



Atelier n°3

Comment impliquer les citoyen.ne.s dans le développement des mobilités piétonnes?

RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHÉ EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés

60 MILLIONS
DE
PIÉTONS

Outil de relevés d'observations



**Faux-pas,
l'application à l'écoute des piétons**

Il n'est pas toujours facile d'être piéton. Faux-pas.fr vous permet de signaler, via votre téléphone ou votre PC, les difficultés que vous rencontrez au quotidien lorsque vous marchez. Vos signalements seront communiqués aux municipalités concernées par le correspondant local de 60 Millions de Piétons.

60 Millions de Piétons

a acquis une expertise d'usager qui lui permet de faire des diagnostics et de proposer des solutions.
60 Millions de Piétons, l'association qui veille à ce que l'on prenne soin des piétons www.pietons.org

Consulter ou témoigner à partir des cartes ci-dessous

Ces cartes dépendent des associations ou groupes locaux.
ou nous joindre sur notre site web [Contact pietons.org](http://Contact.pietons.org)

Territoire Ville de La Clotat	Territoire Ville de Arnage	Territoire Ville de Marseille	Territoire Ville de Niort
Territoire Ville de PARIS	Territoire LA ROCHELLE	Territoire Ville de POITIERS	Territoire Tours Piétons
Territoire Trégor Piétons			

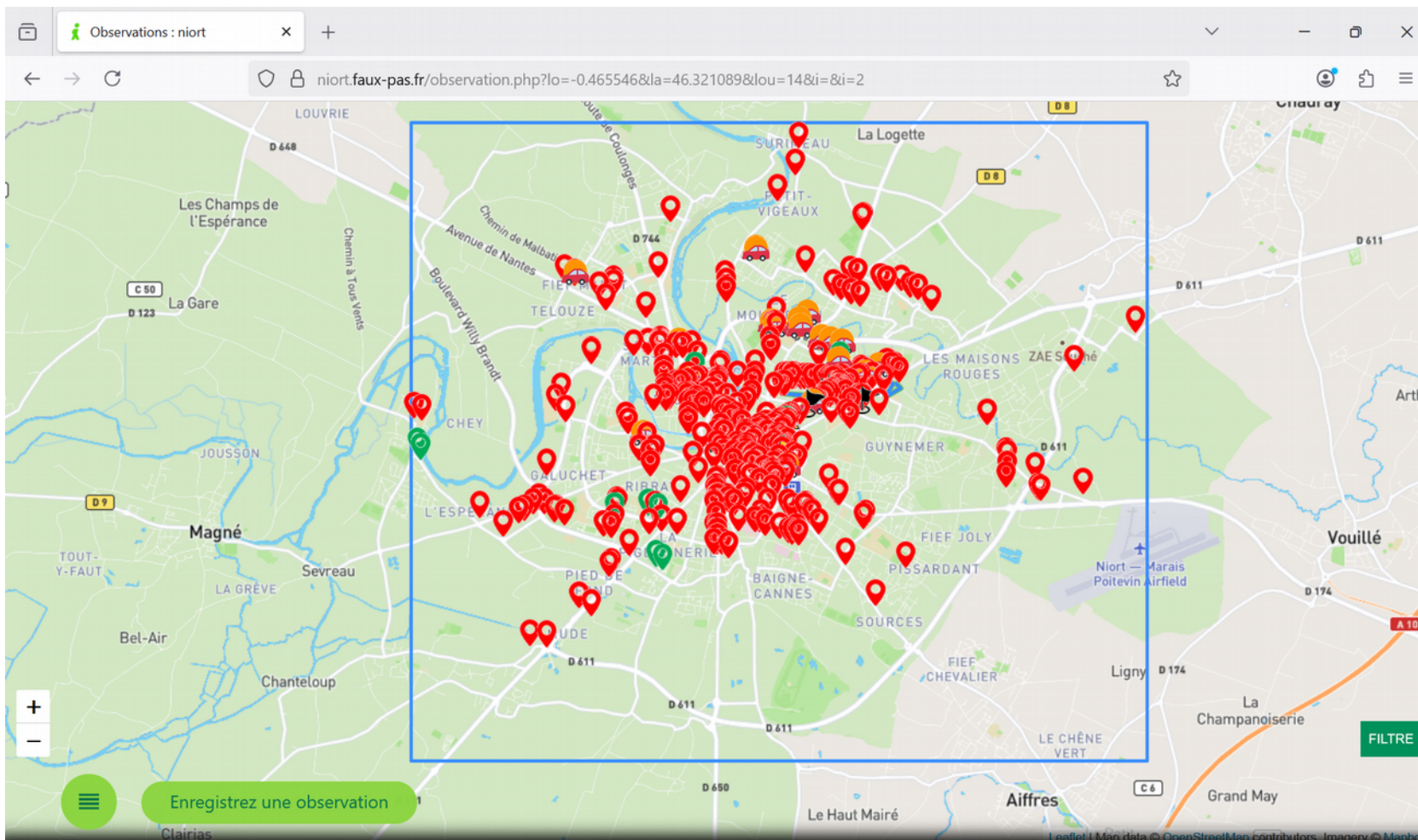
Intervention de Christophe HUCHEDE
adhérent de l'association 60 Millions de Piétons sur Niort
gestionnaire de l'outil cartographique Faux Pas sur Niort

<https://faux-pas.fr/>

RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT



Presque 500 saisies à fin août 2025

Rennes, les 25 & 26 septembre 2025

RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

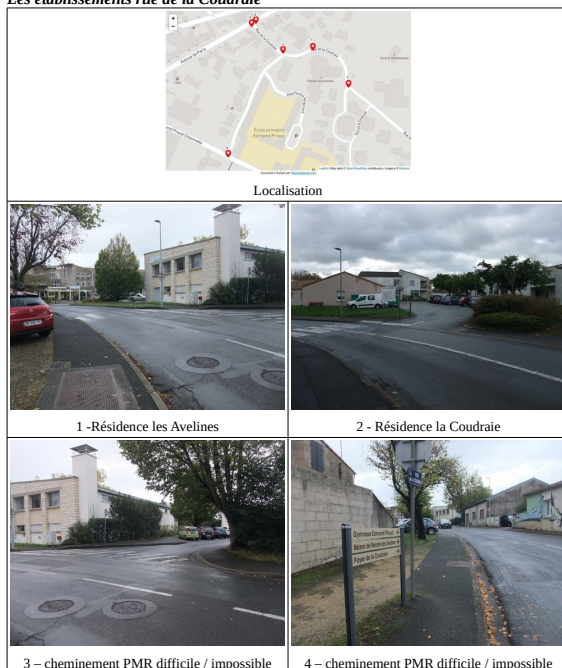
Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

L'accessibilité aux résidences seniors



L'accessibilité des établissements niortais pour seniors

Les établissements rue de la Coudraie



Résidences des Avelines et de la Coudraie non accessibles aux PMR par leurs propres moyens :

- trottoirs présentant des impossibilités de passer,
- absence de cheminement direct et lisible (nécessité de traverser à plusieurs reprises pour cheminer).

Impossibilité pour les résidents d'aller, en sécurité, à une boulangerie ou au libre-service alimentaire les plus proches.

Arrêts de bus inaccessibles pour une PMR notamment arrêts Coudraie sur la ligne principale.

RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

L'accessibilité aux établissements scolaires



L'accessibilité des écoles maternelles et élémentaires

Groupes Scolaires Publics les plus proches du centre-ville

Plusieurs études montrent qu'un enfant, lors de sa scolarisation en élémentaire, peut aller à l'école seul à pied. Un consensus existe sur l'âge de 8 ans mais cela peut être plus tôt ou plus tard, en fonction de son désir et de sa maturité.

D'autres études montrent que pour apprendre la rue aux enfants et leur permettre d'y évoluer plus tard à pied ou à vélo avec plus d'aisance, il faut faire des trajets à pied avec eux dès l'âge de 3 ans, par exemple le chemin de l'école.

C'est dans ce contexte que s'inscrit ce cahier qui consiste à analyser l'accessibilité à pied des écoles maternelles et élémentaires. L'accessibilité PMR étant très mal assurée, il a été vérifié l'existence d'un trottoir continu d'au moins 60 cm de largeur dans un rayon (isodistance par rapport à l'école élémentaire) d'un kilomètre¹ (correspondant à une durée de marche de 20 minutes pour un enfant).

En plus de la liste, non exhaustive, des rues non adaptées par groupe scolaire, nous avons pu noter les problèmes récurrents suivants (qui sont problématiques pour tous les piétons) :

- encombrement des trottoirs par des poubelles et pas seulement les jours de collecte,
- stationnement de véhicules sur les trottoirs et les passages piétons,
- éclairage insuffisant (d'un seul côté ou présence de végétation ou de stationnement),
- absence de passage piétons à tous les carrefours et/ou pour toutes les branches d'un carrefour,
- distance entre 2 passages piétons supérieure à 100 m.

¹ Rattachement selon <https://niort.accueil-famille.fr/maelisportal/fr/p/67/recherche-d-etablissements.xhtml>

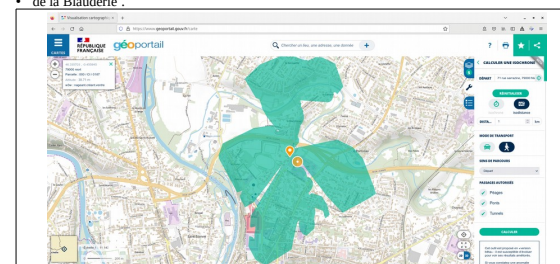


L'accessibilité des écoles maternelles et élémentaires

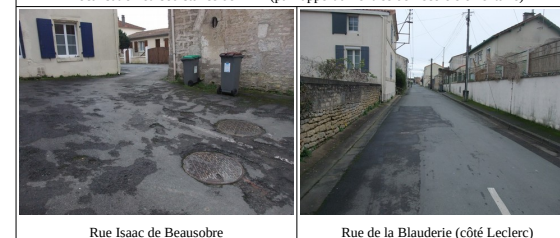
Groupe Scolaire Pierre de Coubertin sis 6 rue Pierre de Coubertin

Groupe scolaire Pierre de Coubertin non accessible à pied (seul ou accompagné) en sécurité, aux élèves habitant ou empruntant les rues :

- Isaac de Beausobre,
- de la Blauderie¹.



Localisation et isodistance de 1 km (par rapport à l'entrée de l'école élémentaire)



Rue Isaac de Beausobre

Rue de la Blauderie (côté Leclerc)

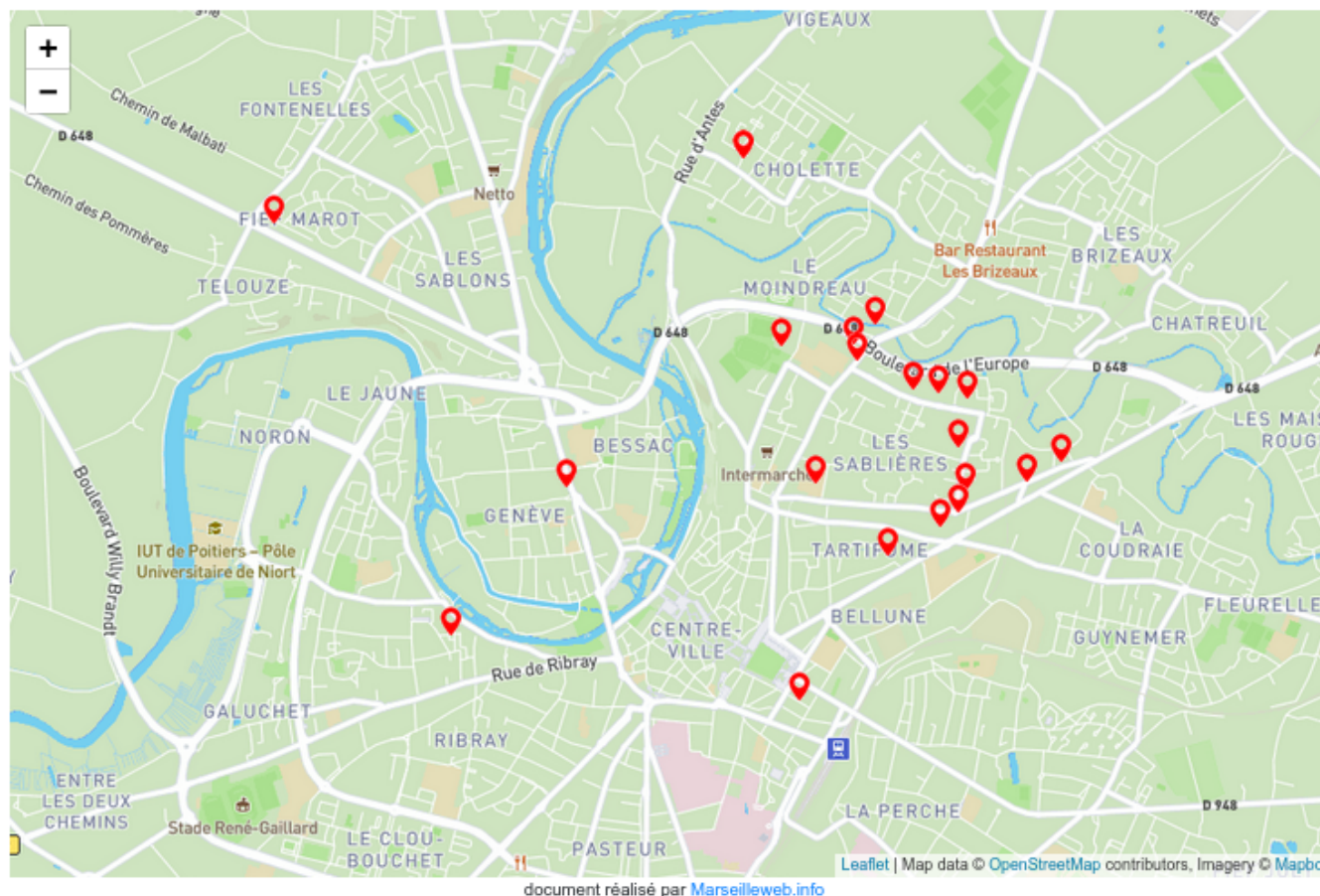
¹ Rattachement selon <https://niort.accueil-famille.fr/maelisportal/fr/p/67/recherche-d-etablissements.xhtml>

RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

Stationnement récurrent sur le trottoir



RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

Problématique des arceaux vélos et stations de Vélos en Libre Service sur les trottoirs



Implantation des arceaux vélo

Membre du collectif
France Accessible

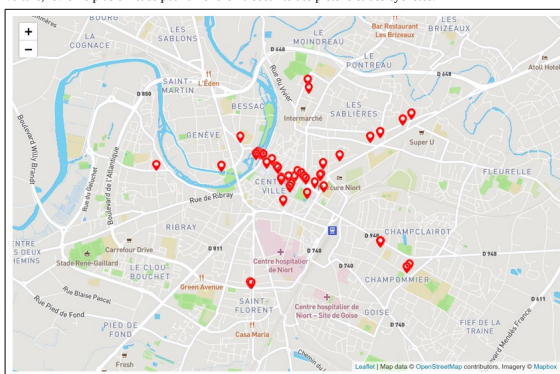
Selon l'article R. 412-7 du code de la route, les véhicules doivent circuler sur la chaussée. Il leur est donc interdit de circuler sur le trottoir. Cette disposition s'applique aussi aux cycles, EDPM et cyclomobiles. Ne pas respecter cette disposition expose à l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe.

De nombreux arceaux vélo sont installés dans la ville, quasiment tous sur le trottoir. La grande majorité des utilisateurs roule sur le trottoir pour accéder aux arceaux ou en repartir.

Cette disposition inadaptée normalise un comportement répréhensible. L'installation des arceaux sur les cases de stationnement situées à moins de 5 m d'un passage piéton (voir cahier n° 14, cases de stationnement) est à privilégier.

De plus les dimensions des arceaux les plus courants les rendent indétectables, vides, pour un mal-voyant qui se déplace avec une canne (voir cahier 6 - l'accessibilité de la voirie publique aux mal-voyants, obstacles non détectables par une canne).

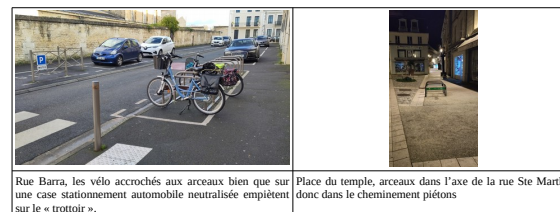
De plus, selon le rapport « *partis modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises* »¹ de l'ADETEC, transférer aux cyclistes des surfaces dévolues aux piétons revient à réduire la part modale de la marche, non compensée par l'augmentation de celle du vélo. Cela ne permet donc pas de réduire celle de la voiture, levier le plus efficace pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.



Localisation (non exhaustive) des arceaux vélo situés sur les infrastructures piétonnes

Le détail pour chaque point repéré sur la carte ci-avant est disponible ici :
https://niort.internet13.info/cahiers_niort/cahier_1667555135_-1666438791-.php?cc=1

¹ <http://adec-deplacements.com/Parts%20modales%20et%20partage%20de%20l'espace%20dans%20les%20grandes%20villes%20fran%20aises%20-%20rapport%20%20ADETEC%29%20%284%29.pdf>



Rue Barra, les vélo accrochés aux arceaux bien que sur une case stationnement automobile neutralisée empiètent sur le « trottoir ».

Par contre, ce type d'implantations est à généraliser :



Avenue de Paris, face au 133

Place Amable Ricard²

² L'implantation des arceaux, en limite d'aire piétonne, incite les cyclistes à laisser leur monture à l'entrée et réduit la gêne aux piétons due aux vélos circulant dans l'aire piétonne (donc au-dessus de l'allure du pas).

Infrastructures cyclables sur les trottoirs non détectables par une Personne Aveugle ou Mal-voyante se déplaçant avec une canne

Pistes cyclables sur trottoir

Dans son rapport [Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique](#), l'Inspecteur Général de l'Administration Emmanuel BARBE a pointé les itinéraires partagés piétons / cyclistes et assimilés comme source de conflits d'usage. Il donne notamment un exemple :

Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique

ou au même niveau que les trottoirs avec une simple bande de peinture pour délimiter l'espace dédié à chaque type d'usager. Il en résulte des situations de confusion et de tension d'usage. Surtout, les trottoirs partagés par les cyclistes et les piétons soulèvent un enjeu de conformité à la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées en raison des problèmes d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant ou celles atteintes de déficience visuelle.



Exemple d'un trottoir partagé en milieu urbain dense, aménagement non conforme au code de la route (art. R412-34) et qui, de surcroît, méconnaît les besoins des personnes en situation de handicap visuel.

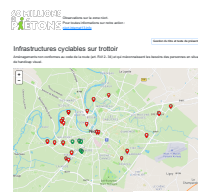
Figure 7: trottoir partagé entre piétons et cyclistes en milieu urbain dense (crédits : CI/NGDO)

A propos de cet exemple, il écrit qu'un trottoir partagé (piste cyclable installée au même niveau qu'un cheminement piétons sans délimitation détectable par une canne) est **"non conforme au code de la route (art. R412-34) et [...] de surcroît, méconnaît les besoins des personnes en situation de handicap visuel"**.

Ce cahier s'inscrit dans ce constat et liste (non exhaustivement) les lieux, sur Niort, présentant cette non-conformité.

La liste est disponible sur ce lien : https://niort.intemet13.info/cahiers_niort/cahier_1736180591_---1717169466-.php

Un récapitulatif (moins illustré) est joint au présent document.



RENCONTRES NATIONALES DE LA MARCHE EN VILLE - 3e édition

Atelier 3 – Comment impliquer les citoyennes et les citoyens dans le développement des mobilités piétonnes ?

Un outil cartographique pour piétons engagés par Christophe HUCHEDE,
adhérent de 60 Millions de Piétons et gestionnaire de l'outil sur NIORT

Adaptation et accessibilité des arrêts et présence abribus



L'accessibilité des bus dans le cadre de la délégation de service public du réseau de déplacements urbains collectifs et durables

Ligne 6 – adaptation et accessibilité des arrêts et présence abribus

Les transports en commun représentent un prolongateur d'autonomie pour le piéton et d'autant plus pour ceux ayant une mobilité réduite. Pour ces derniers, il est donc nécessaire que le bus soit accessible avec un arrêt adapté et accessible.

Les adhérents de l'association nationale 60 Millions de Piétons seront toujours vigilants à l'aménagement en accessibilité de tous les arrêts des Transports Collectifs comme l'impose la loi. Cela aura pour avantage d'augmenter le nombre de passagers et donc la diminution des automobiles.

Pour que le bus soit une alternative crédible à la voiture, en plus d'une fréquence et d'une fiabilité correctes, il faut un certain confort avec notamment des abribus permettant d'être abrité de la pluie.

Ce cahier (état au 9/05/2025), qui concerne la ligne 6 uniquement dans son parcours niortais, liste les arrêts non adaptés, les arrêts non accessibles et ceux sans abribus. Si il n'y a pas d'abribus cela veut dire qu'il n'y a pas de point de repos pour une personne ayant des difficultés avec la station de départ.



Nous avons analysé, pour chaque arrêt, l'accessibilité dans un rayon de 500 m autour de l'arrêt. En plus de la liste, des rues non accessibles pour chaque arrêt, nous avons pu noter les problèmes récurrents suivants (qui sont problématiques pour tous les piétons) :

- encombrement des trottoirs par des poubelles et pas seulement les jours de collecte,
- stationnement de véhicules sur les trottoirs et les passages piétons,
- éclairage insuffisant (d'un seul côté ou présence de végétation ou de stationnement),
- absence de passage piétons à tous les carrefours et/ou pour toutes les branches d'un carrefour,
- distance entre 2 passages piétons supérieure à 100 m.

Arrêt dont occasionnel	Sens Chauray vers St Liguire		Sens St Liguire vers Chauray		Non accessibilité des rues
	Adapté	Abribus	Adapté	Abribus	
Jouselin	Oui	Non	Oui	Non	Station VLS sur le trottoir. Voir généralités et non accessibilité des rues : - du Moulin à vent, - du Commandant l'Herminier, - Edgard Degas, - impasse Henri Rousseau, - des maisons rouges.
Maisons rouges	Oui	Oui	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité des rues : - du Moulin à vent, - du Commandant l'Herminier, - Edgard Degas, - impasse Henri Rousseau. Arrêt en encoche vers Chauray.

Arrêt dont occasionnel	Sens Chauray vers St Liguire		Sens St Liguire vers Chauray		Non accessibilité des rues
	Adapté	Abribus	Adapté	Abribus	
Maison ESS	Oui	Non	Oui	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - Ste Claire Deville (piste cyclable sur trottoir), - Blaise Pascal (revêtement), - Paul Sabatier (revêtement).
Deville	Oui	Non	Oui	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - Pied de Fond (revêtement) - Ste Claire Deville (piste cyclable sur trottoir), - Paul Sabatier (revêtement).
Marais	Non	Non	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité de la rue des Marais.
Garenne	Non	Non	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité de la rue de la Garenne.
Halte	Oui	Oui	Non	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - de la Garenne, - de la Halle, - Karen Blixen.
Levée de Sevreau	Oui	Oui			Voir généralités et non accessibilité des rues : - Breuillac Laydet, - Burgaud des Mares, - des Gardoux, - Xavier Bernard.
Saint-Liguire ²	Oui	Oui	Oui	Oui	Accessibilité de l'arrêt en direction de Chauray perturbé par le stationnement récurrent de véhicules hors case derrière l'abribus. Voir généralités et non accessibilité des rues : - de la Prairie, - des écuries, - du 8 Mai 1945, - du Moulin.
8 Mai	Non	Non	Non	Non	Voir généralités et non accessibilité des rues : - du 8 Mai 1945, - des écuries, - du petit chemin, - de la règle.
Boutinets	Non	Oui			Voir généralités et non accessibilité des rues : - des Boutinets, - du grand port, - du pont rouge.
Tiffardière	Non	Non	Non	Oui	Voir généralités et non accessibilité des rues : - de la Tiffardière, - du pont rouge, - de la Roussille.
St-Liguire ITEP ³	Oui	Oui			Voir généralités et non accessibilité de la rue de la Roussille.

En italique, arrêts non desservis par toutes les courses.



² Terminus, l'arrêt sens vers Chauray est desservi aux horaires où la ligne est prolongée jusqu'à l'ITEP.
³ Terminus