

Ville marchable

Les plans piétons en France

ÉTAT DES LIEUX ET AMBITIONS

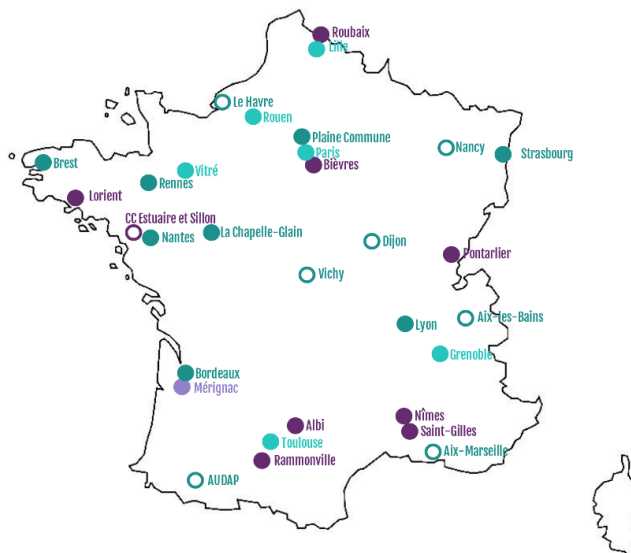
Rennes, première au palmarès des « villes marchables » de France, peut s'enorgueillir d'avoir proposé très tôt (dès 2017) un plan piéton composé de trois axes stratégiques déclinés en un plan d'actions opérationnelles. Mais la pandémie Covid et les changements profonds des usages de l'espace public avec la crise climatique requestionnent aujourd'hui le contenu de ce plan et aussi son périmètre (limité aujourd'hui à la ville centre).

Derrière ce plan piéton, c'est la question plus large de **la ville marchable** qui est en jeu. Dans le cadre des travaux de l'Audiar engagés sur ce thème, il nous a semblé opportun de dresser un rapide état des lieux des démarches entreprises par les villes françaises et européennes. Les politiques en faveur de la marche sont souvent anciennes, mais elles ont été renouvelées ces dernières années dans un contexte de redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs.

D'après les informations du CEREMA, une trentaine de villes disposent ou disposeront à terme d'un plan piéton ou d'un dispositif portant des objectifs similaires.

Ces chiffres montrent l'intérêt croissant des villes sur ce sujet sensible. Mais ces approches multiples portent des stratégies diverses qu'il est intéressant d'analyser pour identifier les points communs et les divergences. C'est l'objet de cette note qui vise à engager une première réflexion sur la révision du plan piéton et son élargissement à l'ensemble de la métropole.

LES PLANS PIÉTONS EN FRANCE EN 2020



- Plan piéton ou plan marche approuvé
- Plan piéton en cours d'élaboration ou de réflexion
- Démarche similaire à une stratégie piétonne
- Schéma directeur piéton ou Plan modes actifs
- Schéma en cours d'élaboration
- étude amont à un schéma piéton, ou étude sur la marchabilité

Source : Rendez-vous Mobilités sur les plans piétons, octobre 2022 © CEREMA.

SUR RENNES MÉTROPOLE

34 % des déplacements sont réalisés à pied

11 minutes en moyenne par déplacement (moins de 1 km de distance)

Source : EMD 2018.

LE PLAN PIÉTON UN OUTIL POUR VALORISER LES QUALITÉS FONDAMENTALES D'UNE VILLE MARCHABLE

Afin de décliner les différents objectifs des plans piétons des villes françaises, il est opportun de rappeler les qualités fondamentales d'une ville marchable telles qu'elles sont déclinées dans les différents documents auxquels nous avons eu accès. Cinq thématiques sont régulièrement mises en avant.

Définir des principes de confort de marche

La plupart des plans piétons abordent le sujet du confort de la marche sous différents angles.

L'agglomération de **Grenoble**¹, par exemple, traite le sujet autour de cinq principes :

- Le cheminement doit être efficace ;
- Le cheminement doit être dégagé : un corridor libre de tout obstacle ;
- Le cheminement doit être confortable et favoriser la marche pour tous ;
- Le cheminement doit être jalonné avec une signalétique métropolitaine simple, lisible et homogène qui n'encombre pas l'espace piéton ;
- Le cheminement doit être connecté aux principaux équipements générateurs de déplacements.

Ce type de document ne figure pas dans le guide d'aménagement de la métropole rennaise. Un complément pourrait être envisageable. Dans tous les cas, l'affirmation de ces principes de base semble indispensable quel que soit le document produit.

Gérer les conflits avec les autres modes

Dans le confort, un des premiers sujets abordés est celui de la place physique (largeur de trottoirs, rues dédiées) accordée aux piétons. De nombreux diagnostics produits dans le cadre des politiques de déplacements montrent que la place réservée aux vélos se fait au détriment de la chaussée automobile, mais aussi de la marche.

Selon le rapport du baromètre des villes cyclables de 2021, 43 % des cyclistes estiment que les conflits avec les piétons sont fréquents. Du côté des piétons, la cohabitation avec les cyclistes ou utilisateurs de trottinettes est également citée comme une préoccupation majeure. C'est notamment la question du croisement des flux qui est questionnée avec un nouvel enjeu qui concerne la cohabitation vélo/piéton. Bien que le risque d'accidents graves soit réduit, l'inconfort qui en résulte mérite que l'on s'y attarde. Parmi les actions envisagées, plusieurs villes ont interdit les vélos dans les aires piétonnes, comme **Agen** ou **Nice** suivies depuis peu par **Lille**. L'argument principal avancé par ces villes est la multiplication des accidents impliquant des cyclistes. Le Maire d'Agén et d'autres ont donc décidé d'interdire les vélos dans les rues piétonnes pour ces raisons, mais également de les interdire aux trottinettes. Les cyclistes doivent désormais mettre pied à terre.

Dans le plan piéton de **Strasbourg**, une annexe définit les conditions favorables à une cohabitation vélos / piétons plus apaisée. Pour cela leur démarche distingue un temps d'étude pour mieux comprendre les sources de conflit et un volet réglementaire prenant appui sur la réglementation suisse plus détaillée que la réglementation française à ce sujet (voir encart ci-après).

STRASBOURG



©Audiar

¹ Dans son guide d'aménagement des espaces publics (2017).

La réglementation en Suisse

En Suisse, les trottoirs, les chemins pour piétons, les zones piétonnes sont réservées aux piétons selon la loi fédérale de circulation routière (article 43). Les véhicules automobiles et les cycles n'ont pas le droit d'emprunter les chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à leur circulation, par exemple les chemins réservés aux piétons ou au tourisme pédestre. Le Conseil fédéral peut toutefois prévoir des exceptions.

Sur le terrain, la cohabitation s'incarne d'une des façons suivantes :

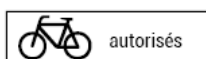
1°) Une zone piétonne doublée d'une plaque « vélos autorisés » explicitant la dérogation. Des renseignements additionnels peuvent être apportés « pousser le cycle », « allure du pas », horaires d'autorisation, etc.

2°) Un chemin pour piétons doublé d'une plaque « vélos autorisés » explicitant la dérogation.

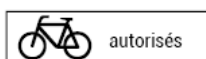
Ces deux configurations affirment une priorité piétonne : le piéton garde la priorité et l'allure du pas est conseillée pour les cyclistes. La structure du panneau (visuel piéton dominant) rend évidente la hiérarchisation des usages.

3°) Une piste cyclable avec chemin pour piétons sur surface sans partage de l'aire de circulation. Il s'agit d'une situation dégradée permettant d'assurer une continuité cyclable (trottoirs en zones interurbaines, rétrécissement des largeurs disponibles).

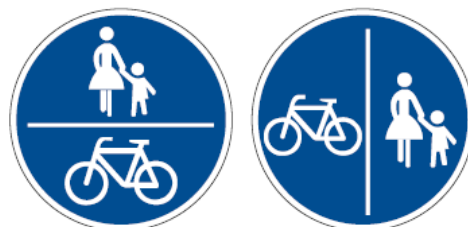
4°) La piste cyclable avec séparation des surfaces reste la référence. Sur cet aménagement, les usagers sont en théorie traités sur un pied d'égalité (une certaine efficacité du déplacement à vélo est recherchée).



Zone piétonne avec plaque complémentaire «vélos autorisés»



Chemin piéton avec plaque complémentaire «vélos autorisés»



Piste cyclable pour piétons sans ou avec partage de l'aire de circulation

© Adobe Stock

Définir des objectifs en termes de surfaces piétonnes

Globalement cette redistribution de l'espace public incite les collectivités à reprioriser la place du piéton dans la ville. L'objectif affiché des plans piétons est souvent limité à un objectif général. À **Paris**, c'est un objectif chiffré avec une politique de communication efficace affichant l'ambition de recréer 100 nouveaux hectares d'espaces piétons d'ici 2030 et de poursuivre le rééquilibrage de l'espace public en faveur de la marche.

Intégrer le changement climatique

Parmi les sujets qui doivent être désormais traités par les plans piétons, la question de l'adaptation au changement climatique est centrale dans la question du confort de marche. **Paris** s'attaque frontalement au sujet avec des orientations clairement affichées :

- Augmenter les horaires d'ouverture des parcs et jardins en cas de canicule et en été ;
- Augmenter le nombre de bancs et d'assises ;
- Végétaliser les trottoirs et multiplier les lieux de détente confortables et calmes sur l'espace public ;
- Proposer un environnement calme et confortable pour la marche ;
- Multiplier les points d'eau et d'ombre destinés aux piétons avec des fontaines à eau, ombrières.

A contrario, la végétalisation de la ville peut être gênante pour les piétons (si elle n'est pas suffisamment réfléchi) en constituant des obstacles dans la visibilité et la continuité de leur parcours.

Traiter la question de la sécurité

La question de la sécurité piétonne est abordée sous l'angle de la sécurité routière, mais très peu sous l'angle de la criminalité.

Sur le premier thème, les villes ont déjà bien travaillé notamment Rennes Métropole avec des travaux en cours visant à sécuriser les passages piétons, à rendre plus visibles les piétons en supprimant des places de stationnement proche des passages...

Concernant la criminalité, le plan piéton de **Nantes** aborde ce sujet dans l'un de ces principes, mais ne le décline pas dans le contenu des actions (uniquement sous l'angle de l'éclairage nocturne). Pourtant ce sujet est important pour les habitants.

D'après le baromètre des villes marchable, 53% des femmes regrettent que les trottoirs et cheminements piétons soient mal éclairés, 44 % des hommes le ressentent également. Les femmes placent même en troisième place comme frein à la marche le fait de « ne pas se sentir en sécurité à pied » (15 % des femmes interrogées). Une meilleure prise en compte de ces enjeux semble importante dans les futurs plans piétons.

MANUEL DE PLANIFICATION DES RÉSEAUX DE CHEMINEMENTS PIÉTONS (PAGE 24)

Source : *Mobilité piétonne Suisse*

[LIEU : JONA (SG)]

2.2.2 Exigences en matière de prévention des agressions

Le caractère de l'aménagement des espaces publics, des chemins et des places influence positivement ou négativement la sécurité. La prévention des agressions est un sujet complexe et il est vivement recommandé de faire des observations sur le terrain lors de la planification et de la construction des aménagements.

Lors de la planification, il est important de tenir compte des aspects suivants :

- le réseau piéton doit proposer des cheminements continus la nuit aussi et bénéficier d'un éclairage de qualité. Les piétons doivent avoir la possibilité d'éviter les situations à risque, même dans les rues animées
- les recoins et les passages étroits sont à éviter autant que possible partout où cela est possible, il est préférable de renoncer aux passages inférieurs. Dans les cas où il n'y aurait pas d'autre solution, il faut que l'autre extrémité soit bien visible et absolument éviter les recoins et tout ce qui pourrait bloquer la vue. Un éclairage généreux et régulièrement entretenu ainsi que le rafraîchissement régulier de la peinture donnent au lieu un aspect soigné et donc convivial
- lors de la planification des zones piétonnes, il faut tenir compte du fait qu'elles vont également être fréquentées le soir. La diversité des affectations va dans ce sens (logements, bars et restaurants), ainsi que la mixité d'usage (accès des zones piétonnes aux cyclistes pendant les heures creuses, etc.)



Bonne visibilité d'une extrémité à l'autre du passage inférieur, en ligne droite.

LE PLAN PIÉTON, OUTIL DE MIS EN ŒUVRE DE LA VILLE MARCHABLE

Le plan piéton comme outil de programmation

Second volet largement répandu dans les plans piétons, l'utilisation du plan comme outil opérationnel est fréquente.

Il s'agit principalement de décliner un plan d'action à moyen long terme de piétonnisation ou d'aménagement urbain visant à une mise en œuvre du plan.

Ainsi, **Paris** affiche un programme assez détaillé :

- « Piétonniser 100 nouvelles rues à proximité des écoles primaires, élémentaires, des collèges, lycées, universités ou établissements publics recevant des enfants ou des étudiants ;
- Aménager 50 nouvelles rues aux enfants avec de la nature, des fontaines, des bancs et des marquages ludiques au sol ;
- Piétonniser 17 nouvelles voies dans le cadre de la démarche « Embellir votre quartier » ;

- Réaliser de nouvelles places piétonnes, notamment à proximité des sites olympiques ;
- Piétonniser progressivement les 12 kilomètres de contre-allées des boulevards et des avenues parisiennes ;
- Créer ou agrandir un cœur piéton dans chaque arrondissement, en concertation avec les mairies d'arrondissement, grâce à de nouveaux plans de circulation réduisant le trafic motorisé. »

Dans une approche plus générale **Nantes** poursuit l'objectif d'identifier les itinéraires existants et à venir sur l'ensemble du territoire, les valoriser et les relier.

Le plan piéton de **Lyon** dans un esprit différent définit un programme d'aménagement financé à hauteur de 25 millions d'euros avec :

- 150 projets de création ou élargissement de trottoirs ;
- La création de près de 500 abaissés de trottoirs ;
- 70 nouveaux plateaux traversants ;
- 250 nouvelles traversées piétonnes.

SQUARE LEYTEIRE À BORDEAUX



©Audiar

Le plan piéton comme outil de planification

VERS UN SCHÉMA PIÉTONNIER

A minima, la création d'un réseau magistral piéton est une déclinaison de beaucoup de plans piétons (dont **Rennes** avec l'identification des itinéraires structurants en secteur diffus).

Strasbourg décline ainsi des « magistrales » à aménager à plus ou moins long terme.

Bordeaux va plus loin avec plusieurs objectifs concomitants :

- L'extension du plateau piétonnier ;
- Le développement des promenades plantées ;
- La fermeture totale ou partielle des rues d'écoles aux véhicules motorisés ;
- L'identification des principaux raccourcis piétons entre stations de tramway ;
- La mise en place de jalonnements piétons harmonisés au sein des communes ;

Cependant, il n'existe pas de plan détaillé des actions à entreprendre.

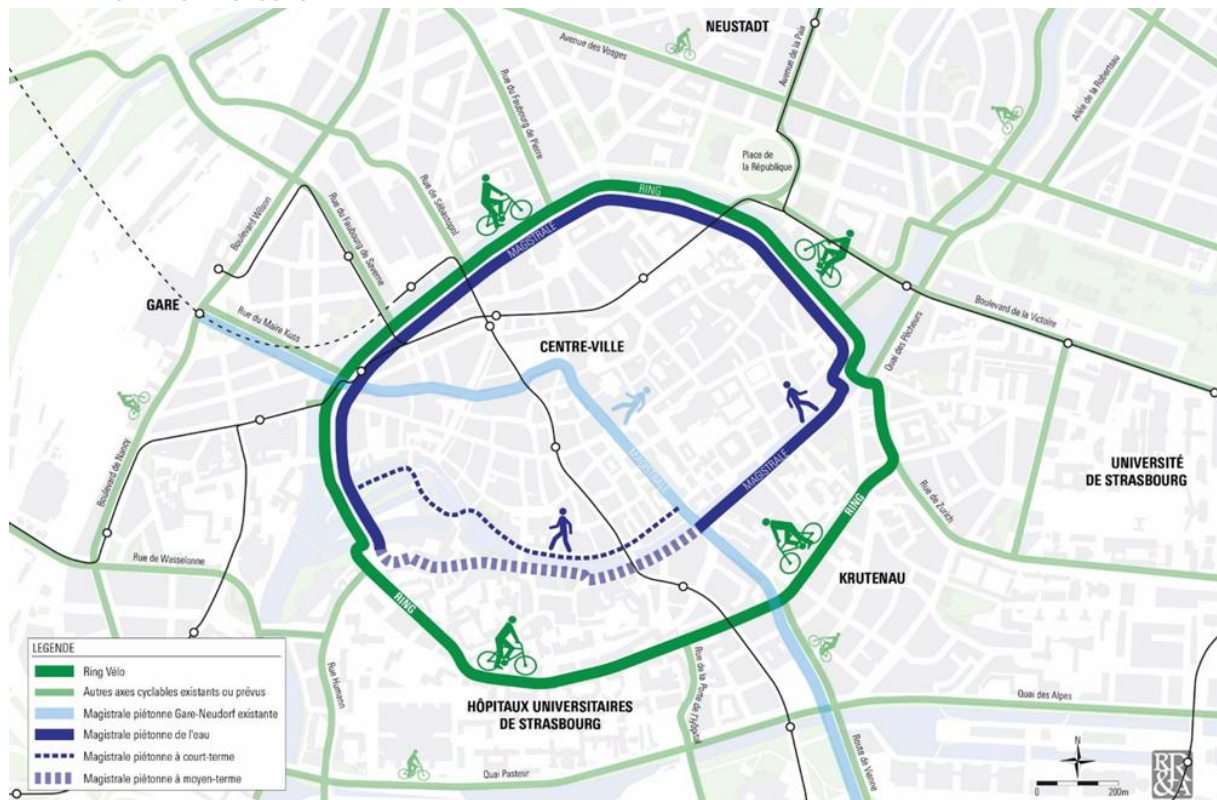
Les approches sont donc différentes, mais le principe d'utiliser le plan piéton comme outil de planification spatial à **Rennes** et à **Strasbourg** est intéressant, car il s'inscrit dans une logique d'aménagement du territoire qui permet des croisements avec d'autres thèmes :

- La desserte TC dans une approche multimodale ;
- Les lieux d'animation, commerciale ou autres ;
- La desserte des équipements publics.

Cette approche qui permet d'identifier et de localiser les freins physiques ou psychologiques à la marche est essentielle, mais demande un diagnostic préalable assez conséquent.

L'utilisation de travaux sur la ville courte distance réalisée par le Bureau des temps de Rennes Métropole pourrait venir appuyer la démarche.

PLAN PIÉTON DE STRASBOURG



Source : Ville et Eurométropole de Strasbourg - Direction des mobilités – octobre 2022 © Rolland Ribl et Associés

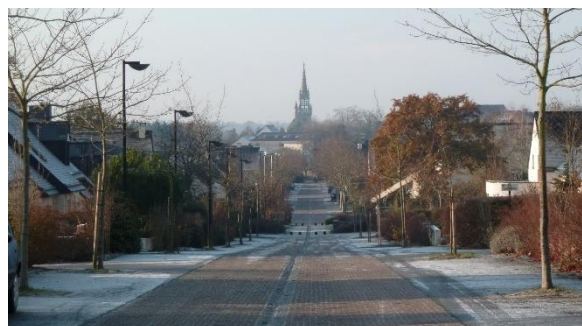
UN ENJEU POUR LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES

Dans un contexte de transition énergétique, les enjeux de la marchabilité des espaces publics s'étendent désormais aux villes périphériques. La question de la ville du quart d'heure, de la promotion des modes actifs au détriment de la voiture, de l'apaisement des centralités urbaines fait partie des objectifs de nombreuses communes. L'élargissement du plan piéton à ces communes est donc à mettre en débat, notamment en raison de la prise de compétence Espaces Publics et Voiries de la métropole rennaise. Mais force est de constater qu'entre le cœur de la métropole et les villes périurbaines, l'approche doit être différente.

La plupart des plans auxquels nous avons eu accès traitent de l'ensemble des mobilités actives, piétons et vélos simultanément. Les schémas sont tous conçus comme des outils de planification avec un schéma des modes actifs couvrant à minima la zone urbanisée de la commune. La plupart des plans piétons reposent sur un diagnostic d'accessibilité croisée des écoles, des équipements publics, des arrêts en transport en commun. C'est sur cette base qu'une armature piéton/vélo est proposée.

Des plans de mobilités communaux ont été proposés dans le cadre de la mise en place du PDU de Rennes Métropole. La question des réseaux de modes est traitée, mais sans focus sur la question de la marche. Le plan piéton revisité pourrait être l'occasion de réviser la méthodologie de ces plans communaux afin d'y intégrer pleinement la question de la marchabilité.

L'exemple d'**Acigné** illustre l'intérêt d'une telle démarche. La commune a été récompensée de ses aménagements en étant classée 1^{re} ville marchable (catégorie 5000 à 20000 habitants) par le baromètre 2023 des villes et villages « marchables ».



Acigné ©Audiar

LIAISONS PIÉTONNES AMÉNAGÉES POUR FAIRE DE LA MARCHÉ UN MODE EFFICACE : EXEMPLE D'ACIGNÉ



En vert l'ensemble du réseau piétons de la ville : Source : Plan de ville Rennes Métropole

La question de la connectivité des tissus ; un impensé des plans piétons

Il existe une relation entre la forme des tissus urbains et sa capacité à faciliter le mouvement piétonnier c'est-à-dire la marchabilité urbaine. Pour beaucoup d'urbanistes et de chercheurs en géographie urbaine, il existe des configurations de tissus urbains plus performantes à l'égard de la marchabilité. Un environnement urbain est affecté par plusieurs facteurs qui en déterminent la qualité : la faisabilité des déplacements, l'accessibilité et la lisibilité des destinations, la sécurité dans les parcours, le confort et le plaisir.

La faisabilité des déplacements et la lisibilité sont principalement déterminées par la trame urbaine. Alors que beaucoup d'études mettent en avant la connectivité des tissus urbains comme levier majeur pour rendre la ville plus marchable, ce sujet n'apparaît dans aucun plan en France.

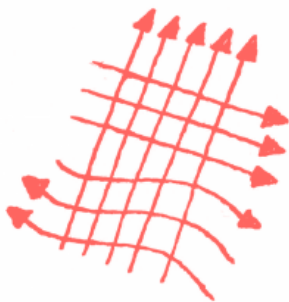
Ces études ont montré que des îlots plus petits et un réseau de rues urbain à granulométrie plus fine et densément interconnectées peuvent favoriser des taux de marche plus élevés. Un maillage perpendiculaire dense offre plus de points de connexions, limite les distances de marche d'un point à l'autre et facilite le repérage en s'appuyant sur des repères urbains communs. De plus, la possibilité d'emprunter des raccourcis par des liaisons à travers les cours intérieures ouvertes ou des liaisons diagonales densifie le réseau et réduit les distances.

Dans la ville contemporaine, les tissus bâtis ont été imaginés pour et par la voiture, ce qui rend la ville moins perméable au parcours piétons. La plupart des projets urbains ont cet objectif de remaillage piétons mais il n'est pas systématisé à l'échelle de la ville. Les intentions en ce sens figurent rarement dans le plan piétons (à contrario du guide de l'espace public bruxellois ci-dessous).

EXTRAIT : GUIDE DE L'ESPACE PUBLIC BRUXELLOIS

Ambitions >

Maillage: un espace pour la connectivité



Comment s'assurer que l'aménagement soit un levier de qualification du territoire urbain dans lequel il s'inscrit ?

- 3.1. Augmenter la cohérence du lieu et de son territoire en assurant une vision d'ensemble
- 3.2. Inscrire le projet d'aménagement dans les maillages et réseaux existants et contribuer à leur mise en oeuvre/leur consolidation
- 3.3. Améliorer la connectivité piétonne et cycliste, assurer la continuité de leurs parcours
- 3.4. Assurer une cohérence d'aménagement avec les espaces publics adjacents
- 3.5. Intégrer pleinement les espaces particuliers de franchissement et de transition dans le maillage des espaces publics (ponts, passerelles, escaliers, passages souterrains, mezzanines métro...)

Source : <http://www.publicspace.brussels/ambitions/maillage/> © Pyblik (perspective.brussels)

LE PLAN PIÉTON, OUTIL DE COMMUNICATION ET DE CONNAISSANCE

L'ultime ambition de nombreux plans piétons est de servir d'outils de communication et de sensibilisation aux enjeux de la marche.

À **Nantes** un des objectifs du plan est d'inciter à la pratique de la marche.

EXTRAIT DU SCHÉMA STRATÉGIQUE PIÉTON MÉTROPOLITAIN, NANTES MÉTROPOLÉ, MARS 2022 ; ORIENTATION 3 – INCITER À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ, PAGE 33.

« Informer de manière intuitive, ludique et intelligente sur les itinéraires à pied, sur les temps de parcours, le nombre de pas ou voire de calories consommées par itinéraires, etc. pourraient constituer des solutions innovantes en faveur du développement de la marche. On peut citer, à titre d'exemple, la signalétique piétonne existante dans les centres-villes et notamment de Nantes indiquant les temps de parcours à pied pour se rendre vers les lieux remarquables ou publics (gare, monuments, musées, etc.), la ligne verte qui incite à la découverte à pied de l'art dans la ville (voyage à Nantes) et fait de celle-ci un musée en plein air. Le numérique pourrait également rendre les cartes intuitives et collaboratives qui permettrait à chacun de noter des lieux singuliers ou des raccourcis intéressants. »

Pour accompagner cette communication, les plans piétons doivent s'articuler avec des documents complémentaires :

- Le guide d'aménagement des espaces publics ;
- Le code de la rue (de nombreux plans piétons y font référence).

Ce serait l'enjeu d'un plan piéton métropolitain, notamment sur la question de l'articulation avec le guide d'aménagement des espaces publics. La plupart des plans piétons présentent un volet avec des actions de communications en faveur des écoles (sécurisation et promotion des modes actifs des déplacements pour les élèves). Ils s'appuient parfois sur les initiatives citoyennes comme à **Brest** où une action est prévue pour soutenir les projets collectifs, associatifs et individuels.

De même à **Nantes** deux actions sont prévues :

- « Pour valoriser les initiatives individuelles, publiques ou privées en faveur du développement de la marche ;
- Pour consolider et promouvoir les participations citoyennes à toutes les étapes d'un projet, de la conception, la mise en œuvre (revalorisation des ambiances urbaines, et aménagement des espaces publics) et l'évaluation du projet après sa mise en œuvre. »

Cela peut aussi se faire dans un cadre événementiel. Par exemple, toujours à **Brest**, dans le cadre du Label Ville d'Art et d'Histoire obtenu par la ville de Brest en décembre 2017 la métropole s'est engagée à renforcer la visibilité des possibilités offertes par le territoire, par exemple en valorisant mieux les « balades en ville » du service Patrimoine, mises en place depuis 2013, en mettant en place des boucles urbaines.

RUE SIAM - BREST



©Adeupa Brest Bretagne

LES ENJEUX DE CONNAISSANCE DES PRATIQUES

Données disponibles et data mining

La connaissance des pratiques de la marche est souvent le parent pauvre des statistiques de mobilité. Les enquêtes ménages sont peu disertes sur les déplacements à pied qui s'insèrent souvent dans des chaînes complexes de plusieurs déplacements. Dès lors les statistiques manquent et les données ne permettent pas d'avoir une vision exhaustive de la marche en ville.

L'apparition de nouvelles data sur la base de données de géolocalisation des smartphones pourrait changer la donne. Plusieurs start-up s'intéressent à ces données notamment pour mieux connaître la clientèle potentielle pour les commerces. Ces données deviendront plus intéressantes si elles permettent de connaître l'origine/destination de ces déplacements. Sur cette base, le plan piéton pourrait être l'occasion de produire un diagnostic assez exhaustif et plus pertinent que l'enquête ménages des pratiques de la marche. Ces données, mise à jour régulièrement pourraient alimenter le tableau de bord du Plan de déplacements urbains (PDU) avec des éléments permettant de rendre compte de la pratique de la marche :

- Part modale de la marche à l'échelle de la Métropole, par grand secteur et selon les motifs, le genre, catégories d'âges...
- Distance et temps moyen d'un déplacement à pied ;
- Nombre de déplacements par personne, par jour ;
- Fréquentation quotidienne des espaces publics et axes piétons majeurs ;
- Budget temps et distance quotidiens consacrés à la marche.

La question de l'évaluation du plan piétons

Par ailleurs, la question de l'évaluation et du suivi de la politique en faveur de la marche doit être prise en compte. Un certain nombre d'indicateurs sur le suivi des actions du plan piéton doivent être envisagés :

- L'évolution du linéaire de rues affectées ou dédiées à la circulation des piétons ;
- L'évolution des surfaces des aires piétonnes et zones apaisées ;
- Le suivi des actions affectées à l'amélioration de la qualité des espaces publics et au développement de la marche (actions d'aménagement et d'accompagnement au changement de comportement) ;
- La prise en compte de l'accidentologie piétonne.

Néanmoins, une approche sensible est nécessaire et complémentaire. Pour disposer d'une évaluation du niveau de «marchabilité» des espaces publics, des critères physiques d'accessibilité, des critères de qualité de perception de l'espace, du niveau d'entretien des espaces, des ambiances lumineuses, sentiment de sécurité de bruit et de la qualité de l'air doivent être définis. Un travail exhaustif sur l'ensemble des rues semble impossible à réaliser. Mais à l'occasion d'un aménagement, cette approche pourrait être systématisée pour les rues constituant l'armature piétonne.

LA BARILLERIE - NANTES



©Audiar

Plan piéton de Bordeaux : un plan en 19 actions réparties en 5 axes

Axe 1 – Concevoir un espace public plus marchable

- 1.1 Poursuivre l'apaisement des quartiers par la mise en œuvre de zones marchables
- 1.2 Désencombrer les trottoirs ciblés comme priorités piétonnes
- 1.3 Développer les promenades plantées dans le cadre du projet 1 Million d'arbres
- 1.4 Mobiliser le Guide des aménagements des espaces publics et les documents de planification
- 1.5 Élaborer les 6 PAVE² manquants et suivre la mise en œuvre des PAVE de chaque commune
- 1.6 Mettre en conformité et sécuriser les passages piétons

Axe 2 - Favoriser des déplacements scolaires piétons autonomes

- 2.1 Expérimenter la fermeture de rues d'écoles
- 2.2 Favoriser l'écomobilité scolaire

Axe 3 - Articuler la marche et les transports collectifs

- 3.1 Poursuivre l'équipement des arrêts de transports en commun de plans de quartier
- 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus les plus utilisés et de leurs alentours
- 3.3 Identifier et faire connaître les principaux raccourcis piétons entre stations de tramway

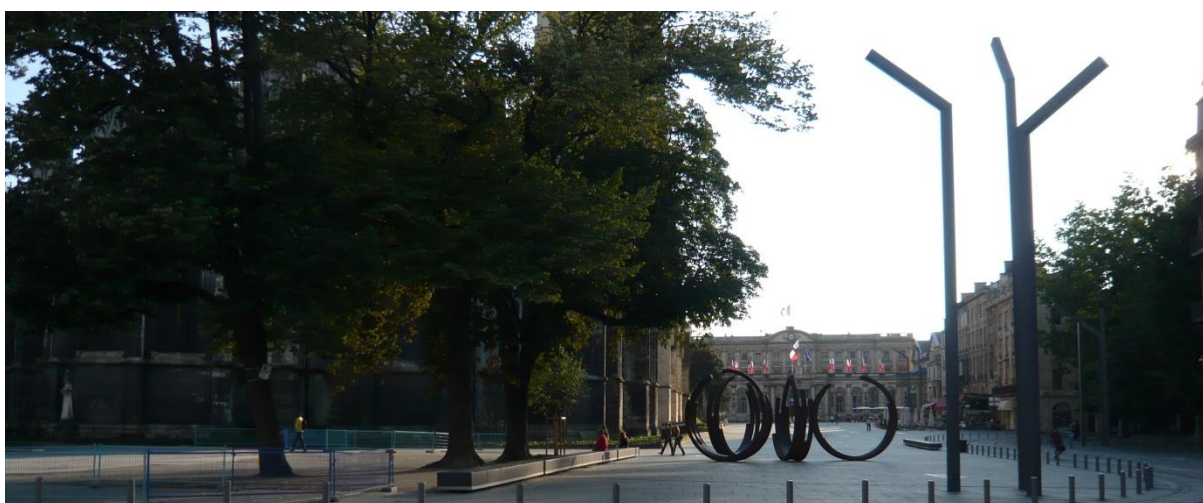
Axe 4 - Valoriser la marche en tant que mode de déplacement quotidien

- 4.1 Élaborer un Code de la rue métropolitain
- 4.2 Mettre en place un jalonnement piéton sobre dans les communes volontaires
- 4.3 Valoriser les temps de parcours à pied et les bienfaits de la marche
- 4.4 Renforcer le sentiment de sécurité lors de déplacements nocturnes
- 4.5 Promouvoir ou développer une application de déplacement piéton

Axe 5 - Faire événement autour de la marche

- 5.1 Promouvoir la marche au travers de la découverte du patrimoine naturel
- 5.2 Promouvoir la marche autour de marquages d'animation
- 5.3 Observer la satisfaction des habitants dans la mise en œuvre des actions du Plan marche

BORDEAUX



©Audiar

² PAVE : Plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.



Agence d'urbanisme de Rennes
3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz
CS 40716 – 35207 RENNES Cedex 2
02 99 01 86 40 – www.audiar.org
communication@audiar.org

RÉDACTION

Jean-Michel MARCHAND
Anne Le THIEC

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Alain BÉNESTEAU

2024-5302-EXT-072