PLAN MARCHE MÉTROPOLITAIN 2021-2024

COMPTE-RENDU ATELIER 1 - 7 janvier 2021

AMÉNAGER DES ESPACES PLUS ACCESSIBLES, PLUS CONFORTABLES, PLUS QUALITATIFS

Une série de 5 ateliers thématiques, du 7 au 21 janvier 2021

Ces 5 ateliers partenariaux ont été co-animés par la Métropole et l'a'urba. Leur objectif était d'identifier les grands enjeux du futur Plan marche et de faire émerger des propositions d'action à court terme comme à plus long terme, dans chacun des 5 thèmes qui ont été explorés :

Atelier 1 (7 janvier)
Aménager des espaces publics plus accessibles, plus confortables et plus qualitatifs

Atelier 2 (12 janvier)
Renforcer l'articulation marche – transports collectifs

Atelier 3 (14 janvier)
Aller à l'école sans voiture

Atelier 4 (19 janvier)
Sensibiliser et communiquer - Partage de l'espace public

Atelier 5 (21 janvier)
Expérimenter et concerter

SOMMAIRE

03 Participants

05 Présentation générale

06 Quelques démarches complémentaires

07 4 grands moments de débat

13 Quelles actions concrètes ?

14 Conclusion

14 Les prochaines étapes

Pour un résumé global et condensé des interventions, aller directement à la rubrique « Quelles actions concrètes ? » page 13.

PARTICIPANTS

NOM	PRÉNOM	STRUCTURE/DIRECTION
RAMI	Isabelle	Conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités actives
COIGNAC	Florent	BM / Service modes actifs
ROUYER	Julien	BM / Service modes actifs
GUERINEAU	Laurence	BM / Service modes actifs
GESSNER	Richard	BM / Service modes actifs
PERON	François	a'urba
GABOREAU	Mélina	a'urba
GONZALEZ-ALVAREZ	Antonio	a'urba
HADDAK-BAYCE	Sophie	a'urba
MATTHIEUSSENT	Laure	a'urba
VERON	Frédéric	a’urba
OROZCO	Malvina	a’urba
SOUET	Jean-François	BM / Pôle Territorial Sud
IBOS	Lucie	BM / Pôle Territorial Sud
MEROUZE	Aude	BM / Pôle Territorial Ouest
GUERIN	Karine	BM / Pôle Territorial Ouest
VRIT-ARRIBILLAGA	Bernadette	BM / Pôle Territorial Rive Droite
RAFFAILLAC	Dominique	BM / Pôle Territorial Rive Droite
GABAS	Fabrice	BM / Pôle Territorial Rive Droite
VILSON	Yves	BM / Pôle Territorial Bordeaux
VISINE	Alain	BM / Pôle Territorial Bordeaux
BERTET	Catherine	BM / Pôle Territorial Bordeaux
LIVRY	Camille	BM / Service Espaces publics
DURQUETY	François	BM / DGA Voirie et ouvrages d'arts
DUROUCHOUX	Arnauld	BM / Direction Signalisation
VERKERKE	Yannick	BM / Direction signalisation
VOLPILHAC	Christine	BM / Direction de l'urbanisme

PAINTIAUX	Laëititia	BM / Direction de l'urbanisme
MONIOT	Anne-Laure	BM / Direction de l'urbanisme
DOURNEAU	Hélène	BM / Direction de la Nature
ESPINASSE	Manon	BM / Direction de l'urbanisme
WOJCIECHOWSKI	Madeleine	BM / DGA Valorisation du territoire
BLUTEAU	David	Responsable voirie Bordeaux Métropole
FLAHAUT	Carine	Cerema
GAUFICHON	Pascal	Cerema
VALENTIN	Marion	Cerema
VERNAY	René	Droits du Piéton
SANTANDER	Robert	Droits du Piéton
HARDUIN	Hervé	Droits du Piéton
LABARSOUQUE	Pierre	Droits du Piéton - Espace 33
ROSSIGNOL PUECH	Joanna	La FAB
OLIÉ	Charlélie	La FAB
NICOLAS	Dominique	CREPAQ
DESPAGNE-GATTI	Dorothée	CREPAQ
GILLIOT	Benoit	Vélo-Cité
RATEL	Alexandre	Wimoov
NICOLAS	Monique	Planning Familial
FAVIER	Jean-Marc	APF France Handicap
BONHOURE	Emma	GPV Rive Droite
FROIDEFOND	Sylvie	Keolis Bordeaux Métropole

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Introduction

Isabelle RAMI, conseillère métropolitaine déléguée aux mobilités actives

Cet atelier fait suite à la réunion de lancement du 15 décembre 2020. Il est le premier d'une série de 5 ateliers qui ont vocation à faire émerger des idées pour formuler la proposition d'un 1er Plan marche assez rapidement.

Ce Plan marche s'inscrit dans la Stratégie des mobilités qui sera présentée au Conseil Métropolitain en juillet 2021.

L'élaboration d'un Plan marche est une problématique globale qui nécessite une coconstruction.

Présentation du contexte de l'élaboration du premier Plan marche

Florent COIGNAC, responsable du Service modes actifs de Bordeaux Métropole

Le Plan marche sera élaboré sur la base de trois séries d'ateliers et d'un séminaire :

- **7 au 21 janvier 2021** : 5 ateliers thématiques pour identifier les enjeux du 1er Plan marche et identifier des actions à court terme
- **2 mars 2021** : un séminaire durant lequel des grands témoignages seront livrés sur les enjeux de la marche
- **4 au 12 mars 2021** : 4 ateliers territoriaux pour identifier les attentes des communes
- **Mai 2021** : une série de réunions qui permettront de finaliser les propositions d'action

L'élaboration du 1er Plan marche s'appuie sur des actions qui ont déjà été menées par le passé ou qui sont menées actuellement. Par ailleurs, des réflexions et des actions avaient été proposées dans le cadre de l'ébauche, par la CUB en 2014 et 2015, d'un Plan piétons qui n'avait finalement pas abouti. Il reste pour autant très intéressant et peut servir de base à l'élaboration du Plan marche, d'autant plus qu'il avait été travaillé avec un bureau d'études qui avait formulé des propositions abouties.

Dans le cadre de ce premier atelier centré sur la question de l'aménagement d'espaces plus accessibles, plus confortables et plus qualitatifs, les PAVE apparaissent comme des outils intéressants en ce qu'ils prévoient des programmes d'action pour la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

QUELQUES DÉMARCHES COMPLÉMENTAIRES

(*Les liens vers les études et documents évoqués lors de l'atelier sont disponibles à la dernière page).

3 démarches initiées préalablement en lien avec l'aménagement des espaces publics

Sophie Haddak-Bayce, architecte urbaniste à l'a'urba

En 2012, un document, l'*Évolution des modalités d'aménagement des espaces publics*, formule de grandes orientations centrées sur la promotion des modes actifs et sur l'aménagement d'une ville conviviale et végétalisée.

En 2017, l'actualisation du *Guide de conception des espaces publics métropolitains* permet la formulation de 8 grands objectifs parmi lesquels certains ont un impact important sur la marche:

- Libérer l'espace public et renforcer la politique du stationnement métropolitain
- Ponctuer l'espace public de lieux de pause
- Favoriser le maillage des circulations pédestres
- Favoriser l'eau dans l'espace public
- Choisir les bons aménagements de sécurité

La question de l'apaisement des quartiers a également été investie. La démarche reposait sur un principe: apaiser les voies de désertes locales en inversant la logique de circulation pour que rouler à 50km/h devienne une exception dans l'intra-boulevard. L'étude proposait à la fois des outils règlementaires (aires piétonnes, zones rencontres…) et des approches par problèmes (question du stationnement, du confort piéton…).

3 études menées à l'a'urba qui s'inscrivent dans la logique du Plan marche

Laure Matthieussent, paysagiste urbaniste à l'a'urba

Le Référentiel paysage métropolitain est un projet qui a démarré en 2016 et se poursuit encore aujourd'hui.

Le projet Un million d'arbres, prévu pour démarrer en 2021, visera à rechercher des opportunités pour planter des arbres dans la Métropole.

Enfin, la Trame verte et bleue de Bordeaux est l'objet d'une forte attente de la Ville sur les questions de réseaux, d'espaces de nature et d'ombrage. L'outil sera mis en place en 2021.

Croisés avec le Plan marche, ces trois projets suscitent trois interrogations principales:

- Quelles perception des paysages ?
- Quels itinéraires (espaces publics/privés) ?
- Quelle végétalisation des espaces de la marche ?

Résorber les îlots de chaleur pour rendre la marche agréable

Frédéric Veron, paysagiste concepteur à l'a'urba

L'étude, intitulée « Adapter les tissus urbains de Bordeaux Métropole au réchauffement climatique », comporte trois volets qui s'inscrivent dans la logique du Plan marche:

- L'identification des différents tissus urbains à risque sur la Métropole et la formulation de recommandations pour résorber les îlots de chaleur et améliorer le confort du piéton par une végétalisation plus importante des espaces
- Une cartographie de l'ensemble des îlots de fraîcheur sur la Métropole
- Hiérarchiser les interventions visant à réduire les îlots de chaleur entre différents sites ciblés de l'espace public pour permettre la création d'itinéraires piétons végétalisés et confortables

4 GRANDS MOMENTS DE DÉBAT

L'atelier du jour est organisé autour de 4 grands moments de débat:

1 - Aménager les espaces de la marche: pour quel public ?
2 - Usages et territoires de la marche
3 - Quels projets pour la marche : comment concevoir, comment gérer ?
4 - Quelles méthodes ? Comment passer à l'acte ?

Pour chaque moment, trois modes d'intervention étaient proposés aux participants: une prise de parole lors d'un tour de table classique, une participation dans l'espace de discussion de Teams et une contribution à travers l'**outil Klaxoon**, qui est un outil collaboratif permettant à chaque participant, à l'aide d'un lien qui le mène sur un tableau virtuel, de remplir et d'afficher des post-it tout aussi virtuels afin de permettre un partage d'idées de manière ludique.

1- Aménager les espaces de la marche: pour quel public ?

Faut-il prévoir des aménagements spécifiques par public (enfants, jeunes, adultes, personnes âgées, hommes, femmes, personnes à mobilité réduite…), ou des aménagements qui bénéficient à tout le monde, adaptés à tous les usagers ?
Comment aller vers des espaces publics plus inclusifs, adaptés ou adaptables aux besoins de tout le monde ?

Jean-Marc Favier (APF France Handicap) :

- Opter pour des aménagements destinés à tous les usagers
- Attention aux dispositifs anti-voitures (ex potelets) qui peuvent devenir anti-fauteuils roulants
- Sur les boulevards, créer des trottoirs larges et arborés de bout en bout

René Vernay (Droits du piéton) :

- Penser les aménagements pour tous les usagers

- Travailler en priorité sur le revêtement de certains sols, très glissants les jours de pluie
- Communiquer et insister sur l'application de la Charte chantiers propres

Pierre Labarsouque (Espace 33) :
- Être vigilant aux arrêts de bus, où les potelets gênent l'accès à la rampe pour les PMR
- Dans les petites rues encombrées, rendre un trottoir accessible en fauteuil roulant, ou à défaut privilégier un aménagement type bande cyclable sur lesquels les PMR peuvent se rabattre
- Revoir les aménagements sécuritaires aux Barrières de Toulouse et de Pessac
- Revoir le revêtement des trottoirs sur les boulevards, impraticables pour les PMR

Carine Flahaut (Cerema) :
- Le problème est l'étroitesse des trottoirs, plus que la présence des potelets (le Cerema n'est pas pour autant favorable aux potelets)
- Assurer la continuité piétonne lors des chantiers

Dominique Raffaillac (Pôle Territorial Rive Droite - Bordeaux Métropole) :
- Diffuser et travailler à l'assimilation des règles d'accessibilité par les services opérationnels

Alain Visine (Pôle Territorial de Bordeaux - Bordeaux Métropole) :
- Les potelets sont la seule solution, pour le moment, pour empêcher le stationnement sauvage
- Attire l'attention sur les obstacles que représentent les bacs à déchets sur le trottoir

Hervé Harduin (Droits du piéton) :
- Peu d'usagers empruntent les boulevards de bout en bout

Réponse de Sophie Haddak-Bayce (A'urba):
- Ils restent pour autant un enjeu réel sur la question de la place des piétons du fait de l'encombrement et du manque d'ergonomie des trottoirs

Arnauld Durouchoux (Direction signalisation - Bordeaux Métropole) :
- Mettre en oeuvre les idées qui émergent de cet atelier sur trois ou quatre chantiers-tests
- Prendre en compte la courte durée de vie du mobilier urbain du fait des incivilités

Les contributions des participants sur Klaxoon (description de l'outil p.7)

- La largeur des trottoirs doit prendre en compte tous les usages (files d'attentes commerces, étals…)
- Insister sur le respect de la règlementation en termes d'accessibilité, sans doute suffisante mais mal connue
- Concevoir des aménagements pensés pour tous les usagers
- S'appuyer sur une diversité d'acteurs pour optimiser l'insclusivité des aménagements
- Éduquer au respect de règles communes pour des espaces publics inclusifs apaisés
- Aménager des espaces publics dégagés, éclairés. Délimiter les espaces piétons de manière sobre
- Autoriser les fauteuils à circuler sur la piste cyclable quand le trottoir n'est pas praticable

2- Usages et territoires de la marche

Différentes manières de marcher se côtoient et s'opposent parfois: la marche rapide, efficace, se distingue de la flânerie qui appelle parfois l'immobilité. Dans tous les cas, les espaces sont peu adaptés à la marche, en raison des obstacles mais aussi des conflits entre usagers.

Benoit Gilliot (Vélo-Cité) :
- Séparer clairement les aménagements piétons des aménagements cyclistes

Jean-Marc Favier (APF France Handicap) :
- Opter pour des revêtements lisses sur les trottoirs, pour faciliter le déplacement des PMR

Hervé Harduin (Droits du piéton) :
- Envisager une signalisation au sol pour alerter les utilisateurs de smartphone du passage du tramway

Arnauld Durouchoux (Direction signalisation - Bordeaux Métropole) :
- L'idée de signaler le passage du tram aux lieux de traversées piétonnes est bonne: travail à mener

Fabrice Gabas (Pôle Territorial Rive Droite - Bordeaux Métropole) :
- Financièrement impossible de désherber tous les trottoirs dépourvus de revêtement de confort: une hiérarchisation par cartographie est nécessaire entre les trottoirs à vocation piétons et ceux moins utilisés

René Vernay (Droits du piéton) :
- Opter pour des trottoirs en grave, plus écologiques et économiques, tout en insistant sur leur entretien

Les contributions des participants sur Klaxoon **(description de l'outil p.7)**

- Aménager des lieux de pause agréables (ombragés, conviviaux), pour les personnes âgées notamment
- Penser aux saisonnalités: secteurs de marche ombragés pour l'été, abris pour la pluie…
- Adapter les aménagements en fonction des usages (affluence, âge, flânerie…)
- Intégrer une signalétique associée aux déplacements scolaires visible par tous

3 - Quels projets pour la marche : comment concevoir, comment gérer ?

Quels aménagements pour éviter les conflits d'usage, notamment entre piétons et voitures ?
Quels équipements pour créer des parcours piétons confortables (lieux de pause, bancs, toilettes…) ?
Comment informer sans saturer l'espace de messages et de mobilier ?
Quid du Guide des espaces publics ? Faut-il le diffuser/le dépasser/le modifier ?

Camille Livry (Service espaces publics - Bordeaux Métropole) :

- Le Guide des espaces publics n'a pas réponse à tout, il est intéressant mais crée aussi des zones de flou
- Opter pour du marquage au sol dans les zones de rencontre pour les rendre lisibles: un simple panneau ne suffit pas quand elles sont aménagées comme des rues classiques

Arnauld Durouchoux (Direction signalisation - Bordeaux Métropole):

- Le marquage au sol est intéressant mais coûteux : cibler les zones de rencontre et les aires piétonnes

Pierre Labarsouque (Espace 33) :

- Réfléchir à des revêtements identifiables (par opposition à la peinture) par les personnes mal voyantes

Carine Flahaut (Cerema) :

- Simple panneau insuffisant pour créer/signaler une zone de rencontre
- Possibilité d'associer les élèves des écoles à la création d'une animation

Sylvie Froidefond (Keolis Bordeaux Métropole) :

- L'idée d'une signalétique au sol pour diriger les usagers vers les arrêts de bus/ tram est intéressante

Benoit Gilliot (Vélo-Cité) :

- Prévoir un aménagement spécifique sur les zones de rencontre: plus efficace que la signalétique

Dominique Nicolas (CREPAQ) :

- Aux abords des zones scolaires, développer une signalétique spécifique
- S'adapter à la vision du monde des enfants (voir la vidéo du CREPAQ « La rue vue par un enfant »)

Antonio Gonzalez-Alvarez (A'urba) :

- Les personnes âgées veulent trouver des bancs, des lieux de pause, en marchant
- Nécessité de trouver des toilettes publiques et des fontaines

René Vernay (Droits du piéton) :

- Opter pour des chaises avec dossier (vu à Agen) plutôt que pour des bancs, qui attisent des critiques

Jean-Marc Favier (APF France Handicap) :

- Opter pour des bancs, malgré les critiques, car permettent de s'assoir à plusieurs
- Chaises plus adaptées aux jardins publics

Dominique Raffaillac (Pôle Territorial Rive Droite - Bordeaux Métropole) :

- Opérer le choix des chaises et des bancs en fonction des usages de chaque lieu

Karine Guerin (Pôle Territorial Ouest - Bordeaux Métropole) :

- Nécessité de trouver des toilettes et des lieux de pause, d'abris et d'ombre

Pascal Gaufichon (Cerema) :

- Les bancs sont une bonne idée: ils permettent de s'assoir à plusieurs
- Installer des appuis ischiatiques (assis-debout) dans les rues commerçantes et aux arrêts de bus

Les contributions des participants sur Klaxoon (description de l'outil p.7)

- Arbitrer le besoin de séparation nette entre les différents usagers en fonction du contexte
- Éviter la signalisation surabondante: privilégier des lieux ciblés ponctuels et du marquage au sol
- Adapter l'aménagement des espaces au contexte urbain environnant et à l'identité des lieux
- Opérer le choix chaises/bancs/assis-debout en fonction des usages et des besoins dans chaque lieu
- Sur des espaces étroits, mieux vaut opérer un choix entre les modes pour garantir un usage confortable
- Limiter le croisement des flux aux abords des établissements scolaires
- Systématiser le comptage piétons et vélos au niveau des voies vertes
- Aménager les zones de rencontre de manière spécifique: supprimer passages piétons, trottoirs…
- Définir des priorités: par exemple, des parcours sécurisés, agréables, simples…

4 - Passer à l'acte !

Faut-il intervenir en priorité sur des axes piétons majeurs ou entreprendre des actions sur tout le territoire ? Faut-il privilégier une approche par zones ou par itinéraires ?
Faut-il se baser sur les diagnostics des PAVE pour intervenir ?
Comment faire pour désencombrer les trottoirs (aménagement total de rue ou intervention par éléments: potelets, largeur trottoirs, poubelles, réseaux…) ?
Par où commencer et comment aller vite (expérimentation, sites prioritaires identifiables) ?

Arnauld Durouchoux (Direction signalisation - Bordeaux Métropole) :

- Favorable à une approche par itinéraires entre des lieux publics ciblés (écoles, mairies, hôpitaux)
- Sur ces itinéraires, mettre en place des aménagements spécifiques type abaissement des trottoirs

Carine Flahaut (Cerema) :

- Agir en priorité sur les lieux qui enregistrent le plus grand nombre d'accidents
- Indiquer l'accès piéton et vélo au niveau des voies sans issues voiture
- Sur le long terme, cartographier et résorber les coupures urbaines

Laurence Guerineau (Service Modes Actifs - Bordeaux Métropole) :

- Utiliser les programmations des PAVE pour prioriser les actions

Jean-Marc Favier (APF France Handicap) :

- Explorer la piste de l'outil smartphone pour faciliter le déplacement piéton

Bernadette Vrit-Arribillaga (Pôle Territorial Rive Droite - Bordeaux Métropole) :

- Les communes doivent arbitrer entre mise en oeuvre des PAVE et des nouveaux aménagements sur la base du FIC

René Vernay (Droits du piéton) :

- Insister sur la courtoisie dans l'espace public

Jean-François Souet (Pôle Territorial Sud - Bordeaux Métropole) :

- Favorable à une approche par itinéraires entre les centralités
- Inscrire l'enfouissement des réseaux de téléphonie et d'éclairage dans les futurs contrats Codev
- Organiser des formations pour permettre l'appropriation du Guide des aménagements par les pôles

Monique Nicolas (Planning familial) :

- Prendre en compte la dimension genrée de l'espace public dans les nouveaux aménagements
- Supprimer les publicités sexistes de l'espace public

Dominique Raffaillac (Pôle Territorial Rive Droite - Bordeaux Métropole) :

- Favoriser la marche par l'approche culturelle: mise en place d'oeuvres d'art / d'animations

Les contributions des participants sur Klaxoon (description de l'outil p.7)

- Résorber les discontinuités piétonnes et ouvrir les espaces pour encourager la marche
- Solliciter une expertise poussée pour analyser chaque projet à la loupe
- Attention au coût de l'entretien: privilégier du mobilier durable
- Intégrer systématiquement le piéton et le vélo dans les projets d'aménagement à venir
- Cartographier les itinéraires piétons paisibles
- Inscrire aux Codev des sujets spécifiques: enfouissement réseaux, coupures urbaines, apaisement
- Préserver les piétons des nuisances sonores des véhicules
- Prioriser l'aménagement des zones les plus dangereuses pour le piéton
- Hiérarchiser les zones d'action sur la base d'un appel à manifestation d'intérêt auprès des maires
- Associer les habitants à l'identification des problèmes de déplacement par des marches exploratoires

QUELLES ACTIONS CONCRÈTES ?

Les actions concrètes à mener : vos contributions sur Klaxoon (description de l'outil p.7) et synthèse de l'atelier

- **Communiquer**
  - Sur le Guide d'aménagement des espaces publics dans les pôles territoriaux
  - Sur la Charte chantiers propres auprès de tous les acteurs impliqués (pouvoirs publics, maîtres d'ouvrage, maîtres d'oeuvre, coordonateurs sécurité protection santé, entreprises)
  - Sur la règlementation en termes d'accessibilité auprès des services opérationnels
  - De façon positive, sur la courtoisie dans l'espace public, de manière générale mais aussi spécifiquement envers les PMR
  - Sur les règles de circulation: auprès des automobilistes (zones de rencontres), des riverains (voies vertes)…

- **Hiérarchiser**
  - Identifier les centralités (écoles, hôpitaux, zones d'activité…) et les itinéraires qui les relient
  - Définir une structuration des liaisons
  - Prioriser le désherbage sur les trottoirs les plus empruntés par les piétons
  - Identifier les actions à prioriser sur la base des PAVE

- **Expérimenter**
  - Le « chair bombing » pour identifier les lieux où fixer les bancs/chaises de manière pérenne
  - Le marquage au sol sur quelques aires de rencontre et aires piétonnes

- **Sanctuariser**
  - Isoler un FIC accessibilité dans les communes pour la mise en oeuvre des PAVE
  - Cloisonner les zones cyclistes et piétonnes sur axes les plus conflictuels
  - Aménager de manière spécifique les zones de rencontre: supprimer les passages piétons
  - Inscrire l'enfouissement des réseaux d'électricité et d'éclairage aux Codev

- **Signaler**
  - Alerter du passage du tram au niveau des traversées piétonnes
  - Instaurer une signalétique associée aux déplacements scolaires
  - Indiquer les issues piétons et vélos dans les voies sans issue voiture

- **Inciter** les communes à s'engager davantage pour la marche: idée d'un label à explorer

- **Associer** les habitants et les associations aux projets d'aménagement pour garantir leur inclusivité

RÉFÉRENCES

(Re)découvrir les études/documents évoqués

- ***Le Guide de conception des espaces publics métropolitains*** **(Bordeaux Métropole/A'urba):** https://www.bordeaux-metropole.fr/Metropole/Bordeaux-Metropole-s-engage/Nouvelles-modalites-d-amenagement-des-espaces-publics

- ***Apaiser le trafic au sein des quartiers intra-boulevards de Bordeaux*** **(A'urba):** *https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2020/04/aurba_2020_apaisement_intra_boulevards.pdf*

- ***Adapter les tissus urbains de Bordeaux Métropole au réchauffement climatique*** **(A'urba):** https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2019/09/Rapport_ICU_PLU_040919.pdf

- ***La*** **Charte chantiers propres (Bordeaux Métropole):** https://www.bordeaux-metropole.fr/content/download/13877/file_pdf/P0D00.pdf

- **Vidéo réalisée par la CREPAQ: « La rue vue par un enfant »:** https://www.youtube.com/watch?v=R-TKtUwBhy4

LES PROCHAINES ÉTAPES

Quatre autres ateliers sont prévus dans les semaines à venir afin de prolonger les réflexions sur les grands enjeux du 1er Plan marche:

- **Mardi 12 janvier, 9h** : Atelier 2 - Renforcer l'articulation marche – transports collectifs
- **Jeudi 14 janvier, 9h** : Atelier 3 - Aller à l'école sans voiture
- **Mardi 19 janvier, 9h** : Atelier 4 - Sensibiliser et communiquer pour agir sur les comportements (prévention- sensibilisation) - Partage de l'espace public
- **Jeudi 21 janvier, 9h** : Atelier 5 - Expérimenter et concerter