

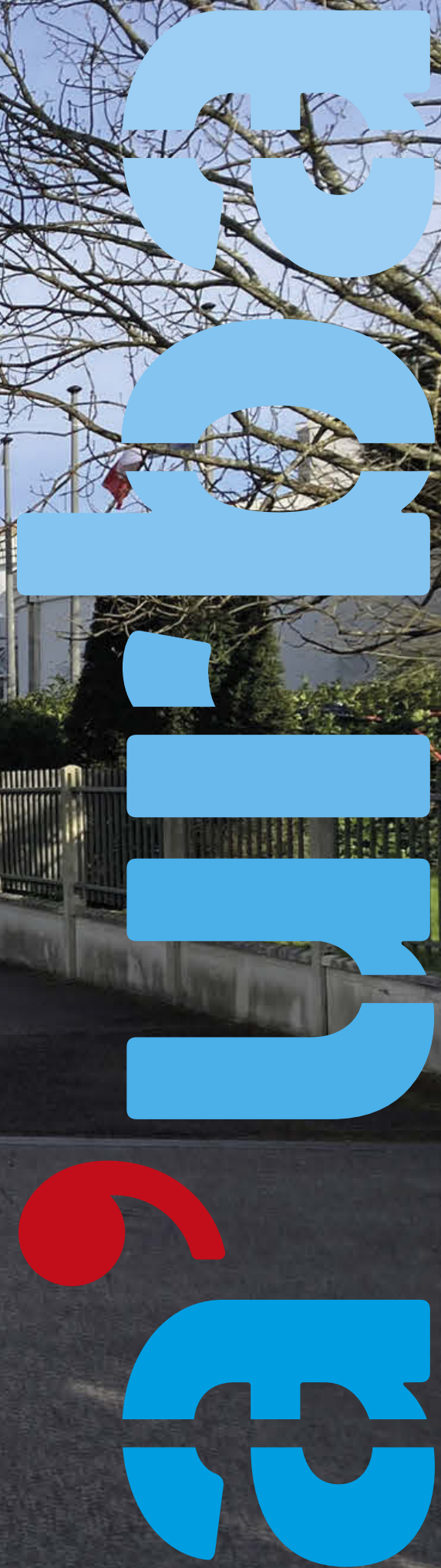
# Sur le chemin de l'école...

Favoriser des déplacements autonomes en modes actifs



**Cahier site démonstrateur Le Bouscat Centre**

Juillet 2024





# Sur le chemin de l'école...

Favoriser des déplacements autonomes en modes actifs

Secteur du Centre au Bouscat



La stratégie globale incluant les enjeux, la méthodologie et les outils permettant la mise en oeuvre de la démarche sont consultables dans l'étude « **Sur le chemin de l'école**» *Favoriser des déplacements autonomes en modes actif.*





# Sommaire

---

## 1. Préambule

p. 5

- > Rappel des objectifs de l'étude
- > Périmètre de réflexion

## 2. Éléments de diagnostic et leviers pour un espace public favorable à la marche

p. 9

- > Éléments de cadrage
- > Polarités et marche à pied
- > Espaces publics et mobilités

## 3. Vers un plan d'actions

p. 19

- > Méthodologie
- > Pour un quartier plus marchable, plus vivant, plus agréable autour de l'école

Parcours 1 / Les rues aux écoles

Parcours 2 / Le quartier apaisé

Parcours 3 / La voie structurante sécurisée

## 4. Des dispositifs pour encourager l'écomobilité scolaire

p. 33

- > Des outils pour sensibiliser
- > Des outils pour changer les habitudes
- > Des outils pour accompagner
- > Pour aller plus loin



# Introduction

---



Issue du plan marche métropolitain, la démarche d'écomobilité scolaire s'inscrit progressivement dans les territoires en ayant **pour ambition de « prendre soin » de ses habitants au travers de leur mobilité et des espaces publics.**

Aussi, la marche questionne le lien social, le bien-être dans l'espace public, l'intergénérationnalité, les loisirs, les pratiques sportives, la culture, la santé, l'éducation et la nature en ville. Elle est en ce sens un outil de transversalité dans les démarches, les projets et les organisations afin de **proposer de nouvelles manières d'aménager nos villes, nos territoires au plus près des attentes des citoyens et de répondre ainsi aux enjeux de demain.**

L'étude proposée par l'a-urba élargit le champ de l'écomobilité scolaire à **une réflexion sur la réappropriation de l'espace public autour de la marche et vient nourrir la démarche « Bouscat 2030 ».** Marcher pour se rendre à l'école génère du lien social intergénérationnel, permet de nouvelles appropriations (usages ludo-sportifs et pratiques culturelles) et accompagne la mise en place de nouveaux partenariats adaptés. Par un travail innovant et expérimental, de l'échelle du quartier au local, **le projet collaboratif se veut mobilisateur pour les forces vives du territoire** (élus, techniciens, citoyens, actifs, scolaires, associations, etc.) **et ainsi faire évoluer pleinement les comportements.**





PARTIE 1

# Préambule

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| Rappel des objectifs de l'étude | p.6 |
| Périmètre de réflexion          | p.8 |



# Rappel des objectifs de l'étude

## THÉORIE

### Dépasser « l'impensé »

=

Consolider le volet théorique des apports de la marche dans la fabrique de la ville :

- > ses bénéfices en termes de lien social intergénérationnel, de santé publique, de stratégie de mobilité et d'environnement ;
- > ses particularités dans la façon de réfléchir aux usages et à l'aménagement des espaces ;
- > le distinguer entre marche-loisir/plaisir et marche-active.

## PRATIQUE

### Structurer des modes de faire

=

Développer une stratégie « marchabilité/apaisement » sur un ou des secteur(s) « pilote(s) », représentatifs de tissus très différents :

- > constitués/historiques ;
- > faubourgs/échoppes ;
- > pavillonnaires ;
- > grands ensembles ;
- > zones d'activités/commerciales ;
- > espaces de nature...

### Accompagner les porteurs de projets

=

Localement, donner à voir l'intérêt de fédérer l'ensemble des acteurs autour de la (dé)-marche :

- > encourager à tester les manières de faire, pour réajuster ;
- > en tirer des pratiques reproductibles afin d'étendre progressivement le dispositif.



# Rappel des objectifs de l'étude

*La production par l'a-urba de cette étude doit permettre de définir une stratégie communale en faveur des modes doux autour des écoles Centre 1 et Centre 2, à destination des écoliers et par extension pour l'ensembles usagers.*

Pour cela :  
Le travail réalisé doit conduire à déterminer **une politique modes doux mettant en cohérence, articulant et faisant converger les différentes actions menées sur le territoire du Bouscat, déjà engagées dans le cadre de sa démarche « Bouscat 2030 »** (actions métropolitaines et communales) afin d'enclencher un véritable effet levier sur le développement des pratiques.

La réflexion doit esquisser **un programme d'actions** synthétisé en **trois ambitions majeures** qui répondent à la fois aux volontés municipales mais aussi aux attentes émanant des usagers.

L'étude doit **identifier les actions et les démarches qui pourraient être mises en œuvre à l'échelle du Centre** pour favoriser la marche comme mode de déplacement du quotidien ayant pour épicecentre les écoles Centre 1 et 2.

**Les trois axes du plan d'actions en faveur de l'écomobilité scolaire :**





# Périmètre de réflexion

- Un quartier au tissu patrimonial essentiellement constitué d'habitat individuel.
- Une proximité avec les transports en commun (tram C et D, lignes de bus et arrêt du RER métropolitain).
- Des voies de circulation structurantes (avenue de la Libération, avenue de Tivoli, avenue Victor Hugo).
- Ponctué par plusieurs établissements scolaires et équipements sportifs, culturels, administratifs et de loisirs.
- Maillé par de nombreux espaces verts de rayonnement local telle que la ligne verte, le parc de l'Ermitage ou le parc de la Chêneraie.







## PARTIE 2

# Éléments de diagnostic et leviers pour un espace public favorable à la marche

Éléments de cadrage p.10

Polarités et marche à pied p.13

Espaces publics et mobilités p.15



# Éléments de cadrage

## Site démonstrateur d'une démarche métropolitaine du plan marche en faveur de l'écomobilité scolaire

situation



### Descriptif

- Tissu constitué.
- Regroupement d'équipements (scolaires, administratifs, culturels...).
- Présence de commerces & services
- Présence tram D.



analyse multi-critères

| CRITÈRES                                                             | FAIBLE | MOYEN | FORT                                                               |
|----------------------------------------------------------------------|--------|-------|--------------------------------------------------------------------|
| effectifs scolaires                                                  |        |       | ○○○<br><small>Elémentaire : 264 + 268<br/>Maternelle : 125</small> |
| concentration établissements                                         |        | ○○    |                                                                    |
| générateurs de déplacements piétons (proximité équipements/services) |        |       | ○○○                                                                |
| proximité réseau REVE / TC / gare                                    |        |       | ○○○                                                                |
| configuration spatiale potentiel / RHV                               |        | ○○    |                                                                    |
| actions éco-mobilité engagées                                        |        |       | ○○○                                                                |

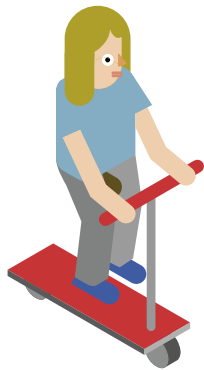
### Fils à tirer

- Volonté politique et portage technique.
- Participation / alimentation du projet de territoire Le Bouscat 2030, autour des questions de bien-être et de santé au quotidien.
- Études a'urba *Vivre et bouger au Bouscat : pour un bien-être quotidien.*



# Éléments de cadrage

## Une place accordée aux piétons

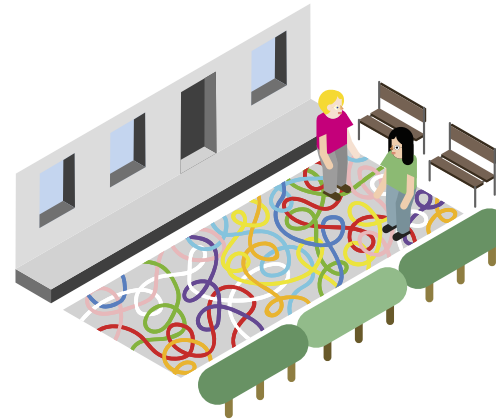


62,5 % des élèves interrogés de maternelle Centre déclarent se rendre à pied à l'école.

75 % des élèves interrogés d'élémentaire Centre 1 déclarent se rendre à l'école à pied (21 enfants), ou à vélo (7 enfants) ou à trottinette (3 élèves).

67 % des élèves interrogés d'élémentaire Centre 2 déclarent se rendre à l'école par un mode actif ou en transport en commun ; dont 41 % à pied (39 élèves), 19 % à vélo (18 élèves) et 5 % en trottinette (5 élèves).

**Constat : une mobilisation certaine des élèves qui privilégient la marche, la pratique du vélo ou de la trottinette pour se rendre à l'école.**



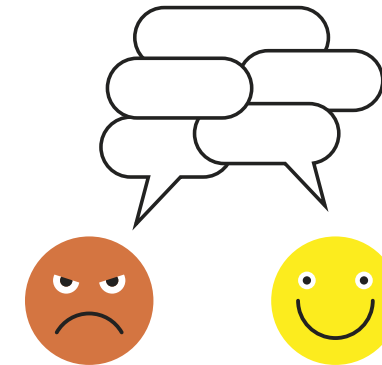
Sur les 151 élèves interrogés (maternelle et élémentaire) sur leur mode de déplacement et les trajets empruntés, 46 d'entre eux empruntent la rue Georges Lafont soit 30 %.

36 d'entre eux empruntent la rue Coudol soit près de 24 %, de même 31 élèves affirment emprunter l'avenue de Tivoli quotidiennement soit 20 %

Ce qui fait de ces deux rues les axes les plus empruntés par les élèves interrogés.

Viennent ensuite l'avenue Robert Schuman (14 %), la rue Emile Combes (14 %) et la rue Bonnaous (12 %).

**Constat : une partie des élèves empruntent des rues situées à moins de 15 minutes à pied de l'école.**



« Il n'y a pas de pistes cyclables protégées. À 8 h du matin, la circulation est dense, c'est dissuasif avec un enfant qui est plus ou moins au fait du code de la route. »

Parole d'un parent qui amène son enfant à l'école en voiture.

« Plus pratique et rapide pour se garer devant l'école, moins polluant, et cela fait un peu d'exercice. »

Parole d'un parent qui amène son enfant à l'école en vélo.

« Nous habitons avenue Victor Hugo, cela est plus rapide de venir à vélo qu'en voiture. C'est également un moment de décompression important avant d'arriver à l'école. »

Parole d'un parent qui amène son enfant à l'école en vélo.

**Constat : des aménagements qui ne sont pas toujours propices à la marche à pied ou adaptés à la pratique du vélo, du skate ou de la trottinette.**



# Éléments de cadrage

## Un projet qui s'inscrit dans une démarche d'envergure « Le Bouscat 2030 »

Étude *Vivre et bouger au Bouscat : pour un bien-être quotidien* à retrouver ici : (phase 1) : <https://www.aurba.org/productions/vivre-et-bouger-au-bouscat-pour-un-bien-etre-quotidien/>  
(phase 2) : <https://www.aurba.org/productions/vivre-et-bouger-au-bouscat-pour-un-bien-etre-quotidien-phase-2/>





# Polarités et marche à pied

## Un territoire du quart d'heure

### Une circulation automobile fluide aux heures d'entrée et de sortie des scolaires

Le trafic automobile demeure relativement faible sur les axes est/ouest et seules quelques rues présentent un ralentissement aux heures de pointe (identifiées comme étant celles de 8 h du matin et de 16 h 30 et 18 h. C'est le cas notamment pour la rue Georges Lafont et l'avenue Léon Blum.

Les rues Coudol, Émile Combes et Bonnaous qui ceignent les écoles élémentaires de Centre 1 et 2 et l'école maternelle présentent un trafic modéré s'expliquant par la dépose des enfants aux horaires d'entrée et de sortie des enfants.

Sur une distance pouvant être effectuée à pied en 15 minutes depuis les écoles élémentaires de Centre 1 et Centre 2, on remarque une possibilité de couvrir à pied la totalité du quartier du Centre.

- Périmètre de 15 minutes à pied depuis le groupe scolaire
- Trafic fluide
- Trafic ralenti
- Trafic saturé

8 h



De 16 h 30 à 18 h



Donnée GoogleMaps

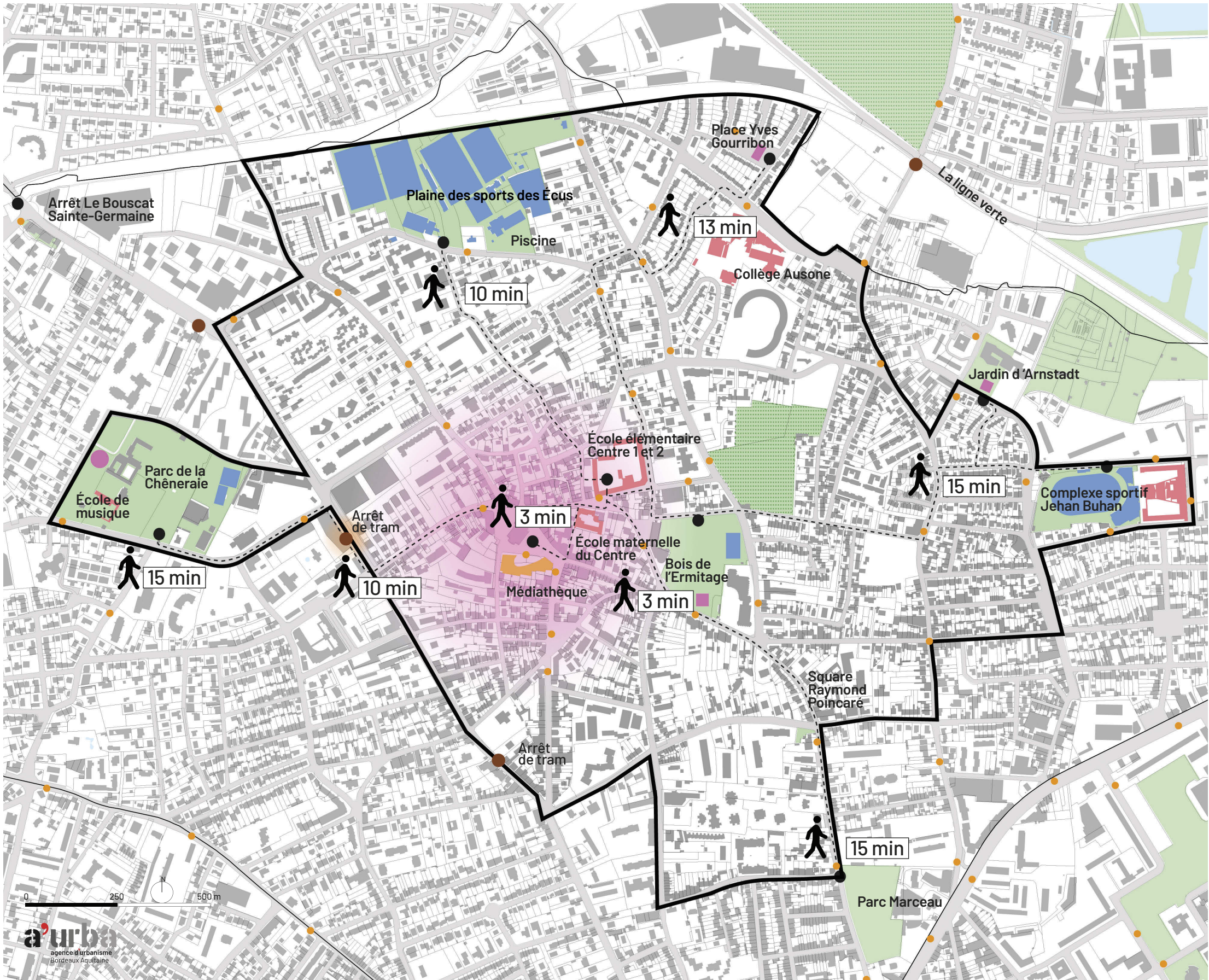


# Polarités et marche à pied

## Un territoire du quart d'heure

Des **attracteurs** à l'échelle du quartier (station tramway, gare, commerces et services, collège, équipements sportifs/ culturels, espaces verts, etc.) pour lesquels les déplacements oscillent entre 3 à 15 minutes à pied depuis les écoles (élémentaires et maternelle).

-  POLARITÉS DE QUARTIER
-  ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
-  ESPACES VERTS ACCESSIBLES
-  ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
-  AIRE DE JEUX POUR ENFANTS
-  ESPACE CULTUREL
-  ARRÊT DE BUS
-  ARRÊT DE TRAMWAY
-  CENTRE-VILLE (COMMERCE ET SERVICES)





# Espaces publics et mobilités

## Des endroits propices à la marche

### Constats

- Des itinéraires préférentiels déjà empruntés par les marcheurs et joggeurs pour rallier les espaces de loisirs et de ressourcement.
- Ces itinéraires sont parfois aménagés, d'autres ne sont pas toujours adaptés à la marche (trottoirs étroits, matériaux inadéquats).
- Des accès aux espaces verts identifiés mais pour certains confidentiels.

### Enjeux

- Permettre une meilleure lisibilité de ces itinéraires d'accès aux espaces d'agrément.
- Mieux baliser les accès aux espaces d'agrément de proximité (aires de jeux pour enfants, parcs).
- Aménager une armature pour des espaces publics ludo-sportifs, connectant espaces ouverts, équipements, services, commerces et quartiers résidentiels.

- ↔ RACCOURCIS CONFIDENTIELS
- ITINÉRAIRES PRIVILÉGIÉS PAR LES PIÉTONS
- ESPACES D'AGRÉMENTS DE PROXIMITÉ (AIRES DE JEUX, PARCS)





# Espaces publics et mobilités

## Des endroits propices à la marche

---

Des aménagements de voirie qui sécurisent les modes actifs et qui apaisent le quartier



Des espaces d'agrément de qualité, généreux et accessibles aux piétons



Des aménagements urbains et paysagers rafraîchissants et agréables





# Espaces publics et mobilités

## Des endroits peu amènes pour le marcheur

### Constats

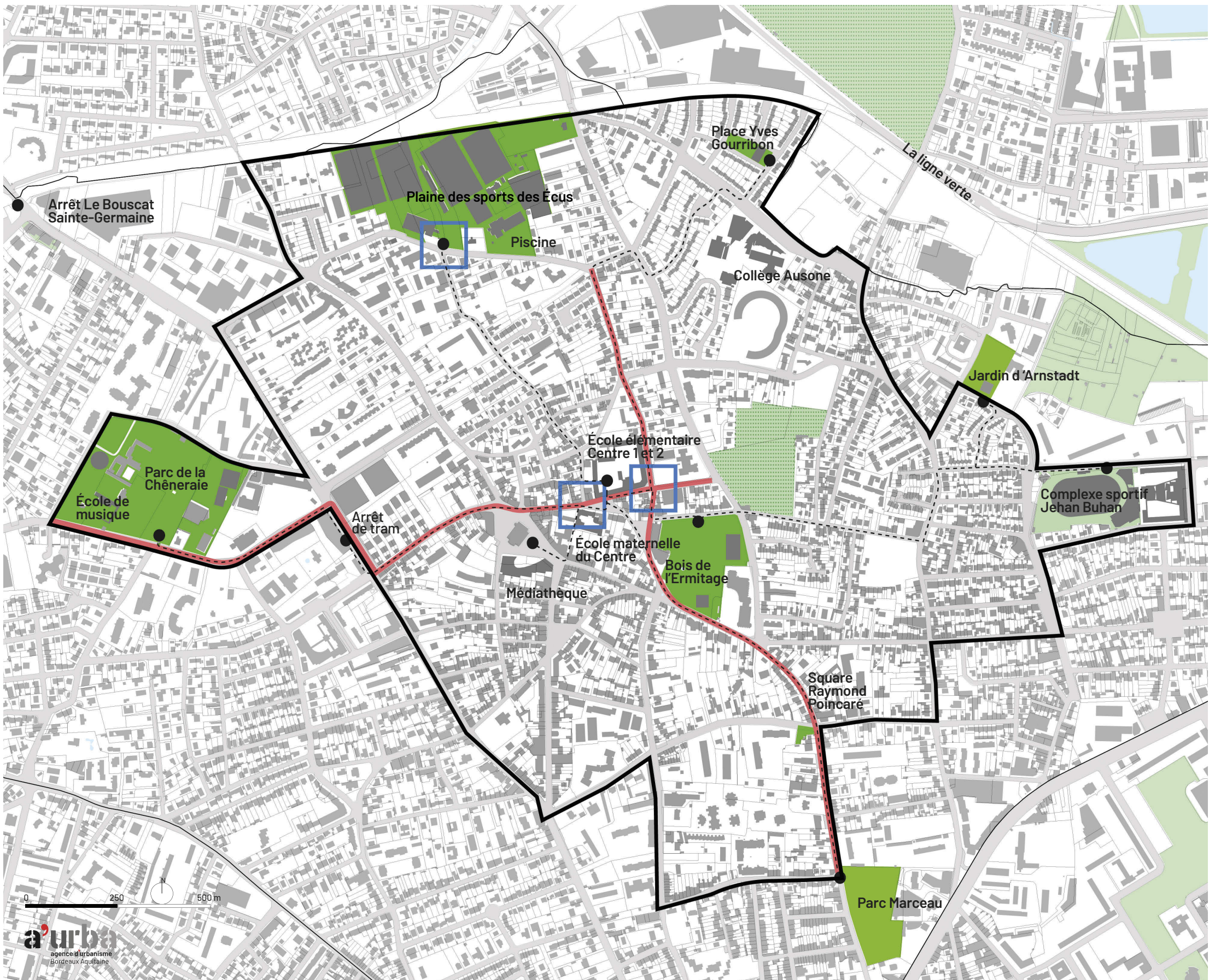
- Des axes difficilement franchissables nuisant à la sécurité du piéton.
- Des espaces en retrait générant un sentiment d'insécurité ou des difficultés de repérage.
- Des aménagements pas toujours adaptés aux pratiques piétonnes (visibles aux sentiers tracés par le passage des piétons et des cyclistes).

### Enjeux

- Sécuriser les voies et certains espaces peu incitants, notamment les carrefours.
- Permettre une meilleure lisibilité des espaces piétons.
- Aménager au regard des pratiques (choix des cheminements les plus courts, les plus confortables, les plus visibles, les plus ombragés l'été, les plus éclairés la nuit, etc.).

ITINÉRAIRES PEU AMÉNAGÉS POUR LE PIÉTON

FRANCHISSEMENT NON SÉCURISÉS





# Espaces publics et mobilités

## Des endroits peu amènes pour le marcheur

Des aménagements de voirie peu adaptés et peu sécurisés pour les modes actifs



Des espaces minéralisés peu propices au confort des usagers







## PARTIE 3

# Vers un plan d'actions

|                                                                                   |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|
| Méthodologie                                                                      | p.20 |
| Pour un quartier plus marchable ,<br>plus vivant, plus agréable autour de l'école | p.21 |
| Parcours 1 / Les rues aux écoles                                                  | p.22 |
| Parcours 2 / Le quartier apaisé                                                   | p.26 |
| Parcours 3 / La voie structurante sécurisée                                       | p.30 |



# Méthodologie

## Pour un quartier plus marchable

**= Faire des écoles élémentaires Centre 1 et 2 et de l'école maternelle Centre, un « catalyseur » des pratiques piétonnes au sein du quartier.**

À partir de l'école, mailler le territoire étudié pour diffuser et connecter les polarités existantes et futures par un réseau de voies propices à la marche, aux activités ludo-sportives et aux échanges : recherche d'un « effet tache d'huile ».

**= Développer des espaces publics qui bénéficient aux enfants mais aussi à tous.**

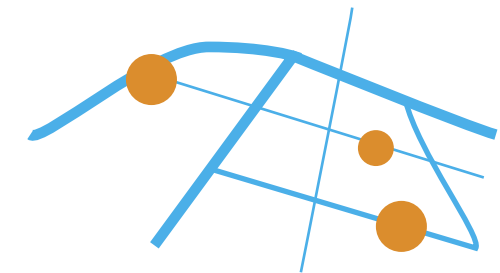
De la rue au quartier, de l'écolier à tous les usagers

**= Promouvoir un bien-être quotidien dans les espaces publics de demain.**

Une démarche d'éco-mobilité scolaire à croiser avec d'autres politiques publiques, permettant, en partant de l'école, de développer des actions fortes en faveur de l'apaisement de la circulation automobile, de la végétalisation, du confort des espaces publics, de la lutte contre les îlots de chaleur...

### 1° S'appuyer sur des PONCTUELS

**École + autres lieux spécifiques** (équipements, services, micro-polarités, traversées, etc.) comme catalyseurs de la pratique piétonne : des interventions ponctuelles et variées mais dans une vision d'ensemble pour améliorer les usages.



### 2° Développer des PARCOURS

**= « CHEVELU BOUSCATAIS » des mobilités douces** encourageant la marche, la pratique du vélo et du skate grâce à une circulation apaisée des modes motorisés.

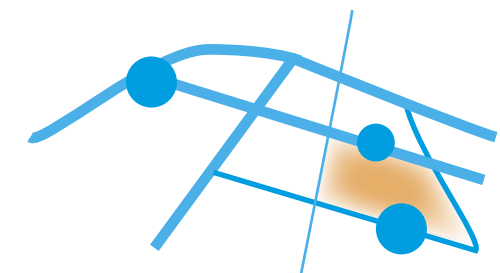
**« Rues aux écoles »** confortables

**+ autres réseaux marchables** (boulevards, avenues, rues inter-quartiers, voies vertes, rues intra-quartier, impasses, sentes, venelles, passages, ruelles...)



### 3° Élargir à des QUARTIERS

**Des secteurs** à traiter pour pacifier la circulation automobile (plans de circulation, zones 30, zones de rencontre, secteurs piétonniers...).





# Pour un quartier plus marchable, plus vivant, plus agréable autour de l'école

Le quartier est rythmé par la vie éducative du groupe scolaire Centre 1 et Centre 2 dont les entrées et les sorties des élèves viennent marquer les temps forts journaliers.

Afin de favoriser la pratique de la marche au-delà du public scolaire ciblé, c'est toute la population du quartier qui est encouragée à **utiliser la marche comme mode de déplacement principal**.

Pour cela , l'identification des rues à réaménager en parcours doit **répondre aux enjeux de sécurisation, de confort des usagers et d'apaisement du quartier**.

## PARCOURS 1

### Les rues aux écoles

Offrir un espace piétonnisé, sécurisé et ludique aux écoles et aux parents.

## PARCOURS 2

### Le quartier apaisé

Permettre aux enfants et aux parents de marcher en toute sécurité en limitant la place de la voiture aux horaires concernés.

## PARCOURS 3

### La voie structurante sécurisée

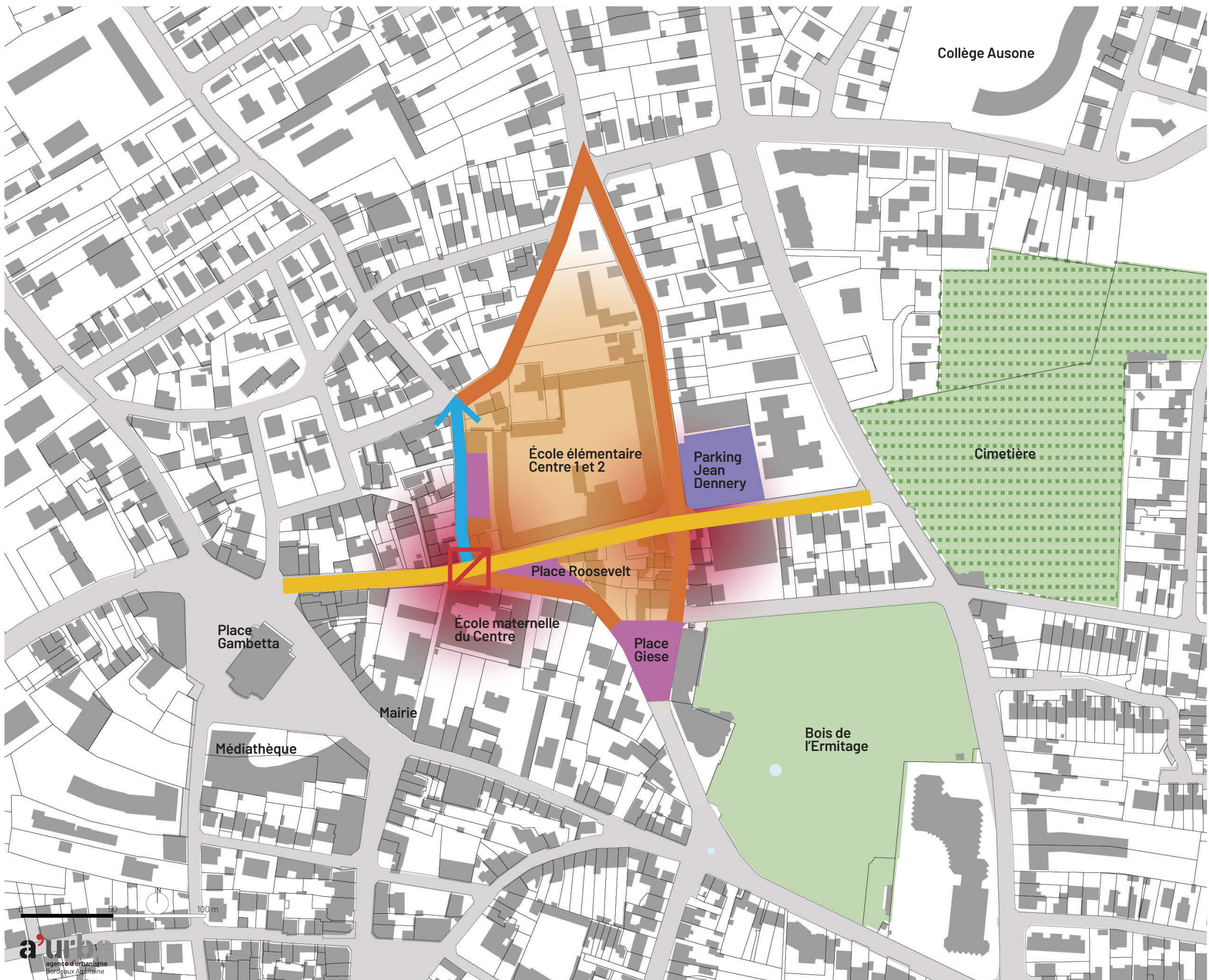
Desservir des polarités structurantes au travers d'un aménagement confortable et sécurisé à destination des modes actifs.

 Espaces publics à valoriser

 Parking à interroger

 Intersections à sécuriser

 Barrière à implanter





# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 1 / Les rues aux écoles

Les rues aux écoles (rue Bonnaous et place du Président Franklin Roosevelt) viennent **reconquérir l'espace public au bénéfice du piéton et des autres modes actifs** tels que les cyclistes et trottinettistes. Le dispositif de rue aux écoles doit permettre aux heures d'entrée et de sortie des élèves de **disposer d'un espace sécurisé, apaisé, végétalisé et inclusif**.

Les aménagements préconisés, tels que la mise en place d'un système de barrière, d'une signalétique au sol (temporaire ou définitif), voire d'un reprofilage de la chaussée, contribueront à **la recomposition des rues Bonnaous et de la place Rossevelt en place piétonne où de nouveaux usages et de nouvelles pratiques peuvent être initiés** à destination des habitants du quartier.

### Phasage (à titre indicatif)

#### > Fermeture de la rue et mise en place d'un système de barrière sur la rue Bonnaous.

(Expérimentation menée en 2023 et pérennisée en 2024)

⋮

#### > Mise en place d'un marquage d'animation au sol temporaire pour expérimenter et initier de nouvelles pratiques et usages sur la rue.

(4<sup>e</sup> trimestre 2024)

⋮

#### > Pérennisation du dispositif d'animation au sol en aménageant la bande roulante et ses accotements par une résine et reconfiguration de l'espace en place piétonne.

(2025)



ÉTAT INITIAL



# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 1 / Les rues aux écoles



ÉTAT PROJETÉ DE LA PLACE DU PRÉSIDENT FRANKLIN ROOSEVELT (SCÉNARIO 1)



# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 1 / Les rues aux écoles



ÉTAT PROJÉTÉ DE LA PLACE DU PRÉSIDENT FRANKLIN ROOSEVELT (SCÉNARIO 2)



# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 1 / Les rues aux écoles

### Sécuriser les traversées et apaiser les entrées du groupe scolaire

- > Mise en place d'un système de barrièrage pour fermer la rue Bonnaous et la place Rossevelt à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie des élèves.
- > Préfigurer des usages en utilisant des marquages au sol favorisant l'imaginaire des enfants. Cet outil de préfiguration permet dans un premier temps d'identifier les aspirations des enfants et des parents avant une pérennisation du dispositif.



### Créer un espace de sociabilisation aux abords du groupe scolaire

- > Implanter du mobilier modulable pour offrir un temps récréatif aux enfants et aux parents lors des heures de sortie.
- > Élaborer des événements en lien avec l'équipe pédagogique pour ponctuer l'année de temps d'animation dédiés sur la rue Bonnaous et la place Rossevelt (kermesse, compétition sportive, projection en plein air, etc.).



### Végétaliser et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et au confort thermique

- > Accompagner le réaménagement de la rue en augmentant les surfaces de pleine terre et en y plantant de la végétation (arbre, arbuste, couvre-sol).
- > Désimperméabiliser les places de stationnement en privilégiant des pavés enherbés et contribuer ainsi à la gestion des eaux pluviales.





# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 2 / Le quartier apaisé

Afin de garantir un trajet domicile-école sécurisé, il semblait nécessaire **d'apaiser les rues desservant les établissements scolaires (Centre 1 et 2, et l'école maternelle)** au regard du trafic automobile autour de l'école.

Pour cela, la zone de circulation apaisée doit pouvoir s'étendre de la rue Émile Combes à la rue Bertrand Hauret. **Le périmètre actuel de la zone 30 doit renforcer ses dispositifs de ralentissement de la vitesse des véhicules motorisés.**

Cela pose notamment la question du partage de la zone avec les modes actifs (vélos, piétons) sur certains tronçons desservant les établissements scolaires en question. Pour cela, **le dispositif de zone 30 peut évoluer en zone de rencontre** (20 km/h), notamment sur la rue Georges Lafont et sur la place du Président Franklin Roosevelt.

Aussi, la place du Président Franklin Roosevelt et la place Giese doivent **contribuer à l'apaisement du secteur en offrant des aménagements répondant aux enjeux de confort thermique et de bien-être des usagers.**

### Phasage (à titre indicatif)

**> Mise en place d'une zone de rencontre étendue sur les rues desservant les établissements scolaires (Georges Lafont et Roosevelt) avec marquage au sol et délimitation du stationnement.**

(2025)

⋮

**> Sécurisation des carrefours Bonnaous/Coudol et Lafont/Coudol en réaménageant le profil de la voirie et travaillant sur des dispositifs permettant de réduire la vitesse des automobilistes (ralentisseurs).**

(2025)



ÉTAT INITIAL



# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 2 / Le quartier apaisé



ÉTAT PROJETÉ DE LA RUE GEORGES LAFONT (SCÉNARIO 1)



# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 2 / Le quartier apaisé





# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 2 / Le quartier apaisé

### Aménager de manière à encadrer la place de la voiture et à ralentir son allure

- > Réflexion à avoir sur les dispositifs de ralentissement des véhicules motorisés (dévoisement, ralentisseur, rétrécissement, etc.).
- > Maintien du double-sens sur la rue Coudol et la rue Georges Lafont, avec délimitation des places de stationnement, végétalisation et désencombrement des trottoirs.



### Offrir de nouveaux usages et contribuer ainsi à diversifier les pratiques

- > S'appuyer sur les surlargeurs, les redans pour proposer une offre supplémentaire d'espaces et d'aménités aux habitants du quartier.
- > Adapter l'aménagement aux besoins et aux attentes des habitants incluant non seulement les enfants mais également les adultes.



### Marquer des seuils en aménageant de manière à accueillir tous les usages sur le domaine public

- > Aménager les entrées et sorties de rue avec un revêtement signalant la zone de rencontre.
- > Adapter la bande roulante en réduisant sa largeur et en offrant des accotements plus généreux et végétalisés.





# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 3 / La voie structurante sécurisée

La rue Coudol est un axe très emprunté par les véhicules motorisés mais également par les piétons et autres modes actifs. **Le double-sens et le dimensionnement de la voie ne participent pas à la sécurisation et à l'apaisement du quartier.**

Aussi, la multiplication du mobilier urbain et la faible largeur des trottoirs sur sa partie Georges Lafont/Tivoli contribuent à **l'encombrement des trottoirs et ne permettent pas d'offrir le confort nécessaire aux piétons.**

### Phasage (à titre indicatif)

> Mise en place d'une zone de rencontre sur la rue Coudol de la rue Bonnaous à la rue Georges Lafont.

(2025)



> Aménagement des carrefours présentant un enjeu de sécurisation (croisement Coudol/Bonnaous et Coudol/Georges Lafont).

(2025)





# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 3 / La voie structurante sécurisée

---



ÉTAT PROJETÉ DE LA RUE COUDOL



# Pour un quartier plus marchable

## Parcours 3 / La voie structurante sécurisée

### Désencombrer les trottoirs pour améliorer le confort des piétons en faisant appel au fonds de désencombrement des trottoirs du Plan Marche de Bordeaux Métropole.

- > Limiter le mobilier urbain en réduisant son nombre.
- > Privilégier une implantation du mobilier urbain sur des espaces n'entravant pas la libre circulation des piétons.
- > Mettre de la cohérence dans le choix du mobilier urbain.

#### ACTION 1.2 – DESENCOMBRER LES TROTTOIRS CIBLES COMME PRIORITES PIETONNES

##### GENERALITES

###### Présentation

L'action vise à identifier les trottoirs les plus fréquemment utilisés et à les désencombrer de tous les obstacles superflus pour améliorer la circulation des usagers.

###### Etat des lieux

L'accessibilité des trottoirs varie fortement en fonction des communes et des quartiers mais de manière générale les potelets, les panneaux et les poteaux électriques sont des obstacles qui empêchent trop souvent l'accès de tous à l'espace public ; sans compter les incivilités (stationnement illicite, poubelles non rentrées...).

Les obstacles ont notamment été recensés dans les diagnostics des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), qui constituent ainsi une base d'informations riche.

La Métropole va enlever quelques 2 000 panneaux obsolètes dans la Ville de Bordeaux dans le cadre du programme zone 30 intra-boulevards.

###### Description et enjeux

Le principe de cette action serait d'identifier des trottoirs prioritaires, soit en fonction de leur usage, soit en fonction de leur état d'encombrement et de conduire des opérations de désencombrement ciblées telles que :

- Le retrait des potelets qui gênent la circulation piétonne
- L'abaissement de trottoirs
- L'enfouissement des réseaux
- Le retrait des panneaux et des poteaux superflus des différents réseaux

Ce travail pourra s'appuyer sur les priorités définies dans les Plans communaux de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). 50 priorités piétonnes ont ainsi été identifiées.

Ces actions pourront être menées par les pôles territoriaux à l'aide du Fonds d'Intérêt Communal (FIC) dont 20% doit être notamment consacrés à des actions concourant au développement des modes actifs et à la mise en accessibilité.

En plus des actions déjà inscrites aux Codev et aux FIC, une enveloppe de 27,5M€ entre 2022 et 2026 est également mise à la disposition des pôles territoriaux et des communes pour conduire des opérations spécifiques en faveur de la marche (actions 1.1 et 1.2)



Fig. 1 : trottoir encombré par du mobilier urbain  
Source : bordeaux-metropole.fr

###### Résultats attendus

- Meilleur confort de marche sur les trottoirs désencombrés

###### Risques

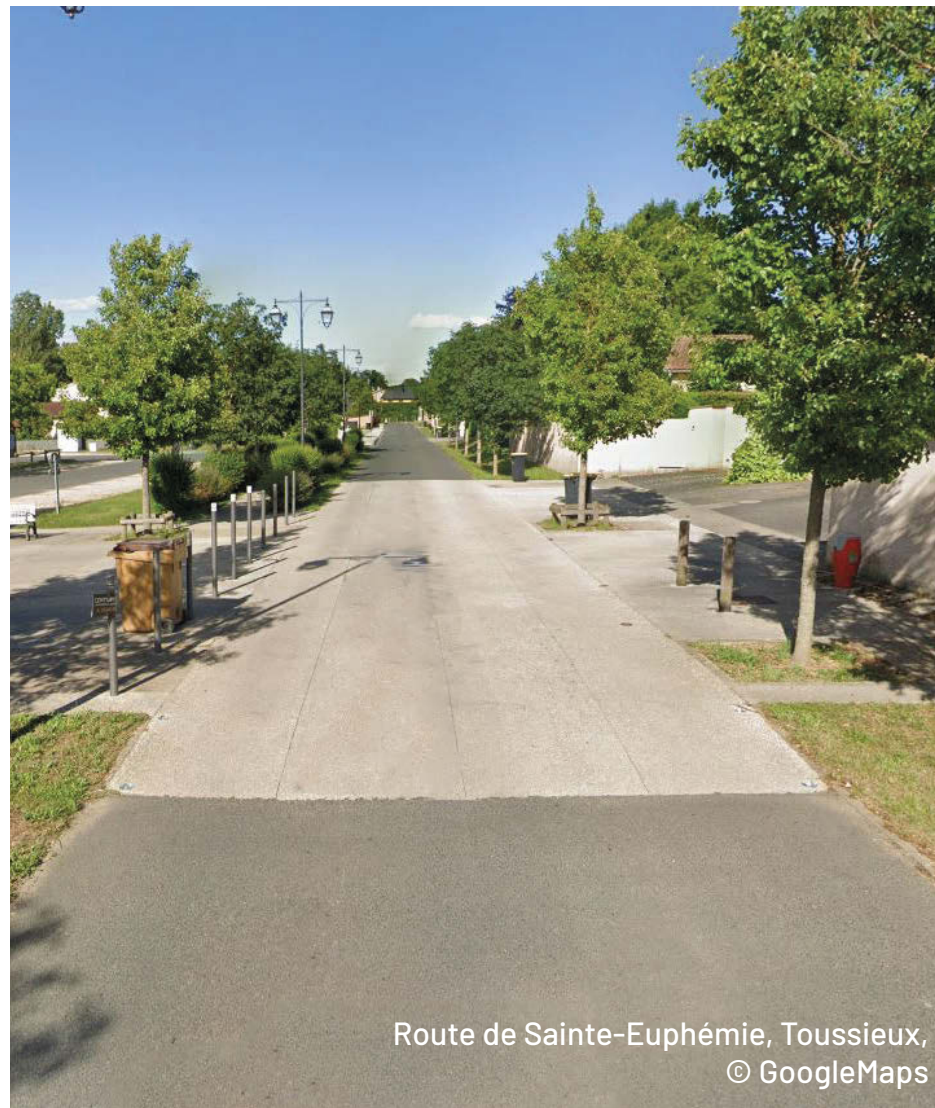
- Empiètement des voitures sur le trottoir après l'enlèvement des potelets. Une solution à cela serait le renforcement de la répression, qui constitue lui-même un risque en termes d'acceptabilité politique

###### Calendrier de mise en œuvre

- Identification des trottoirs à désencombrer en priorité
- Mise en œuvre du désencombrement par les pôles en profitant de projets d'aménagements ou par « opérations coup de poing »

### Mettre en place des dispositifs pour ralentir la vitesse des véhicules motorisés.

- > Créer des ralentisseurs ou des dévoiements au droit des intersections de la rue Georges Lafont et de la rue Bonnaous.
- > Accompagner l'aménagement de la voirie par de la plantation (arbres, arbustes et couvre-sols).



Route de Sainte-Euphémie, Toussieux,  
© GoogleMaps



Lotissement Haugard 3, Pont-Saint-Martin,  
© GoogleMaps





## PARTIE 4

# Des dispositifs pour encourager l'écomobilité scolaire

Des outils pour sensibiliser p.34

Des outils pour changer les habitudes p.35

Des outils pour accompagner p.36

Pour aller plus loin p.37



# Des outils et des dispositifs pédagogiques pour sensibiliser

## FRESQUE DE LA MOBILITÉ

**Sensibiliser les enfants comme les adultes sur les enjeux de mobilité au travers d'atelier à destination du grand public.**

- > Nécessite l'identification d'un porteur de projet pour initier ces ateliers.
- > Nécessite au préalable la mobilisation du public concerné.

**Les atouts de ce dispositif :**

- > Réplicabilité du dispositif par établissement.
- > Facilité de mise en œuvre et tarification préférentielle.
- > Adapté au grand public, à tous les âges.
- > Mobilisation sur des temps courts (séance d'1 à 2 heures).
- > Des retours positifs sur le dispositif.

**Exemples de dispositifs :**

- > Fresque de la Mobilité : <https://fresquedelamobilite.org/>

## DISPOSITIFS LUDIQUES

**Éveiller les enfants et les adultes sur leurs pratiques de mobilités par des outils ludiques (numérique, jeu de plateau, etc.) et humoristiques.**

- > Nécessite une implication de l'enfant dans le dispositif mobilisé.
- > Nécessite l'accompagnement d'un adulte.

**Les atouts de ce dispositif :**

- > Facilite les échanges et développe des coopérations entre enfants au cours du jeu.
- > Demande peu de temps d'attention (ex : du clip TV de sensibilisation).
- > Inclut tous les enfants et les adultes au débat.
- > Accessible (à portée de main) et économique.

**Exemple de dispositif :**

- > Optimove : <http://mobilite.wallonie.be/home/outils/outils-pedagogiques/optimove-junior.html>
- > Clip « Les pieds » TV : <https://www.youtube.com/watch?v=EAKm773d7RQ>
- > Portail national de l'écomobilité scolaire (clip) : <https://mobiscol.org/culturemobilite/>





# Des outils et des dispositifs pédagogiques pour changer les habitudes

## ÉMILE LE SERPENT MOBILE

Mener un travail avec les enfants sur l'évolution de leurs mobilités à travers des défis ludiques collaboratifs.

- > Nécessite un portage par la communauté éducative et son implication, ainsi que celle des enfants sur une durée de deux semaines.
- > Nécessite une enquête préalable au défi sur la mobilité actuelle par enfant afin de calibrer les objectifs et les réponses au cas par cas.

Les atouts de ce dispositif :

- > Réplicabilité du dispositif par établissement.
- > Attractivité du dispositif qui se veut ludique et stimulant pour les enfants qui sont récompensés pour leurs efforts (une récré plus longue, une journée sans devoir, un livre offert, etc.).
- > Facilité de mise en œuvre et économique.
- > Adapté à toutes les générations d'enfants.

Lien du dispositif :

- > Émile, le serpent mobile : <https://www.youtube.com/watch?v=20f00ssCzPo>  
[https://www.ecomobilite.org/FTP/boiteOutilsPDES/Défi-Emile\\_manuel-de-lenseignant\\_TSGN\\_fr.pdf](https://www.ecomobilite.org/FTP/boiteOutilsPDES/Défi-Emile_manuel-de-lenseignant_TSGN_fr.pdf)



## KIT PÉDAGOGIQUE

Kit pédagogique qui interroge les pratiques, accompagne l'enfant dans le changement de son mode de déplacement par des défis ludiques.

- > Nécessite une mobilisation sur temps plus long.
- > Nécessite la mobilisation de l'équipe pédagogique et l'instauration de temps dédié pour travailler avec les enfants sur l'écomobilité.

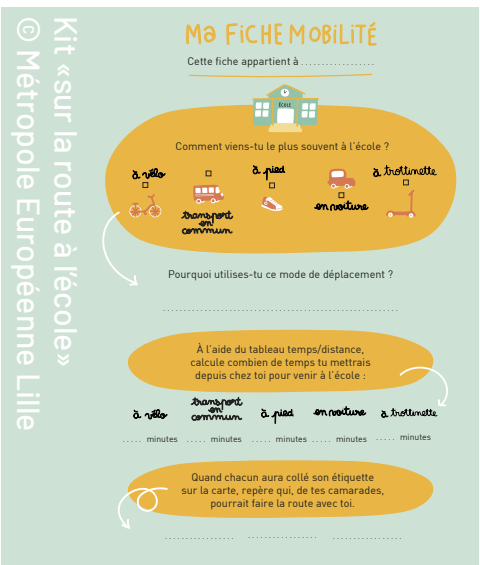
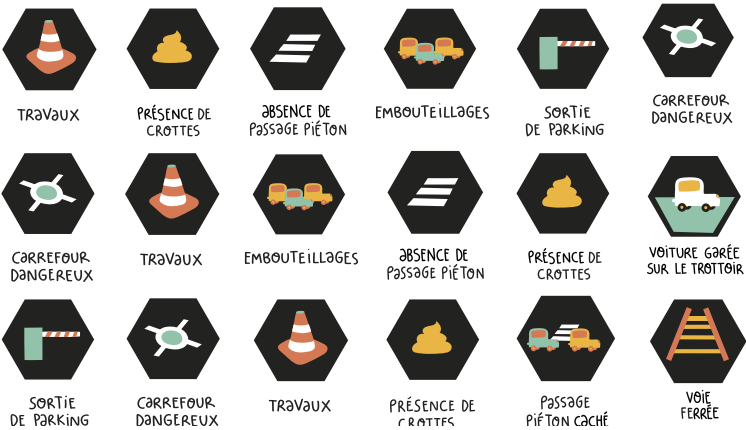
Les atouts de ce dispositif :

- > Initie un débat entre les enfants et leur permet de tous s'exprimer
- > Développe l'esprit critique des enfants et la prise de position en se mobilisant au travers d'une « manifestation sur l'écomobilité » organisée.
- > Initie par le jeu (système de « bons points » pour récompenser) de nouvelles pratiques en expérimentant progressivement la pratique du vélo, de la marche pour se rendre à l'école.
- > Économique.

Exemple de dispositif :

- > Kit « Sur la route à l'école » de Métropole Européenne de Lille : <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2020-06/sur%20la%20route%20de%20l%20ecole.pdf>

### Les points NOIRS





# Des outils et des dispositifs pédagogiques pour accompagner

## LE PÉDIBUS OU VÉLOBUS

Organise le ramassage groupé des enfants sur un itinéraire défini pour accompagner les enfants à pied ou à vélo jusqu'à leur école.

- > Nécessite un/des adultes bénévoles (parents d'élèves, grands-parents, etc.) ou la mobilisation d'un agent communal.
- > Nécessite l'anticipation de la mise en place et l'identification d'itinéraires desservant le maximum de domiciles des enfants.

### Les atouts de ce dispositif :

- > Régularité de l'utilisation de la marche ou du vélo.
- > Vecteur de lien social entre les enfants et les parents.
- > Formation des plus jeunes aux bonnes pratiques et à la sécurité routière.
- > Ne nécessite pas un accompagnement quotidien par chacun des parents d'élèves (système de rotation).
- > Économique.

### Exemples de dispositifs :

- > Réseau Mille-pattes : <https://reseaumillepattes.org/>
- > Dispositif car à pattes : <https://www.bordeaux.fr/p49078/aller-a-l-ecole-en-car-a-pattes>



Pédibus (école des Peupliers) à Saint-André  
© La Voix du Nord



Vélobus  
© Grand Chambéry

## LE BUS ALTERNATIF ROSALIE CALÈCHE

Organise le ramassage groupé des enfants par un moyen de locomotion partagé, ludique et écologique.

- > Nécessite un/des adultes bénévole(s) (parents d'élèves, grands-parents, etc.) ou la mobilisation d'un agent communal.
- > Nécessite l'achat et l'entretien du matériel (ex: 8 000€ pour une rosalie à assistance électrique).

### Les atouts de ce dispositif :

- > Vecteur de lien social entre les enfants et les parents.
- > Formation des plus jeunes à la sécurité routière par la pratique du vélo.
- > Approche ludique d'une activité physique.
- > Sécurisation du trajet domicile-école.

### Exemples de dispositifs :

- > Rosalibus : <https://www.ecomobilite.org/Le-Rosalibus-de-Dunkerque>  
[https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-la-rosalie-et-la-caleche-des-moyensecologiquespour-aller-a-l-ecole\\_5343769.html](https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/transports-la-rosalie-et-la-caleche-des-moyensecologiquespour-aller-a-l-ecole_5343769.html)
- > Calèche (Hippobus) : <https://www.vendargues.fr/hippomobilite/>



Calèche, Ville de Vendargues  
© ChevalMag



© Rosalie Bus Bordeaux Facebook



# Pour aller plus loin

---



Le travail mené avec la communauté éducative, les parents d'élèves, ainsi qu'avec les élus et les techniciens communaux et métropolitains a permis d'élaborer et d'engager une démarche autour de la marche qui soit pourvoyeuse d'apaisement, de cohésion sociale, de bien-être tout en répondant aux enjeux de santé publique et de sécurité.

L'analyse du secteur Centre du Bouscat révèle une volonté de modifier les pratiques de déplacement des enfants pour se rendre à l'école. Cela se traduit, dès aujourd'hui, par l'expérimentation des rues aux écoles, dont les aménagements pérennes viendront contribuer à l'apaisement et à la sécurisation de tout un quartier.

Cette démarche évolutive nécessite un investissement constant de la part des enfants et des adultes (parents, communauté éducative, acteurs de la vie du quartier, techniciens, etc.) pour mener à bien une écomobilité durable.

Les actions décrites dans cette étude initient une démarche qui s'élargit à la commune et qui se veut répliquable non seulement à l'échelle de la Ville du Bouscat mais également aux autres quartiers et communes présentant un contexte urbain et paysager semblable et une même ambition en matière de politique publique en faveur de l'écomobilité scolaire et de l'accompagnement au changement pour modifier durablement nos pratiques et notre cadre de vie.











Chef de projet : Guillaume Bernard  
Sous la direction de : Sophie Haddak-Bayce  
Équipe projet : Valérie Diaz, Antonin Dubernard, Emmanuelle Goity et Maxime Pauvert  
Avec la collaboration de Christine Tachaires

Photographies © a'urba sauf mention contraire. Bien que tous les efforts possibles aient été effectués pour entrer en contact avec les propriétaires des droits d'auteurs des illustrations et photos figurant dans cette étude, nous n'avons pas toujours réussi à les retrouver. Si une de vos illustrations ou photos apparaît ici sans copyright, veuillez-nous en avertir.