 km/h en dehors du centre historique ; 5/ La suppression des trottoirs et la mise en place de signalétique indiquant les temps de trajet à pied (Métrominuto)

(Cf. pistes d'actions « Faire de la marche un mode efficace »).



Chaussée sans trottoir où les piétons sont prioritaires © Les Horizons

Source : Les Horizons



Bilbao, rond point transformé en espace piéton © EuropaveloWordPress

Bilbao

Grâce à un travail en profondeur, est devenue une des villes les plus «marchables» d'Europe : on s'y déplace à 70 % en marchant, à 20 % en transports publics et à seulement 10 % en voiture. Cette ville a pour cela travaillé sur les liaisons interquartiers, incitant à se déplacer vingt ou trente minutes à pied. La ville a systématiquement gommé les obstacles, résorbé les coupures en créant de nouveaux ponts, passerelles, ascenseurs et rampes pour faciliter l'accès aux personnes âgées et/ou en situation de handicap. »

Source : Sonia Lavadinho, entretien tiré du journal le Monde 27/03/19



© Patrice Nin - Ville de Toulouse

Ramblas jardin, Toulouse

Promenade centrale de 17 mètres de large et 565 mètres de long aménagée sur les allées Jean-Jaurès, et agrémentée d'espaces verts, de jardins et d'esplanades minérales

Concepteur : architecte Joan Busquets

Allées de Morlaàs, Pau

Les allées de Morlaàs à Pau, aménagées sur 1 km, offrent aux promeneurs et aux coureurs l'occasion de déambuler dans un environnement verdoyant. Equipées de bancs et de poubelles, elles accueillent ponctuellement des événements. Les employés des administrations à proximité profitent de ce lieu pour leur pause-déjeuner. Le rond-point à l'une de ses entrées offre la possibilité aux joueurs de pétanque de s'adonner à leur passion.



Source : @ audap

Boulevard Anspach piétonnisé, Bruxelles

« Le boulevard Anspach a été transformé en zone piétonne. Pour marquer le coup d'envoi, des installations éphémères ont été réalisées à partir de palettes recyclées. Des activités supplémentaires comme des tables de ping-pong et des tables de pique-nique ont été fournies afin que les piétons puissent récupérer l'espace urbain. »



Source : @ 1001pallets



Piétonnisation en centre bourg Place de la République, Nay



© Photo audap

Le réaménagement de la place centrale a permis sa réappropriation par les piétons et un confort d'usage

Face to face, King Street East, Toronto



Installation pérenne © Plant architect (concepteur)

Requalification de la rue d'Oullins, Lyon



Square Martin Luter King © Atelier du Bocal (concepteur)

Élargissement de trottoir pris sur chaussée St-Martin-de-Seignanx



Urbanisme tactique © Photo audap

Réduire les largeurs de la chaussée dédiée aux voitures donne du confort aux piétons, avec un aménagement souple et peu coûteux

Promenade du Boulevard de San Joan, Barcelone



Conceptrice Lola Domènech, © Adrià Goula

Sécuriser les pratiques piétonnes

> Apaiser l'espace urbain et réduire les vitesses

Limitier la présence de véhicules dans les centralités
Instaurer des zones à accès limités (contrôlées par bornes d'accès), des zones à trafic limité (sans bornes d'accès, basée sur simple réglementation), des aires piétonnes (où le stationnement est interdit), organiser et maîtriser le stationnement, fermer les rues des écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes, etc.

Réduire les vitesses par la réglementation et l'aménagement d'espaces partagés

Aménager des zones de rencontre où la priorité est légalement attribuée au piéton et la vitesse limitée à 20 km/h, des zones 30, etc. L'objectif est d'inverser le rapport de force et de redonner la priorité aux piétons en renforçant leur présence et leur légitimité :

- Réduire le nombre de voies et la largeur des chaussées,
- Élargir les trottoirs
- Se détacher du concept de dissociation des flux
- Privilégier les voies partagées lorsque les emprises sont trop contraintes (voir pistes d'actions « Apporter du confort aux piétons »)
- Supprimer les places de stationnement automobile en amont et en aval des passages piétons (LOM)

NB : la cohabitation la moins bien vécue semble être avec les cyclistes (ex : trottoirs partagés).

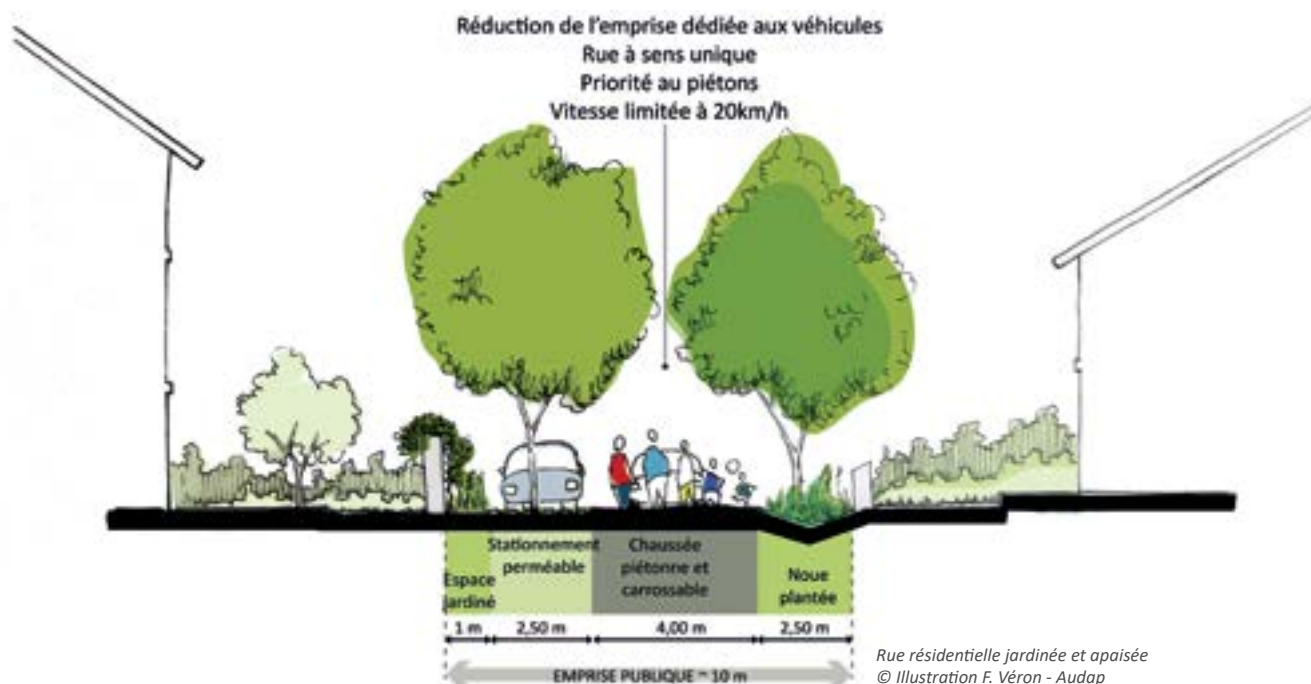
> Sensibiliser les conducteurs au respect des piétons

Rappeler la présence des piétons par la signalétique et les matériaux

Matérialiser les espaces où les piétons sont prioritaires par des revêtements de sols différents de celui des chaussées roulantes, travailler sur la signalétique (panneaux réglementaires ou plus originaux, peintures au sol). Cela vaut aussi pour les espaces partagés piétons- cyclistes qui doivent être pensés de manière à ce que chaque usager trouve sa place confortablement dans l'espace.

Communiquer sur la réglementation et les sanctions encourues

Réaliser des campagnes de prévention et sécurité, publicité, événement, art et happening, installations, etc. Mettre en place un permis piéton dans les écoles pour former les adultes de demain au respect des usagers les plus fragiles.



> Réduire la vulnérabilité des piétons

Éclairer les parcours piétons la nuit

Les trottoirs, les espaces couverts, les promenades, les traversées piétonnes, etc. NB : préférer un éclairage graduel (potentiel de 6 % de consommation en moins/an à Paris... et davantage dans les secteurs moins fréquentés); Voir et être vu, être dans des espaces ouverts, participe à rassurer les piétons et à les inciter à continuer à se déplacer à pied.

Rassurer les piétons et les piétonnes

Organiser le copiétonnage : des marches à plusieurs pour aller à l'école, pour rentrer le soir, pour revenir de soirée, etc. C'est aussi une façon de (ré)apprendre à se déplacer à pied. Installer des miroirs dans la rue qui donnent une vision de ce qui se trouve derrière soi lorsqu'on marche. Développer une bonne signalisation publique pour éviter d'être statique : regarder son smartphone peut engendrer le fait de se sentir comme une proie.

Protéger les piétons de leur propre manque d'attention

Indications au sol, diffusion de messages d'alerte, brouillage des ondes de smartphone, réflexions en Asie pour bloquer l'usage de portables au niveau des passages piétons en envoyant des messages.

Permettre aux piétons de garder leurs distances en temps de pandémie virale

Donner suffisamment d'espaces aux piétons pour marcher en respectant les mesures barrières.

Zone à Trafic Limité, Nantes

Cette zone réservée aux piétons, vélos, transports en commun et également riverains, véhicules de secours, sécurité, livreurs, ..., fait appel au civisme des automobilistes (pas de bornes d'accès). Il y est interdit de circuler sans autorisation ou macaron.

Les shared spaces

Ce type d'espace vise à mettre fin à la ségrégation entre les différents modes de transport, à repenser la signalisation et à développer de nouveaux concepts d'aménagement en vue d'équilibrer la circulation, le stationnement et d'autres fonctions de l'espace urbain. Selon Hans Monderman, ingénieur néerlandais du trafic routier, « toutes les règles de circulation existantes nous dépouillent de la chose la plus élémentaire et la plus importante : être attentionné. Nous perdons notre capacité à être socialement responsable. Plus le nombre de règles est grand, moins les gens se sentent responsables ».

Une outrance de la signalisation et de la réglementation peut générer toutes sortes de comportements irrespectueux, voire hostiles dans l'espace commun. C'est pourquoi cet ingénieur a mis au point la théorie du « Shared Space », pouvant être traduite en français par « co-utilisation de l'espace », « un espace pour tous »

ou encore « route nue ».

Hans Monderman a défini des « zones de trafic » et des « zones sociales » et a ainsi donné un cadre théorique à l'aménagement des rues, et a encouragé un traitement différent selon leur appartenance à la zone trafic ou à la zone sociale.

Par ailleurs, les réflexions sur les espaces publics ont identifié la sécurité routière et la fluidité des déplacements de tous les modes, ainsi que la cohabitation et le partage entre tous les usagers comme des enjeux de la qualité de vie en ville.

Source : Cerema



© Nantes Métropole, Ville de Nantes

Un centre ville apaisé et attractif, Angers

« La ville d'Angers a lancé depuis une dizaine d'années un processus de requalification de son centre et une démarche vers la ville à 30 km/h. Avec une ambition de 90 % de la voirie à 30 km/h, la mobilité douce et le tram dominant. Le cœur-de-ville reste atteignable en voiture, à moto ou bus dans les zones 30 et les zones de rencontre.

Les Angevins peuvent profiter d'un centre-ville avec des aménagements de qualité et un plateau piétonnier élargi. Le cœur de ville s'apaise, devient encore plus attractif, plus pratique, plus sécurisé. Vous habitez le cœur de ville et votre rue est devenue une « zone 30 » ou une « zone de rencontre ».

Sources : Ville d'Angers, Rue de l'Avenir



© Photo : Rue de l'Avenir

Mon Chaperon, Application de copiétonnage



© Mon Chaperon



L'application propose de mettre des gens en relation pour partager tout ou partie d'un trajet à pied, notamment de nuit.

Au delà de l'aspect sécuritaire, l'application est utilisée pour effectuer des trajets domicile-travail, répondant ainsi à un besoin de relations sociales, et encourageant au déplacement à pied.

Source : Mon Chaperon

Éclairage passage piéton, Bougival



«La lumière bleue tranche avec la voirie qui est plus visible. Elle crée une rupture et attire l'attention des automobilistes.» Source Actu
© Photo : 78 actu

Message lumineux projeté, Bordeaux



«Rame de tram équipée d'un faisceau lumineux qui projette le message « danger » cinq mètres devant elle pour avertir piétons et cyclistes.» Source 20 minutes
© Photo : Keolis Bordeaux Métropole

Passage piéton 3D en trompe-l'œil, Paris



© Photo : Charles Loyer, Étapes

Signalétique destinée aux piétons



© Transports Bordeaux Métropole

Passage piétons barrière amovible, Québec



Campagne de sensibilisation des automobilistes au respect des passages piétons © Société de l'Assurance Automobile Québec, LG2 Agence de création

Les «feux pédagogiques»



L'un des tous premiers feux «pédagogiques» installé en France, en 2017 à Cavillon. © Gicey, Le Point

Donner de l'intérêt aux parcours

> S'appuyer sur les valeurs urbaines et paysagères des villes et villages pour construire des itinéraires piétons attrayants

Révéler le patrimoine urbain et architectural aux piétons

Façades, centres historiques, fontaines, places, monuments, etc. Agrémenter les parcours de petits « salons » de jardin, d'aménagements ludiques pour susciter la marche chez les plus jeunes.

Mettre en valeur le grand paysage

Aménager belvédères et promenades pour mettre en valeur les panoramas et points de vue dégagés sur les cours d'eau, le relief environnant, les montagnes, le littoral, etc.

Valoriser et renforcer le patrimoine végétal le long des itinéraires

Inscrire les parcs, et jardins dans les parcours piétons et végétaliser l'espace public. Végétaliser au milieu de la voie, planter des arbres fruitiers le long des sentiers et y placer des bancs (cf pistes d'actions « confort »)

Jalonner les itinéraires piétons par une offre culturelle et paysagère

Implanter les équipements culturels le long des itinéraires piétons (musées, cinémas, centres d'interprétation, monuments, etc.), plutôt qu'en périphérie où ils ne seront presque qu'accessibles en voiture.

Mettre en place des circuits qui présentent naturellement un intérêt : patrimoine touristique, sites remarquables,



Illustration d'un parcours piéton aménagé dans une centralité villageoise s'appuyant sur les valeurs urbaines et paysagères
© Illustration F. Véron - Audap

éléments de paysage, œuvres d'art, objets divers.
Donner du rythme avec différentes séquences pour ponctuer les itinéraires et marquer des pauses. Créer un effet « wahoo ». Faciliter et encourager l'accès des piétons aux commerces et services de proximité

Maintenir une vitalité commerciale dans les centres bourgs

Encourager l'installation et le maintien des commerces et services de proximité. Faciliter leur accès à pied.

Associer les commerçants à la mise en œuvre d'une stratégie de marchabilité de l'espace urbain

Dépasser le « no parking, no business » et favoriser l'économie présentielle. Rappeler que les clients à pied viennent plus fréquemment, sont plus fidèles, et sont plus dépensiers que les automobilistes.

> Animer l'espace public par des usages variés pour donner envie de marcher

Concevoir des espaces dédiés ludiques et agréables
Aires de jeux, jardins permettant repos et contemplation, équipements sportifs, etc. (cf pistes « confort »)

Faire de l'espace public un lieu de plaisir dédié à l'art et la culture

Favoriser l'animation des espaces piétons par des installations, des performances, de l'événementiel, etc.

Initier un changement de pratiques de l'espace par des actions ponctuelles et peu coûteuses

Rendre l'espace attrayant, améliorer son confort, susciter son appropriation, ouvrir le champ des possibles, par de simples dessins au sol, par la construction de mobilier urbain à base de matériaux de récupération, etc. (Urbanisme tactique)

Faire de l'espace public un lieu vivant et d'échanges

Encourager le déroulement de marchés, de brocantes, de vides greniers, etc.

Plazoleta Barrio el Inglés, Bogotá, Colombie

En 2016, la ville de Bogotá a lancé le programme Plazoleta avec l'objectif d'améliorer l'environnement des piétons, leur mobilité, leur sécurité et la qualité de l'espace public. Le programme suit un processus de mise en œuvre en trois étapes commençant par un événement pop-up d'une journée pour tester la conception du nouvel espace et réaliser une enquête auprès de la population. Dans une deuxième phase une solution provisoire utilisant des matériaux à faible coût est mise en œuvre pendant plusieurs mois, donnant le temps à la ville de développer et d'affiner la conception finale en 3^e phase.

Ici, l'opération de la Plazoleta du Barrio el Inglés a consisté à transformer un giratoire en place piétonne, par l'intermédiaire de peintures au sol, l'installation de mobilier léger, de jeux, etc. créant un intérêt à marcher, à s'approprier l'espace.



Sources & © Global Designing Cities - Vimeo Initiative du NACTO et la ville de Bogotá

Arras, France



Place des Héros, Arras © CRTC-Haut-de-France

La ville a initié une politique de redynamisation de son centre ville en misant en particulier sur la piétonnisation et la rénovation urbaine. La place des Héros, autrefois vaste parking, est ainsi devenue le symbole de cette reconquête piétonne progressive. La valorisation de cet ensemble urbain remarquable a considérablement renforcé l'attractivité de la ville et dynamiser l'activité de commerce et restauration. Encouragés à l'installation (loyers modérés, primes, ...), de nombreux commerces ont ouvert. La part de commerces vacants est passée de 17 % à 9 % en 4 ans (230 nouveaux commerces ont pu voir le jour).

Sources : franceInfo, l'Observateur

Promenade des quais et centre-ville de Bordeaux

La ville a retrouvé et valorisé son ouverture sur la Garonne par l'aménagement d'une ample et longue promenade piétonne (Concepteur : Atelier Corajoud mandataire). Cette ouverture sur le grand paysage s'est couplée d'une mise en valeur de la façade remarquable des quais datant du XVIII^e siècle. Devenu le lieu incontournable des promenades dominicales, les quais représentent également un espace public majeur dans la vie culturelle de la ville : manifestations tout au long de l'année (fête du vin, fête du fleuve, concerts, danses, etc.), événements sportifs, etc.

Plus généralement, le centre-ville historique inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco fait l'objet d'une piétonnisation progressive à grande échelle par la mise en place de nombreuses zones apaisées. Cette piétonnisation s'accompagne d'une valorisation de la ville de pierre par la restauration des façades.



Quais de Bordeaux, Cours du Chapeau Rouge © Bordeaux-Tourisme, Aura Finance

Quartier du Hédas, Pau



Animations place Récorborde. Reconquête d'un espace de la ville dédié aux piétons : espaces d'agrément, jeux, etc.

L'escalier piano, Gare Montparnasse



L'escalier piano rend curieux, donne envie de tester, de préférer les marches à l'escalator automatique. Parfois, il émet le son des notes et rend l'expérience de la marche ludique et éducative.

Sources : Gare Montparnasse, Paris

PARK(ing) day, événement mondial



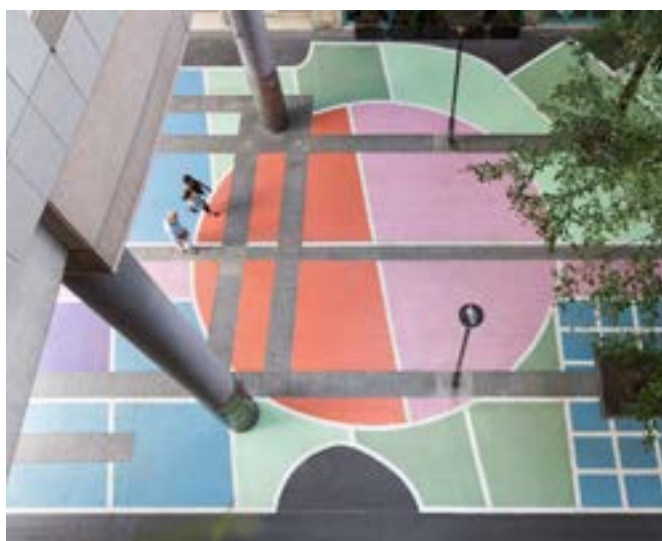
Transformation temporaire de places de parking payantes en espaces végétalisés et conviviaux © PARK(ing) day

Acupuncture urbaine, Montréal



Rue de Montréal fermée à la circulation agrémentée de jeux pour enfants © Urbis le Mag

Active Bercy, Paris



Installation graphique réalisée dans le cadre de l'appel à projet «Embellir Paris». Les motifs colorés et variés ont pour objectif de donner un nouveau souffle au paysage urbain et invitent au jeu.

Artistes : 1week 1project, Sophie Picoty, Basco Vazko, Otra Ciudad © Jean Baptiste Gurliat / Ville de Paris



Rendre lisibles les itinéraires

> Établir une stratégie d'ensemble piétonne

Élaborer la ville des courtes distances

Construire une ville et un village où marcher 15 minutes à pied autour de chez soi permet d'y trouver les services et activités du quotidien. Il s'agit de (re)penser à l'échelle du piéton dans l'urbain, le périurbain, le rural. Cela doit s'accompagner d'une communication globale sur la marche : faire connaître, donner les avantages, les astuces, ...

Instaurer une signalétique adaptée à la pratique de la marche

Marcher en ville demande un effort physique, le piéton cherchera donc à aller au plus court. La cohérence doit prévaloir dans la stratégie de jalonnement. Ce sont les

impasses débouchantes et raccourcis, les itinéraires alternatifs qu'il s'agit de jalonner en priorité, en donnant des indications utiles comme le temps de parcours en minutes, et s'il y aura des escaliers ou des pentes. L'utilisateur doit bien comprendre l'itinéraire et avoir la garantie qu'il soit continu. Les panneaux pour piétons peuvent indiquer où trouver les différents magasins, indiquer des toilettes et des zones de pic-nic.

Jalonner les P+R « voiture + marche »

Signaler les P+R par des panneaux indiquant les temps de parcours à pied une fois stationné, mais également par le biais des GPS qui indiqueront de stationner dans ces P+R et de continuer le trajet à pied car la destination n'est pas adaptée pour des trajets en voiture.

Détail des P+R «voiture + marche » dans « confort »



Les plaisirs de la Marche, Strasbourg

Faire connaître les itinéraires pour donner envie de marcher

Le fait d'identifier les lieux attractifs, les générateurs de flux permet de connaître les lieux qui peuvent attirer des flux, les mettre en valeur et les signaler pour inciter à les rejoindre à pied

Source : Eurométropole de Strasbourg

Metrominuto, Pau

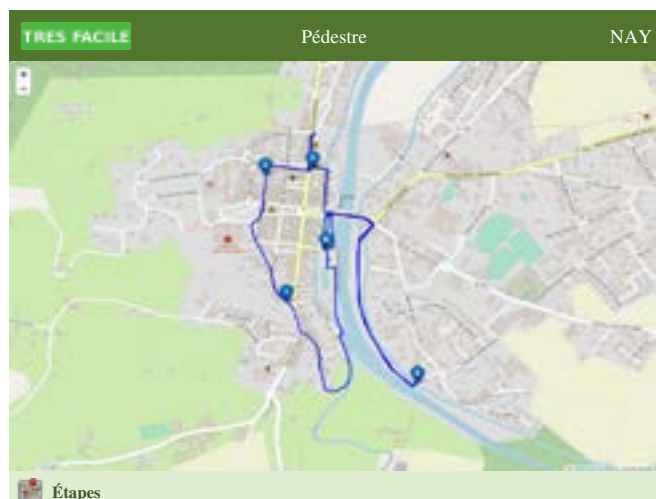
Les plans de ville habituellement distribués mettent en valeur les voies routières et pas toujours les sentiers, les escaliers, les ascenseurs, les rampes, ou tout autre accès qui est pratique et utile pour le piéton. Proposer une carte de la ville à pied permet de valoriser les itinéraires pédestres, loin de l'agitation citadine et des bruits liés à la circulation routière. Cela peut prendre la forme de mini-schémas pour indiquer les raccourcis, les chemins plus calmes que les voies principales.



S'inspirer des itinéraires touristiques

Les itinéraires touristiques peuvent être inspirants pour indiquer les cheminements aux piétons, quelque soit leur motif de déplacements. L'Office du Tourisme 64 propose des parcours pédestres, urbains, villageois, ruraux pour

découvrir les richesses du territoire. Communiquer sur ces parcours, informer la population, contribue à l'essor de la pratique de la marche, que ce soit pour un motif de découverte, de tourisme ou utilitaire.



Parcours touristiques en Béarn

L'Agence d'Attractivité et de Développement Touristiques Béarn Pays Basque (AaDT) propose des parcours touristiques pédestres. Ci-dessus, un exemple pour la commune de Nay, parcours mixant à la fois un espace urbain et un espace naturel le long du Gave. Intitulée « Balade patrimoniale dans les faubourgs ouvriers de Nay », elle permet de faire connaître le passé industriel de la ville tout en favorisant la marche à pied.

> Identifier les trajectoires et donner des repères très spatiaux

Faciliter la lecture de l'espace pour prendre instinctivement le meilleur chemin vers sa destination

Il a été constaté que les traversées de parkings n'étaient pas claires, que la présence de plusieurs modes ou plusieurs fonctions dans un même espace ouvert pouvait crypter la lecture du cheminement. L'espace doit être conçu de manière à voir de loin l'itinéraire, avoir une lecture rapide du cheminement et une continuité des traitements. Les lieux où il y a des ruptures, il est préconisé de suggérer des itinéraires par :

- la mise en place d'un code couleur ou un logo qui se repère facilement et qui soit reconnu par tous pour la marche à pied, et de retrouver ce code couleur ou logo sur la chaussée ou le trottoir pour signifier le cheminement, dans les carrefours, les espaces qui présentent de nombreux obstacles ou mobilier urbain, dans les parkings
- le traitement des sols de manière homogène : pavement, couleur, végétation, texture.



L'exemple de la réalité augmentée pour se repérer dans l'espace

Les applications de navigation GPS pour smartphones sont très utiles pour se repérer dans l'espace et atteindre sa destination via l'itinéraire le plus court. Cependant, la vue aérienne qu'elles proposent n'est pas toujours idéale. Par exemple, il est parfois difficile de savoir quel chemin emprunter entre trois voies similaires ou de savoir dans quelle direction se déplacer à la sortie du métro. La réalité augmentée permet de corriger ces faiblesses. Le mode réalité augmentée permet de superposer les flèches indiquant la direction à suivre directement sur l'environnement réel filmé par la caméra du smartphone. Les noms des rues flottent également dans les airs, et la porte que vous cherchez est indiquée avec précision. Il devient donc impossible de se tromper.

Chronovélo, Grenoble



Le réseau Chronovélo de Grenoble arbore une charte graphique spécifique, facilement repérable et identifiable. Les cyclistes comprennent d'un coup œil le chemin qu'ils peuvent emprunter, procédé déclinable pour les piétons.

Source : <https://www.placegrenet.fr/2017/08/15/chronovelo-metropole-se-dote-dun-reseau-cyclable-structurant/148824>

Chemins spontanés



À travers cet espace enherbé à Pau, un chemin a été tracé par les passages successifs des habitants. Il permet de relier plus directement deux immeubles de ce quartier. C'est l'occasion de l'officialiser en créant un revêtement plus résistant à l'eau de pluie, permettant ainsi aux habitants de moins se salir par mauvais temps.



Grâce à la tonte d'un cheminement dans un espace enherbé, les piétons peuvent prendre un raccourci pour accéder à un équipement depuis un lotissement en impasse (Jurançon).

Le Gouvernail, Roanne

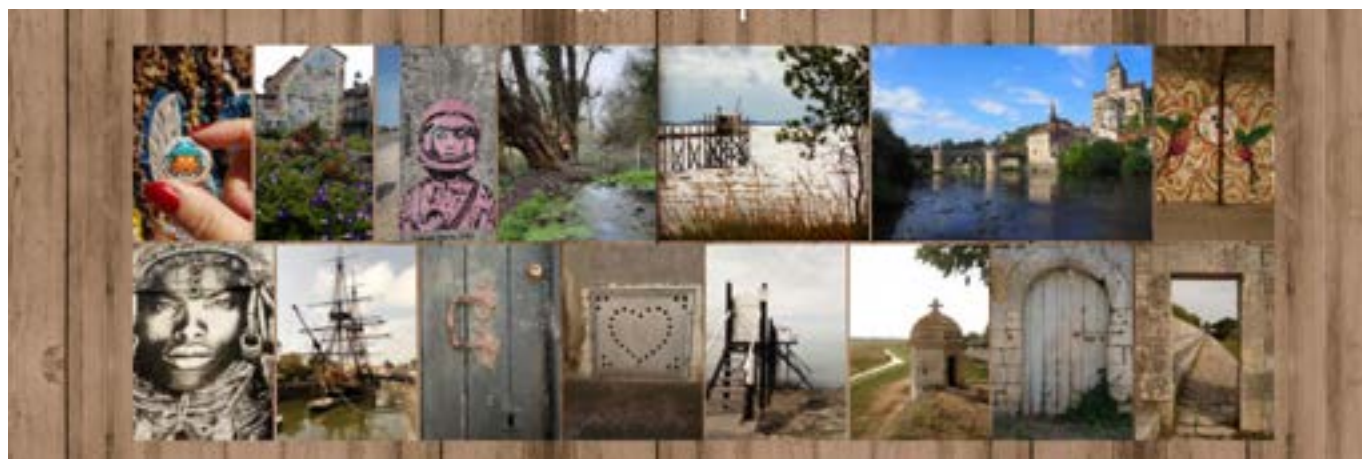
Conçu par bfluid, ce dispositif a été installé en gare de Roanne. Le plan peut être orienté de la façon souhaitée (autant horizontal que vertical), en fonction du lieu vers lequel on souhaite se diriger. Il est intuitif et facilite ainsi les déplacements à pied.

Source : <http://www.voog.fr/un-gouvernail-en-test-sur-le-parvis-de-la-gare-de-roanne/>

Pour aller plus loin : <http://bfluid.com/le-gouvernail-parole-dexpert/> <http://bfluid.com/le-gouvernail-parole-dexpert/>



Application Terra Aventura : découvrir un ville ou village de façon ludique



Cette chasse au trésor consiste à découvrir des boîtes, appelées « caches », dissimulées dans la nature, grâce à des indices et des énigmes. C'est l'occasion de découvrir un territoire, un village ou une ville, associés à une thématique (biodiversité, histoire, culture, arts, gastronomie). Ces parcours sont une opportunité de

parcourir à pied un espace pour le découvrir autrement. Signaler les cheminements, les rendre lisibles et visibles participent à passer un agréable moment et prendre plaisir à la marche.

Faire de la marche un mode efficace

> Les « chemins du désir » : faire correspondre les infrastructures aux usages

Améliorer la perméabilité piétonne

Identifier les impasses qui pourraient devenir débouchantes, rendre possibles le passage des piétons, signaler cette possibilité.

Inscrire des emplacements réservés pour la réalisation de cheminements manquants.

Mieux traiter les carrefours pour les piétons

Améliorer le franchissement piétonnier des carrefours en jouant sur :

- l'adaptation de la régulation des feux pour réduire les temps d'attente des piétons
- des traitements innovants pour certains nœuds complexes (zones de rencontre, feux avec phases spécifiques piétonnes, traversées en diagonale, trottoirs traversants)
- en rendant le piéton prioritaire sur les autres modes, et notamment les jours de pluie.

Résorber les coupures

Traiter les coupures liées aux franchissements des cours d'eau et des infrastructures lourdes :

- en identifiant les coupures existantes
- en améliorant les conditions de confort du piéton sur les ouvrages existants
- en inscrivant dans les projets urbains, la réalisation de nouveaux ouvrages.

> Prendre en compte l'importance de la marche dans la chaîne de déplacement et travailler l'intermodalité

Instaurer le « 1 % piétons » à l'instar des projets de TCSP

Réserver 1 % du budget des projets d'aménagement pour l'amélioration de la desserte piétonne dans le périmètre du projet.

Indiquer les temps de parcours à pied depuis et vers les arrêts de bus.

À Bordeaux, l'exploitant de transports en commun a mis en place une signalétique entre les arrêts de tramway et les lieux générateurs de déplacements pour faciliter la

pratique de la marche, et éventuellement désengorger les transports en commun pour les trajets de moins de 3 inter-stations.

>> voir Tube and walk p.37

> Créer des quartiers multifonctionnels pour réduire les distances entre les lieux d'intérêt

Faire du lien avec les autres documents d'urbanisme et les politiques publiques qui participent à la création d'une ville des proximités et multifonctionnelle (SCoT, PLUj, PLH).

Carte piétones, Lorient



Cette carte de Lorient met en valeur les courtes distances et temps qui peuvent séparer différents lieux de la ville : moins de 1 km et de 15 minutes.

Source & © Photo Ville Lorient

Carrefour pont Kuss et quais St-Jean, aménagement de voirie et optimisation de la régulation



Source : Eurométropole de Strasbourg

Un exemple d'aménagement à Strasbourg où le piéton dispose de nombreux passages pour traverser les voies, sans avoir à faire de détour.



« Feux exclusifs », Québec



À Québec, les feux sont au tout rouge, ce qu'on appelle une phase exclusive, c'est-à-dire que chacun a son tour dans l'intersection. C'est le tour des automobilistes, puis ensuite c'est le tour des piétons où tous les feux sont au

rouge pour les véhicules et tous les feux vont être piétons en même temps. Les piétons ont alors la possibilité de traverser en diagonale, ils ont une liberté de mouvements plus grande, et leurs parcours s'en trouvent plus efficaces.

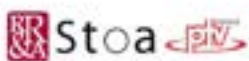
Les coupures pour la circulation piétonne



Coupures piétonnes, Strasbourg

Identifier les coupures dans un espace, les spatialiser sur une carte et en informer les élus, les techniciens et les habitants fait partie du processus de prise en compte de cette problématique dans l'efficacité du parcours piéton.

Source : Eurométropole de Strasbourg



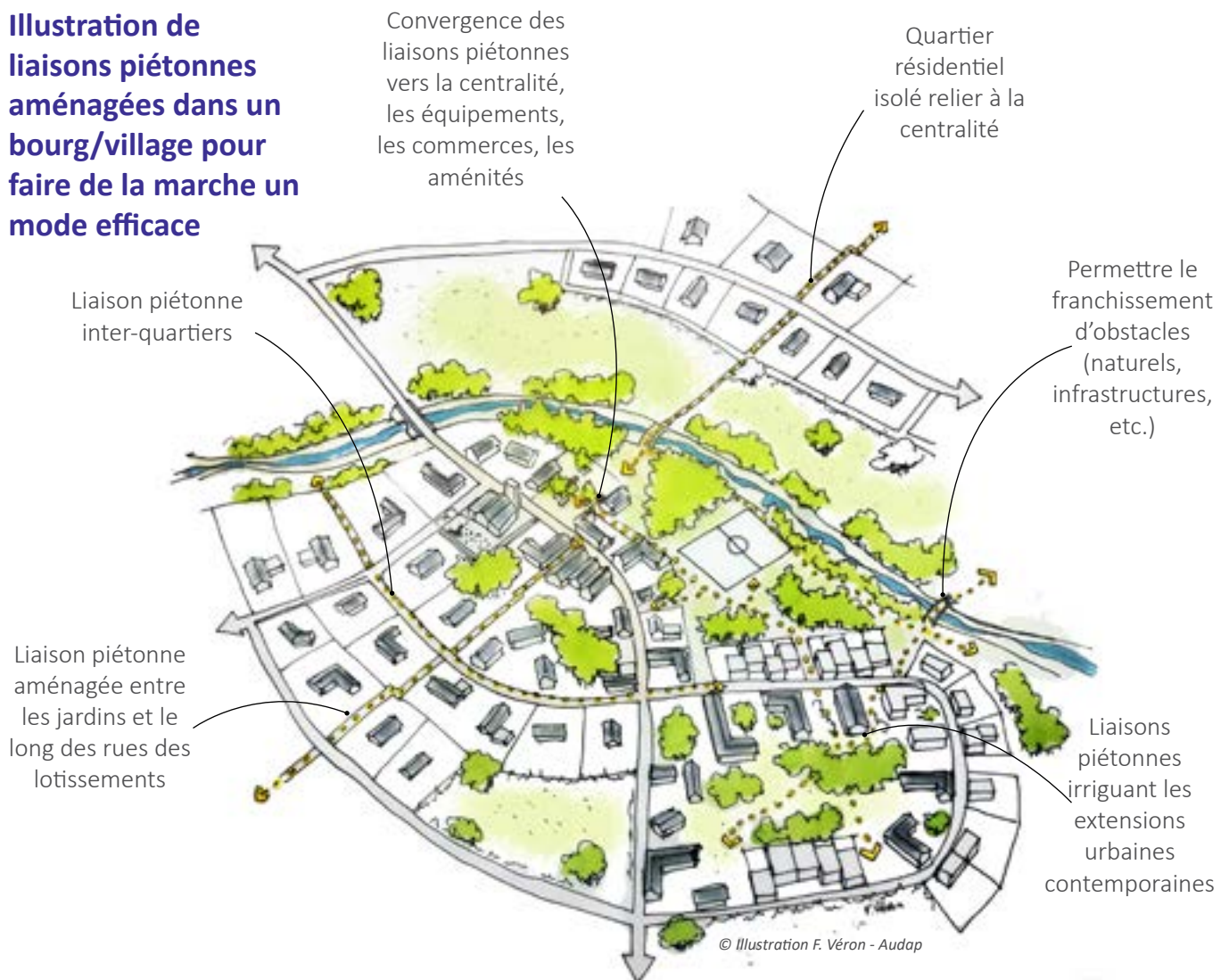
Marche & activité physique

À Lorient, les parcours piétons sont couplés avec des boucles d'activités physiques, permettant aux habitants de joindre l'utile à l'agréable pendant leurs parcours pédestres. La marche ne permet plus seulement de rejoindre deux endroits, elle permet en même temps de faire de l'activité physique, ce qui réduit les risques cardio-vasculaires, l'obésité, le diabète, etc.

© Photos Ville Lorient



Illustration de liaisons piétonnes aménagées dans un bourg/village pour faire de la marche un mode efficace



Tube and walk

Pour décongestionner son métro, Transport for London a développé une action « Tub and Walk » faisant prendre conscience aux usagers qu'il est plus facile, plus rapide, plus agréable de marcher que de prendre le métro pour quelques stations. Sur le plan de métro, tous les trajets piétons possibles de station à station – notamment en traversant en diagonale tel ou tel parc – sont indiqués, avec leur temps de trajet.

Une application permet d'accéder à des informations sur l'accessibilité, y compris les informations d'accessibilité de la gare, les temps de marche, les instructions étape par étape, les niveaux de pollution de Londres, etc.

Un circuit circulaire a été créé, passant par des endroits mythiques de la ville et incitant les habitants et visiteurs à marcher.

Source : Transport for London



Légitimer et considérer les piétons

> Permettre aux piétons de se sentir vraiment à leur place

« Marketer » la marche à pied

Valoriser les continuités piétonnes, réaliser des campagnes d'information et de communication sur les bénéfices sur la santé, la mettre en concurrence mais s'insérer dans une dynamique intermodale.

Réduire l'empreinte de la voiture et augmenter la place du piéton : la Zone à trafic limité

Les usagers autorisés à circuler dans la ZTL sont les vélos, bus, riverains, personnes à mobilité réduite munies d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, commerçants, livreurs de la zone, taxis, artisans en intervention dans le centre-ville, clients des hôtels du centre-ville, professionnels de santé, convoyeurs, La Poste, véhicules d'intervention. Les véhicules autorisés sont identifiés grâce à un macaron ou munis d'une autorisation.

Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités de quartier

Il doit être conçu comme un réseau référence déclinant dans ses aménagements la philosophie du plan piéton (50 % d'espace pour les piétons, traitement des nœuds,

des franchissements, etc.). Les aménagements doivent être larges et continus, les obstacles et les coupures doivent être limités voire supprimés. La prise en compte de la marche doit se faire à l'échelle d'un quartier, d'une commune ou d'une intercommunalité, dans le cadre d'un plan incluant des ambitions et des actions à mettre en œuvre.

Accorder plus de place aux piétons

- Viser un minimum de 50 % de l'espace-rue pour les piétons. Les aménagements sécurisés et adaptés aux piétons doivent pouvoir atteindre au moins la moitié de l'espace de la rue.
- Désamorcer le conflit piétons-vélos : réserver les pistes et bandes cyclables aux axes à 50 km/h, dans les zones 30, (re)placer le cycliste sur la chaussée, dans les aires piétonnes tolérer le vélo (cas général) en permettant aux cyclistes de contourner la zone piétonne via des aménagements adaptés pour eux.
- Instaurer des événements de type « Parking Day » sur une journée : utiliser des espaces de stationnement longitudinal sur voirie pour le consacrer à une autre utilité (espace de détente avec des chaises longues, peinture ou craie au sol

magistral:
principe



Diagnostiquer pour prendre conscience

C'est une étape préalable pour être conscient du déséquilibre entre la place accordée à la voiture et aux autres modes dans l'espace public

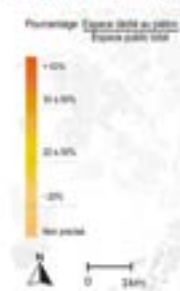
© Eurométropole de Strasbourg

Réseau piéton magistral, Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a mis en place un réseau piéton magistral qui relie les principaux équipements de la ville. Sa formalisation en cartographie donne de la considération et de la légitimité au piéton dans son parcours.

© Eurométropole de Strasbourg

La surface dédiée aux piétons sur l'espace public



Stoa



Prendre conscience de l'espace attribué aux différents modes

Pour faire prendre conscience aux élus et aux techniciens de l'espace surdimensionné dédié à la voiture dans l'espace public, il est suggéré de produire des cartes montrant les espaces dédiés aux différents modes.

> Travailler une image de marche

Promouvoir la marche

Faire en sorte que la marche utilitaire soit reconnue comme un mode utile et nécessaire.

- Organiser des actions événementielles et partenariales de promotion de la marche (campagnes de communication, partenariat avec écoles d'art)
- Communiquer sur les temps de déplacements à pied entre les principaux pôles de la ville
- Sensibiliser les commerçants sur le nombre de clients piétons de leurs commerces et l'importance à accorder à leurs accès.

Attirer l'attention des usagers des espaces publics sur la présence de piétons dans la ville et le village

Des initiatives locales voient apparaître des installations ou projets artistiques dans l'espace public :

- des passages piétons en 3D
- des passages piétons amovibles :
- des décorations sur le sol des voies réservées aux piétons.

Développer les journées sans voiture

Permettre aux piétons de pratiquer et s'approprier la ville sans la circulation de véhicules.

Urbanisme tactique

« Dans sa forme la plus basique, l'urbanisme tactique peut s'appuyer sur un simple dessin au sol, ou encore sur la construction de mobilier urbain à base de matériaux de récupération afin d'améliorer le confort d'un espace public ou susciter des rencontres et échanges. Dans sa forme la plus élaborée, il peut, par exemple impliquer des actions sur le commerce de proximité, en imaginant la transformation de magasins vides en « Pop'Up » store temporaires ou en travaillant sur des projets de vitrophanie etc. »

« Les projets d'urbanisme tactique ont l'intérêt principal de rassembler les gens, mais surtout d'ouvrir le champ des possibles, de tester des idées et d'inspirer un changement permanent. »

Source : Urbanews, 7 janvier 2020

Source photo : <https://centdegres.ca/magazine/amenagement/http://belairsud.blogspirit.com/archive/>





Opération de Sensibilisation

A Paris, une opération de sensibilisation sur le respect des passages piétons a été menée, avant le renforcement des contrôles. Les opérations de contrôle ont abouti à 59 contraventions pour refus de priorité aux piétons sur les passages cloutés. Mais les automobilistes pouvaient exceptionnellement échapper à la contravention en participant à un stage de sensibilisation de 45 minutes. Une alternative acceptée par la plupart des contrevenants.

Source : <https://auto.bfmtv.com/actualite/>

Rythme piéton

Permettre aux piétons d'exister face aux rythmes des véhicules, ne pas le faire culpabiliser parce qu'il ne traverse pas assez vite, le considérer dans l'espace public par rapport à ses caractéristiques, ça passe aussi par des apaisements de vitesse (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30), et des décorations sur le sol, les murs, de la végétation.



© Photos Ville Lorient

Co-construction avec les habitants

Impliquer les habitants dans les démarches de piétonisation, de zones de rencontre, de zones 30, etc.



Cela peut passer par de vastes campagnes de communication, parfois humoristique, ou par la mise en place de groupes de travail avec les habitants, les associations, ... qui évoquent ensemble la qualité de vie en ville, la végétalisation.



Exemple de la Zone à Trafic Limité instauré par la ville de Nantes

LES RÈGLES DE FONCTIONNEMENT DE LA ZTL

- Il n'y a pas de borne d'accès à la zone à trafic limité. Il est fait appel au civisme des automobilistes.
- Il est interdit de circuler dans la zone à trafic limité sans autorisation ou macaron.
- Toute infraction pourra faire l'objet d'un procès-verbal : 35 € (Article R411-26 du Code de la route).
- Il est interdit de stationner sur les voies de circulation.
- Les véhicules qui circulent ne sont pas autorisés à doubler ou à «chevaucher» la piste cyclable.
- Les vélos n'ont pas le droit de circuler sur les voies de circulation.
- Les deux-roues motorisés ne sont pas autorisés à circuler dans la ZTL, sauf s'ils possèdent un macaron ou sont munis d'une autorisation.
- Les deux-roues motorisés ne sont pas autorisés à circuler sur la piste cyclable en voie centrale.



SAUF VEHICULES AUTORISES



Planche de signalisation à l'entrée de la ZTL.



Les piétons ont besoin d'être réhabilités dans le rôle qu'ils jouent dans la vitalité du commerce local et/ou de centre-ville. De trop nombreux préjugés laissent croire que les automobilistes sont les principaux clients de ces commerces, tandis que les études montrent que près de la moitié des clients se déplacent à pied dans les petits et moyens commerces des communes centre des villes moyennes.



Tapis rouge pour les piétons -© Illustration F. Véron - Audap

Des stratégies d'ensemble en faveur des piétons : toujours penser aux piétons

> Par une démarche de projet spécifique

Le plan piéton

Partant d'un diagnostic et d'ambitions, le Plan piéton vise à définir un projet d'ensemble, abordant les différentes composantes concourant à encourager les pratiques de la marche (cf. pistes de solutions : aménagement, la sensibilisation, la communication...) en les projetant à une échelle large, d'un quartier, d'une commune ou d'une agglomération. Le Plan prendra d'autant plus de force qu'il sera articulé avec les autres approches thématiques, schéma cyclable ou de transports en commun par exemple. Les interventions pour la marche et plus largement pour la mobilité sont ainsi mise en résonances. L'Eurométropole de Strasbourg (Bas-Rhin - 491 000 habitant) et comme la commune de La Chapelle-sur-Loire (Indre-et-Loire - 1 400 habitants) s'en sont dotés.

recentrage du développement urbain permet de limiter les distances à parcourir à pied. La thématique peut être intégrée de façon systématique dans les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles.

Les plans de mobilité des établissements

À l'échelle d'une entreprise ou d'un établissement scolaire, des mesures peuvent être prises : aménagements de cheminements au sein du site et sur ses abords, organisation des accès évitant les détours, pose de passages abrités entre les bâtiments...

> Par les documents réglementaires et de projet

Le SRADDET et le SCOT

Leurs échelles dépassent de loin celle de la marche. Mais leurs orientations encourageant à des espaces urbains compacts et maillés, développés en proximité des services existants, sont les premiers échelons pour envisager des espaces adaptés aux dimensions de la marche.

Le Plan de mobilités (ex. PDU)

Ce document a vocation à donner des orientations sur les différents domaines de la mobilité. Il intègre donc également des actions sur la mise en place de plan piétons ou d'un code de la rue. Il peut agir sur l'apaisement des vitesses par le biais d'une hiérarchisation de la voirie ou de plans de circulation, ou définir la mise en place d'un réseau magistral. Le sujet de la marche est articulé avec les autres sujets.

Le Plan local d'urbanisme et les projets urbains

Ces documents peuvent prendre en compte la marche en prévoyant des emplacements réservés pour aménager des trottoirs ou des cheminements redonnant de la perméabilité dans les ilots. Plus largement, le



La rue ne doit plus être pensée comme un simple axe de transit, mais comme un espace où les gens peuvent se rencontrer. Il s'agit de repenser le réseau de rues dans une logique vivante et biophilique, avec différentes ambiances, différents usages. [...]

La marche est le ciment de la ville car elle fait la transition entre les différents modes de transport.»

Source : Sonia Lavadinho, Extrait d'un entretien publié le 26 mars 2019 dans le Monde

> Par les aménagements de voirie

Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Ce Plan, pensé avec une entrée accessibilité / handicap peut-être l'occasion de repenser des cheminements favorable au plus grand nombre.

La mise en application des évolutions du code la route

> **Aire piétonne** : Une zone piétonne d'une ville ou d'un village est un ensemble de rues et de ruelles où les piétons sont prioritaires sur les autres modes de déplacements. Les véhicules motorisés ne sont pas autorisés, sauf exception (riverains, livreurs). La vitesse de l'ensemble des usagers est limitée à 6 km/h. Le stationnement automobile est autorisé dans les emplacements prévus à cet effet. Il n'y a pas de passages piétons.

> **Zone de rencontre** : Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (sauf transports publics guidés). Ils peuvent circuler sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements aménagés.

Le double-sens cyclable est généralisé. Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente.

> **Zone 30** : Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Les règles de priorité sont identiques à celles des axes à 50 km/h. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. La règle générale est la circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés). Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.

> **Zone à trafic limité** : Une zone à trafic limité est un espace, généralement situé en centre-ville, dans lequel seule la circulation des transports publics, des services d'urgences, des riverains et des titulaires d'autorisations expresses est autorisée, tandis que celle des autres automobiles est réservée à certaines heures (généralement du lundi au vendredi, aux heures de bureau).

L'exemple de Bruxelles

« Avec la mise en place d'un Plan Piéton Stratégique, la Région de Bruxelles-Capitale fait la promotion de la marche pour les déplacements du quotidien [...].

Bruxelles Mobilité élabore, des Plans d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public qui s'appuient sur la mise en place de réseaux structurants piétons communaux et sur la réalisation d'un état des lieux de l'accessibilité des trottoirs et des espaces publics [...].

Ces plans ambitionnent de servir de levier pour actionner de nouvelles politiques publiques et initier un changement de culture. »



Source : Bruxelles Mobilité

Boulevard Anspach © Ville de Bruxelles, Eric Danhier

Index thématique

- A**
Accessibilité 11, 31
Apaisement 11, 34
Angers 18
Animation 19
Arras 22
- B**
Barcelone 15
Bilbao 12
Bordeaux 19, 22, 28
Bogotá 21
Bruxelles 13-37
- C**
Carrefours 25, 28
Cartes 24, 28, 30, 32
Co-construction 34
Commerces 7, 9, 11, 21, 32, 33, 35
Communication 24, 33, 33,34
Copiétonnage 17, 18
Coupures 12, 28, 30,32
Circulation 10, 23, 24, 33, 36, 37
Culture 8, 13, 18, 19, 20, 25
- D**
Désimperméabiliser 11
- E**
Éclairage 7, 17,19
Espace public 9, 10, 17,21,33, 37
- G**
Graphique 23
Grenoble 26
- I**
Intermodalité 9, 28
- J**
Jalonner 7, 9, 11, 20, 24
Jeu 21,22,23
- L**
Lorient 28, 30, 34
Lyon 14
- M**
Montréal 11, 23
Multifonctionnel 9, 28
- N**
Nay 7, 14, 25
- P**
Pandémie 17
Paris 17, 19, 23, 34
Pau 7, 11, 13, 23, 24, 26
Paysage 6, 11, 20, 21,22, 23, 21
Pédagogique 19
Piétonisation 34
Plaisir 7, 21, 24
Pontevedra 12
Protection 11
Proximité 9, 13, 21, 28, 36
- Q**
Québec 19, 29
- R**
Raccourcis 7, 9, 24
Ramblas 10, 13
Réseau piéton magistral 32
Roanne 27
- S**
St-Martin-de-Seignanx 7, 15
Santé 6, 20, 32
Signalétique 12, 16, 19, 24, 28
Sensibilisation 19, 34,36
Stationnement 10, 11, 16, 17, 20, 32, 37
Strasbourg 24, 29, 30, 32, 36
- T**
Toronto 14
Toulouse 13
Tourisme 22, 24
Trajectoire 7, 9, 25
Trompe-l'œil 19
Trottoir 6, 10, 15, 16, 17, 25, 36, 37
- U**
Urbanisme tactique 10, 21, 15, 33
- V**
Végétal 9, 10, 11, 16, 20,23, 34
Vitesse 7, 9, 10, 16, 36, 37
Voiture 9, 10, 11, 12, 18, 24, 32,33
- Z**
Zones à accès/trafic limité 16



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.

Aussi, construire des missions mutualisées sur des sujets d'avenir pour nos territoires constitue un atout pour chaque collectivité locale membre de l'Agence. Pour chaque mission, les éléments de plus-value qui relèvent d'une dimension reproductible, transposable ou d'un enseignement partageable entre les membres de l'AUDAP sont identifiés.

POTENTIEL DE MUTUALISATION

Membre(s) pilote(s) : **SMPBA, SMPBPM, CC Haut-Béarn, CC Nay, CC Seignanx**

Méthode de travail : **Oui - #ateliers
#marches_d_étonnements**

Base de données : **Oui - #indicateurs**

Mode de représentation : **Non**

Thématique : **#mobilité**

Partenariat : **Oui**

**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

