

Ville de Blanquefort



Déplacements et modes actifs : une place nouvelle pour la marche à pied ?

Plan d'action en faveur de la marche à pied

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

Rapport d'étude

14/11/12

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

provisoire/étape /**définitif**

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Objet de l'étude

L'arrivée du Tram-Train à Blanquefort est l'occasion de proposer aux habitants une modification de leurs comportements, en pratiquant de manière plus fréquente la marche à pied. Il convient dès lors de préciser la stratégie ainsi que le contenu du plan d'action « marchabilité ».



Équipe projet

Chef de projet
Jean-Christophe Chadanson

Équipe projet
Daniel Naïbo
Pierre Layere
Stéphane Kent



Sommaire

1 Introduction.....	6
1.1 Présentation de l'étude.....	6
1.2 Définitions.....	7
1.3 Documents de référence, études et démarches en cours.....	7
2 Le paradoxe : un espace public « confortable » mais une faible pratique piétonne.....	10
2.1 La pratique de la marche.....	10
2.2 Atouts et faiblesses.....	31
3 Les orientations à retenir : articuler un plan d'aménagement cohérent de l'espace public à une stratégie de promotion de nouvelles pratiques	38 38
3.1 Le passage des enjeux aux orientations : inventer une synergie des actions.....	38
3.2 Des objectifs : la marche quotidienne et la marche récréative.....	39
3.3 Deux orientations : le confort et les bienfaits de la marche.....	39
4 Plans d'actions.....	42
4.1 Améliorer le confort.....	42
4.2 Sensibilisation sur les bienfaits	42
Annexe.....	82
Fiche enquête terrain.....	82



1 | Introduction

1 | Introduction

1.1 | Présentation de l'étude

Contexte

Depuis les années 2000, la ville de Blanquefort s'est lancée dans une politique volontariste de mise en œuvre d'aménagements spécifiques de qualité à destination des piétons et des cyclistes. Les objectifs développés étaient :

- remettre le piéton et le cycliste au centre de l'espace public pour en faire les acteurs principaux de la mobilité de proximité ;
- diminuer et ralentir les flux de circulation motorisés qui encombrent et congestionnent l'espace public.

Dans le cadre de son Agenda 21, la commune de Blanquefort a décidé de se doter de son propre Plan Local de Déplacements (PLD) venant compléter les actions inscrites au PDU en faveur des piétons et des cyclistes (axes 4 et 5).

Les préconisations inscrites dans le PLD ont fait l'objet de réalisations sur le territoire communal d'aménagements cyclables (pistes, bandes, zone 30, ...) ainsi que des mesures innovantes comme les doubles sens cyclables, le tourne à droite et plusieurs zones de rencontre. À ce jour, les choix d'aménagement de l'espace public communal sont orientés vers la pratique de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens des résidents.

Les résultats de la dernière Enquête Ménage Déplacements 2009 viennent cruellement rappeler qu'au sein de la commune de Blanquefort, seuls 12 % des déplacements quotidiens s'effectuent en marche à pied, 2 % à vélo et 80 % en voiture particulière.

Malgré tous les efforts consentis par la ville pour développer cette pratique, la voiture particulière reste le mode de déplacement le plus utilisé par les habitants pour effectuer leurs déplacements quotidiens. La pratique des modes actifs reste insuffisante voire confidentielle.

Le changement des comportements et des mentalités des habitants en matière de déplacements quotidiens, attendu par la municipalité, n'a pas eu lieu.

1.2 | Définitions

La « marchabilité », outil d'évaluation et d'amélioration de l'accessibilité piétonne.

La « marchabilité », de l'anglais « walkability », définit l'adaptation d'un environnement construit aux déplacements à pied : comment favoriser l'accessibilité piétonne à des points dans la ville ?

Répandue aux États-Unis mais aussi à Londres, en Suisse, en Allemagne, la « marchabilité » se décline différemment : calcul du taux de « marchabilité » d'une adresse aux États-Unis, Plan de Marche de Londres et Plan Piétons de Genève ou de Palaiseau, ...

1.3 | Documents de référence, études et démarches en cours

1.3.1 | Recensement

Les chartes et autres documents

Charte « Paysage et esthétique urbaine » 2005 (A. Debarre)

Charte paysagère et environnementale du Parc des Jalles 2008 (ADH Cloup), Charte Architecturale 2009 (ADH)

Itinérances (Arc en Rêve)

Les études et aménagements en cours

50 000 logements : 2012 CUB (51N4E)

Projet Urbain et aménagement des espaces publics du Centre Ville : 2012 CUB (Bouriette et Vaconsin)

Aménagement de l'avenue du 11 Novembre (CUB)

Les démarches engagées par la commune

Atelier des mobilités modernes

Pédibus

Sentiers de randonnée (boucle Parcs et Châteaux, Chemin de Saint Jacques, autres boucles dont marais et bords de Garonne)

La grande boucle de la Forteresse à Cambon

Signalétique des temps de parcours

Les refuges : tipis et yourte à la Vacherie

Ilot -Gare : urbanisme participatif



2 | Le paradoxe : un espace public « confortable » mais une faible pratique piétonne

2 | Le paradoxe : un espace public « confortable » mais une faible pratique piétonne

2.1 | La pratique de la marche

2.1.1 | Une faible pratique piétonne

La dernière Enquête Ménage Déplacements (2009) confirme que les résidents de Blanquefort pratiquent peu la marche. Ils effectuent en moyenne 0,47 déplacement à pied par jour par personne, ce qui représente également 12 % des déplacements effectués quotidiennement par rapport à l'ensemble des déplacements journaliers :

Parmi ceux-ci :

- 51 % sont effectués sur une distance inférieure au km ;
- 8 % sur une distance comprise entre 1 et 2 km ;
- 3 % sur une distance comprise entre 2 et 5 km ;
- la marche à pied n'est pas pratiquée au-delà de 5 km.

La distance moyenne d'un déplacement effectué en marche à pied à Blanquefort est de 800 mètres, soit 12 minutes à 4 km/h.

Pour mémoire, dans l'ensemble du territoire communautaire, 24 % des déplacements quotidiens sont effectués à pied. Chaque habitant effectue par jour en moyenne 0,88 déplacement à pied sur une distance moyenne de 600 m, soit une durée de déplacement de moins de 10 minutes.

Ces résultats classent la commune de Blanquefort parmi les communes de la CUB ayant la pratique de la marche à pied la plus faible. Par contre, les résidents effectuent en moyenne des déplacements à pied d'une longueur et d'une durée supérieure aux résidents de la CUB.

2.1.2 | Un territoire accessible à pied et à vélo : 7 isochrones de lieux-clés

Les isochrones réalisés à partir de ces données montrent que la plupart des services et des équipements blanquefortais (Lidl, les colonnes, Centre Eco, Médiathèque, Centre Commercial de La Renney ...) nécessaires à la vie quotidienne sont seulement accessibles par les habitants situés dans des secteurs à moins de 800 m de ces équipements (soit la distance moyenne pratiquée à Blanquefort).

Par contre, que ce soit au départ de la gare de Blanquefort ou de la future station tram-train au Sud, les habitants du centre ville doivent effectuer un trajet de 1,2 km pour une durée d'environ 18 minutes s'ils veulent accéder aux arrêts tram-train.

Aujourd'hui, sur ces deux plages de distance de 800 m et de 1,2 km, environ 44 % et 85 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture particulière par les résidents.

Le potentiel de report d'une partie de ces déplacements effectués en voiture particulière vers la marche et le vélo est d'autant plus évident que les résultats de l'enquête ménage déplacements montrent que la plupart des déplacements effectués sur la commune de Blanquefort sont inférieurs à 3 km, là où la voiture est rarement indispensable et là où les modes actifs sont les plus efficaces.

Au regard de ces éléments, le potentiel d'accessibilité est fort à pied et à vélo, en dépit de la faible pratique. La nécessité d'un changement comportemental est confirmée. Toutefois, compte tenu des distances entre les différents équipements et lieux résidentiels communaux, il est possible de promouvoir les éléments stratégiques suivants :

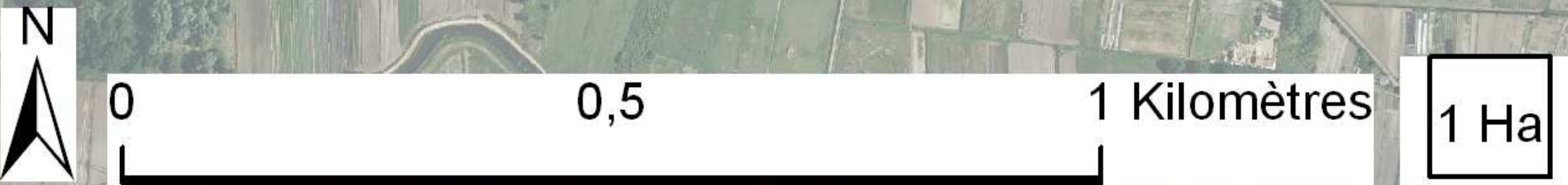
- **promouvoir la marche à pied, vers les équipements publics, le centre-ville et les équipements scolaires pour les habitants situés à moins de 800 m ;**
- **promouvoir la marche à pied et surtout le vélo, vers les arrêts tram-train ;**
- **promouvoir le vélo, afin de traverser la commune et accéder aux équipements scolaires depuis les quartiers les plus excentrés.**

isochrones marche à 4km/h : départ CC éco

Légende

12 minutes

18 minutes

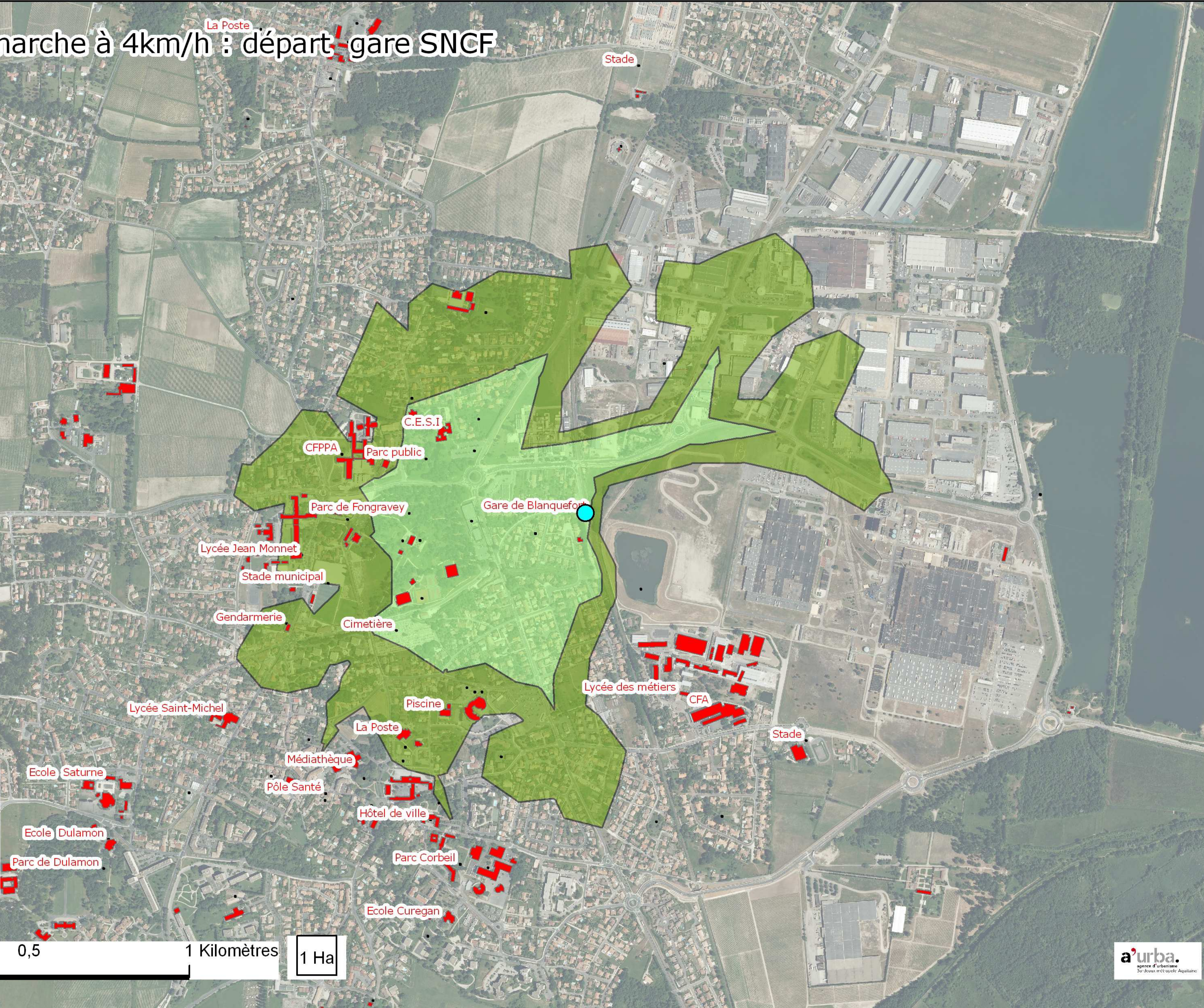


isochrones marche à 4km/h : départ gare SNCF

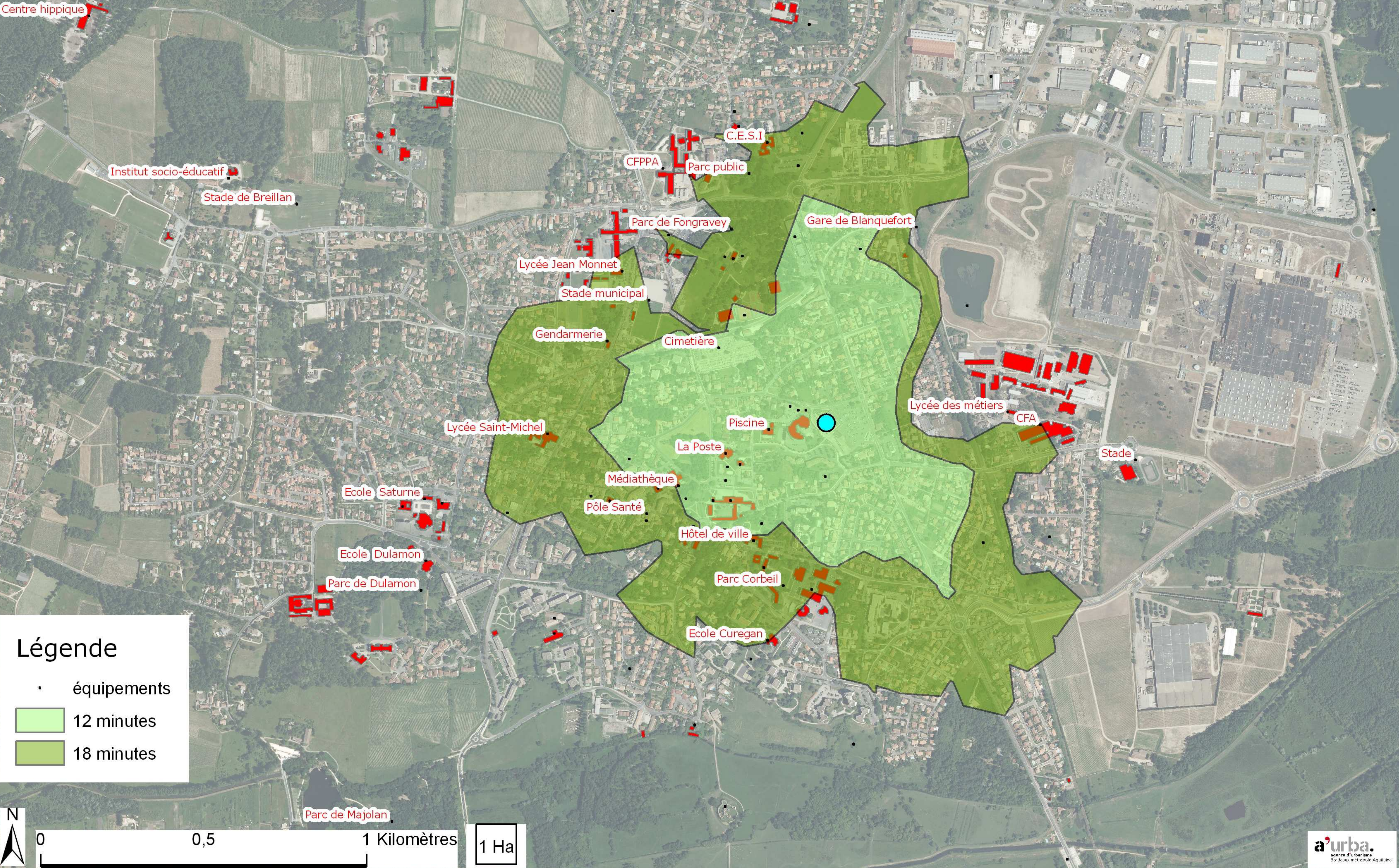
Légende

12 minutes

18 minutes



isochrones marche à 4km/h : départ CC de la Renney

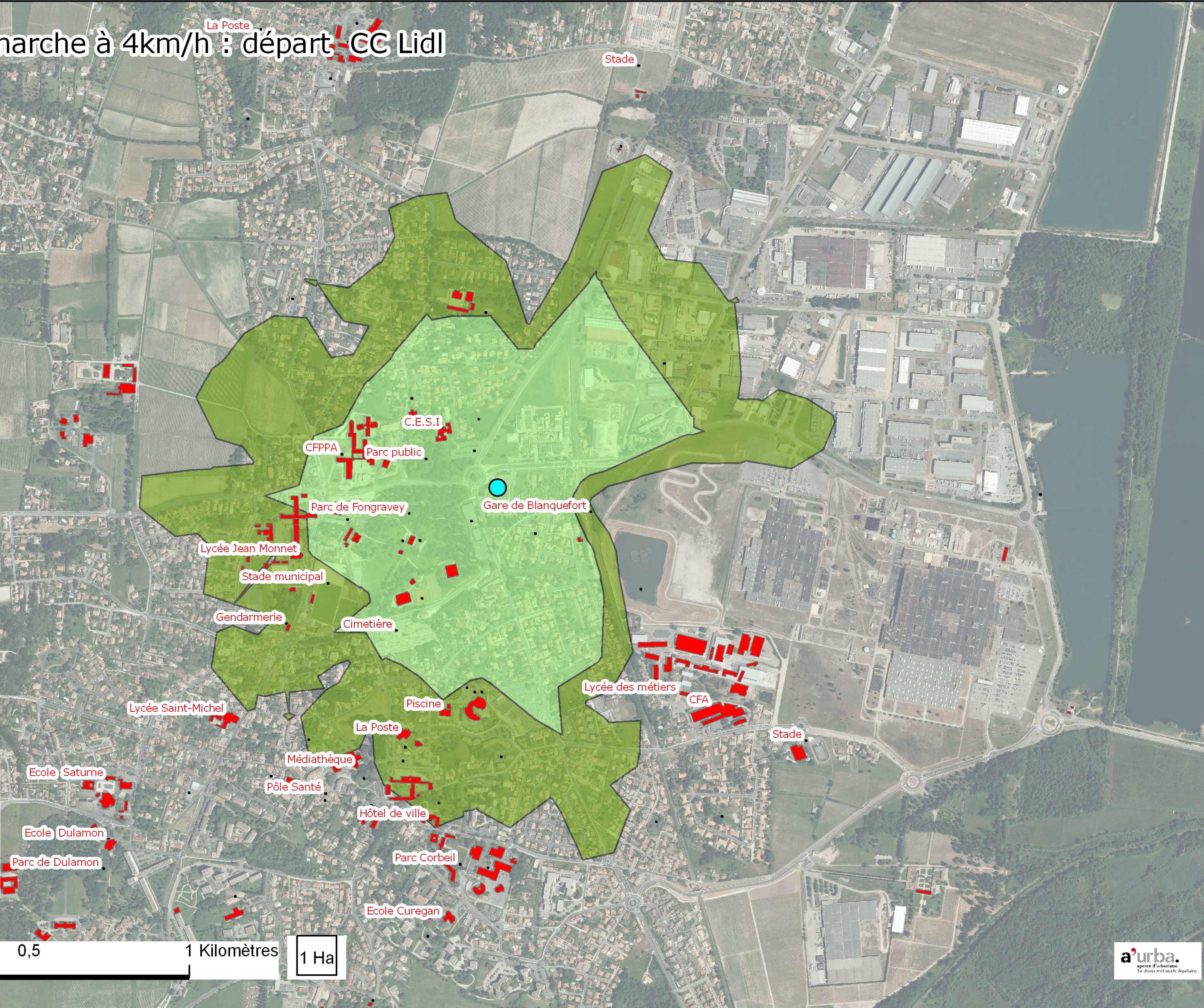
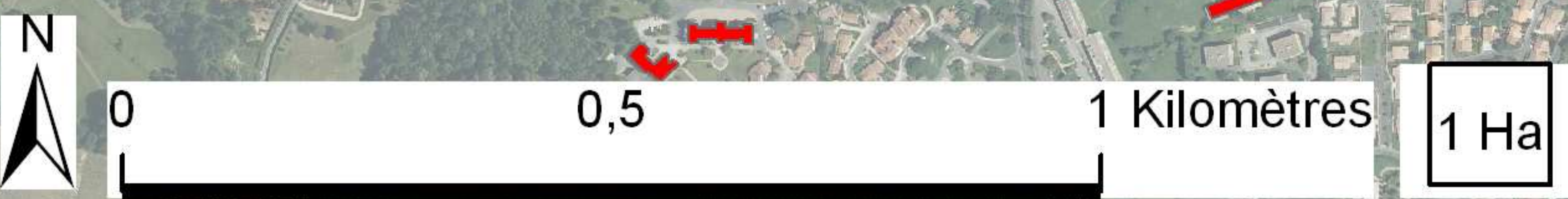


isochrones marche à 4km/h : départ CC Lidl

Légende

12 minutes

18 minutes



isochrones marche à 4km/h : départ lycée agro-viticole

Centre de loisirs

La Poste

Stade

Centre hippique

Institut socio-éducatif

Stade de Breillan

C.E.S.I

CFPPA

Parc public

Parc de Fongravey

Gare de Blanquefort

Lycée Jean Monnet

Stade municipal

Gendarmerie

Cimetière

Lycée Saint-Michel

Piscine

Lycée des métiers

CFA

Stade

Ecole Saturne

Ecole Dulamon

Parc de Dulamon

Médiathèque

Pôle Santé

Hôtel de ville

Parc Corbeil

Ecole Curegan

Légende

12 minutes

18 minutes



0 0,5 1 Kilomètres

1 Ha

isochrones marche à 4km/h : départ Médiathèque

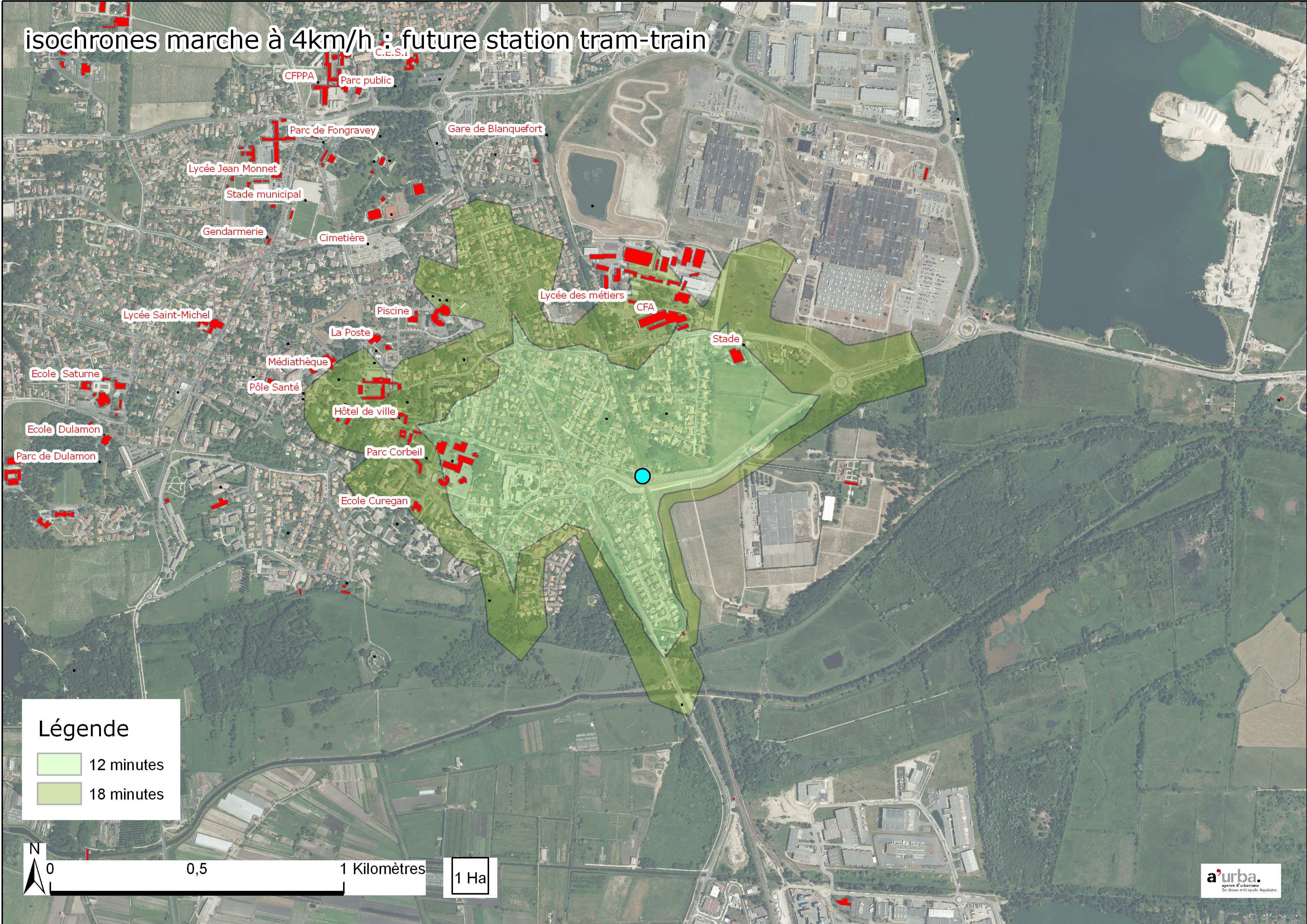
Légende

12 minutes

18 minutes



isochrones marche à 4km/h : future station tram-train



2.1.3 | Un apaisement ponctuel par zones 30

Le plan local des déplacements préconise la mise en place rapide de zones 30 sur les secteurs les plus sensibles, c'est-à-dire présentant des possibles conflits d'usage entre les usagers de l'espace public.

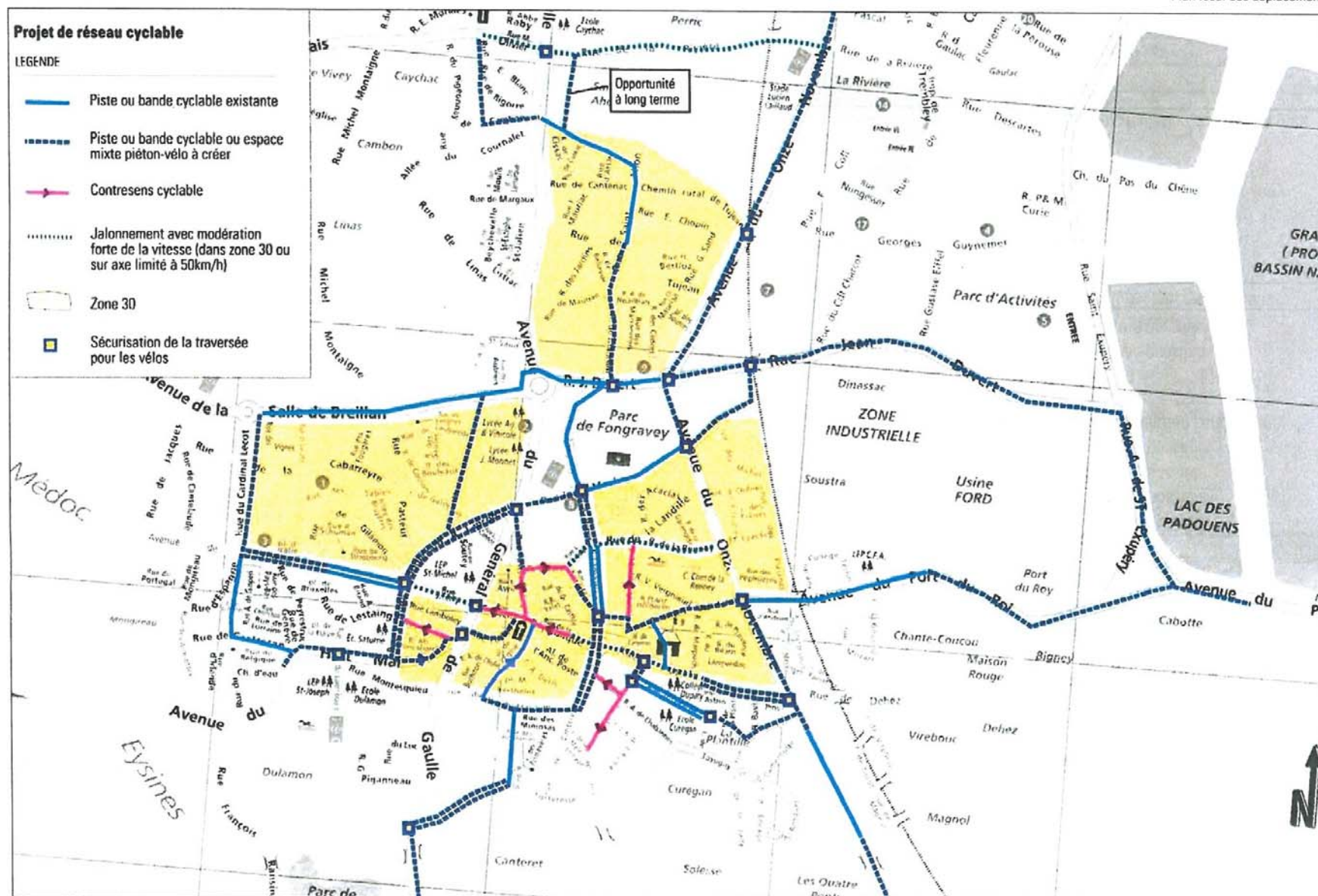
Le principe général de la zone 30 est la cohabitation vélo-voiture sur la chaussée, constituant la règle, le trottoir étant réservé aux piétons.

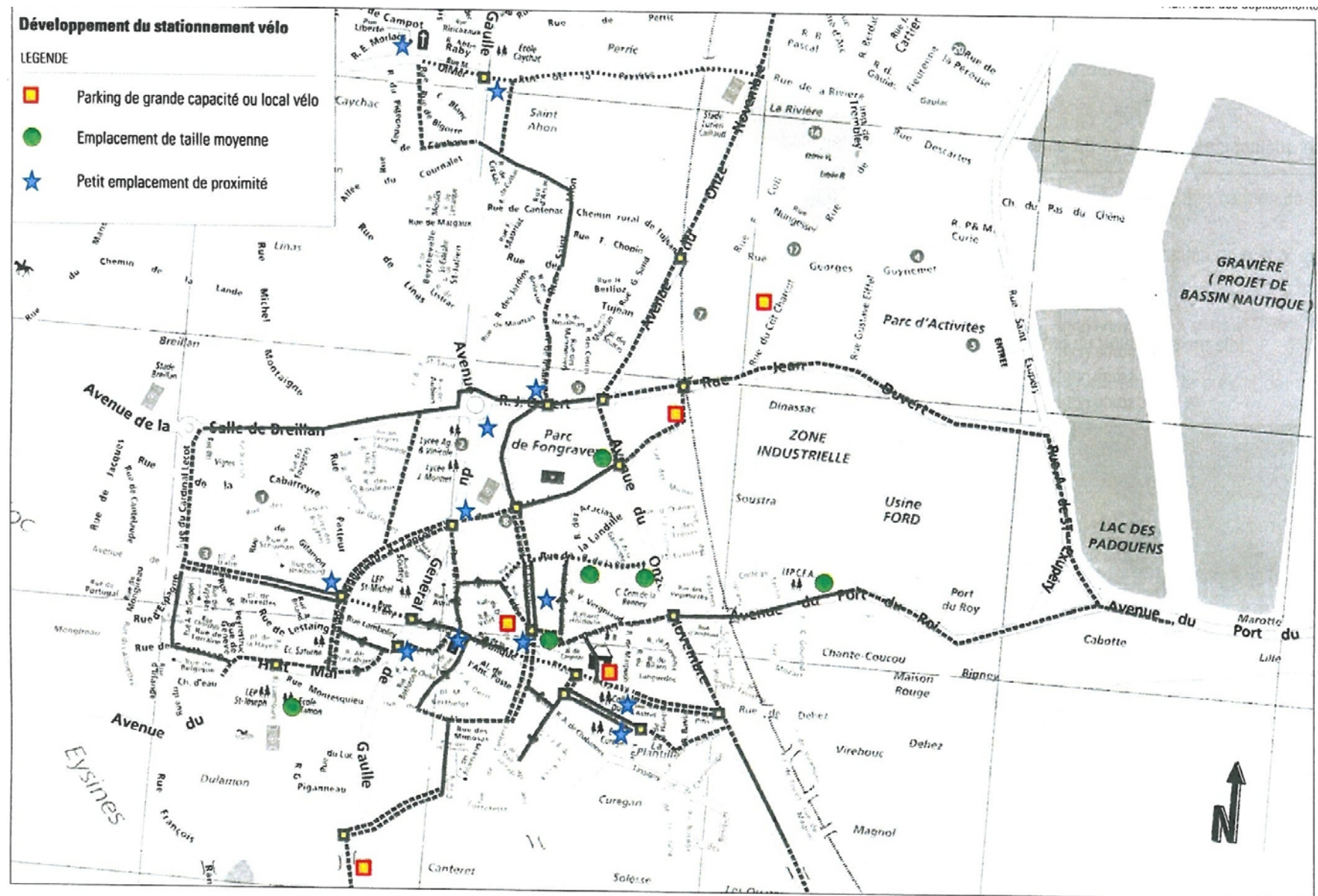
L'objectif de la mise en place de cette action est de réintroduire la notion de partage de l'espace public auprès de tous les usagers et de redonner la priorité de déplacement sur l'espace public aux usagers les plus vulnérables : les piétons et les cyclistes.

Cette action a l'avantage de pouvoir être mise en place rapidement et ne nécessite pas d'aménagements lourds et coûteux. Seules obligations : un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée signale l'entrée et la sortie par les panneaux réglementaires B30 et B51.

La commune de Blanquefort a fait le choix de mettre en place un certain nombre de zones 30 dans des secteurs sensibles, mais ces zones sont rarement contigües, ce qui introduit de la rupture dans les pratiques (passage d'un milieu protégé à un milieu dans lequel la voiture est prioritaire). Il convient dès lors d'étendre et de généraliser sur l'ensemble des secteurs de la commune le principe des zones 30, afin de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons, de modérer la vitesse sur l'ensemble du territoire communal, de pacifier la circulation et d'améliorer le cadre de vie des résidents.

Ce principe de zone 30 pourra à terme évoluer vers une généralisation des zones de rencontre notamment dans les secteurs denses, incluant des générateurs de déplacements piétons, ou sur les voiries à très faible vitesse.





2.1.4 | Qualité irrégulière de cheminement : 6 cartes d'itinéraires

Pour évaluer la qualité des aménagements existants, une enquête de terrain a été réalisée. Les cheminements analysés correspondent aux grands axes pratiqués, c'est-à-dire du centre ville vers les arrêts ferroviaires mais aussi des quartiers résidentiels vers les équipements. Cette enquête se compose d'un relevé de terrain, à l'aide de fiches, sur la qualité des cheminements selon une liste de critères (cf. : Annexe) et de photos.

Six cartes reconstituent ce travail qualifiant les rues de :

- **Favorable**, si les aménagements sont conformes et facilitent les déplacements piétons ;
- **Assez défavorable**, s'ils créent une gêne ou ralentissent le piéton dû à un sous-dimensionnement des trottoirs ou un revêtement dégradé ;
- **Défavorable**, s'ils rendent le déplacement difficile pour le piéton l'obligeant à emprunter la chaussée dans des conditions pouvant être dangereuses.

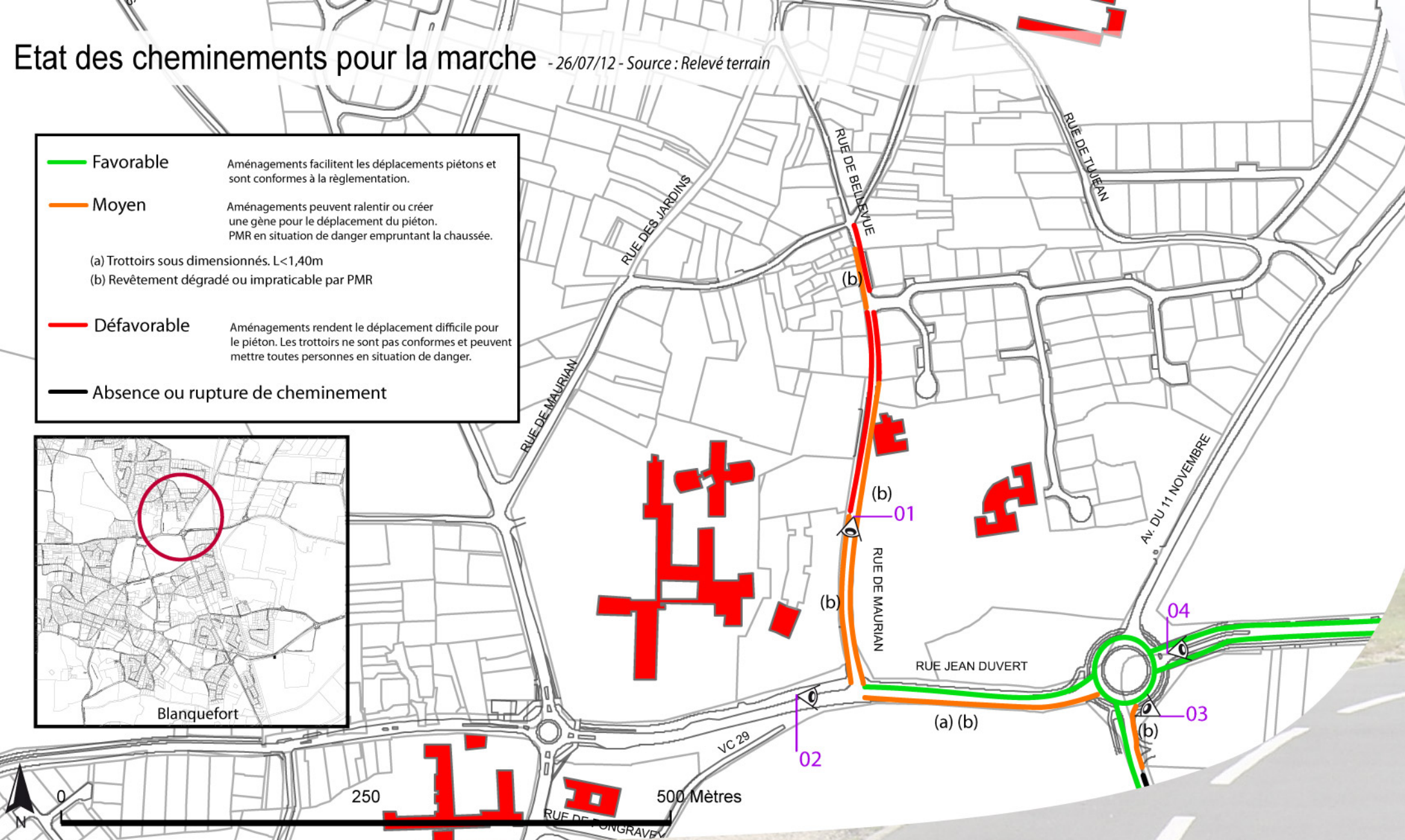
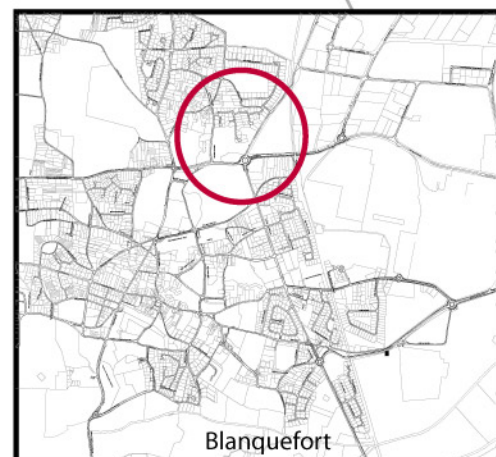
Chaque carte est accompagnée de photos illustrant les propos.

L'observation générale montre que l'ensemble des cheminements piétons est généralement favorable à la pratique de la marche. Il est néanmoins possible de remarquer un manque de continuité entre certaines rues. Ce manque d'homogénéité peut concerner une même rue, comme par exemple la rue Dupaty, qui marque une rupture de sa qualité d'aménagement à la fin de la zone 30 (devant la mairie) et le secteur situé vers la rue des Pins.

L'état des cheminements ne constitue pas un réel frein à la pratique. Il est toutefois possible de noter toute une série de discontinuités et d'éléments d'inconfort qui peuvent défavoriser l'usage de la marche.

Etat des cheminements pour la marche - 26/07/12 - Source : Relevé terrain

— Favorable	Aménagements facilitent les déplacements piétons et sont conformes à la réglementation.
— Moyen	Aménagements peuvent ralentir ou créer une gêne pour le déplacement du piéton. PMR en situation de danger empruntant la chaussée.
— Défavorable	Aménagements rendent le déplacement difficile pour le piéton. Les trottoirs ne sont pas conformes et peuvent mettre toutes personnes en situation de danger.
— Absence ou rupture de cheminement	



Rue Maurian – Voie de desserte locale Photo 01

- Trottoirs mal entretenus, sous dimensionnés
- Usage de la voirie pour pratique piétonne
- Pas d'aménagement cyclable. Vitesse limitée à 30km/h
- Trafic routier faible



Rue Jean Duvert – Voie intercommunale Photo 04

- Présence d'une piste cyclable unilatérale à double sens
- Réel partage de l'espace public par tous les modes de déplacement
- Trafic routier élevé



Rue Jean Duvert – Voie intercommunale Photo 02

- Présence d'une piste cyclable latérale à double sens
- Longue un espace vert
- Trafic routier élevé : nuisances sonores



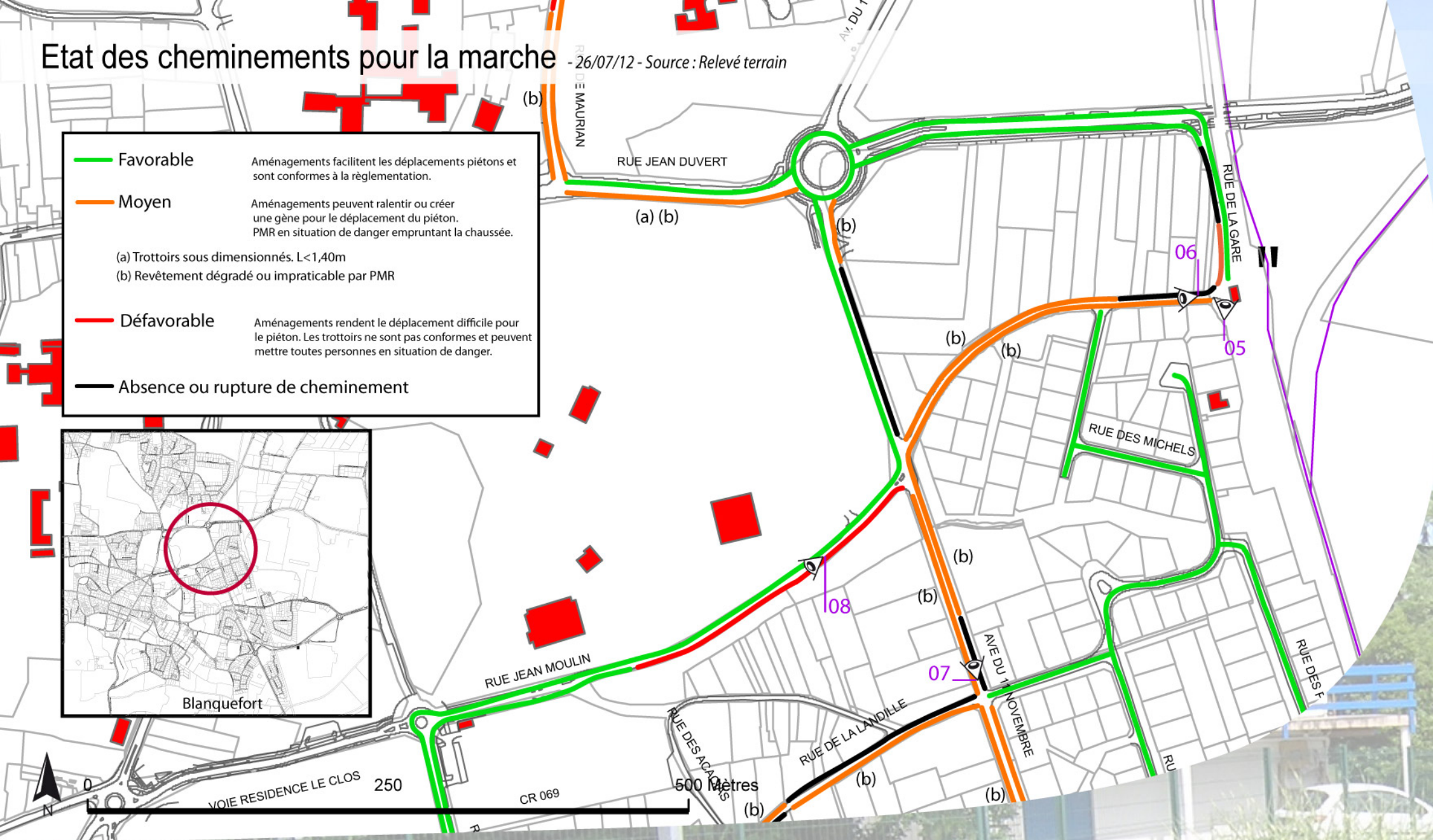
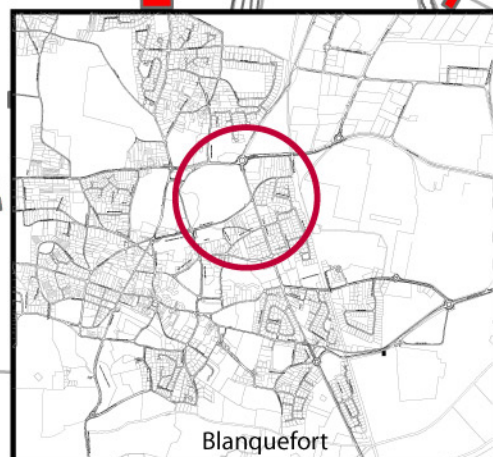
Rue Jean Duvert / Ave du 11 Nov. – Giratoire Photo 03

- Présence d'une piste cyclable à double sens
- Aménagement piéton et vélo des traversés
- Trafic routier élevé : nuisances sonores

Etat des cheminements pour la marche

- 26/07/12 - Source : Relevé terrain

— Favorable	Aménagements facilitent les déplacements piétons et sont conformes à la réglementation.
— Moyen	Aménagements peuvent ralentir ou créer une gêne pour le déplacement du piéton. PMR en situation de danger empruntant la chaussée.
(a) Trottoirs sous dimensionnés. L<1,40m	
(b) Revêtement dégradé ou impraticable par PMR	
— Défavorable	Aménagements rendent le déplacement difficile pour le piéton. Les trottoirs ne sont pas conformes et peuvent mettre toutes personnes en situation de danger.
— Absence ou rupture de cheminement	



Rue de la Gare – Voie de desserte locale

Photo 05

- Zone 30
- Trottoir sur dimensionnés
- Trafic routier faible



Rue de la Gare – Voie de desserte locale

Photo 06

- Trottoirs dégradés
- Pas d'aménagement cyclable
- Trafic routier faible



Rue Jean Moulin – Voie de desserte locale

Photo 08

- Présence d'une piste cyclable unilatérale à double sens
- Présence d'un espace vert
- Trafic routier moyen
- Pas d'ombre sur le cheminement piéton

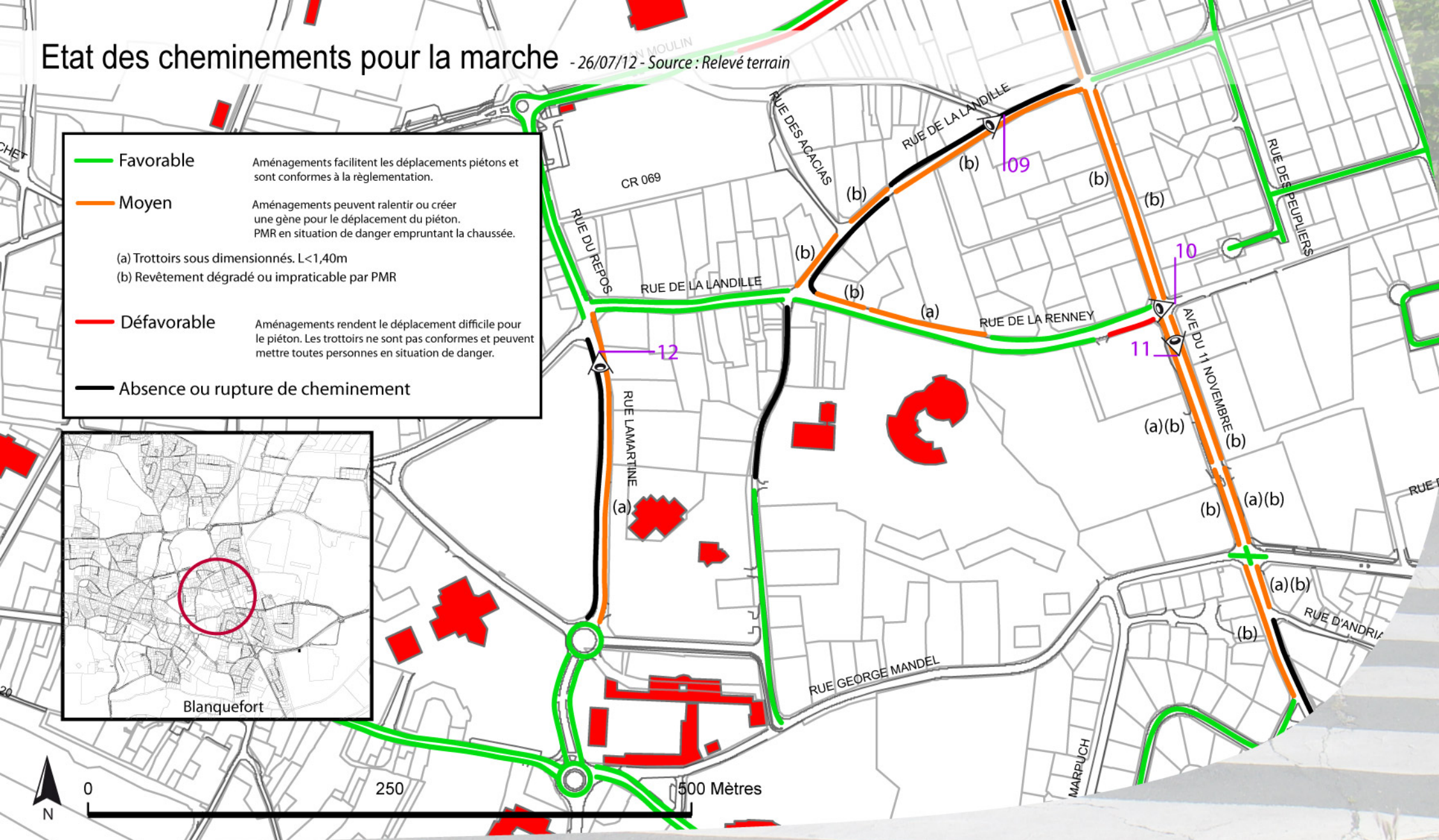


Av. du 11 novembre – Voie intercommunale

Photo 07

- Trottoirs mal entretenus
- Pas d'aménagement cyclable
- Trafic routier élevé : nuisances sonores

Etat des cheminements pour la marche - 26/07/12 - Source : Relevé terrain



Rue de la Landille— Voie de desserte locale

Photo 09

- Vitesse limitée à 30km/h
- Pas d'aménagement cyclable / Absence de trottoir
- Trafic routier faible



Rue de la Renney – Voie de desserte locale

Photo 10

- Vitesse limitée à 30km/h
- Pas d'aménagement cyclable
- Trafic routier moyen : Danger pour les PMR



Rue Lamartine – Voie de desserte locale

Photo 12

- Pistes cyclables bi-latérales : Mal entretenues
- Trafic routier moyen
- Mobilier urbain : obstacle au déplacement

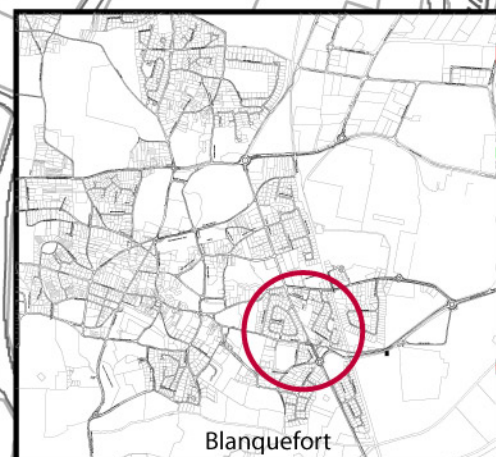


Av. du 11 Novembre – Voie intercommunale **Photo 11**

- Pas d'aménagement cyclable.
- Trafic routier élevé
- Pas d'ombre : Déplacement difficile

Etat des cheminements pour la marche - 26/07/12 - Source : Relevé terrain

— Favorable	Aménagements facilitent les déplacements piétons et sont conformes à la réglementation.
— Moyen	Aménagements peuvent ralentir ou créer une gêne pour le déplacement du piéton. PMR en situation de danger empruntant la chaussée.
(a) Trottoirs sous dimensionnés. L<1,40m (b) Revêtement dégradé ou impraticable par PMR	
— Défavorable	Aménagements rendent le déplacement difficile pour le piéton. Les trottoirs ne sont pas conformes et peuvent mettre toutes personnes en situation de danger.
— Absence ou rupture de cheminement	



250 500 Mètres



Rue de Dehez– Voie de desserte locale

Photo 13



Rue de Dehez– Voie de desserte locale

Photo 14

- Vitesse limitée à 30km/h
- Pas d'aménagement cyclable
- Trafic routier Faible



Rue Dupaty – Voie de desserte locale

Photo 16

- Fin de Zone 30
- Trottoir sur dimensionnés
- Pas d'aménagement cyclable.
- Trafic routier moyen : Danger pour les PMR



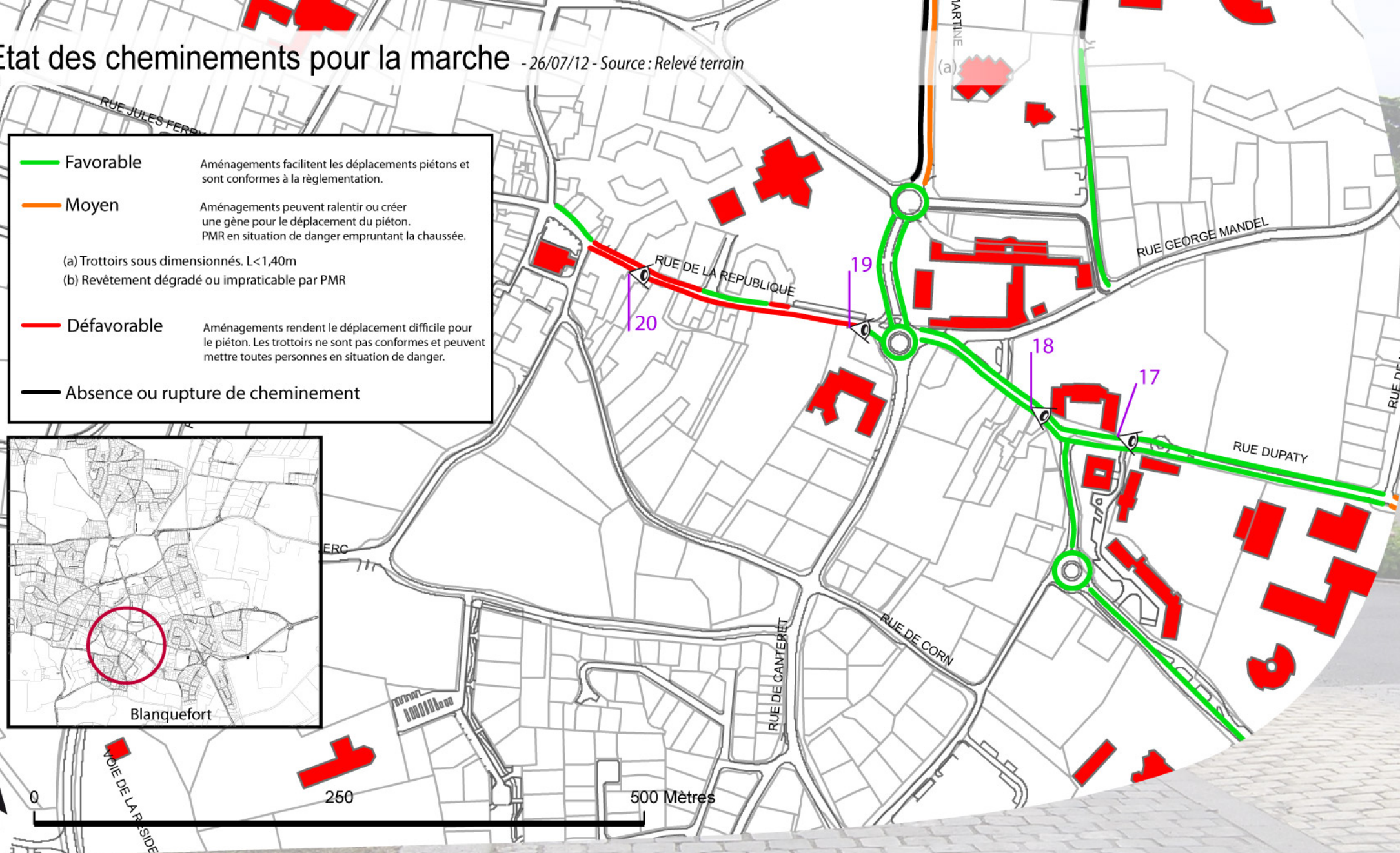
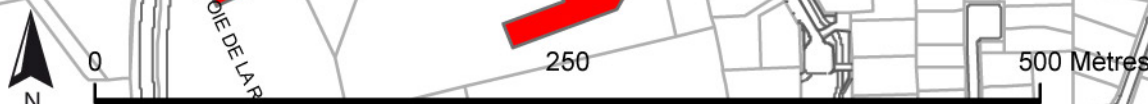
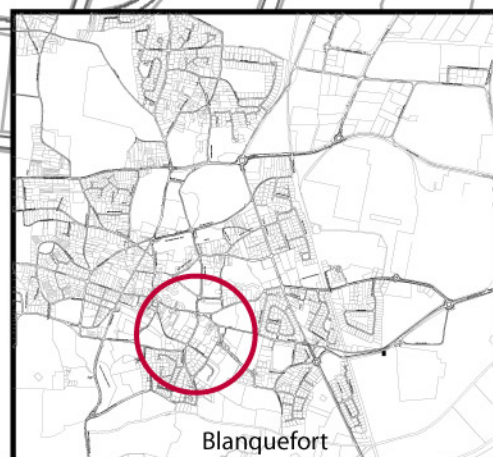
Rue Dupaty – Rue de Dehez

Photo 15

- Faible lisibilité du passage
- Trottoirs surdimensionnés

Etat des cheminements pour la marche - 26/07/12 - Source : Relevé terrain

— Favorable	Aménagements facilitent les déplacements piétons et sont conformes à la réglementation.
— Moyen	Aménagements peuvent ralentir ou créer une gêne pour le déplacement du piéton. PMR en situation de danger empruntant la chaussée.
— Défavorable	Aménagements rendent le déplacement difficile pour le piéton. Les trottoirs ne sont pas conformes et peuvent mettre toutes personnes en situation de danger.
— Absence ou rupture de cheminement	



Rue Dupaty – Voie de desserte locale

Photo 17

- Zone 30
- Présence de végétalisation : déplacement agréable
- Trafic routier moyen : non respect de la Zone 30



Place de la Mairie

Photo 18

- Zone 30
- Présence de végétalisation : déplacement agréable
- Trafic routier moyen : non respect de la Zone 30



Rue de la République – Voie de desserte locale

Photo 20

- Bande cyclable double sens
- Trafic routier moyen : danger pour piéton
- Trottoirs sous dimensionnés: Déplacement difficile
- Parking latéral

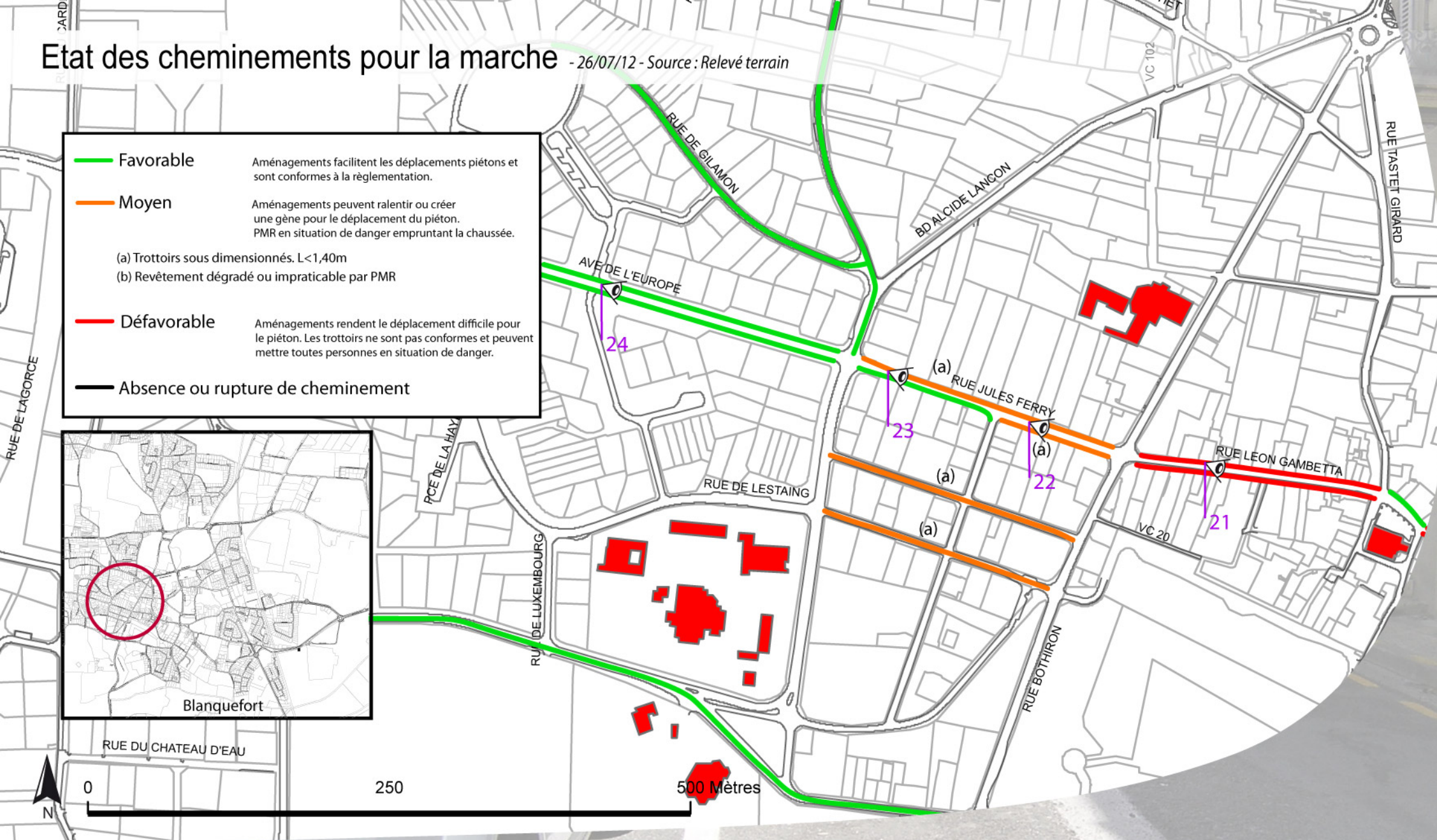


Rue de la République – Voie de desserte locale

Photo 19

- Zone 30
- Présence de végétalisation : déplacement agréable
- Trafic routier moyen

Etat des cheminements pour la marche - 26/07/12 - Source : Relevé terrain



Rue Leon Gambetta – Voie de desserte locale **Photo 21**

- Limitation de vitesse à 30 km/h
- Double sens cyclable
- Trafic local dense
- Trottoirs sous dimensionnés



Jules Ferry – Voie de desserte locale **Photo 22**

- Limitation de vitesse à 30 km/h
- Pas d'aménagement cyclable
- Trafic routier moyen
- Parking latéral



Av. de l'Europe – Voie de desserte locale **Photo 24**

- aménagement cyclable : double sens
- Trafic routier moyen
- Trottoirs sur dimensionnés
- Présence de végétalisation : déplacement agréable



Jules Ferry – Voie de desserte locale **Photo 23**

- Limitation de vitesse à 30 km/h
- Pas d'aménagement cyclable
- Trafic routier moyen
- Parking latéral

2.1.5 | Les éléments de discontinuité et d'inconfort à prendre en compte

- L'inconfort sur certains trottoirs est dû au revêtement dégradé, à la largeur sous dimensionnée ou aux obstacles (mobilier urbain).

Ex : L'avenue du 11 Novembre

- L'irrégularité des aménagements conformes aux normes rendant impossible le déplacement en toute sécurité des PMR sur la totalité d'un itinéraire.

Ex : La rue Dupaty

- Le manque de lisibilité par des marquages au sol effacés

Ex : La rue Maurian

- Des ruptures existantes entre deux aménagements cyclables

Ex : La rue Maurian

- Un éclairage de type routier défavorable au déplacement piéton la nuit

Ex : La rue Jean Duvert

- L'inconfort et la dangerosité des traversées piétonnes sur les axes intercommunaux par manque de refuges protégés

Ex : La rue Jean Duvert

- La discontinuité des aménagements dans une même rue

Ex : La rue de la Gare ou la rue Dupaty

- La circulation trop dense et rapide pouvant nuire au confort et à la sécurité

Ex : La rue Jules Ferry

- L'inconfort des rues découvertes, le piéton pouvant être exposé :

- à une forte chaleur (manque de végétation et/ou de boisements ponctuels)
- à un éblouissement
- au vent et à la pluie

Ex : La rue Jean Moulin

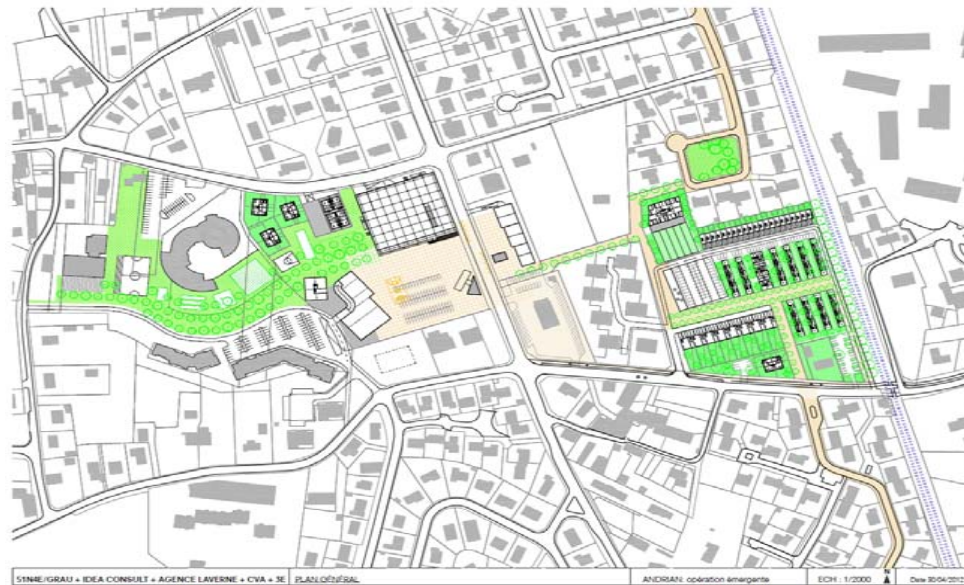
2.2 | Atouts et faiblesses

2.2.1 | La ville de demain : les projets en cours

50 000 logements (démarche prospective - ilots témoins Laroque et Andrian).

L'équipe a fait des propositions sur trois sites : la Gare, Andrian, Laroque

Ci après, proposition de traitement de la liaison piétonne Est-Ouest entre les quartiers Est et le Centre Ville à travers le centre commercial. Y est de même ébauchée la liaison Nord Sud entre la Gare et la future station Tiscot dans les voies de lotissements (114 logements, 5 500 m² activités et commerces)



Ci-après, proposition de traitement des abords de la Gare Tram-train (148 logements)



A titre indicatif, si l'on additionne les 189 logements prévus sur le site de Laroque, le projet 50 000 prévoit quelque **450 logements supplémentaires** en lisière Est de la zone urbaine autour du tram-train.

Centre Ville

La mise en sens unique de certaines voies ainsi que les choix de traitement des sols ont permis de dédier aux piétons des emprises en partie centrale, favorisant sa traversée Est-Ouest. D'importantes plantations d'alignement le long des nouveaux cheminements doux prévus au nord de l'École du Bourg viendront agrémenter la liaison Centre Ville- Andrian et Gare.

ÉTAT ACTUEL



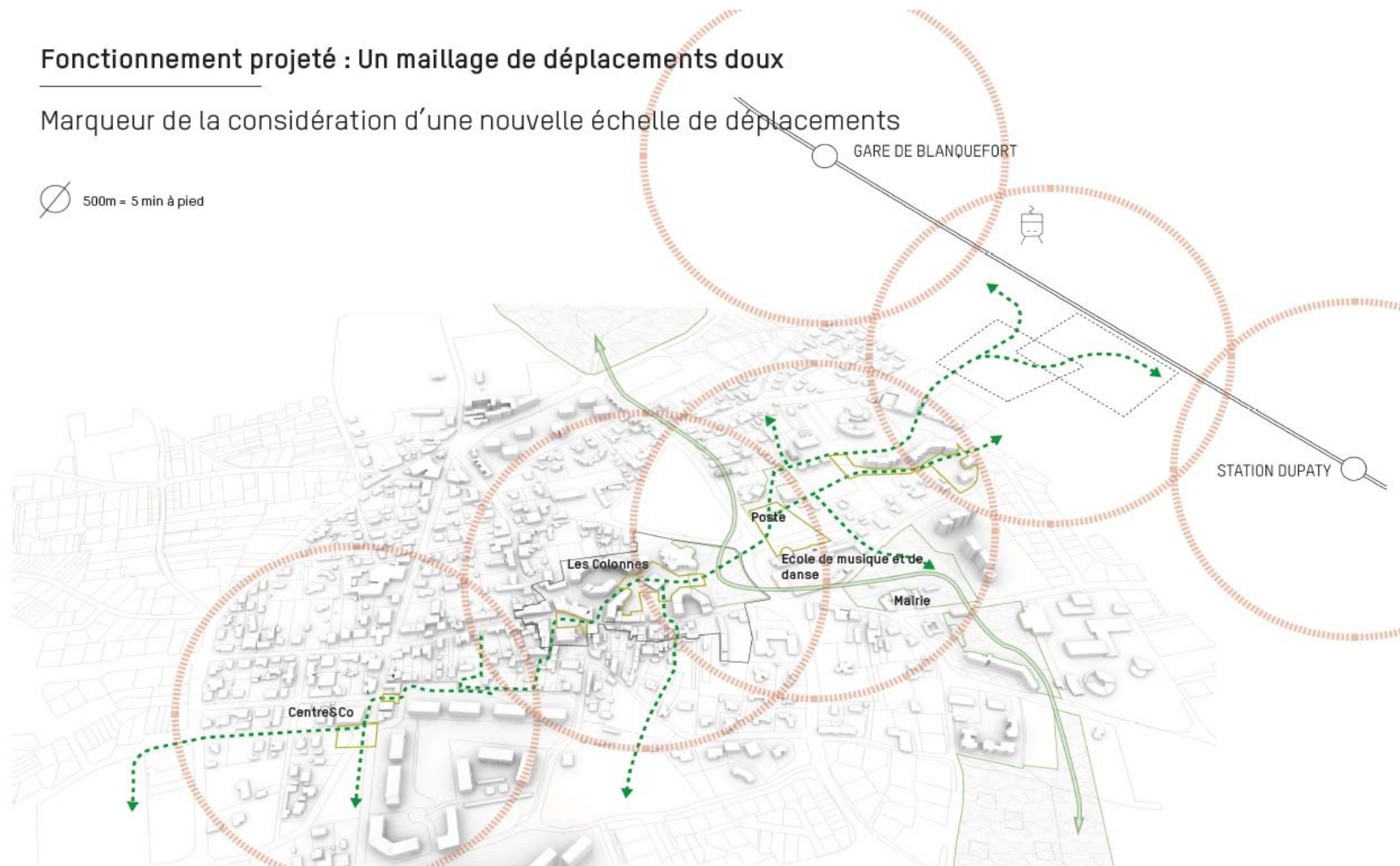
ÉTAT PROJETÉ



Fonctionnement projeté : Un maillage de déplacements doux

Marqueur de la considération d'une nouvelle échelle de déplacements

500m = 5 min à pied



Projet urbain et requalification du centre de Blanquefort / Volet définition d'un plan guide / COPIL 2 / Décembre 2011

2.2.2 | Un contexte favorable à une évolution des comportements

L'arrivée du tram-train à Blanquefort sera le premier vecteur d'évolution des habitudes de déplacement, vu l'inéluctable aggravation de la saturation des différentes voies d'accès à la rocade.

L'autre facteur sera celui de l'arrivée de nouvelles populations (450 logements) aux abords des stations, avec d'autres habitudes de mobilité.

Ces opérations vont offrir l'opportunité d'innover, de proposer de nouvelles formes urbaines dont l'organisation obéira à d'autres impératifs que l'usage exclusif de la voiture...

Il convient dès lors d'éviter le report du stationnement sur l'espace public, de favoriser les liaisons piétonnes. Le programme des logements devrait intégrer l'usage et le stationnement des vélos en connexion avec le maillage local et le dispositif VCUB+.

Il importe qu'en limite de ces sites de projet, les mêmes préoccupations (et ambitions en termes d'aménagement des espaces publics) soient prises en compte par des mesures d'accompagnement et/ou des traitements de transition favorisant l'accessibilité des équipements de la commune.

Afin de couvrir rapidement le maximum des emprises visées, il est préconisé, comme dans certains aménagements prévus dans le centre-ville, d'avoir recours à des solutions peu onéreuses, adaptées aux contextes, rapides à mettre en place.



3 | Les orientations à retenir : articuler un plan d'aménagement cohérent de l'espace public à une stratégie de promotion de nouvelles pratiques

3 | Les orientations à retenir : articuler un plan d'aménagement cohérent de l'espace public à une stratégie de promotion de nouvelles pratiques

3.1 | Le passage des enjeux aux orientations : inventer une synergie des actions

L'offre de mobilité va être profondément modifiée par l'arrivée du tram-train qui va crédibiliser encore un peu plus les réseaux de transports collectifs. Dans ce cadre, il convient de profiter de cette arrivée pour tenter de modifier les pratiques en matière de marche afin d'accompagner les évolutions à venir.

Cette évolution des pratiques est difficile à réussir. Elle passe à la fois par :

- l'amélioration globale de la cohérence de l'espace public dans son aménagement, ses continuités de voiries, ses continuités de zones apaisées (généralisation des zones 30) ;
- la promotion de la marche en fonction des différents critères pouvant intéresser la diversité des types de pratiquants : le coût (l'économie monétaire) et/ou le plaisir et/ou le sport et la dimension culturelle, ou récréative offerte par ce mode.

Par ailleurs, il faut également être attentif à quatre principes :

- travailler sur des macros et micros aménagements pour encourager les déplacements piétons ;
- sécuriser toutes les traversées piétonnes avec une attention particulière portée aux voies intercommunales nord-sud qui traversent les communes ;
- porter une réflexion sur l'ensemble de la population pratiquant la marche (enfants, PMR, personnes âgées) ;
- sensibiliser les usagers par des événements temporaires et/ou permanents : loisir, coût, santé.

Enfin, de manière générale, améliorer la « marchabilité » doit s'accompagner d'un développement de la « cyclabilité » de la commune. Seul le mode cyclable permet de traverser et relier l'ensemble des quartiers en offrant des durées de déplacements très compétitives par rapport à la voiture. Il faut donc envisager un plan global de développement des modes actifs intégrant autant le vélo que la marche à pied.

Afin que l'ensemble des actions se mettent en synergie, il convient d'établir un plan de sensibilisation, de communication et d'événements sur les bienfaits de la marche qui annonce l'arrivée du tram-train et qui soit le prétexte à la mise en place d'une amélioration de la cohérence d'aménagement de l'espace public. La modification comportementale doit être la cible principale, l'aménagement n'étant qu'un des moyens de la crédibiliser.

3.2 | Des objectifs : la marche quotidienne et la marche récréative

Il faut rappeler à tous que l'objectif est de développer toutes les formes de marche en répondant à l'ensemble des motivations.

3.2.1 | Développer la marche quotidienne

- Domicile / Travail ;
- Domicile / École ;
- Domicile / Achat.

3.2.2 | Développer la marche récréative

- Loisir ;
- Sport.

3.3 | Deux orientations : le confort et les bienfaits de la marche

3.3.1 | Améliorer le confort du piéton

- qualité d'aménagement ;
- sécurité ;
- réduction des conflits d'usages ;
- homogénéiser l'aménagement de l'ensemble de la ville.

3.3.2 | Sensibiliser sur les bienfaits de la marche

- pour le corps et l'esprit ;
- pour l'environnement et le développement durable ;
- pour un mode de déplacement moins coûteux.



4 | Plans d'actions : améliorer le confort et sensibiliser sur les bienfaits

4 | Plans d'actions

4.1 | Améliorer le confort

4.1.1 | Action sur l'espace public

- 4.1.1.1 | Propositions / itinéraire : une cohérence et une continuité des aménagements au service du confort d'usage
- 4.1.1.2 | Propositions / site
- 4.1.1.3 | Quelques principes élémentaires à faible coût : simplifier les aménagements

4.1.2 | Actions sur la compréhension

- Zones 30 : généraliser les espaces d'apaisement
- Plan de quartier : donner à voir le territoire
- Actions complémentaires

4.1.3 | Actions sur les usages récréatifs

- Plans des 18 boucles : se balader dans les quartiers
- Équipements sportifs

4.2 | Sensibilisation sur les bienfaits

4.2.1 | Communication

- Signalisation piétonne
- Valorisation des traversées piétonnes
- La marche intégrée au site de Blanquefort
- Dimanche sans voiture

4.2.2 | Actions de sensibilisation

- Pedibus
- Événements : marche pieds nus
- L'art urbain

4.1 | Améliorer le confort

4.1.1 | Actions sur l'espace public

4.1.1.1 | Propositions / itinéraires : une cohérence et une continuité des aménagements au service du confort d'usage

Action 1 : Rue Maurian

- Resurfer les trottoirs
- Repeindre les passages piétons
- Aménager les bandes cyclables

Action 2 : Rue Jean Duvert

- Abaisser les éclairages pour piétons
- Giratoire : consolider les refuges

Action 3 : Rue de la Gare

- Couvrir, utiliser comme panneau d'affichage le pilier électrique
- Aménager le parking
- Continuer l'aménagement de la gare pour homogénéiser
- Travailler sur la lisibilité (c'est la rue qui conduit au centre ville)
- Déplacer le mobilier urbain (poteaux gênent le passage)
- Créer Zone 20 (Zone de rencontre) en sens unique

Action 4 : Av. du 11 Novembre

- Sécuriser les traversées
- Homogénéiser l'aménagement sur l'ensemble de l'avenue
- Créer une piste cyclable à double sens

Action 5 : Rue Jean Moulin

- Implantation d'arbres pour créer de l'ombre le long du trottoir

Action 6 : Rue de la Landille

- Savoir que le piéton marche sur la chaussée. Signalisation
- Créer un effet de porte à l'entrée de la rue

Action 7 : Rue de la Renney

- Soigner la lisibilité à la sortie du centre commercial
- Réaliser un trottoir
- Bandes cyclables

Action 8 : Rue Lamartine

- Supprimer les trottoirs pour en créer un seul
- Planter des arbres à l'Est de la voirie
- Déplacer les poteaux qui gênent le cheminement

Action 9 : Rue de Dehez

- Soigner le passage / Renforcer la lisibilité

Action 10 : Rue Dupaty

- Homogénéiser l'aménagement de la place de la mairie
- Créer des trottoirs + une piste cyclable
- Implanter des arbres et des bancs

Action 11 : Rue de la République

- Supprimer les places de parking
- Créer une zone de rencontre
- Implanter de l'éclairage piéton
- Enterrer les câbles électriques

Action 12 : Rue Léon Gambetta

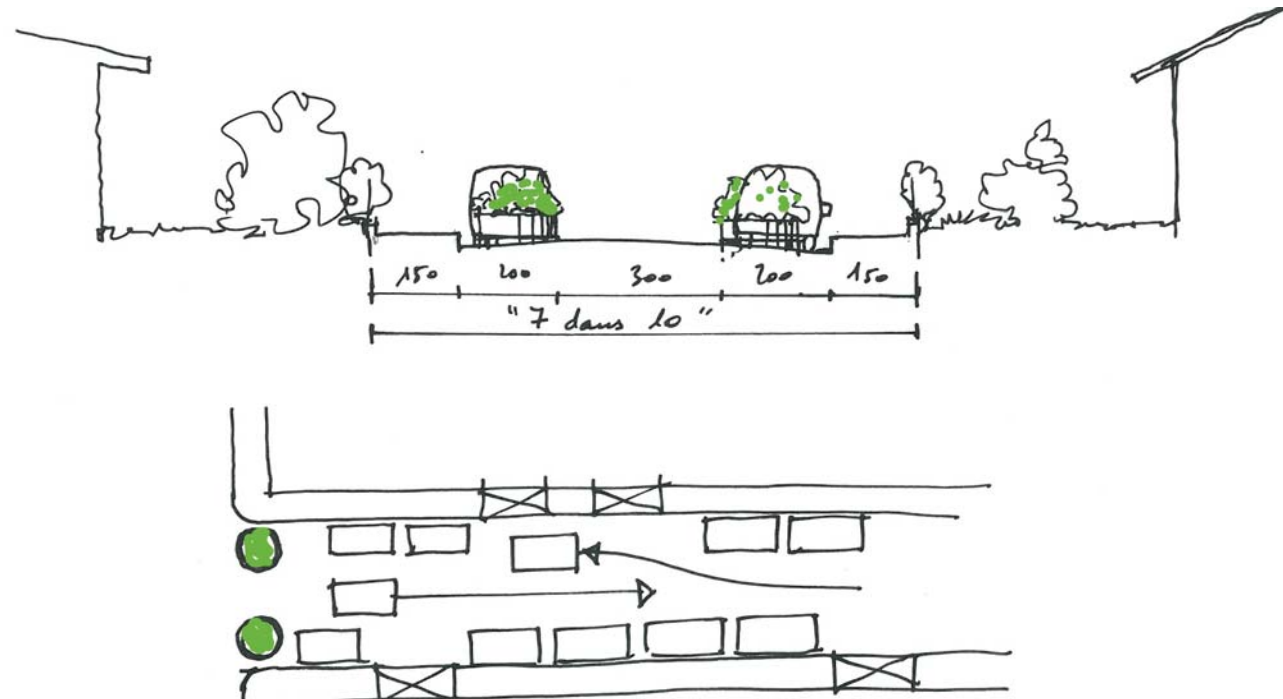
- Créer une zone de rencontre
- Implanter de l'éclairage piéton

Action 13 : Rue Jules Ferry

- Ralentir la circulation
- Valoriser les trottoirs

4.1.1.2 | Propositions / site

Action 14 : Rue Jules Ferry



Aux abords du centre bourg

Une mise à double sens (avec sens prioritaire) qui mise sur le sens de la courtoisie pour apaiser la vitesse par un resserrement paysager des entrées à chaque croisement.

Aménagement de la rue Jules Ferry



Aménagement de la rue Jules Ferry



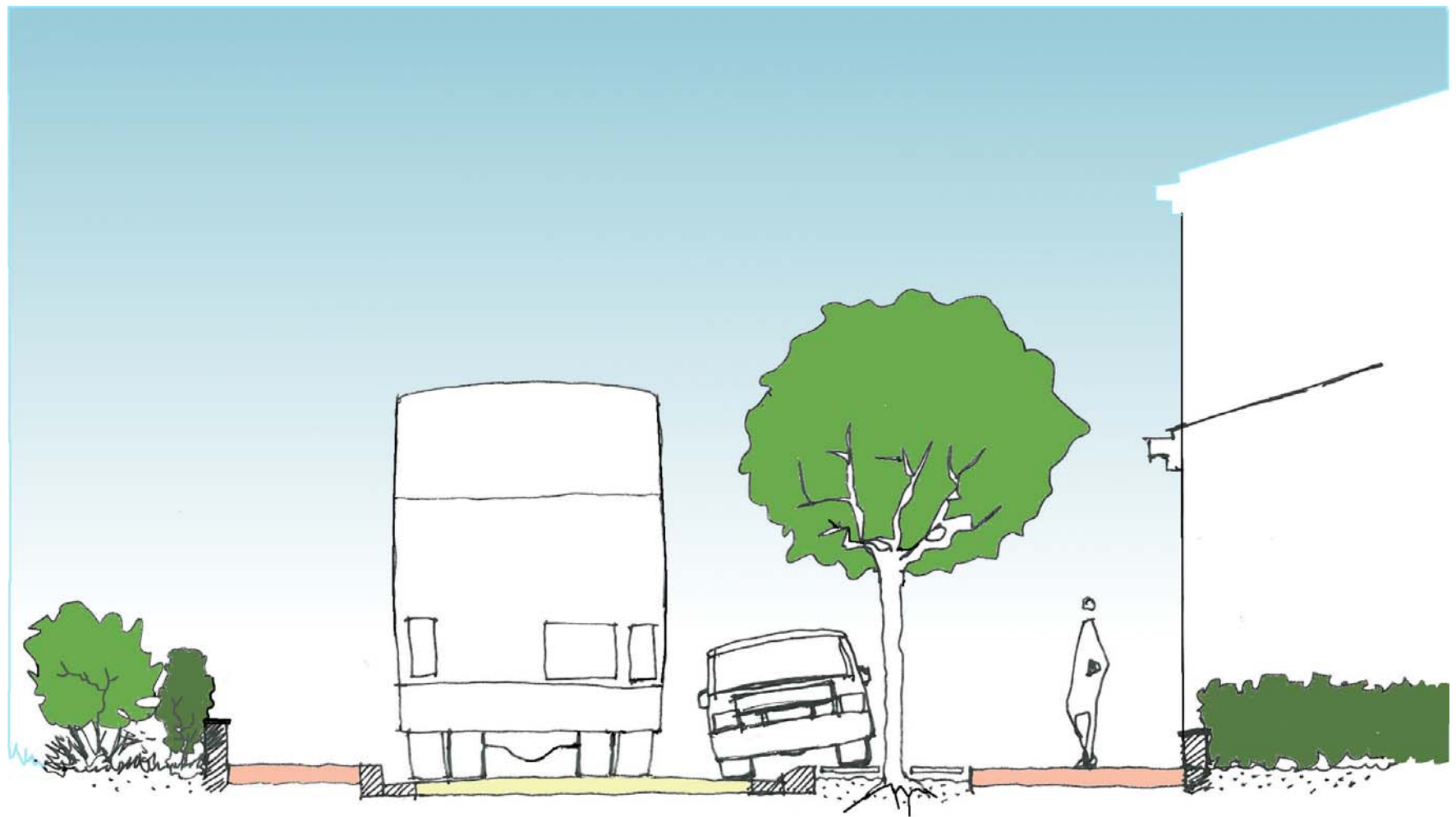
Action 15 : Rue de la Gare

Une mise en sens unique pour dégager, sans nécessairement élargir, un vrai trottoir de piétons ombragé vers la Gare.

Aménagement de la rue de la Gare



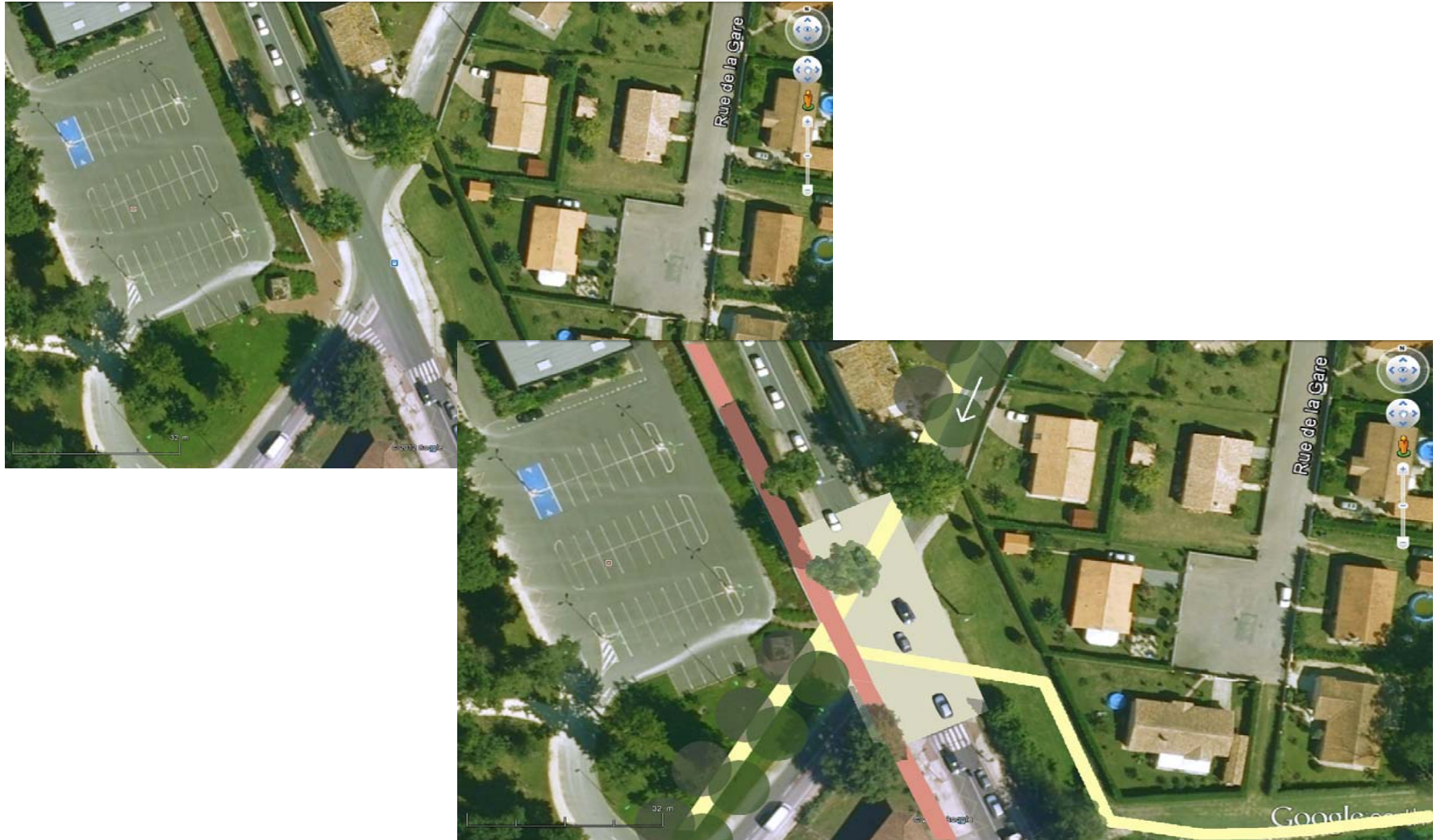
Aménagement de la rue de la Gare



Action 16 : Carrefour rue de la gare/avenue du 11 Novembre

Un plateau généreux pour favoriser la traversée et la lisibilité des modes doux tout en apaisant les flux intenses Nord-Sud.

Aménagement du croisement de l'avenue du 11 Novembre







4.1.1.3 | Quelques principes élémentaires à faible coût : simplifier les aménagements

Action 17 : Vers des trottoirs plats, lisses et ombragés

La succession des portes cochères traitées en rampes douces en travers des trottoirs, privilégiant l'accès privé automobile à la circulation du piéton conduit souvent ce dernier à marcher sur la chaussée.

L'Espagne et l'Italie par exemple, ont depuis plusieurs décennies opté pour un encombrement de la dépression réduit à la profondeur d'un module de bordure incliné assorti d'un raccord sur la bordure haute. Dégageant un minimum de 1 m toujours plat pour les personnes âgées, les poussettes, les caddies, ... pour un trottoir souvent réduit à la norme minimale de 1,50 m.

De même, le revêtement régulier et relativement lisse de la chaussée se prête plus que de nombreux trottoirs à l'usage d'un nouveau mode de transport des fournitures scolaires : le cartable à roulettes ...

Marcher à l'ombre, c'est tellement plus agréable.

Sur des itinéraires empruntant d'anciennes voies de lotissement dont les chaussées sont souvent sur-dimensionnées (le fameux « 7 m dans 10 »), le « lowcost » de la marchabilité, c'est choisir de n'intervenir que sur une rive -de préférence la rive Nord ou la rive Est- sur 3 postes :

- les bordures de type A2 chanfreinées (dans l'attente d'une évolution des pratiques communautaires en termes de fournitures) ;
- la réalisation de plantations d'alignement en bordure de chaussée offrant des puits d'absorption des eaux pluviales ;
- la mise en œuvre d'un nouveau trottoir « utile » bien plat, lisse et ombragé.

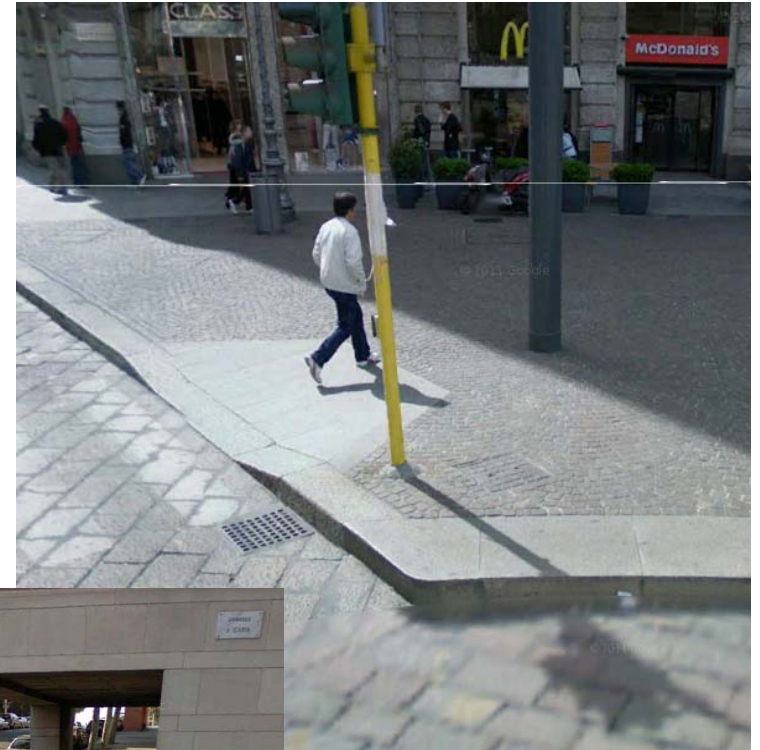
Aux puits absorbants des plantations on pourra prévoir d'ajouter à terme un traitement exclusivement vert pour le trottoir d'en face.

Action 18 : Les plateaux, passages et routes partagés

L'objectif ici est de marquer une rupture nette dans le paysage de la voie banale qui privilégie le mouvement linéaire, séparant piétons et véhicules, isolant les deux rives piétonnes de la voie. A l'inverse, les nivellements, les plantations et choix des matières et teintes vont privilégier les autres usages, laissant l'automobiliste dans un contexte devenu inconfortable et moins sécuritaire pour lui : il comprend qu'il n'est plus prioritaire dans un espace unitaire qui favorise les mouvements transversaux, mettant en relation les deux façades, effaçant les notions de rives.

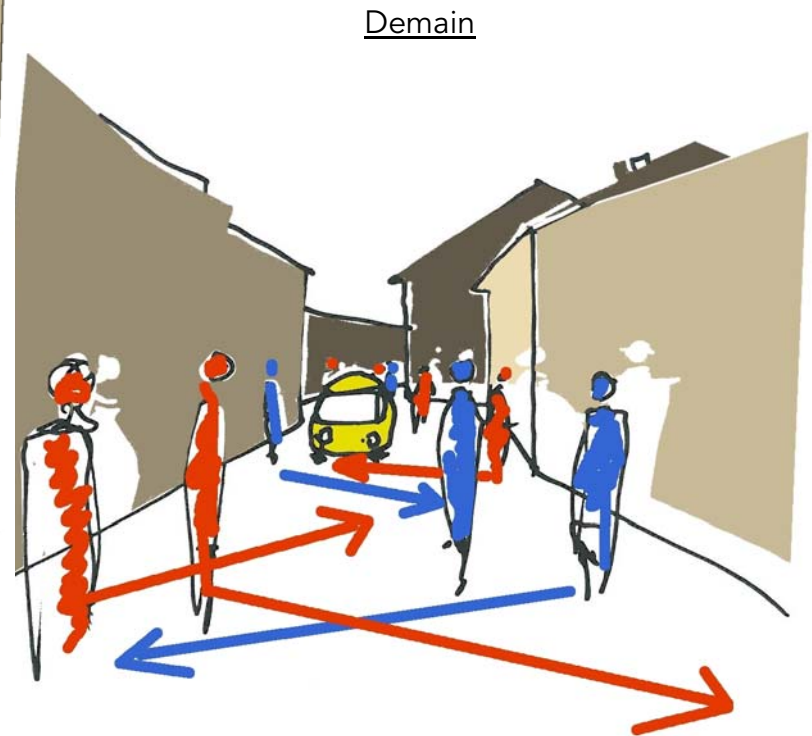
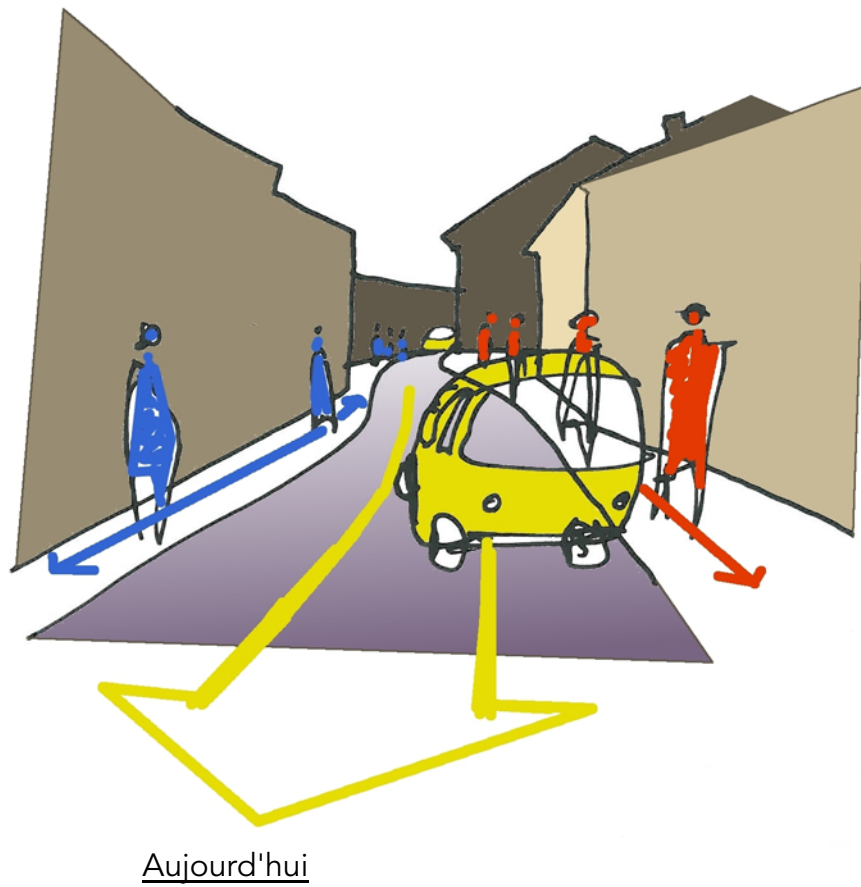
C'est aussi l'ambiance retrouvée des hameaux aux espaces resserrés, intimes et centres-bourgs commerciaux.

Aménagements trottoirs Espagne et Italie



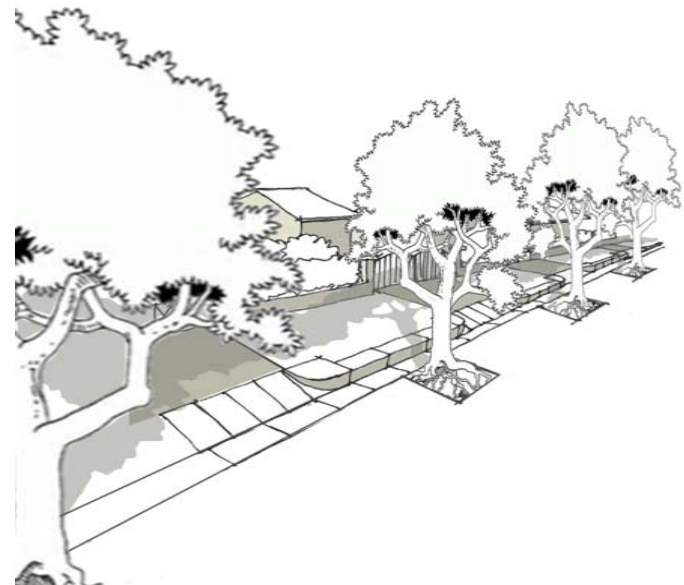
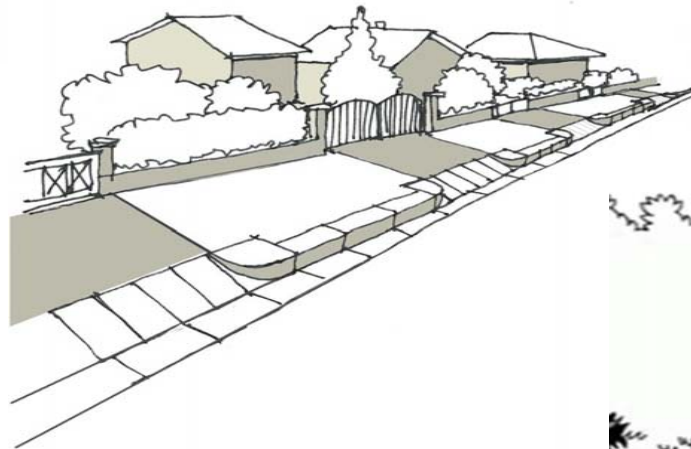
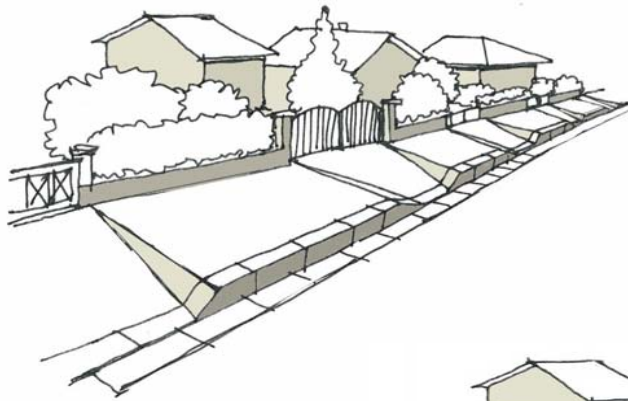
Source : Google earth - Street view

Zones de rencontre en centre bourg





Aménagement de bordures



Action 19 : Mini giratoires

Entièrement franchissables, les mini-giratoires sont implantés en agglomération uniquement sur des voies < 50 km/h.

Il s'agit d'une solution pour des carrefours étroits. Destinés à matérialiser le sens de circulation sur des carrefours à emprise réduite, ils sont géométriquement adaptés aux différentes configurations.

Leur résistance est adaptée aux exigences des voiries lourdes. Totalement franchissables, ils peuvent être circulés tant par les véhicules légers que les poids lourds et les transports en commun.

La mise en œuvre est simple et rapide. Les écarteurs latéraux garantissent le respect de l'espacement entre éléments. La mise en œuvre est facilitée par des douilles de levage.



Source : Google earth / Rochefort

Action 20 : Implantation d'arbres et de bancs

A l'image de l'Avenue de l'Europe à Blanquefort, la disposition de bancs le long des itinéraires serait une démarche favorable à la marchabilité. Ils permettent de fractionner un temps de trajet et de diminuer ainsi la notion de distance. Ils composent de même un espace de rencontre et de convivialité créant des lieux de vie.

Les arbres permettent d'accompagner le piéton, lors de son parcours, de verdure, d'ombre et de fraîcheur. C'est un atout bien plus qu'esthétique.



Itinéraire arboré

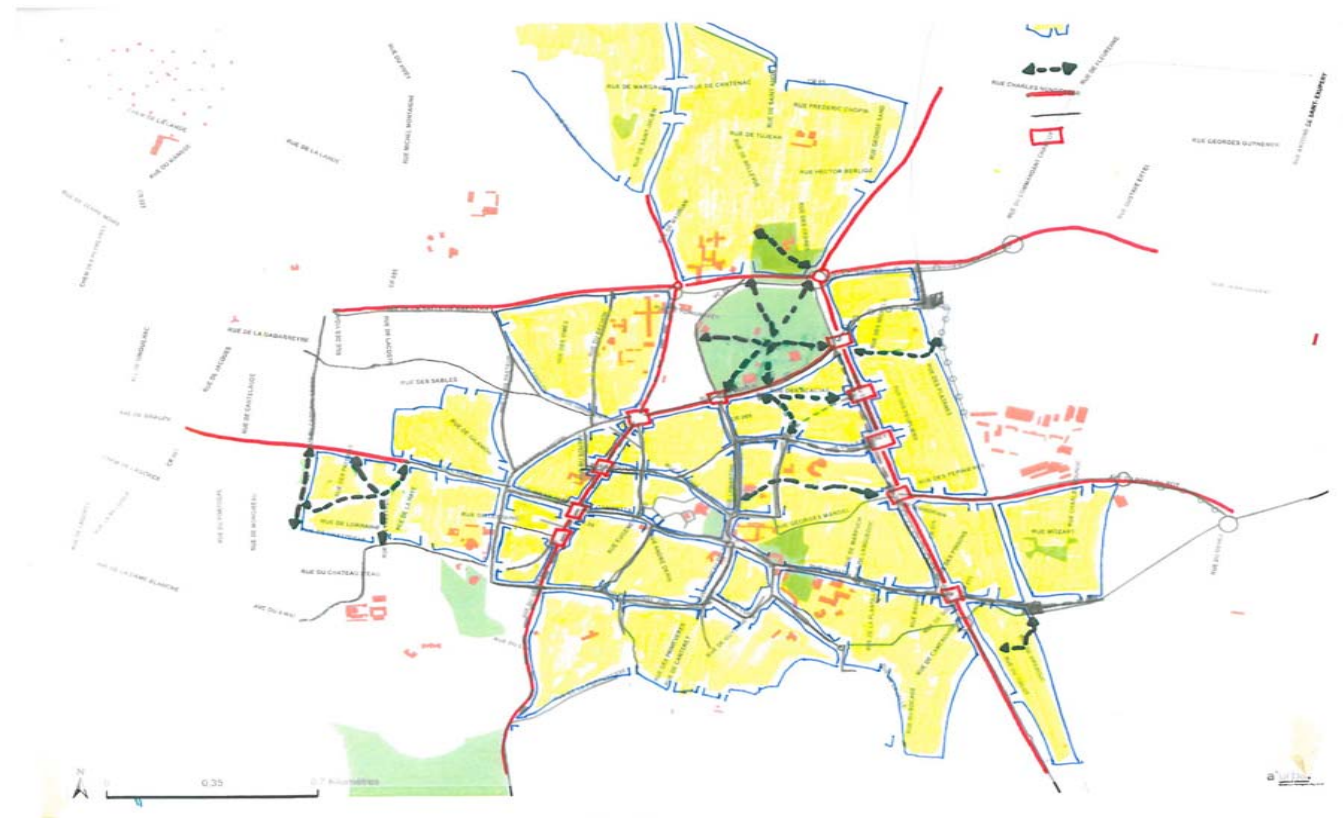


Action 21 : La cohérence de l'éclairage public

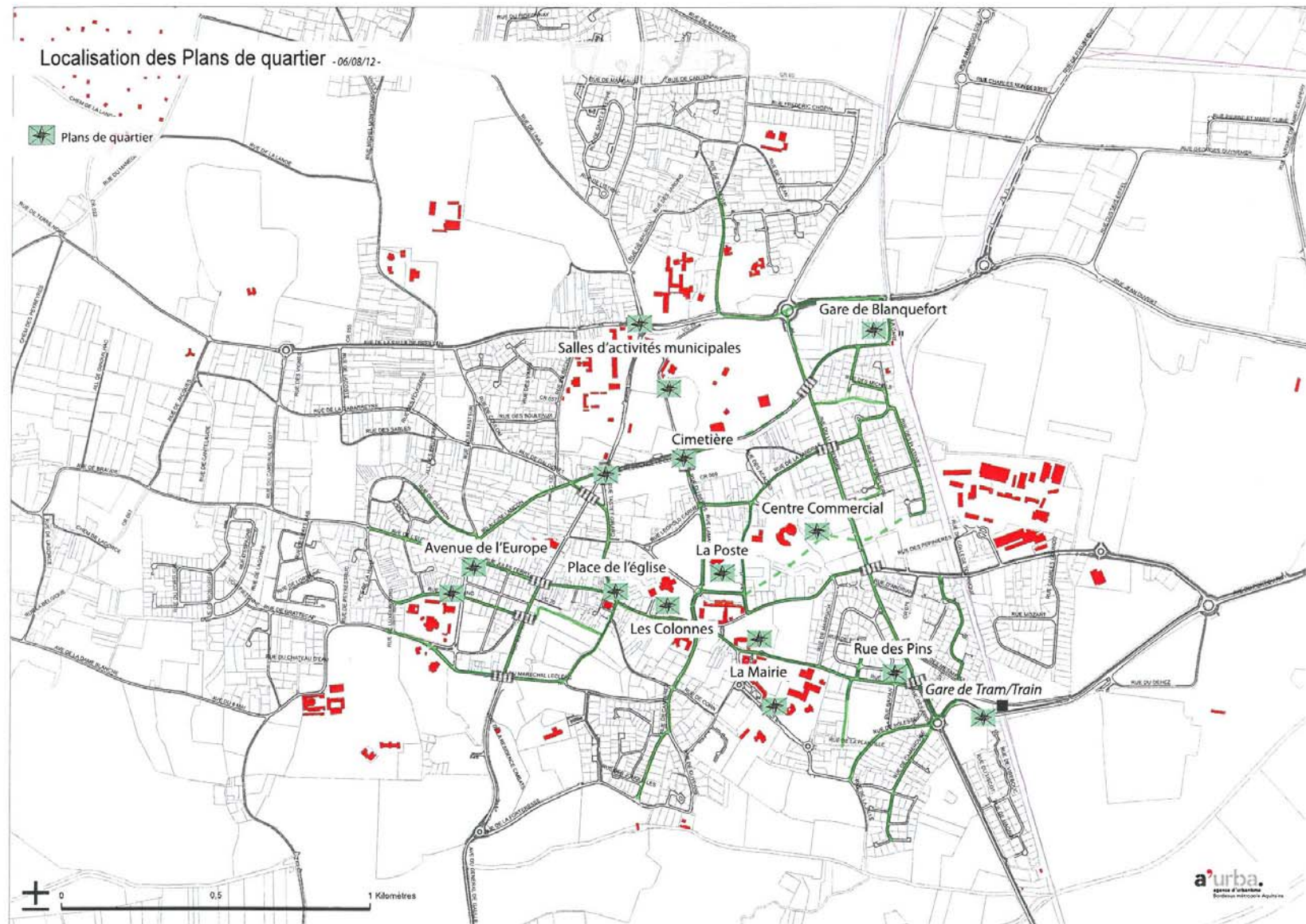
La sécurisation des traversées piétonnes passe, ne l'oublions pas, par la mise en place d'un éclairage public spécifique à l'échelle du piéton et d'intensité supérieure à l'éclairage courant de la voie principale.

4.1.2 | Actions sur la compréhension

Action 22 : Généralisation des zones 30



Action 23 : Plan d'équipement communal en plans de quartier



Les actions complémentaires à mettre en place pour relancer et favoriser la pratique des modes actifs :

Action 22 : Généralisation des zones 30 et mise en place d'un véritable plan de modération de la vitesse sur l'ensemble du territoire communal

Cela permet de réduire pratiquement toutes les nuisances (accidentologie, bruit, pollution). La mise en place d'un plan de généralisation des zones 30 vise à améliorer la fluidité des déplacements, réduire les flux de transit, favoriser le report modal, redonner leur place aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public et permettre de supprimer les carrefours à feux par des mini giratoires qui ont l'avantage de contraindre les trajectoires et d'être franchissables.

Action 23 : Constituer un plan d'équipement de la commune en une vingtaine de plans de quartier

Cette action peut paraître anecdotique. Pourtant, les usagers sont très peu nombreux à comprendre et lire le territoire, à identifier le Nord, à évaluer la durée des déplacements en voiture et à pied. La compréhension générale de l'espace local constitue sans doute le premier moyen de modifier les comportements. Des opportunités existent déjà sur l'espace public avec la présence de panneaux publicitaires : il suffirait, comme à Paris, d'utiliser le dos de ces panneaux pour l'affichage des plans de quartier.

Action 24 : Contraindre fortement l'utilisation de la voiture particulière

Pour cela diminuer drastiquement l'offre de stationnement gratuite sur l'espace public notamment le stationnement résidentiel ; instaurer une vraie politique de gestion et de contrôle du stationnement, définir des secteurs allant de la tolérance moyenne à la tolérance zéro à l'égard de la voiture particulière à mesure que l'on se rapproche du centre ville.

Action 25 : Application du décret 2008-754 du 30 juillet 2008 introduit dans le code notamment la généralisation d'office du double sens cyclable dans les zones 30 et de rencontre.

4.1.3 | Actions sur les usages récréatifs

Si les grands parcours de desserte des équipements doivent faire l'objet d'aménagements visant à faciliter la pratique de la marche, il ne faut pas négliger la marche en tant qu'activité de loisir, de plaisir, moment dédié aux sens, partagé ou non.

Dans le prolongement des actions engagées par la Commune sur ses itinéraires de randonnée (avec topoguides) et avec la CUB sur le centre ville, pourquoi ne pas mettre les quelques principes d'aménagement proposés au service d'une suture de parcours à vocation plus récréative, sensorielle, culturelle entre la zone urbaine « apaisée » et les grands sites naturels qui l'entourent ?

Nous proposons ici un premier recensement de parcours, sur un principe de boucles plus modestes, empruntant des itinéraires connus ou plus intimes, associant espaces publics et passages privés plus ou moins ouverts, de longueur variant de 900 m à 5 100 m offrant un panel assez large, prélevés dans les environs du centre ville de Blanquefort.

Ces parcours seraient exclusivement dédiés aux promeneurs, aux joggeurs, à tous les amateurs de calme, de nature, de patrimoine historique et de beaux paysages.

Chaque quartier de Blanquefort doit pouvoir bénéficier de l'un d'entre eux.

Parmi les critères qui ont déterminé les choix des tracés :

- une bonne répartition territoriale (en dépassant parfois les limites administratives et foncières : commune voisine, Réserve Naturelle, grands domaines privés, ...) ;
- la qualité des paysages traversés ou bordés ;
- des emprises favorables à la pratique de la marche (trottoirs larges ou accotements enherbés généreux, voies étroites obligeant à marcher sur la chaussée et donc dédiées à y prioriser le piéton) ;
- possibilité de pause à l'ombre sur des « spots » (repères de type paysages cadrés, objet insolite, art urbain, monument, point d'eau ou cours d'eau, ...) ;
- des passages en zones silencieuses donc en cœurs d'îlots.

Si certains d'entre eux permettent aujourd'hui une pratique aisée de la marche sur la totalité du parcours, d'autres vont, bien entendu, nécessiter des aménagements spécifiques et des accords avec les propriétaires concernés.

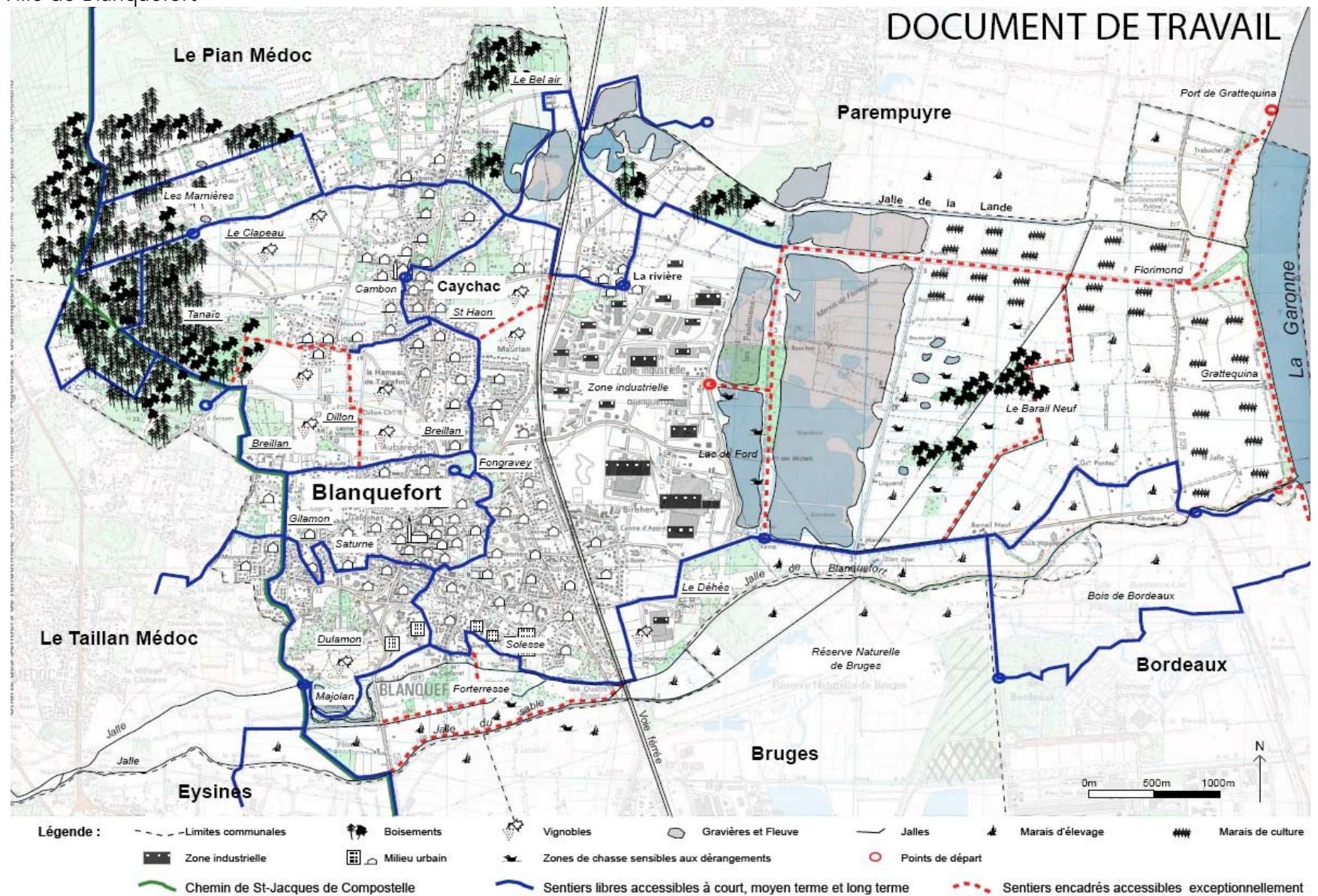
La plupart d'entre eux sont déjà plus ou moins empruntés.

La vingtaine de parcours proposés ici totalisent près de 46,5 km de promenades auxquels il faut ajouter les quelques 25 km de traversées de la commune par les 3 grands parcours d'« Itinérances » (Arc en Rêve).

L'accroche de cette trame à la future zone 30, elle-même renforcée sur les axes de liaisons des quartiers vers le centre ville et les deux futures stations tram-train, permettrait d'offrir aux Blanquefortais une couverture territoriale quasi totale de marchabilité.

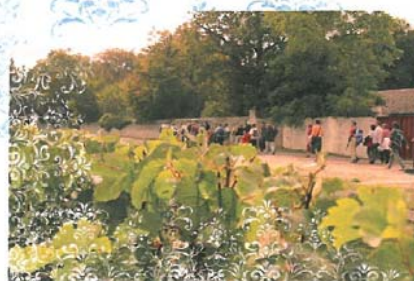


Ville de Blanquefort



Le premier sentier de randonnée de Blanquefort, et sa petite histoire

En janvier 2008, la Ville organise un "Bistrot du développement durable" consacré au projet de création de sentiers de randonnées sur la commune, afin de faire découvrir les paysages variés du territoire communal. Une quinzaine de Blanquefortais répondent présents et établissent la liste des endroits où chacun a envie ou aime se promener. Des repérages sur le terrain sont effectués, leur accessibilité aux promeneurs est ensuite étudiée et peu à peu la boucle est dessinée. Plutôt que de mandater un bureau d'études externe, la Ville choisit de confier cette mission à un atelier Agenda 21 composé d'une vingtaine d'habitants et de membres d'associations (randonneurs, chasseurs, pêcheurs), aidé de deux paysagistes, d'un technicien et d'un élu municipal. En septembre 2008, une charte "Des rêves en marche" présente le sentier tel qu'imaginé par le groupe. Démarre ensuite une longue période d'étude de faisabilité (négociation des autorisations de passage sur les domaines privés), mise en cohérence avec le plan départemental de randonnée et d'installation du matériel de balisage et des panneaux d'information (avec la participation financière du



Conseil Général de Gironde et de la Communauté Urbaine de Bordeaux). À l'été 2012, des marcheurs foulent le premier sentier de randonnée de la commune. La boucle des parcs et châteaux est ainsi inaugurée l'année de Toute la ville flâne.

En pratique, une randonnée facile à faire en famille

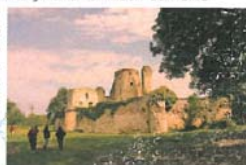
- > La boucle des parcs et des châteaux s'étend sur 11 kilomètres.
- > D'un accès facile, la totalité du parcours s'effectue en 3 heures environ, selon la vitesse des marcheurs et la durée des arrêts.
- > Il peut être découvert par portions, d'un parc à l'autre, d'un château à un site naturel ou au gré de vos envies.
- > Balisé, il démarre et se termine au Parc de l'ongravey, devant le château.



La boucle des parcs et des châteaux, une invitation aux paysages

Venez parcourir ce sentier de randonnée...

De la forteresse aux bâtisses des anciennes propriétés viticoles, des jardins familiaux aux différents parcs aménagés... Il vous conduira sur des scènes historiques et vous racontera des pages d'histoire récente et actuelle de la ville.

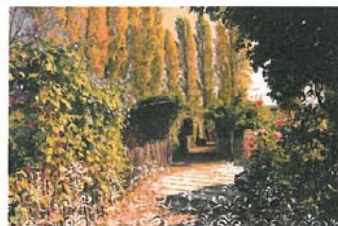


Laissez-vous porter par ce trajet...

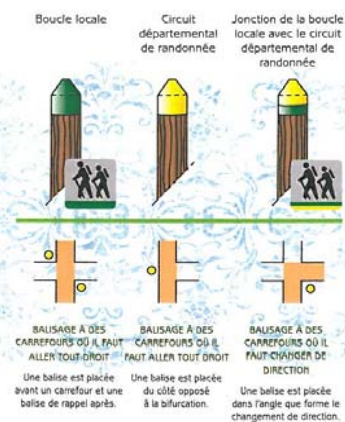
... Il est une invitation au dépaysement entre panoramas urbains et points de vue offerts par la nature... Pas très éloignés des lieux de vie ou de passage, des sites comme la vallée maraîchère ou les coteaux de Majolan, le dédale du sentier au cœur du quartier de Saturne, les allées boisées du domaine Dillon en surprendront plus d'un, Blanquefortais ou visiteurs.

Prenez le temps d'une marche...

Les arbres, au port majestueux et dits remarquables, sont nombreux et disséminés sur le territoire, la petite faune des marais ou des lisières, les ruelles au cœur des quartiers, les espaces agricoles et viticoles... le sentier ponctuera votre escapade de moments d'observations, de flâneries et de rêveries...

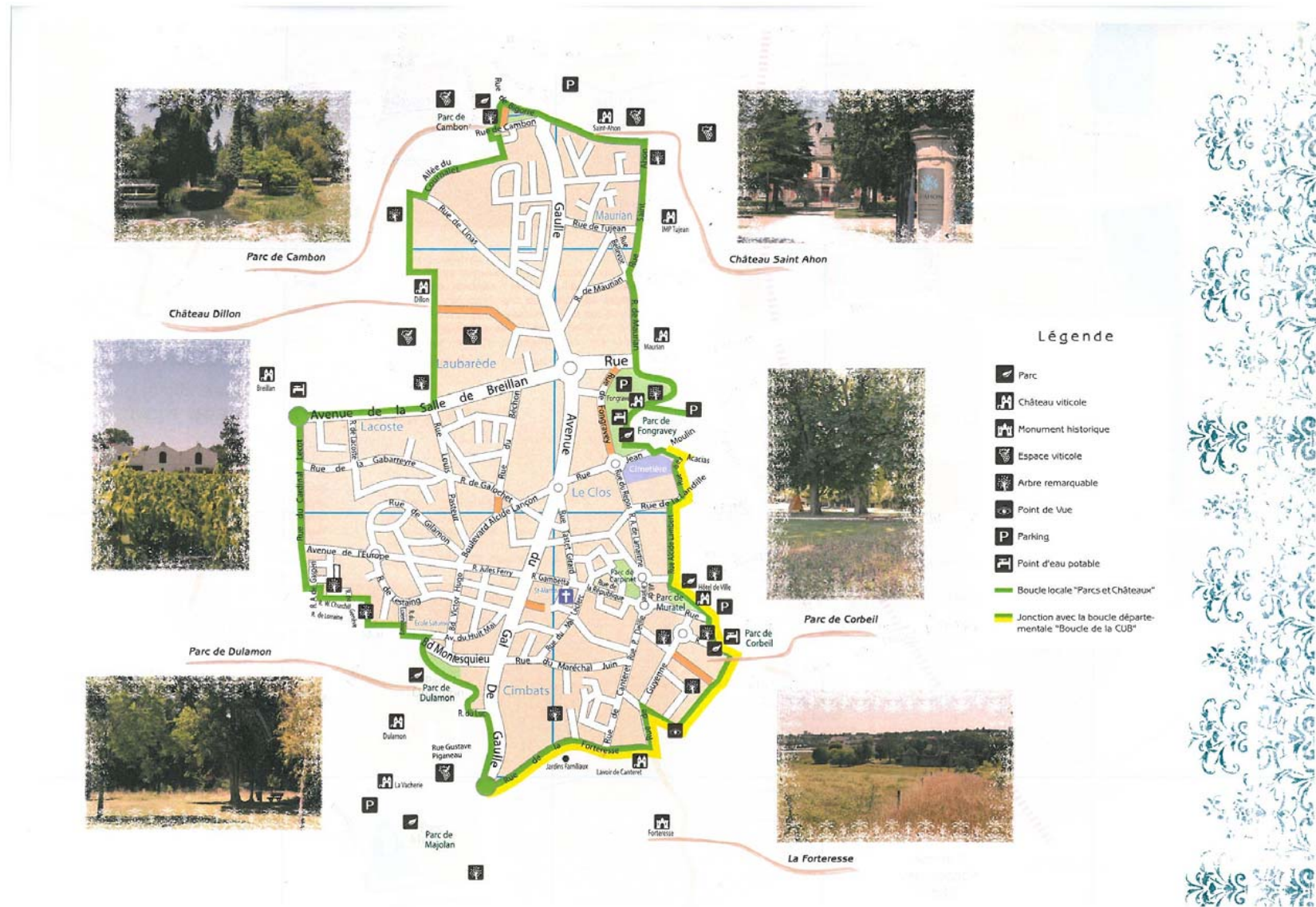


Signalisation des circuits de randonnée

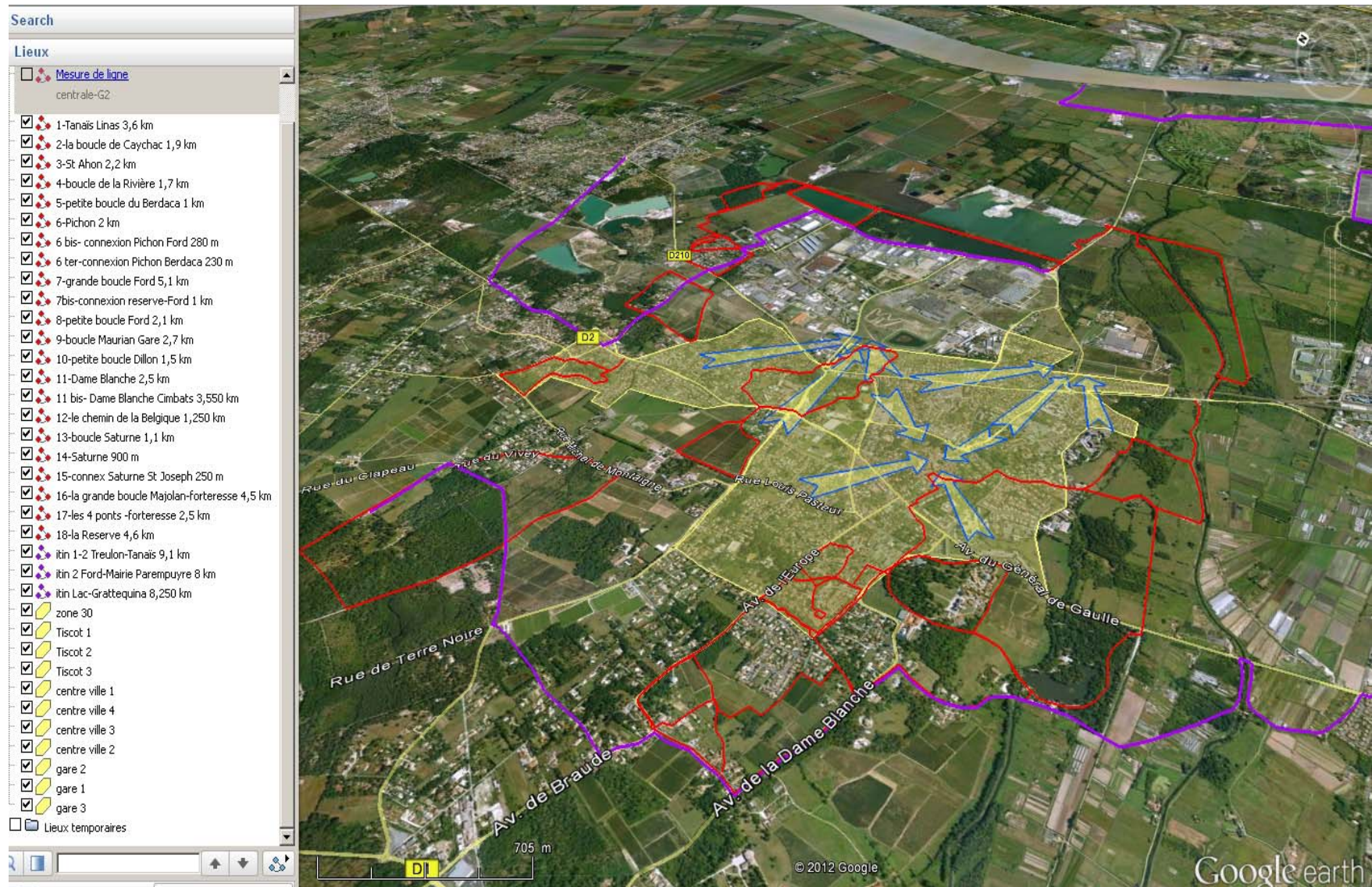


Nov 2012
Ville de Blanquefort - Ne s'agit pas de la politique
www.ville-blanquefort.fr
Tél. 05 56 95 50 95
35290 BLANQUEFORT
12 rue Dupaty
Service Communication
Blanquefort
Ville de
Tél. 05 56 95 57 86
Service Développement Durable
chantal.annonville-blanquefort.fr
Contacts :

La boucle des Parcs et Châteaux
Blanquefort



Action 26 : 18 parcours récréatifs

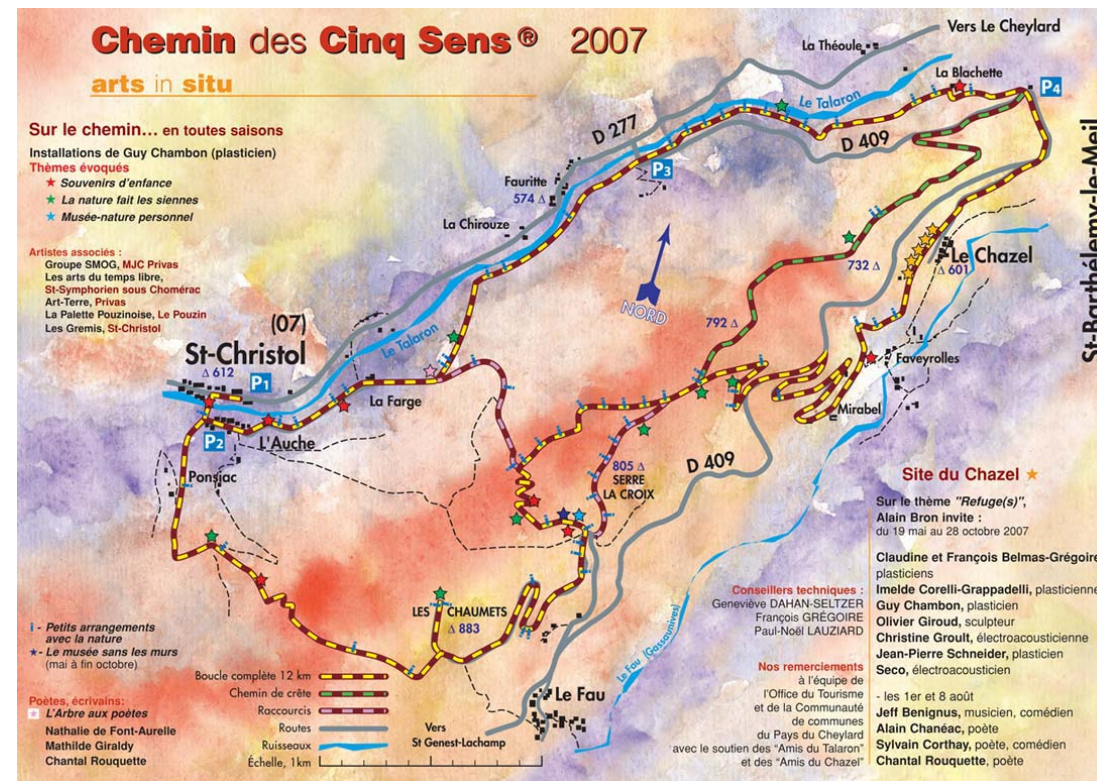


Zoom sur le 10^{ème} parcours



Action 27 : Le parcours des 5 sens : une référence pour réveiller le désir de marche

Le projet Chemin des Cinq Sens® (Ardèche) 2007 est la cinquième édition d'une idée proposée par Guy Chambon. Il s'agit d'enrichir un sentier de randonnée pédestre par des haltes artistiques à thèmes, les arts in situ. « *Tour à tour spectateur et acteur devant ces paysages de mon enfance, je ne me suis plus contenté de les figer dans une image peinte ou photographiée, j'ai voulu vivre « avec eux », pour en donner de nouvelles représentations. La nature m'offre un théâtre d'activités qui met face à face la vie humaine et le travail des éléments, la poussée végétale, l'érosion minérale, la présence des animaux et les vestiges du travail de mes ancêtres* ». Guy Chambon



Action 28 : Un parcours sportif

L'installation d'équipements sportifs peut rendre attractives les 18 boucles de marche.



Équipement du parcours sportif dans le parc Quincampoix, Melesse (35)
<http://www.melesse.fr/Culture-Sports-et-Loisirs/Equipements-municipaux/Equipements-sportifs>

4.2 | Sensibilisation sur les bienfaits

4.2.1 | Communication

Action 29 : Une signalisation piétonne à poursuivre

Comme cela est déjà amorcé sur Blanquefort, la mise en place de panneaux indiquant les **temps de parcours** peut sensibiliser les habitants à la proximité d'un lieu souvent sous-estimée. L'objectif étant d'encourager les résidents à redécouvrir les plaisirs de marcher en ville. De plus, il est possible de promouvoir cette action en offrant la possibilité aux habitants eux-mêmes de créer leurs panneaux. Ils choisissent un itinéraire qui leur semble pertinent et remplissent un document sur internet préparé à cet effet qui sera, par la suite, validé par la ville et placé.



Exemple de signalisations en Caroline du Nord
<http://www.kickstarter.com/projects/cityfabric/walk-your-city>



Avenue de l'Europe , Blanquefort
Google earth

Dans le cas à gauche en Caroline, deux signalisations indiquent le temps de parcours vers la Gare et le Cimetière. Elles sont rédigées d'une police simple et lisible avec une phrase non provocatrice « C'est une marche de 16 min vers la Gare de Seaboard ». Une flèche indique le sens de la marche et elles sont dotées d'un code couleur selon les lieux d'arrivés : Vert pour les espaces publics, bleu pour des monuments civils ou institutionnels et violet pour des commerces ou centres commerciaux. Elles s'accompagnent aussi de codes internet pour une localisation du parcours sur un site de géoréférence (google map par exemple).

Le constat est fait qu'un mouvement s'est créé autour de cette action avec un investissement de la part des habitants, une sensibilisation et une pratique plus élevée.

Action 30 : Valorisation des traversées piétonnes

En fonction de l'analyse des besoins (écoles ...) et des comportements (franchissements hors passage piéton ...), la valorisation des passages piétons peut être justifiée pour renforcer leur sécurité et leur usage. Pour ce faire, il existe plusieurs méthodes pour les rendre plus « ludiques ». Ces actions sensibiliseraient en priorité les enfants, les habituant à utiliser les passages piétons.

Autres exemples :



Tel Aviv-Jaffa, Israël

<http://www.mygaytrip.com/actualites-gay/719-un-passage-pieton-rainbow-a-la-pour-la-gay-pride>



<http://ativaacao.wordpress.com/category/intervencao-urbana/>
<http://www.planet.fr/magazine-auto-les-passages-pietons-plus-insolites.50225.1501.html>
http://adsoftheworld.com/media/outdoor/salzburg_school_of_music_piano_crosswalk

Action 31 : La marche sur le site internet de Blanquefort

Dans la démarche de sensibilisation des habitants à la marche à pied, l'intégration d'une telle pratique sur le site internet serait un bon moyen de communication.

Il existe déjà une rubrique pour les cyclistes : l'ajout de la marche à pied avec les parcours et itinéraires ainsi que quelques éléments du dossier pourrait atteindre un public plus large.



Action 32 : Dimanche « sans voiture »



A l'exemple de Bordeaux, Blanquefort pourrait s'offrir, le 1^{er} dimanche de chaque mois, une action de sensibilisation des automobilistes traversant la commune du nord au sud, sur la vitesse, la sécurité et le fait qu'ils traversent des quartiers habités, des commerces dynamiques ...

4.2.2 | Actions de sensibilisation

Action 33 : Généralisation de la démarche « Pédibus »

Généraliser la démarche du pédibus, qui s'effectue actuellement pour l'école la Renney, à toutes les écoles maternelles et primaires de Blanquefort. De plus, il est possible d'accompagner cette action par des implantations « d'arrêts » pédibus.

Actus du web



Nouveau Facebook Médiathèque Assia Djébar

La Médiathèque Assia Djébar lance sa nouvelle page Facebook. Vous y retrouverez toutes les infos du moment, des photos, des vidéos et les événements à venir.

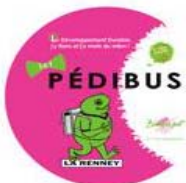
» Rejoignez la médiathèque sur Facebook



27 people like **Un été pour**

VOTRE VILLE - Développement Durable - Les 42 fiches-actions

Le pédibus



Vous êtes un jeune senior à la retraite, un parent avec du temps libre ou tout simplement un Blanquefortais disponible, désireux de participer aux actions citoyennes et écologiques engagées par sa ville ? Alors l'opération pédibus va certainement vous intéresser.

Le pédibus fonctionne comme un ramassage scolaire : c'est un autobus pédestre en quelque sorte. Construit comme un circuit d'autobus, chaque enfant attend à son arrêt le groupe d'accompagnateurs qui passe le chercher pour l'amener à l'école... à pied. Cette opération concerne pour l'instant uniquement les enfants scolarisés à l'école La Renney.

La ville, en partenariat avec Graine Aquitaine (réseau régional d'éducation à l'environnement), a distribué aux enfants et aux parents un questionnaire permettant de connaître leur façon de se déplacer et donc d'évaluer les besoins. Le pédibus de la Renney fonctionne depuis le printemps 2008.

Alors si vous êtes volontaire et enthousiaste pour participer activement à ce projet et encadrer ce dispositif ou le développer sur une autre école, vous pouvez contacter Laure Ratier les lundis et mardis après-midi au 05 56 57 44 86.

Retrouvez quelques actions en cours

rechercher sur le site

- UN ÉTÉ POUR TOUS

Services en ligne

- Ma messagerie P-Mail
- Espace Famille
- Marchés Publics
- Alerte SMS
- Newsletter
- Acte de naissance
- Médecins et pharmacies de garde

Carte interactive

Action 34 : La marche pied-nu

Évènementiel ou sur un aménagement permanent, la marche pieds-nus, dit « Barefooting », conduirait à cette pratique via les sensations corporelles. Le « Barefooting » est un concept d'origine australienne mais qui se pratique de plus en plus en Allemagne et en Hollande. L'idée est de marcher pieds nus dans un environnement urbain.



<http://barefootprof.blogspot.fr/2011/01/2011-year-of-barefoot-living.html>

Cette action permettrait de redécouvrir les sensations physiques que délivrent nos pieds au contact d'un sol. Marcher dans la rue ou dans le parc pour explorer les surfaces aux multiples textures et températures. Développer nos sens dans des situations diverses. Par exemple : exposer à un public d'enfants ou d'adultes différentes surfaces (sable, eau, calcaire, graviers, bitume, herbe ...). Ensuite, les yeux bandés, les faire marcher nu-pied en leur demandant d'identifier chaque texture. Des ateliers de sensibilisation sur les bienfaits, sur l'environnement et sur la sécurité piétonne. Ensuite proposer des parcours d'un point A à un point B, les emmenant dans les rues de la ville.

Le but : donner envie aux gens de marcher pour le plaisir, qu'ils perçoivent la marche autrement que comme une contrainte.

Quelques exemples sur les bienfaits de la marche :

- **Marcher pour s'ouvrir au monde** : Elle constitue un effort peu coûteux en énergie permettant à l'homme d'économiser ses forces pour des efforts plus brutaux. Elle a donc une fonction clé : elle est exploratoire, permet la survie grâce à la découverte. Elle nous ouvre toujours sur le monde, nourrit notre curiosité, nous montre qu'il y a autre chose ailleurs ...
- **Marcher pour se distraire et stimuler nos sens** : La marche devient un divertissement. Explorer tout en se faisant plaisir, pour se vivifier. Elle donne naissance à un véritable afflux sensoriel : les odeurs, les bruits, le toucher et la beauté visuelle.
- **Pour retrouver l'autre... et revenir à soi** : La marche est un lien entre nous et les autres, entretenu, là encore, depuis des siècles. Partager des valeurs et des aspirations communes, communiquer autour d'une même passion : la marche est donc aussi un jeu de miroir qui nous révèle à nous même. Se retrouver mais aussi s'ouvrir à l'autre.

Action 35 : « Street Art »

L'art urbain, de manière contrôlée et organisée, peut devenir un élément favorable à la marche à pied. Comme pour n'importe quel évènement culturel, le piéton est mu par la curiosité. Il veut voir l'œuvre de plus près ou faire le tour de la ville pour en trouver d'autres.

Cet Art peut ajouter à l'esthétisme d'un lieu ou en créer un lieu de référence. Sur l'idée de l'œuvre rue du Moulin, Blanquefort pourrait accompagner ce mouvement artistique contemporain avec les écoles, collèges et lycées, les écoles d'art à Bordeaux et les associations ou artistes indépendants.

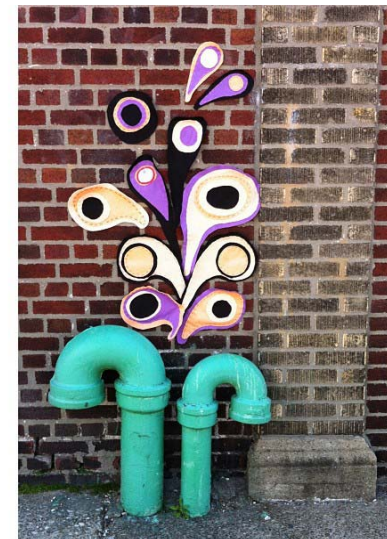


Rue du Moulin, Blanquefort



Londres (On n'est jamais trop jeune pour rêver en grand)

<http://streetartwalk.com/category/news/>
<http://streetartwalk.com/tag/instagram/>



Brooklyn, NYC

L'art urbain en 3D



http://www.peoples.ru/friday/3d_drawings_on_asphalt.html

http://www.3d-street-art.com/3d%20street%20painting_orange_open.htm

<http://thomhack.blogspot.fr/2012/02/trompe-loeil-de-rue-le-retour.html>



Blanquefort - le projet urbain 2012-2016

Porter à connaissance des orientations urbaines
et de la programmation des projets 2012 - 2016

- équipements, services, vitrines commerciales, effets levier d'attractivité
- station tramway programmée, gare multimodale d'échelle d'agglomération
- seconde station tramway à l'étude
- orientation ou modernisation de polarités commerciales
- projets d'habitat programmés
- équipements publics en projet (innovation, extension, création)
- potentiel de création de nouvelles vitrines commerciales en centre-ville
- linéaire commercial et de service existant
- places, parvis, espaces de convivialité à mettre en scène en tant que lieux fédérateurs
- rues de coeurs de ville à trafic apaisé, vers un nouveau partage de l'espace public
- parcs urbains, jardins, composantes de la "ville parc" à révéler
- principes de maillage "mode doux" interquartiers
- 7 familles de projets et d'action publique
- de nouvelles formes urbaines et mixtes en respectant l'héritage des situations paysagères et constructives

- projets en phase opérationnelle
- secteurs à l'étude, orientations programmatiques

les entrées de ville apaisées

séquences existantes

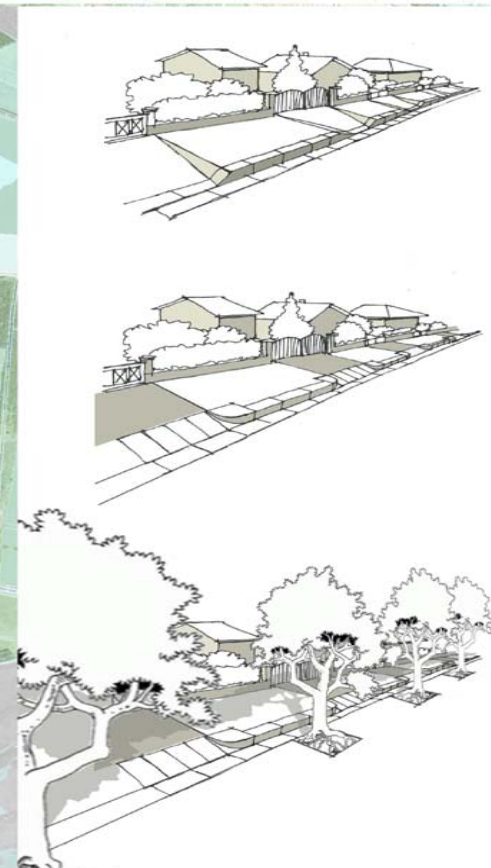
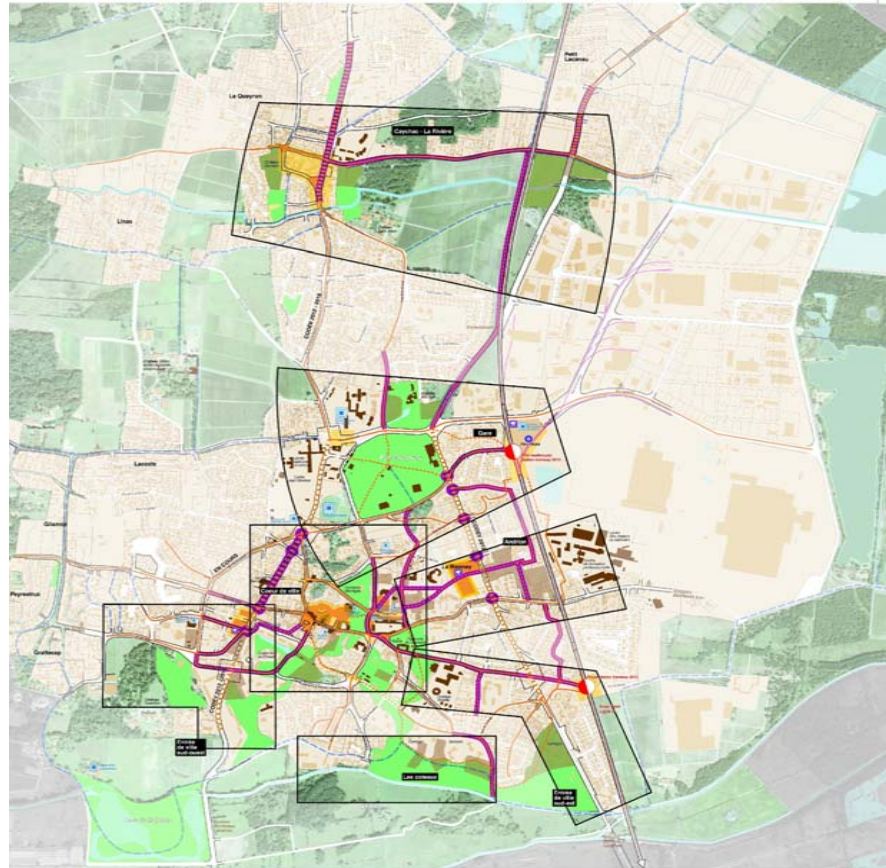
séquences à programmer

la trame des modes actifs

existante

à programmer

à créer





Annexe

Annexe

Fiche enquête terrain

Fiche n° ...	Nom de la rue :	Enquêteur à pied ou en vélo :	Jour et heure d'enquête :
Nom de l'enquêteur :		Enquêteur à pied ou en vélo :	
Question préalable : d'après vous, en combien de temps peut-on aller du point de départ au point d'arrivée ? ...			
Est-ce que du point de vu des critères suivants, la rue offre des conditions favorables ou défavorables à la pratique de la marche à pied ou et du vélo ? Pourquoi ?			
	Critères	Votre évaluation : ++ (très favorable) / + (Favorable) 0 (moyen) / - (défavorable) X (pas d'avis)	Pourquoi ? (Précisions – commentaires - ressentis)
Signalétique	Qualité de l'information (plan du quartier, information, jalonnement piéton, jalonnement cycliste)		
Niveau de circulation	Trafic routier		
Aménagements piétons	Présence ou pas de trottoir, d'un côté, des deux côtés		
	Largeur suffisante ou pas des trottoirs		
	Revêtements agréables ou pas		
	Encombrement par le mobilier		
	Présence ou pas de traversées piétonnes matérialisées		
Aménagements PMR	Aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite		
Aménagements cyclables	Bandes, pistes présentes ou pas, ou autres types d'aménagements		
	Largeur suffisante ou pas		
	Revêtements agréables ou pas		
	Encombrement		
Mixité des lieux	Présence de commerces		
	Lieux de loisirs/détente		
	Autres		
Animation	Usages et pratiques constatées dans la rue		
Sensation de Propreté / saleté des lieux	Déchets au sol		
	Voirie dégradée		
	Autres		
Qualité esthétique des lieux	Qualité générale (beauté, couleurs, architecture, autres)		
	Autres		

Valeur paysagère et naturelle	Qualité générale		
	Présence de végétalisation		
	Présence d'eau		
	Panorama, vues ...		
	Autres		
Bruits	Nature		
	Jeux d'enfants		
	Autres		
	Circulation routière		
	Sites industriels/activités		
	Passage d'avions, trains...		
	Autres		
Luminosité	Lumière / ombre / ensoleillement		
	Eclairage public		
Sentiment de sécurité et insécurité	Qualité générale		
	Niveaux de trafic routier		
	Éclairage		
	Autres		
Synthèse : au regard de tous ces éléments quels sont les points forts et les points faibles de cette rue ?			
Cet environnement est-il favorable à la pratique de la marche et du vélo ? Pourquoi ?			



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 – Bassin à flot n°1 BP 71 – F-33041 Bordeaux cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba |