



LES ACTES DE LA RENCONTRE

La ville du « tout-voiture » a été largement critiquée. Toutefois, son évolution vers des centres urbains où la place des piétons et des cyclistes est privilégiée, où les vitesses automobiles sont réduites et où la sécurité et le bien-être des habitants est assurée, se fait lentement. Depuis plusieurs années, on assiste à l'émergence de nouveaux comportements où le partage, la volonté de participer à la vie de la cité, la recherche de la convivialité et d'une vie de quartier apaisée sont portés par les citoyens.

Pour soutenir cette ouverture vers une ville sûre, vivante et innovante, l'association Rue de l'Avenir a organisé à la Halle aux Sucres de Dunkerque ses journées d'études annuelles en septembre 2017, en développant les thématiques de la ville apaisée et de la ville pour tous.

COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE DUNKERQUE



Une voirie pour tous

DUNKERQUE, UNE VILLE EN TRANSITION



Depuis la fin des années 1980 et le début des années 1990, la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) s'est engagée sur la voie du développement durable. Le projet communautaire 2015-2020 a fait de la transition économique, écologique et sociale son fil conducteur. L'obtention du label Cit'ergie gold en 2014, l'implication récente de CUD dans Conférence des parties COP21 et la COP22 témoignent de cet engagement aux niveaux national et international. Avec ses partenaires régionaux, la CUD s'est également impliquée, dès son lancement, dans la Troisième révolution industrielle, aujourd'hui Rev3, portée par le conseil régional Hauts-de-France. Pour penser la transition au sens large et faire en sorte qu'elle irrigue toutes les politiques publiques de la CUD, un premier forum de transition économique, écologique et sociale s'est tenu en 2016 à Grande-Synthe et a rassemblé plus de 200 acteurs du territoire ainsi que des intervenants d'envergure internationale.

La communauté urbaine de Dunkerque opère d'ores et déjà sa transition énergétique en expérimentant des solutions issues de l'économie circulaire dans son réseau de distribution d'énergie (réseau de chaleur provenant des industriels du territoire) et en soutenant également les innovations industrielles qui s'opèrent sur le territoire (hydrogène, froid, etc.).

En matière de mobilité durable, le projet DK'Plus de mobilité propose une véritable révolution des transports en commun avec un réseau proposant bientôt un haut niveau de service entièrement gratuit pour les usagers. Parallèlement, la CUD investit aussi de nouveaux domaines d'actions en s'intéressant par exemple à la transition alimentaire et agricole du territoire en agissant en faveur de filières alimentaires locales et biologiques.

LA HALLE AUX SUCRES



Dans les murs d'un ancien entrepôt portuaire, la Halle aux Sucres est un pôle de ressources et d'expertises sur le thème de la ville durable. La Halle aux Sucres expérimente une nouvelle façon de concevoir l'action publique en regroupant en ses murs l'Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR), l'Institut National spécialisé d'études territoriales (INSET, institut du CNFTP), le Centre de la Mémoire Urbaine d'Agglomération, des services de la Communauté Urbaine de Dunkerque en charge de l'aménagement, de l'habitat et du cadre de vie, et des espaces pour le grand public, à vocation scientifique, pédagogique et même ludique (le Learning Center).

Le Learning Center est composé de plusieurs espaces interconnectés visant à accueillir et à accompagner au mieux les différents publics qui le fréquentent : une exposition de référence « Villes Durables », un espace d'exposition temporaire, un centre de ressources et des espaces ouverts pour provoquer la rencontre entre les publics (forum, auditorium, belvédère...).

SOMMAIRE

- LA RENCONTRE / P.4
- LE PROGRAMME NATIONAL UNE VOIRIE POUR TOUS / P.5
- LES VISITES DE SITES : À PIED, À VÉLO, À DUNKERQUE / P.7
- REMETTRE LES PERSONNES À PIED ET À VÉLO AU CENTRE DES AMÉNAGEMENTS, par Sylvie Banoun, coordinatrice interministérielle marche et vélo / P.9
- ATELIERS : L'ESPACE PUBLIC POUR TOUS, DANS UNE VILLE APAISÉE
 - Atelier 1 : La ville à pied, qualité d'usage de l'espace public et ouvrages d'art / P.12
 - Atelier 2 : Partage de l'espace public et cohabitation entre piétons et cyclistes / P.13
 - Atelier 3 : Continuités piétonnes et cyclables : traiter les coupures urbaines / P.15
- RUES PUBLIQUES ET VILLES ACCUEILLANTES par Thierry Paquot, philosophe / P.16
- ATELIERS : LA RUE POUR TOUS, LA RÉDUCTION DE LA VITESSE COMME PRÉALABLE
 - Atelier A : Vitesse en ville et modes actifs / P.17
 - Atelier B : La place des enfants dans la ville / P.18
 - Atelier C : La place des aînés dans la ville / P.21
 - Atelier D : Co-production de l'espace public avec les habitants / P.22
- RESTER MOBILE, par Brigitte Thorin, déléguée ministérielle à l'accessibilité / P.24
- LA MOBILITÉ COMME LEVIER DE L'AMÉNAGEMENT par Damien Carême, maire de Grande-Synthe / P.25
- TABLE RONDE : LA GRATUITÉ DES TRANSPORT EN QUESTIONS / P.27
- VERS LA MULTI-MODALITÉ : L'IMPORTANCE DE L'INFORMATION, Bernard Lensel, urbaniste, Grand Lyon / P.34
- CLÔTURE DES JOURNÉES par Patrice Vergriete, Maire de Dunkerque / P.35

LA RENCONTRE



Après Rennes, Nantes et Poitiers, c'est à la Halle aux Sucres de Dunkerque que les 160 participants des Journées d'Echanges 2017 se sont réunis les 21 et 22 septembre. Cette année, la Rue de l'Avenir s'est associée à la Communauté Urbaine de Dunkerque, au CNFPT, au Learning Center ainsi qu'au CEREMA (Programme Une Voirie pour tous) pour organiser cette rencontre sur le thème «La ville Autrement, des rues pour tous ». Visites de sites, ateliers thématiques et séances plénières se sont enchaînés entrecoupés de temps de pauses permettant des échanges informels et conviviaux dans les locaux lumineux de la Halle aux Sucres. Les participants, principalement agents de collectivités, membres d'associations, travailleurs dans le domaine de la ville ou étudiants sont venus de toute la France, de Belgique, de Suisse et d'Italie pour échanger et partager leurs visions de la mobilité de la ville de demain. Les échanges ont été nombreux et riches lors de ces 2 jours où ont été évoqués les changements de comportements en matière de mobilité, l'espace public et la participation des habitants à sa conception et à sa gestion. Les participants ont pu partager leur conviction de la nécessité du développement des modes actifs et de la réduction du nombre de voitures pour aller vers une évolution des villes à la mobilité durable tout en débattant sur des questions plus spécifiques au travers des différents ateliers thématiques et de leurs restitutions en séances plénières. Chacun a pu s'exprimer sur des questions aussi variées que celle de la cohabitation entre piétons et cyclistes, de celle de la place des enfants ou des aînés en ville, ou bien encore sur celle de la co-production de l'espace public avec les habitants ou de la gratuité des transports collectifs... Les interventions de Sylvie Banoun, déléguée interministérielle pour le développement de la marche et du vélo, et de Brigitte Thorin, déléguée ministérielle à l'accessibilité ont permis de resituer ces journées dans le contexte national actuel. L'intervention du philosophe Thierry Paquot a donné à réfléchir et amené à prendre un peu de recul et de hauteur sur ces questionnements. Pour clore ces deux belles journées, la parole a été donnée aux deux élus locaux Damien Carême, maire de Grande-Synthe et vice-président à la CUD en charge des questions d'environnement et de transport et Patrice Vergriete, maire de Dunkerque et Président de la CUD.

LE PROGRAMME NATIONAL UNE VOIRIE POUR TOUS



Présentation de **Catia Renesson**, CEREMA

La finalité du programme est de promouvoir les pratiques de conception et d'aménagement de la voirie et des espaces publics qui :

- permettent un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages de la vie urbaine et tous les usagers,
- redonnent toute leur place aux modes actifs (marche, vélo) ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo »
- repensent les aménagements autrement, pour plus de sécurité, mais aussi plus de bien-être, de confort d'usage, de lien social, d'urbanité.

Il s'inscrit dans la lignée des actions de diffusion des connaissances qui ont accompagné les nombreuses politiques, réflexions, travaux menés depuis les années 80 pour faire évoluer les lois, les réglementations, ainsi que les doctrines de conception, d'aménagement et de gestion de la voirie urbaine. C'est un programme nécessaire pour Agir et poursuivre dans la durée et pour Débattre et échanger autour des nouvelles évolutions (méthodes, outils, références).

Il s'adresse à tous les praticiens de l'aménagement de la voirie et des espaces publics urbains (collectivités locales, services de l'Etat, conseils en architecture urbanisme et environnement, agences d'urbanisme, acteurs privés,...) ainsi qu'aux associations d'usagers.

Son rôle : capitaliser, partager et diffuser les connaissances et savoir-faire

Les actions du programme UVT sont variées : journées d'échanges, formations initiales et continues, la production de fiches, la labellisation d'ouvrages, la tenue à jour d'un site internet, des actions diverses de diffusion de l'information (Twitter, mailing, articles ...).

Les journées d'échanges sont nombreuses, en 2016, 47 rencontres ont été organisées regroupant près de 2700 participants. Les thématiques abordées sont variées et nombreuses. Ces journées sont non « standardisées », mais adaptées aux besoins et attentes exprimées localement. Les thématiques alternent des sujets historiques, de fond, comme celui du vélo, de l'accessibilité, ou encore des zones à circulations apaisées... et des sujets plus nouveaux : Quelle boîte à outil utiliser pour développer la marche plaisir en ville ? Comment la nature en ville peut être un levier pour une pratique alternative de l'espace public ? Comment aménager les espaces publics ordinaires des territoires périphériques d'agglomération ? Comment transformer les coupures en agrafes urbaines ? Comment les intelligences numériques et collaboratives vont-elles impacter la conception, l'aménagement et l'usage des espaces publics urbains ?

Pour ces journées, un accent particulier est mis sur certaines thématiques :

- 2014/2015 : Les zones de rencontre
- 2015/2016 : La prise en compte du vieillissement de la population dans l'aménagement des espaces publics
- 2015/2016 : Le porté à connaissances des évolutions liées au PAMA

- 2016/2018 : Les villes de taille moyenne
- 2016/2017 : La nature en ville comme levier pour une pratique alternative de l'espace public
- 2017/2018 : Les espaces publics de centre-bourgs
- 2017/2018 : Le stationnement (dépénalisation / aménagement)

Pour en savoir plus : voiriepour tous.cerema.fr

Catia RENESSON

En quoi ce programme renouvelle-t-il les approches et les capacités d'actions locales ?

« Loin d'apparaître en catalogue de solutions à la mode, le programme propose d'explorer et d'apprendre ensemble. Il participe du partage d'expérience, facilite la compréhension des enjeux identifiés par chacun. Il ouvre de nouvelles pistes aux décideurs, concepteurs et usagers en situant l'espace public comme support des mutations de la société. Dispositif de rencontre entre les publics, il offre un temps rare pour reconsidérer la voirie dans son rang d'espace public et pour réinterroger notre vision de production du projet du vivre ensemble. »

Benoît Poncelet, Directeur du CAUE Nord



À PIED, À VELO, À DUNKERQUE : LES VISITES DE SITES

Les journées d'échanges ont débuté par les visites de sites. Trois possibilités pour les participants de découvrir trois projets destinés à améliorer la qualité des espaces publics. Chacune de ces visites étaient liées à un des ateliers thématiques du jeudi après-midi.



La passerelle du Grand Large est un pont en acier réservé aux piétons et aux vélos mis en service en février 2015. Elle relie le Fond Régional d'Art Contemporain de Dunkerque à la digue de Malo les Bains. Cet ouvrage, très vite adopté par les habitants piétons promeneurs, joggeurs ou à vélo, a été conçu par l'architecte Brigit de Kosmi qui a fait visiter la Passerelle aux participants.



La Digue de Malo les bains. La CUD est actuellement engagée dans un chantier de deux ans visant à réaménager la grande digue. Ces travaux visent à prévenir la submersion marine mais aussi à gagner en potentiel touristique en améliorant la qualité urbaine. Le mobilier urbain va être renouvelé et enrichi pour répondre aux demandes des habitants interrogés qui souhaitent des espaces plus conviviaux et plus ludiques. Ces derniers ayant également demandé plus de sécurité pour les modes de déplacements actifs. Le projet prévoit qu'en été, l'ouest de la digue sera entièrement piéton. En dehors de la période estivale,

l'espace de circulation réservé aux piétons et cyclistes sera bien démarqué de celui de la circulation automobile. Et plus encore, la bande cyclable sera de plus en plus identifiée à l'aide d'espaces végétalisés. (Pour plus d'informations : www.communaute-urbaine-dunkerque.fr).



La RD 601 : La transformation de la voie express (2X2 voies) en boulevard urbain apaisé fait partie du grand projet DK'Plus de la CUD. Il s'agit de relier Saint-Pol-sur-Mer et Petite-Synthe grâce à des voies de circulation dédiées marche/vélos/bus/voitures et à un cadre urbain agréable et vert. (Pour en savoir plus : www.dk-mobilite.fr). Autrefois uniquement réservée aux automobiles cette voie représentait une forme de coupure urbaine pour les utilisateurs de modes actifs. Le canal qui avait été utilisé comme support de la pénétrante a été découvert et végétalisé.

Quelques photographies des visites...



REMETTRE LES PERSONNES À PIED ET À VÉLO AU CENTRE DES AMÉNAGEMENTS



Intervention de Sylvie Banoun, déléguée interministérielle pour le développement de la marche et du vélo. Elle a dirigé le rapport du groupe de travail PAMA 2 adopté par le CNTE (Conseil National de la Transition Énergétique).

En matière de mobilité, interviennent conjointement au moins trois ressources rares : le temps, l'espace, le coût.

Faire une politique de mobilité, qu'il s'agisse de celle des personnes ou des biens, et quel que soit le mode de déplacement utilisé, c'est prendre en compte différents enjeux : environnementaux, économiques, sociaux, sanitaires et politiques qui utilisent ces trois ressources avec plus ou moins de parcimonie.

Les enjeux environnementaux sont de différents ordres :

- on pense bien sûr aux émissions de gaz à effet de serre et il convient de rappeler à ce propos que le secteur des transports est responsable d'un quart de nos émissions et qu'il s'agit du seul secteur dont les émissions sont en croissance ;
- on pense moins directement à la pollution de l'air : oxydes d'azote, particules fines... on a beaucoup entendu parler des manipulations du diesel en la matière, mais ce n'est pas la seule source de pollution – la mise en place de zones à circulation restreinte est un des outils qu'on utilise pour réduire ces apports malvenus ;
- on pense encore moins à la consommation d'énergies fossiles, notamment des hydrocarbures – il convient à cet égard de rappeler qu'un véhicule automobile électrique n'est pas un véhicule « propre » : son usage est énergétiquement dispendieux (1 tonne pour transporter 80 kg), son utilisation est consommatrice d'espace tant pour son stationnement – 95% du temps, 10 m² ou 25 m² que pour sa circulation, consommation qui croît avec sa vitesse) sa fabrication est énergivore et consommatrice de ressources rares, sa destruction n'est pas indolore – avec la délicate question des batteries ;
- on pense encore moins aux nuisances sonores dont les transports génèrent plus de 80% - il ne s'agit pas des aéroports ou des voies ferrées mais du quotidien... De ce point de vue, l'utilisation de moteurs électriques ou à pile à combustible (hydrogène) améliore la situation, mais il reste le bruit du roulement sur le revêtement et... plus pervers, la difficulté à percevoir la vitesse d'un véhicule qu'on n'entend pas.

Les enjeux économiques de la mobilité des biens et des personnes sont évidents également,

- au point que jusqu'au XIXe siècle, le lien entre la croissance de l'activité économique et celle de la mobilité des personnes et des biens était direct.
- Il faut savoir que le lien existe aujourd'hui entre les différents modes de déplacement et l'activité économique de proximité : les consommateurs les plus importants pour le commerce et l'activité de centre-ville sont par exemple les piétons et les cyclistes (même s'ils consomment moins à chaque visite, ils viennent plus souvent et au total, en consommation hebdomadaire, l'écart est important avec la consommation des automobilistes) ; il convient de s'en souvenir quand on autorise l'implantation d'un centre commercial en périphérie parce qu'il dépend généralement d'une clientèle motorisée qui délaissera le centre-ville et le commerce de proximité.
- Le coût d'un véhicule automobile individuel est toujours sous-estimé (achat, assurance, entretien, stationnement, et pas seulement carburant...) et il se double des coûts de l'étalement urbain.

Les enjeux sociaux sont bien souvent moins spontanément présents à l'esprit :

- l'accès au marché du travail, aux services et aux activités est une source d'inégalités entre groupes sociaux et accentue la pauvreté et l'exclusion sociale,
- les différences de mobilité sont sources de vulnérabilité individuelle (consécutivement à des accidents ou des accidents de la vie...),
- dans un certain nombre de pays, elle est une véritable nécessité vitale : accès à l'eau, à la nourriture, aux soins...
- sécurité (notamment sécurité sur la voie publique), directement corrélée avec les vitesses de déplacement et les aménagements de l'espace public.

Les enjeux sanitaires sont presque toujours appréhendés sous un angle très général, comme s'ils étaient difficiles à concevoir :

- Sédentarité (ou lutte contre la sédentarité),
- Inactivité physique ou activité physique, avec leurs conséquences en termes de surpoids, d'obésité, de maladies chroniques (diabète notamment), de cancers...
- Conséquences de la pollution de l'air – insuffisance respiratoire (perte de 25% de la capacité cardio-respiratoire des élèves de 4^e par rapport à il y a 40 ans...), décès dits prématurés (43 000 personnes supplémentaires qui décèdent avant 65 ans)...

Avec un cercle vicieux : l'état de santé pose problème en matière de mobilité et d'accessibilité mais le défaut d'accessibilité génère des problèmes sanitaires.

Les enjeux politiques ne sont pas mineurs non plus :

- D'abord parce que la circulation des biens et des personnes aux frontières fait régulièrement l'objet de controverses...
- Ensuite parce que la mobilité est un champ privilégié d'intervention de la puissance publique : lois, taxes, incitations, dérogations, aménagements, règles plus ou moins contraignantes sur la consommation d'espace, la construction ou l'urbanisme ; or ces règles favorisent ou au contraire régulent l'essor des moyens de transport (stationnement, versement transport en sont deux exemples très différents...);
- Et enfin parce que le financement des infrastructures et des espaces publics mobilise des fonds publics, quelle que soit leur source, et que l'utilisation des fonds publics fait évidemment l'objet d'arbitrages – l'argent que je consacre à un objet n'est plus disponible pour un autre.

Dans ce contexte, le développement de la marche et de l'usage du vélo répond à des préoccupations de court, de moyen et de long terme :

- D'une part un quart des déplacements sont effectués intégralement (de bout en bout) à pied, et qu'il convient d'amplifier cette part par un urbanisme des courtes distances puisque la marche est le moyen le plus pertinent jusqu'à environ 800 mètres... et qu'en outre, elle est aussi le support de la flânerie, du commerce, du séjour mais aussi de la revendication ;
- D'autre part parce que la moitié des déplacements sont inférieurs à 5 km, une distance de pertinence manifeste pour l'usage du vélo alors que les trois-quarts de ces déplacements de voisinage sont pourtant effectués en voiture individuelle ; (source Insee)
- Enfin parce qu'au-delà des déplacements, ce qui se joue avec la place des personnes à pied et à vélo dans les espaces publics, c'est la qualité de vie et l'urbanité.

C'est précisément l'objet de l'avis adopté par le Conseil national de la transition écologique en mai 2017, il s'agit de remettre les personnes à pied et à vélo au centre des aménagements : donner la priorité au plus vulnérable, veiller à la continuité des itinéraires piétons, cyclables et intermodaux confortables et sécurisés, avoir un usage prioritairement collectif des espaces publics et lutter contre les inégalités de mobilité parce qu'elles sont également constitutives d'inégalités sociales et de santé.

Beau programme, n'est-ce pas ?

Sylvie Banoun

L'ESPACE PUBLIC POUR TOUS, DANS UNE VILLE APAISÉE



Pour chaque atelier, il y avait un animateur, des intervenants et un organisateur. Au début de chaque session, un rapporteur était désigné parmi les participants. Ce rapporteur était chargé de présenter en plénière la problématique de l'atelier, le diagnostic, puis les propositions de solutions discutées en groupe.

Atelier 1 : La ville à pied, qualité d'usage de l'espace public et ouvrages d'art

Animateur : Benoit Poncelet (directeur CAUE 59)

Intervenants : Renée Bacqueville (CEREMA Nord Picardie) et Brigit de Kosmi (architecte)

Après la visite, les participants ont pu débattre sur la thématique de la « ville à pied », la ville « marchée » et de son lien avec la qualité d'usage de l'espace public via des ouvrages d'art. De quelle manière un ouvrage d'art, telle que la Passerelle du Grand Large de Dunkerque, peut-il changer les usages et plus particulièrement les modes de déplacements dans l'espace public en favorisant l'utilisation des modes actifs ?

En partant de l'idée que l'usage que l'on fait d'un espace public dépend de plusieurs aspects, notamment de son confort au déplacement, de son accessibilité et du cadre de vie qui l'entoure, comment un ouvrage d'art peut-il venir influencer notre mode de vie, notre relation à l'environnement urbain, voir nos relations aux autres ? Finalement, comment un ouvrage d'art peut-il globalement améliorer la qualité de vie urbaine ? C'est donc à partir de l'exemple de la Passerelle du Grand Large que les participants venaient tout juste de visiter, que cette problématique a été abordée puis débattue.

SUCITER L'ENVIE ET LE PLAISIR DE SÉJOURNER SUR L'ESPACE PUBLIC

Des éléments de réponses ont été apportés avec les présentations de Brigit de Kosmi et de Renée Bacqueville qui ont insisté sur l'aspect multidimensionnel que catalyse un ouvrage d'art qui doit aussi bien, comme dans le cas d'une passerelle, permettre un franchissement, un déplacement d'un point à un autre mais aussi susciter l'envie et le plaisir de séjourner sur l'espace public.

Renée Bacqueville a réalisé un travail de recherche sur les ouvrages d'art dans lequel elle a répertorié un certain nombre d'exemples qui permettent de comprendre quels sont les enjeux et les facteurs qui permettent de générer, via ces ouvrages, une amélioration de la qualité de vie. Elle cite dans cette recherche, des exemples principalement locaux : les boucles du canal à Roubaix (59), la passerelle du Breucq à Villeneuve d'Ascq (59), le cavalier et les belvédères du Louvre-Lens (62), la Passerelle du Val Joly à Epepe-Sauvage (59), le pont neuf de Compiègne (60), le pont à fourchon à Lomme (59), le viaduc Le Corbusier à Lille (59) et enfin le Viaduc des Arts à Paris (75).

NOUVEL OUVRAGE = NOUVEAUX USAGES, NOUVELLES PRATIQUES

L'arrivée d'un ouvrage d'art dans un environnement crée de nouveaux usages et de nouvelles pratiques. Ces derniers dépendent des caractéristiques du lieu et ne sont pas uniquement dédiés aux déplacements mais aussi au plaisir du séjour. Par exemple : « *se rassembler pour fêter le canal* » (boucles du canal à Roubaix), « *se donner des sensations fortes* » (passerelle du Breucq à Villeneuve d'Ascq), « *regarder, profiter des vues* » (la passerelle du Val Joly) etc. Du point de vue d'une échelle plus large, un nouvel ouvrage d'art tels que ceux présentés en exemple, crée un nouveau « Landmark » dans la ville et participe à créer une identité forte au lieu. Pour parvenir à générer de la qualité à partir de ce nouveau lieu, il faut auparavant, dès sa conception répondre à un certain nombre de questions que Renée Bacqueville cite dans sa présentation : Dans quel contexte sommes nous situés (géographie, topographie, histoire du lieu...) ? Comment valoriser et renforcer l'identité du lieu ? Quels sont les pratiques et usages actuels et ceux que l'ont souhaitent susciter ? Comment assurer la sécurité du lieu, donner envie ? Comment souhaite-t-on voir évoluer ce lieu ? Tous ces questionnements sont à aborder aux différentes échelles : de celle des abords de l'ouvrage à celle du territoire plus large.

UNE PASSERELLE PENSÉE POUR ÊTRE BEAUCOUP PLUS QU'UN LIEU DE PASSAGE

Brigit de Kosmi et son équipe ont conçu la Passerelle du Grand Large en relation avec les questions de mobilité pour définir le tracé et en s'inscrivant dans une dimension temporelle et historique des lieux prenant en compte le passé, le présent et le futur. Le passé, de Vauban jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale : Brigit de Kosmi a souhaité faire passer le tracé de la Passerelle pour permettre de passer devant le Mémorial des Alliés. Le présent, en s'appuyant sur des vues aériennes du lieu et en observant les itinéraires des joggeurs. Le futur, en se projetant sur l'évolution possible de cet environnement entre Terre et Mer. En ce qui concerne sa forme et les choix esthétiques de l'ouvrage, l'inspiration est venue de la mer, de la vie navale des lieux, des mats des bateaux... On voit bien que dès sa conception, la passerelle a été pensée pour être beaucoup plus qu'un lieu de passage mais aussi un lieu de séjour et de déambulation.

En prenant en compte tous ces facteurs, un ouvrage d'art peut donc participer à l'apaisement de la ville en donnant toute sa place à l'utilisation des modes actifs, en valorisant la marche et le vélo, et en procurant du plaisir à l'utilisateur qui s'y déplace et y séjourne.

Atelier 2 : Partage de l'espace public et cohabitation entre piétons et cyclistes

Animateur : François Prochasson (Président de Rue de l'Avenir Grand Ouest)

Intervenant : Xavier Brisbois (psychologue social), Claude Lievens (FUB)

Suite à la visite de la Digue de la Malo les Bains, les participants ont pu débattre de la question du partage de l'espace public et plus précisément de la cohabitation entre piétons et cyclistes mais aussi de la place de nouveaux modes actifs de déplacement.

L'atelier a réuni 45 personnes, venant d'horizons différents (1/2 venant de collectivités ou représentants de l'état, les autres se distribuant à part égale entre associatifs ou professionnels. Il a été introduit par un sondage sur la place des Engins de Déplacement Personnels (EDP). En contraste

avec les choix de certains pays ou certaines villes, les présents considèrent quasiment tous qu'il ne faut pas interdire ces engins sur l'espace public. Ni non plus sur les trottoirs en réservant ceux-ci exclusivement aux piétons. Pour autant, les participants considèrent aussi que la découpe d'une rue en voies dédiées aux différents modes de déplacement n'est pas non plus une bonne solution.

S'IL NE FAUT PAS SANCTUARISER LE TROTTOIR, IL FAUT AU MOINS SANCTUARISER LE PIÉTON

L'ambiance de l'atelier était donc à la cohabitation généralisée. Et lorsqu'on rentre dans le détail, il y a des nuances entre les voies de desserte et les boulevards circulés où le traitement ne sera pas le même. S'il ne faut pas sanctuariser le trottoir, il faut au moins sanctuariser le piéton qui ne supporte pas d'être frôlé par tout engin un tant soit peu rapide. Il faut aussi avoir à l'esprit l'existence de cyclistes "à mobilité réduite" qui cherche la protection d'un trottoir.

LA COHABITATION REPOSE SUR LA COOPÉRATION DE CHACUN

Xavier Brisbois, psychologue social, considère que la question n'est pas tant spatiale et réglementaire que sociale et cognitive. Le sujet central n'est pas l'espace, mais les "autres" et le sentiment que chacun se fait de sa place dans la rue et de sa capacité à y évoluer. (Entrée extrêmement riche si on veut comprendre la question du genre dans l'espace public abordée ensuite dans l'atelier). Ce qui implique que la cohabitation sera d'autant plus facile et satisfaisante pour tous qu'elle s'appuiera sur la coopération de chacun, en bonne volonté, par la responsabilisation de tous les usagers. Ils sont rendus co-producteurs de l'apaisement et du bon fonctionnement de la rue par une plus grande marge de manœuvre individuelle dans un environnement conçu pour souligner la nécessité de coopérer. Et s'il y a conflit, il faut établir une norme, comme la RATP le fait dans ses bus.

UNE COHABITATION PENSÉE À PARTIR DES DIFFÉRENTIELS DE VITESSE SPÉCIFIQUES

À partir de points de vue parfois opposés, on peut retenir quelques pistes de travail pour l'avenir. Il y a différents types de rues qui peuvent comporter différents espaces qui seraient chacun en cohabitation autour de différentiels de vitesse spécifiques. Autour d'une idée à construire qui serait globalement le trottoir pour « piétonner », la chaussée pour rouler. Ce qui traduit au moins partiellement l'enjeu du différentiel de vitesse.

Cela veut dire, selon le type dans la hiérarchie urbaine de la voirie :

- pour la voirie de desserte : une cohabitation où tout le monde roule à moins de 30 km/h et où le plus fragile n'a pas l'impression d'être frôlé désagréablement.
- pour les voies plus circulées : aussi à 30 km/h (parce que très urbaines), avec une partie d'espace « sanctuarisé » ou de forte priorité pour le piéton, les aides à la mobilité pour personnes handicapées et les jeux d'enfants (au moins les 1,40 m prévus par la loi) et une cohabitation sur le reste du trottoir (Engins de Déplacements Personnels) et sur la chaussée
- à 50 km/h, idem pour les trottoirs, mais des chaussées où les couloirs vélo et/ou bus-vélo assurent une meilleure protection des vélos et EDP « véloce »

Le schéma sous-tendu serait une ville à 30 km/h comme règle générale et le 50 km/h comme exception avec des espaces traités un maximum en cohabitation ou au moins avec une protection

accrue des plus fragiles dans des espaces sécurisés (trottoirs, bandes cyclables) lorsque la vitesse autorisée est 50 km/h.

Atelier 3 : Continuités piétonnes et cyclables : traiter les coupures urbaines

Animateur : Michel Anceau (Association Droit au Vélo)

Intervenant : Frédéric Héran (Université de Lille), Medy Sejay (Ville de Montreuil)

TRANSFORMER LES COUPURES EN COUTURES

En réaménageant la RD601 en boulevard apaisé et empruntable par les différents modes de transports notamment, les modes actifs, la CUD a choisi de transformer la coupure en couture. C'est précisément cette question des coupures urbaines qui a été débattue dans ce troisième atelier. Comment rectifier les « erreurs » urbaines du passé qui avait envisagé la voirie uniquement pour l'utilisation par les voitures ? Comment y intégrer les autres modes de déplacement ? Comment recréer du lien entre les quartiers quand ils sont coupés par des voies infranchissables ?

LA MODÉRATION COMME SOLUTION

Frédéric Héran (Université de Lille) présente les principales formes de coupures urbaines puis quelques outils de diagnostic cartographique comme les cartes ZAP (Zones réellement Accessible à pied) développée la Métropole Européenne de Lille et le CEREMA, ou encore les cartes des coupures linéaires de l'ADEUS. Il souligne la nécessité de diagnostiquer les villes en termes de coupures urbaines qui ont un fort impact sur l'usage de la ville. Après avoir présenté et comparé les différents types de traitement pour régler le problème des coupures urbaines (couverture, reconversion des autoroutes en avenues urbaines, transformation de grandes voiries en boulevards urbains, refonte des plans de circulation, construction de franchissements adaptés) il apparaît à Frédéric Héran que la modération de la circulation serait la principale solution pour faciliter la cohabitation de tous à moindre coût. A défaut, la construction de passages dénivelés s'impose. Plusieurs villes se sont ainsi lancées dans des « plans de traitement des coupures » comme Tours en encore Strasbourg.

APAISER LA VILLE EN GÉNÉRALISANT LES ZONES 30

Medy Sejay (ville de Montreuil) explique que sa ville est confrontée à de nombreuses coupures (autoroutes, parcs urbains, dénivelés...). La stratégie globale consiste à « apaiser la ville » en généralisant les zones 30 dès 2020 et en cherchant à mailler le territoire d'aménagements cyclables. Deux projets emblématiques illustrent cette stratégie : la reconversion de l'A186 en une avenue urbaine dotée d'un tramway et la transformation en une place publique d'un carrefour central.

LILLE : TRAITER LES DISCONTINUITÉS CYCLABLES

Michel Anceau (association Droit au vélo de Lille) montre comment la Métropole de Lille compte traiter les nombreuses discontinuités du réseau cyclable. En 2014, un diagnostic réalisé par un bureau d'études grâce à l'expertise d'usage de l'association a identifié une cinquantaine de points durs à résorber. Fin 2016, la ville a voté un budget de 30 M€ pour entamer ce travail. Deux exemples illustrent la variété des problèmes à régler.

RUES PUBLIQUES ET VILLES ACCUEILLANTES



Par **Thierry Paquot**, philosophe de l'urbain

Pour chacune et chacun d'entre nous, les villes sont pleines de rues et c'est tant mieux ! Pourtant, il y a rue et rue. En effet, dans certaines villes les rues sont privatisées et dépendent d'une enclave résidentielle sécurisée (*gated community*), on ne peut y accéder librement. Dans d'autres, elles sont confisquées par les hommes, et ce dès le plus jeune âge, ou bien y règne l'automobile, cet animal domestique encombrant et revêche à toute urbanité. Ainsi, une rue, qui dessert des habitations, des boutiques, des services, conduit à un square ou à la gare, se révèle moins hospitalière qu'on ne l'imagine et même parfois dangereuse pour les plus petits et les handicapés (l'accessibilité relève de la promesse électorale ou du vœu pieux...). Avec l'augmentation des gens à la rue, celle-ci devient sécuritaire et se dote de bancs anti-sdf, de caméra de vidéo-surveillance, de dispositifs entravant toute possibilité de s'allonger à l'abri des intempéries. Pourtant, le piéton réclame des parcours agréables, en compagnie d'arbres et de végétation qui les embellissent, de luminaires discrets qui les rassurent la nuit, d'un mobilier amène au confort amical.

La rue est devenue un enjeu politique. Ses caractères d'hospitalité, de gratuité et d'ouverture s'apparentent à un droit à la ville ou plus exactement à un *devoir de ville* ! « Faire ville » revient alors à combiner trois qualités, l'urbanité, la diversité et l'altérité. Il en va de la collectivité, comme de chaque citoyen. La collectivité est garante de l'entretien de ces voies de circulation à la vitesse motorisée limitée, tout comme du stationnement, et des passants, qui sont aussi des habitants, veillant à leur accueil en favorisant les déplacements piétons, dans un cadre agréable avec des trottoirs vastes, sur lesquels les enfants inventent leur monde sans être stockés dans une aire de jeux grillagée. La collectivité, à l'écoute des habitants, modifie les normes afin d'éviter l'alignement militaire des habitations et les habitants soignent les abords de leurs maisons avec des jardins ouverts sur la rue, des plantations en libre-service, tels les bacs des Incroyables Comestibles... Marcher, croiser ses voisins, rencontrer des parents d'élèves ou des membres d'une association connue, participer au jardin partagé du quartier, fréquenter les boutiques locales, revient à charger le mot de « proximité » de son sens oublié, la « familiarité ». Ce qui m'est proche m'est familier. Ainsi la municipalité change ses priorités : elle privilégie les habitants aux engins mécaniques et attribue aux rues la place qu'elles n'auraient jamais perdue, celle du plaisir de déambuler tout en prenant le pouls de « sa » ville !

Thierry Paquot

LA RUE POUR TOUS, LA RÉDUCTION DE LA VITESSE COMME PRÉALABLE



Atelier A : Vitesse en Ville et Modes actifs

Animateur : Frédéric Héran,

Intervenant : Patrice Nogues et Philippe Zanolla

De plus en plus de villes françaises ont décidé de généraliser le 30km/h en ville faisant du 50km/h l'exception sur certains grands axes. Quels impacts cette nouvelle règle a-t-elle eu sur l'utilisation des modes actifs et suffit-elle à favoriser leur utilisation ?

Frédéric Héran introduit cet atelier par un historique des outils de contrôle de la vitesse depuis les expériences néerlandaises des années 70.

LE CONCEPT DE LA VILLE A 30KM/H CONTINUE À SE DIFFUSER

Patrice Nogues poursuit avec un bref état des lieux sur les villes 30. Aujourd'hui, 106 communes françaises sont passées à 30, cela concerne 1,3 millions d'habitants. En 2020, on prévoit que ce seront 121 communes qui opteront pour le 30 km/h, cela représentera 4,4 millions d'habitants (soit 7% de la population). Le concept de la ville à 30km/h est donc un concept qui continue à se diffuser.

L'EXEMPLE DE KARLSRUHE : UN RÉSEAU FLEXIBLE

Karlsruhe est une ville de 300 000 habitants située en Allemagne dans le Land de Bade-Wurtemberg qui présente un partage modal très favorable aux modes alternatifs à la voiture. En effet, en 2012, la marche représentait 24,5% des déplacements, idem pour le vélo, 17% pour les transports en communs et 34% de part modale pour la voiture. Une grande partie de la ville est à 30km/h et comprend un réseau important de zones piétonnes, voies vertes et rues à priorité vélo. Ce qui est intéressant dans cet exemple est la « *flexibilité de son réseau* » qui s'adapte à différentes variables environnementales comme les horaires ou encore la pollution. La ville propose des « *zones 30 nocturnes* » pour palier la pollution acoustique et des « *zones environnementales* » qui régulent le trafic en fonction du niveau de pollution de l'air.

GRENOBLE : 30KM/H COMME LEVIER POUR UNE MÉTROPOLE APAISÉE

Philippe Zanola présente l'exemple de la métropole de Grenoble qui utilise la règle du 30km/h comme levier pour une métropole apaisée avec un meilleur partage de l'espace public. Dès 2016, 43 communes de l'agglomération grenobloise se sont déclarées volontaires à la démarche *Métropole apaisée* impliquant la généralisation du 30km/h, 16 communes l'ont appliquée dès janvier 2016 en s'appuyant sur la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015. L'occasion de présenter les pratiques qui accompagnent cette application du 30km/h pour qu'elle ait un impact effectif sur la ville:

- Une signalétique efficace : panneaux à l'entrée de ville (pas de rappel à l'intérieur et suppression des panneaux Zone 30), marquages au sol (pour le 50km/h sur les quelques axes qui le restent, en rappel du 30km/h aux endroits de transition avec un axe à 50km/h).
- Des radars pédagogiques indiquant leur vitesse aux véhicules
- Communication diffusée par la métropole : flyers, guides, affiches, page internet dédiée (: www.lametro.fr/metropoleapaisee)

De plus, la métropole expérimente la suppression de carrefours à feux pour améliorer la fluidité et interroge ses habitants via la mise de place d'une boîte à idées sur « ma rue apaisée ». Depuis le début de cette démarche, une tendance à la baisse est à observer sur les vitesses des véhicules. Une évaluation plus globale sur l'étude des temps de parcours et de l'accidentologie est en cours avec le CEREMA.

VERS UNE VISION GLOBALE DE LA VILLE APAISÉE

Au travers de ces exemples et de l'état des lieux des villes 30, on peut observer l'importance d'une vision globale de la ville « apaisée » avec des espaces publics qui favorisent le partage. Le 30km/h représente bien un levier, une composante vers la ville apaisée mais qui doit s'accompagner d'aménagements, de communication voire de pédagogie pour changer efficacement les habitudes de déplacement en ville et favoriser l'utilisation des modes actifs.

Atelier B : La place des enfants dans la ville

Animateur : Denis Moreau (Rue de l'Avenir)

Intervenants : Louise Cousseau et Aurélia Damasse (Ricochet), Judicaël Potonec (CREM), Alain Rouiller (Rue de l'Avenir Suisse), Nadège Taquet-Leroy (Groupe scolaire Bara Cabanis)

La présence de l'enfant dans la rue, qui aujourd'hui n'est plus naturelle, a été abordée par l'atelier sous deux angles :

- celui du chemin vers l'école avec le travail réalisé dans le groupe scolaire Bara Cabanis à Lille (classes maternelles et élémentaires) et l'accompagnement mis en place dans la région des hauts de France par le centre de ressources pour l'écomobilité (CREM) (<http://www.ecomobilite.org>).

- celui du séjour dans la rue pour des jeux dans différents pays grâce à la présentation de la situation dans plusieurs villes en Suisse et en Allemagne par Rue de l'avenir Suisse et les témoignages de deux initiatives de rue pour enfants dans la région à Lille dans le quartier de Five (Les potes en ciel) et à Beauvais dans le quartier Saint Jean (Tcho Café).

VERS L'ÉCOMOBILITE, GROUPE SCOLAIRE BARA CABANIS (LILLE)

C'est dans le cadre d'une démarche globale (label Eco-école) intégrant l'éducation à l'environnement et au développement durable dans les enseignements qu'en 2010, en lien avec la ville de Lille qui avait lancé un appel à projets pour promouvoir les modes actifs, que l'équipe pédagogique du Groupe scolaire Bara Cabanis retient les thématiques de la mobilité et des déplacements. Un travail de partenariat avec l'association droit au vélo (ADAV) et avec le centre de ressources pour l'écomobilité a permis de créer une dynamique pérenne pour développer plusieurs lignes de vélobus, une ligne de pédibus, du covoiturage et des déplacements en trottinette et d'organiser chaque année une fête de l'écomobilité avec des parades de vélos, de trottinettes et l'essai de vélos familiaux. <http://www.baramalice.com/2017/06/la-plus-jolie-parade-de-l-ecomobilite-c-est-afives>. Lors de son intervention la directrice du groupe scolaire Mme Nicole Taquet-Leroy a insisté sur le fait que c'est la mise en pratique d'une solidarité de quartier, un besoin de relations entre voisins qui ont été à l'origine de la mobilisation des parents. L'implication des parents est entretenue par des formations à l'accompagnement et celle des enfants par des apprentissages à la pratique du vélo et des jeux (Emile, le serpent mobile...).

LUTTER CONTRE LES FREINS PSYCHOLOGIQUES SURTOUT CHEZ LES ADULTES

Après avoir présenté le CREM et ses nombreuses ressources, indiqué les éléments essentiels d'une pratique de l'écomobilité (réduction de la pollution, baisse de l'insécurité routière, autonomie et santé des enfants, convivialité et vie de quartier...) et abordé rapidement le travail réalisé sur Wasquehal, Judaël Potonnec, l'animateur du CREM, faisait le point sur l'écomobilité scolaire sur les Hauts de France : beaucoup d'initiatives mais des difficultés pour pérenniser, tryptique parents/enseignants/communes important, renforcer les aménagements pour les modes actifs (Aménagements cyclables, stationnement ...), lutter contre les freins psychologiques surtout chez les adultes, manque d'application réelle des Plans de déplacements établissements scolaires.

Lors des échanges différents leviers sont évoqués : l'entente parents/enseignants/commune, les enfants en tant que prescripteurs qui incitent au changement de mode de déplacement, l'effort indispensable en matière d'aménagement et l'intérêt de faire une fête...

FACILITER LE DÉVELOPPEMENT D'UN ESPACE DE JEU DANS LES RUES À FAIBLE CIRCULATION

L'intervention d'Alain Rouiller, Vice-Président de Rue de l'avenir Suisse, permettait à partir des exemples de Berne, Bâle et Fribourg-en-Brisgau de constater que réglementations et aménagements s'étaient adaptés pour favoriser en Suisse et en Allemagne la possibilité du jeu des enfants sur la chaussée des rues à faible circulation. En France le jeu dans la rue, sur la chaussée, est interdit, le code de la route imposant aux piétons de rester sur le trottoir. Il apparaît, en fait, que dans la plupart des pays européens il est interdit de jouer sur la chaussée. Mais plusieurs pays

reprennent les règles de la Convention de Vienne (art 27bis) qui prévoit, depuis 1971, le jeu dans les zones résidentielles. Il en est ainsi au Danemark, au Royaume-Uni, en Norvège... et l'exemple de l'Allemagne et de l'Autriche est examiné par Alain Rouiller. En Suisse il est autorisé de jouer sur les routes à faible circulation (Article 46 alinéa 2bis de l'OCR). À Berne les Zones de rencontre, qui autorisent que les enfants jouent, sont mises en place à la demande des riverains, des conditions doivent être remplies et des modalités sont à respecter. Un budget est alloué. Une zone de rencontre étendue a été créée compte tenu de l'absence de terrains de jeux dans le quartier du Burgfeld.

À Bâle il existe 3 types de zones de rencontre :

1. classique → ouverte à tous, comme en France
 2. interdite à la circulation motorisée (accès restreint) → spécialement pensée pour les cyclistes
 3. pour le jeu (spielstrasse) avec alors un dessin pour identifier sa spécificité.
- Par ailleurs la présence de rues scolaires (schoolstraat) est notée pour la Belgique.

Lors des échanges, a été soulignée la nécessité de faire évoluer en France la réglementation afin de faciliter le développement d'un espace de jeu dans les rues à faible circulation soit en s'inspirant de la réglementation belge des « rues réservée au jeu » soit en appliquant les dispositions de la convention de Vienne. Par ailleurs l'intérêt de bien marquer le seuil des zones 30 ou des zones de rencontre en fixant, par exemple, comme en Suisse des totems sur la chaussée pour jouer sur la perception immédiate d'un rétrécissement a été évoqué.

RUE AUX ENFANTS : L'APPREHENSION DES HABITANTS S'EST TRANSFORMÉE EN IMPLICATION

Ont ensuite été présentés les exemples d'initiatives de Rue aux Enfants à Lille et Beauvais. A Lille, la notion de solidarité qui était abordée par Mme Taquet-Leroy se retrouvait dans les témoignages des initiatives de Rues aux enfants menées par deux cafés aux enfants. L'une présentée par Louise Cousseau de Potes en ciel se déroule depuis plusieurs années dans le quartier Five de Lille et peu à peu, dans le cadre d'un partenariat et d'un bénévolat qui se sont élargis de manière importante, l'appréhension des habitants s'est transformée en implication. L'attitude des riverains en ce qui concerne le stationnement de même que l'offre spontanée de certains acteurs pour des animations sont des critères qui ne trompent pas : désormais la rue aux enfants est bien inscrite dans l'agenda local.

RUE AUX ENFANTS : UN AUTRE USAGE DE LA RUE EST POSSIBLE

Cette question du relais des habitants était reprise par Aurélia Damasse qui a rendu compte des initiatives réalisées en 2016 et 2017 à la suite de l'appel à projets du collectif "Rues aux enfants, rues pour tous" par l'association Ricochets qui anime le Tcho Café à Beauvais. Les résidents des petits immeubles de la rue Rabelais dans le quartier Saint-Jean, quartier politique de la ville, ont progressivement quitté une attitude de méfiance, compréhensible compte tenu du contexte quotidien, pour participer à l'événement. Cela a demandé un travail important de relation/communication pour convaincre qu'un autre usage de la rue était possible et que des jeux, des spectacles ou des ateliers de danse hip hop pouvaient prendre place sur la chaussée et que des relations de voisinage pouvaient s'établir.

En conclusion le lancement par le collectif « Rues aux enfants, rues pour tous » d'un nouvel appel à projets de type collaboratif a été annoncé fin novembre 2017. Les informations sur les initiatives de Rues aux enfants en 2016 et 2017 sont sur le site www.ruesauxenfants.com qui publiera les informations sur le nouvel appel à projets à compter du 20 novembre 2017.

Atelier C : La place des aînés dans la ville

Animateurs : Eric Alexandre et Muriel Larrouy (DMA),

Intervenants : Guy Penaud (Maire de Glisy), François Prochasson (Rue de l'Avenir), Emilie Roux (ATE), Valérie Schutt (CUD)

Quelle est la place des aînés dans la ville ? Qu'est-ce que leurs pratiques et usages peuvent nous apporter pour la ville de demain ? Le vieillissement de la population est un fait et la présence des aînés dans la ville est un enjeu à prendre en compte. Le débat au cours de cet atelier a amené les participants au constat suivant : les aînés sont souvent infantilisés et leur expertise en termes de mobilité n'est pas prise en compte.

UNE OPPORTUNITÉ DE S'APPUYER SUR LEUR EXPERTISE

Pourtant, les personnes âgées font vivre la ville, elles ont du temps dans la ville. C'est une opportunité de s'appuyer sur leur expertise. Elles savent notamment gérer le risque. Par ailleurs pour que cette problématique soit prise en compte, les techniciens ont besoin de s'appropriier et non pas de se voir imposer les principes d'accessibilité. Il est nécessaire de capitaliser sur les bonnes expériences, de travailler ensemble, entre les services pour aborder dans sa globalité la question des aînés dans la ville qui est une problématique transversale qui touchent plusieurs domaines à prendre en compte. Une idée a été évoquée lors de cet atelier, celle d'un nouveau métier à créer, « les vigies de la transversalité » pour s'assurer que ce type de problématique soit traité dans sa globalité. Cette transversalité doit être portée par les élus. Deux exemples sont évoqués pour illustrer :

- Initiative 1 commune de Glisy : Le maire a décidé avec son équipe de construire des petites maisons accessibles en centre bourg dotées d'un Jardin commun entretenu par la ville. Présence à proximité d'une épicerie solidaire pour maintenir le lien social.
- Initiative 2, Communauté urbaine de Dunkerque : changement des pratiques professionnelles en voirie (travail sur plan martyre interservices en amont des projets afin de coordonner les interventions et vérifier en amont les usages ; réunion retour d'expérience afin de capitaliser les bonnes pratiques et ne pas renouveler les mauvaises. Processus de coproduction permet une appropriation par les techniciens de la thématique de l'accessibilité= développer une culture commune).

LA PERSONNE ÂGÉE DOIT ÊTRE « MOTEUR » DE SA MOBILITÉ

Comment favoriser le bien être des aînés dans la ville ? Un premier axe d'action environnemental a été proposé. Il s'agit d'un travail autour du trottoir. Le trottoir est l'espace mal aimé, pourtant c'est le premier élément que l'on rencontre sur son chemin. Il serait donc intéressant de faire un focus sur le trottoir et la traversée en prenant en compte la place des aînés.

Un second axe d'action a été proposé concernant cette fois-ci l'accompagnement des aînées. La personne âgée doit être « moteur » de sa mobilité. Il faut lui permettre d'apprendre à se déplacer. Un travail d'éducation est à mettre en place afin de faire perdurer son autonomie. En ce sens, Emilie Roux de l'ATE (Association Transports et Environnement) a présenté un exemple de travail qui peut être fait avec les aînés pour améliorer l'autonomie par l'amélioration de leur mobilité en ville. Pour commencer, l'association a fait un diagnostic mobilité auprès des aînés de Genève puis organisé un certain nombre d'actions et événements pouvant aider les personnes âgées : activités intergénérationnelle, Journée internationale des personnes âgées, Cours « être et rester mobile » avec les transports publics, recommandations de la police, informations des entreprises de transports publics : savoir utiliser les nouveaux distributeurs de billets (écrans tactiles), savoir s'orienter dans les nouvelles gares, être un piéton visible. (Pour plus d'informations : www.ate.ch)

En conclusion, trois pistes ressortent de cet atelier :

- Généraliser les retours d'expériences afin de capitaliser sur les bons exemples d'aménagement.
- Créer de nouveau métier : vigie de la transversalité.
- Education aux déplacements afin de garantir l'autonomie.

UN TRAVAIL GLOBAL SUR LA VILLE INCLUSIVE QUI VA BIEN PLUS LOIN QUE LA PROBLÉMATIQUE D'AUTONOMIE

Les difficultés rencontrées par les personnes handicapées et personnes âgées sont des opportunités pour aménager nos villes différemment. Les espaces publics devraient donner envie de sortir. De plus, il est nécessaire d'avoir un travail global sur la ville inclusive qui va bien plus loin que la problématique d'autonomie, c'est une question de santé publique et de mieux vivre ensemble.

Atelier D : Co-production de l'espace public avec les habitants

Animatrice : Marie-Pierre Pernet (ANACEJ)

Intervenants : Mario Bellinzona (sociologue), Céline Lejeune (AGUR), Mathias Vadot (ADAV)

La problématique abordée dans cet atelier concernait la co-production des espaces publics avec les habitants. Pour commencer, le mot "co-production" se rattache au mot "partage", qui peut être lié à plusieurs phases d'un projet (diagnostic, imagination, création, entretien) et à plusieurs échelles (rue, quartier, ville). Et il est important de prendre en compte que les temps entre diagnostic et aménagements sont assez longs. Le constat est fait que souvent, ceux qui devraient être les partenaires du projet (riverains, Services de la Ville, concepteur) ne travaillent pas ensemble et il n'y a pas de suivi avec le concepteur après l'aménagement. Alors comment fait-on pour faire monter les gens en compétences ?

DU MICRO AU MACRO

L'information part du terrain (la qualité des pistes cyclables, un jardin, une rue) et nous amène à une vision globale (des pistes cyclables à l'intermodalité, du jardin à la mobilité des usagers; de la rue à la végétalisation de l'espace public/cadre de vie).

Céline Lejeune présente la mission de l'AGUR qui consiste à mettre en place des dispositifs participatifs afin de « *favoriser l'adéquation entre les besoins des citoyens en termes d'usages et les aménagements qui vont être réalisés pour améliorer le cadre de vie. Cela suppose de prendre en compte la parole des habitants, leurs pratiques, et aussi de les sensibiliser aux questions d'aménagement, d'urbanisme, de les informer (former) des contraintes techniques et législatives existantes* » (<http://www.agur-dunkerque.org>). Pour concrétiser cette ambition, un nouveau dispositif de démocratie participative a été mis en place à Dunkerque : les FIL (Fabrique d'Initiatives Locales) qui remplacent les anciens conseils de quartiers. Ces FIL sont ouverts à tous les habitants qui se retrouvent pour travailler ensemble sur un secteur géographique et/ou une thématique identifiés au cours d'ateliers. À Saint-Pol-sur-Mer, dans le secteur Carnot, se sont les élèves du collège Roberaspierre qui ont été sollicités pour réfléchir à l'amélioration d'espaces publics au regard de leurs pratiques et en prenant en compte leurs perceptions des lieux.

À partir des exemples des métropoles de Turin et de Rome, Mario Bellizona a décomposé les différents aspects et informations à récolter auprès des habitants puis à prendre en compte dans les processus de co-production d'espaces publics. Ces données partent du global pour aller vers le spécifique. Il s'agissait d'abord d'identifier les espaces publics chers aux habitants puis dans un deuxième temps de savoir comment ces espaces sont perçus par les habitants. Ces données ont été en partie récoltées via une plateforme participative mise en ligne visant à recenser et cartographier les perceptions et les besoins des habitants (regeneration.firslife.org). Mario Bellizona souligne l'importance de l'écoute de la parole des habitants par le biais de rencontres (visites, ateliers...). Une fois ces espaces identifiés, le diagnostic se concentre ensuite sur la façon les habitants utilisent ces espaces. Vient ensuite, pour poursuivre le processus de co-production, le temps de savoir le type de transformation envisagée et désirée par les habitants pour ces espaces. Et pour finir de savoir à quel niveau sont-ils prêt à s'engager dans la transformation de ces espaces. Mario Bellizona illustre ce processus avec deux exemples à Turin où un parking a été transformé en terrasse, et un espace libre en opportunité par l'implication des étudiants et habitants du quartier. Des boîtes à outils favorisent le processus d'apprentissage.

UN RAPPORT CONTINU ENTRE HABITANTS ET SPÉCIALISTES

En conclusion :

Il faut produire des changements et participer aux changements pour grandir dans un esprit positif (biographie humaine/citoyenne).

Il faut construire des rapports d'égal à égal (éviter le risque de tomber dans la condescendance, dans l'éducatif) en acceptant les points de vue différents dans un esprit non pas individuel mais social.

RESTER MOBILE



*Résumé de l'intervention de **Brigitte Thorin**, déléguée ministérielle à l'accessibilité*

Une société bienveillante prend soin de l'ensemble de ses membres et vise à garantir le maintien de l'ensemble des droits essentiels à une intégration pleine et entière dans la société. Or compte tenu de la part importante des personnes âgées dans la population, leur permettre d'être autonomes, et ce le plus longtemps possible, constitue un enjeu de société primordial pour les années à venir.

En matière de mobilité, l'avancée en âge représente un facteur de risque d'exclusion car l'environnement n'est pas toujours propice à des déplacements sécurisés et agréables.

Par ailleurs, il n'existe pas de politique portant des mesures d'accompagnement individuel pour inciter à rester mobile et permettre à chacun de trouver un dispositif qui lui convienne.

Des progrès majeurs ont été mesurés ces dernières années en matière d'accessibilité de la cité suite à la loi d'orientation sur le handicap de 2005. Or ces aménagements vitaux pour les personnes handicapées apportent des réponses adaptées aux besoins des personnes de plus de 60 ans. Mais il est important de souligner que des spécificités supplémentaires sont à prendre en compte pour répondre pleinement aux besoins de ces derniers. A cet effet, l'espace public doit être accueillant : bon état d'entretien des sols, réduction et implantation pertinente du mobilier urbain, présence de bancs ou d'assises pour fractionner les trajets, présence de toilettes publiques, accompagnement végétal qui constitue des îlots de fraîcheur...

En revanche, il y a un réel besoin d'accompagnement individuel pour encourager le maintien de la mobilité. Ce soutien individuel est forcément spécifique aux projets de vie de la personne mais nécessite une politique nationale ambitieuse visant à mobiliser et « outiller » l'ensemble des acteurs intervenant auprès de ces publics (médecins, associations œuvrant auprès des personnes âgées, commissions communales pour l'accessibilité). Le dispositif « sport sur ordonnance » serait tout à fait indiqué pour porter cette politique de soutien à la mobilité individuelle, source d'un maintien du bien-être individuel et de coûts sociétaux réduits. La promotion d'aides à la mobilité (cannes, etc.) et des associations d'accompagnement trouveraient leur place.

En conclusion, en mettant en œuvre des mesures concernant la conception et l'entretien de l'espace public, couplés à des mesures individuelles de soutien à la mobilité, les personnes âgées bénéficieront d'une qualité de vie améliorée et entreront plus tard dans la dépendance et la société sera plus inclusive pour un moindre coût face à une entrée dans la dépendance plus tardive.

LA MOBILITÉ COMME LEVIER DE L'AMÉNAGEMENT



Intervention de **Damien Carême**, maire de Grande-Synthe, vice-président à la transformation écologique et sociale, environnement, énergie et transport à la CUD

Extrait de l'enregistrement de l'intervention

Pour Damien Carême la mobilité est une question : « elle questionne beaucoup de champs et des problèmes auxquels on doit face faire dans une collectivité, que l'on soit une commune ou une intercommunalité comme la CUD : l'aspect écologique, social, sanitaire et elle représente un levier d'aménagement ».

« Faire changer les mentalités par l'éducation populaire »

Selon le maire de Grande-Synthe: « il faut lutter contre cette représentation de la voiture, objet de consommation encore très convoité et de valorisation sociale, qui a façonné la façon dont on a construit les villes à une certaine époque. Par exemple comme dans les années 60-70 on l'on a construit des avenues qui font 15m de large en plein milieu de la ville, des autoroutes dans les ZUP comme à Grande-Synthe. » L'éducation populaire serait donc une solution pour faire changer les mentalités, pour informer les gens : « le coût d'une voiture c'est 5000 euros par an ce qui est extrêmement important. Sans culpabiliser les gens, il faut leur présenter des solutions alternatives et c'est pour ça qu'il faut être sur tout l'échiquier de la mobilité. Ça commence par la marche à pied, redonner le goût de la marche à pied dans la ville ce qui questionne l'aménagement, le confort de la marche à pied en ville et l'urbanisme et l'architecture ».

« Rendre la marche à pied simple et agréable »

« Par exemple, quand on travaille avec des architectes qui mettent des garages en pieds d'immeubles collectifs, ce n'est pas un environnement agréable quand on est à pied. Il faut rendre attractif la marche à pied dans la ville : c'est planter des arbres, c'est beau en été, c'est des couleurs différentes selon les saisons, la présence de la nature en ville...Ce que je fais maintenant dans mes services quand on aménage quelque chose, on regarde là où les gens marchent et on trace le chemin après ».

« Accompagner pour revenir à une pratique du vélo »

À Grande-Synthe, Damien Carême a souhaité rendre le vélo pratique en mettant en place un certains nombres d'éléments : « nous avons remplacé un vélodrome où la pratique est très spécialisée et encadrée par une piste autour d'un ensemble sportif accessible à tous. Il y 50 ans, il y avait beaucoup de vélos par exemple dans les collèges. Il y a eu un basculement total : de 500 vélos à une file de voitures devant les collèges. On a remis des parcs à vélos dans 6 écoles, 30 % des élèves vont maintenant à l'école en vélo. Ce qui implique de repenser la vitesse en ville. Nous sommes en réflexion sur une zone 30 sur toute la ville avec le centre-ville en zone de rencontre. Nous faisons également un travail avec les habitants lors de réunions, dans chaque quartier, sur le schéma

directeur des pistes cyclables dans la ville. Ce qui permet à ces questions de rentrer dans les mœurs et de pouvoir envisager un retour de la pratique du vélo qu'on a laissé tomber. Le vélo est un outil de mobilité d'autant plus intéressant dans les quartiers ouvriers car il permet de faire comme les « bobos parisiens », de redonner une image positive ».

« Du transport collectif simple et efficace ET gratuit »

Tout est parti du constat suivant, Damien Carême raconte : « une étude préliminaire montrait un réseau qui datait des années 70, complètement dépassé. Elle montrait aussi que la population la mieux desservie était la population la plus aisée, le réseau n'était pas juste socialement ». La CUD s'est alors lancée dans un grand projet de réaménagement du réseau de transport collectif pour le rendre : « fiable, régulier, efficace. Et enfin avec le Président de la Communauté urbaine [...] on s'est retrouvé sur la gratuité du réseau ».

La mise en service de ce réseau est prévue pour septembre 2018. En attendant les bus sont d'ores et déjà gratuits les week-ends : « Je sais que c'est un grand débat en France. Pour moi, c'est indispensable aujourd'hui qu'un réseau public comme ça soit offert aux habitants. Les premiers retours sur la gratuité, c'est l'explosion de la pratique : on a + 56 % les week-ends car aujourd'hui le réseau est gratuit le week-end et les jours fériés et les jours de pollution atmosphérique. On a une baisse de la délinquance dans le bus de 52 %. On nous disait que le réseau, n'étant pas payant n'allait pas être respecté. J'ai des témoignages de jeunes : « c'est super maintenant je peux aller voir mon copain à Malo sans avoir à taxer 1,40 euros à mes parents », ou de personnes qui n'avaient pas les moyens de rendre visite à leur proches à l'hôpital. Sur un plan social ça a résolu beaucoup de problèmes. C'est un choix politique que nous avons fait sur l'agglomération dunkerquoise. »

« Repenser la ville autour du réseau »

Autour de ce projet d'amélioration des transports collectifs, c'est bien une démarche globale sur la mobilité dans toute l'agglomération qui a été entamée. Cette démarche vise à la réduction de la place de la voiture en ville et à favoriser la part modale des modes actifs, Damien Carême précise : « On en a profité pour repenser la ville autour de ce réseau de bus : on remet de la nature ... Dans les années 70, on avait un canal pratiquement de Grande-Synthe à Dunkerque qui a été complètement bouché pour faire une 2X2 voies, un boulevard entre Petite-Synthe et Saint-Pol. Ce boulevard faisait une coupure urbaine, il n'y avait pas d'échange entre les populations. On profite de réouvrir ce canal, de travailler les circulations des deux côtés pour remettre de l'eau, une trame verte, une trame bleue. Tout le centre-ville de Dunkerque, le secteur de la gare vont être retravaillés autour de ce réseau de bus. Donc on en profite vraiment pour faire des réaménagements urbains dans la commune. [...] On travaille vraiment sur l'intégralité des modes de déplacements. Je ne dis pas que c'est simple, on s'est fixé comme pari de passer de 4,5% de part modale à 10 % en 2020 pour les déplacements en bus. Et je pense qu'on arrivera à plus, que l'on va redécouvrir le bus, avec la fiabilité beaucoup de gens vont se demander si cela vaut le coup de garder une 2^{ème} voiture. Et s'ils vendent leur 2^{ème} voiture, ce sera bénéfique dans nos villes parce qu'on va pouvoir les aménager encore différemment. Quand on prend une décision sur la mobilité, il faut la rendre cohérente en travaillant sur tous les champs : une charte d'aménagement des cœurs de ville pour le retour de la nature en ville pour favoriser la marche à pied avec la qualité des aménagements et des revêtements pour la marche, le vélo avec les stations libre service, les pistes cyclables, les vélos route, les grandes voies vertes qui traversent l'agglomération... »

LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN QUESTIONS

Présentation du Projet DK + de Mobilité

Xavier Dairaine est responsable du projet « DK + de mobilité » au sein de la CUD. Avant d'entamer le débat sur la gratuité des transports, il présente quelques points importants à connaître sur ce projet.

Pourquoi ce projet ?

Le réseau de bus dunkerquois est très peu utilisé, la fréquentation est très faible et le coût n'arrête pas d'augmenter. Les utilisateurs des transports en commun sont à 90% des captifs (surtout élèves et personnes âgées) c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas le choix soit parce qu'ils n'ont pas le permis soit parce qu'ils n'ont pas de voiture. Le réseau est très injuste, il dessert beaucoup mieux les quartiers aisés comme l'est de l'agglomération, les quartiers de Malo et Rosendaël que les zones qui sont plus dans le besoin de transports collectifs comme Grande-Synthe et Saint-Pol-sur-Mer à l'ouest. Ensuite, très peu de lignes sont efficaces et fréquentes, seulement 2 sur 10 sont à 10 min de fréquence toutes les autres sont au-delà. Autre élément, le réseau actuel fonctionne très mal, il est illisible. Il n'est connu que par les gens qui l'utilisent souvent. Pour finir, le réseau est peu efficace, avec des retards très importants.

Quels sont les enjeux du projet ?

AMÉNAGER LA VILLE : Le centre ville n'avait pas été réaménagé depuis plus de 30 ans. Il y a à Dunkerque une des dernières autoroutes urbaines de France, cette fameuse pénétrante qui permettait d'aller de l'ouest de l'agglomération en plein centre-ville. Cette coupure urbaine permettait de se rendre du centre de Grande-Synthe au centre de Dunkerque en 10 minutes en voiture contre 30 à 35 minutes pour le faire en bus, dans les conditions actuelles... L'objectif est de rendre la ville plus belle, confortable et agréable à vivre.

FAIRE UN RÉSEAU PLUS JUSTE ET PLUS SIMPLE : Desservir aussi bien chaque quartier et améliorer le réseau pour tout le monde. La CUD s'est attachée à travailler un réseau urbain dans la zone urbaine dense et un réseau suburbain pour desservir les communes périphériques de l'agglomération.

L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE : Entre 2003 et 2015, on est passé de 6% de part d'utilisation des TC à 5% et en même temps, on est passé de 62% à 66 % pour la voiture. L'enjeu est donc de vraiment réduire les nuisances et pollutions de la voiture et d'augmenter la part modale des transports en commun. L'objectif est de doubler la fréquentation du bus à l'horizon 2020 c'est-à-dire d'avoir une part modale à 10% en 2020. De plus la nouvelle flotte de bus ne roulera pas au gazoil, mais dans un premier temps au gaz.

Comment augmenter la fréquentation des bus ?

UN RÉSEAU PLUS RAPIDE qui permet de rendre Dunkerque accessible à moins de 20 minutes à la majorité des habitants de l'agglomération.

DES LIAISONS PLUS FRÉQUENTES ET PLUS PROCHES avec près de 120 000 habitants à moins de 300m d'une ligne à 10 minutes de fréquences.

AMÉLIORER LE SERVICE POUR TOUS en rendant le réseau cohérent, simple, lisible et bien desservi sur l'ensemble du territoire

FACILITER L'ACCÈS AUX BUS AVEC LA GRATUITÉ sans carte et sans ticket et en contribuant à l'amélioration du pouvoir d'achats des familles.

Combien ça coûte ?

Coût total : 65 millions d'euros d'investissement financé par l'Etat, l'Europe, la Région, le département et l'augmentation de la prime de versement transport des entreprises du territoires de plus de 11 salariés.

Pour information, la vente de billets rapportait 4,5 millions sur les 35 millions de frais de fonctionnement du réseau. Un service qui coûtait cher pour très peu d'utilisateurs.

Le débat



Table ronde animée par Philippe Druon (Président du Conseil Français des Urbanistes) et avec Vanessa Delevoye (rédactrice d'Urbis le Mag, AGUR), Gilles Laurent (FNAUT) et Frédéric Héran (Université de Lille).

Quelques villes françaises ont fait ce choix de passer à la gratuité des transports collectifs. Tout récemment ce sont Niort (septembre 2017) et Dunkerque qui se sont lancées dans cette aventure. Pourquoi ce choix ? Quels sont les avantages de la gratuité mais aussi quels en sont les inconvénients ? Cette table ronde donne quelques éléments de réponse tout en essayant de définir les conditions dans lesquelles devrait s'opérer la gratuité pour quelle devienne un véritable levier à la ville apaisée, à la ville pour tous.

Vanessa Delevoye est rédactrice en chef d'Urbis le Mag (www.urbislemag.fr), le magazine de l'AGUR qui parle d'innovations urbaines et qui consacre une rubrique spécifique au passage à la gratuité des bus : « le laboratoire du bus gratuit ». Elle présente les résultats de la première étude du cabinet de recherche VIGS réalisé par Henri Briche qui a travaillé sur « l'avant gratuité » et sur les effets de la gratuité partielle. La seconde partie de l'étude (courant 2019) abordera les effets après le passage à la gratuité totale. Vanessa Delevoye participe à cette table ronde pour argumenter le choix de la gratuité à Dunkerque. Frédéric Héran est urbaniste et chercheur à l'université de Lille. Il est spécialiste des déplacements urbains. Il s'intéresse notamment à la cohérence des politiques de transports urbains et la manière d'articuler l'ensemble des modes de déplacements. Gilles Laurent fait partie de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports) qui regroupe 150 associations locales affiliées à une fédération nationale. La FNAUT travaille entre autres sur des sujets variés comme la promotion des transports urbains, la défense des transports ferroviaires, la lutte contre les nuisances routières etc.

À Dunkerque, ce qui déclenché le choix de la gratuité était la très faible fréquentation dans les bus. Les bus étaient quasiment vides et transportaient seuls les usagers captifs. Un des effets attendus de la gratuité est donc bien une augmentation de la fréquentation des bus et d'ailleurs, selon l'étude VIGS présentée par V. Delevoye : *« L'effet le plus marquant de la gratuité est la fréquentation le week-end et les jours fériés. On observe une augmentation vraiment très importante puisqu'il y a 5000 voyageurs de plus en moyenne les jours de gratuité et même 6000 les samedis. Tout dépend de l'animation qu'il y a dans le centre-ville, c'est extrêmement corrélé ».*

Les effets de la gratuité à Dunkerque

« Les bus sont bondés » V. Delevoye

Qui fréquente les bus gratuits ? À partir de l'étude VIGS Vanessa Delevoye détaille : *« Ce sont principalement des familles avec enfants de toutes les catégories sociales. Pour autant il n'y a pas plus de mixité sociale qu'avant puisque les lignes de bus passent dans les quartiers plutôt riches ou plutôt pauvres et donc les gens continuent d'emprunter les mêmes trajets sans vraiment se mélanger. Mais en tout cas, ils sont plus nombreux et cet impact n'a pas eu lieu que sur un type de population en particulier. C'est un nouveau public que les chauffeurs identifient très facilement. Les bus sont bondés. Ça veut dire que le choix politique de restructurer entièrement le réseau n'est pas vain et, en l'état actuel, si le réseau était laissé exactement à l'identique, ça voudrait dire que la gratuité engendrerait une congestion dans le réseau. Donc il était bien nécessaire de tout changer avant de passer à la gratuité. Ça conforte les décisions qui ont été prises.*

« Plus d'hésitation, le week-end, s'il se passe quelque chose, on prend le bus »
V. Delevoye

En ce qui concerne l'incivilité, l'étude montre 59% d'actes d'incivilités en moins les jours de gratuité. On attribue cela au contrôle social qui est plus important et plus efficace dans un bus rempli. La baisse des coûts associés aux dégradations est importante puisqu'on est passé de 44 000 euros de coût en 2014 à 3800 euros en 2016. On constate également un effet sur la mobilité et les pratiques de mobilité : les gens se déplacent plus, ils n'hésitent pas à plus se déplacer pour des motifs pour lesquels ils auraient hésités auparavant. Plus d'hésitation, le week-end, s'il se passe quelque chose, on prend le bus 2 fois, 3 fois etc. on se limite moins. Cela ressort clairement pour deux catégories de population : les plus jeunes et les plus âgés. Ces deux groupes sont de toute façon dépendants des TC mais ils utilisent la gratuité de manière différente. À partir de témoignages, de questionnaires diffusés, on peut dire que les jeunes vont l'utiliser pour rencontrer leurs copains, aller à des rendez-vous dans le centre-ville, ils n'ont plus besoin des parents donc ça leur plait beaucoup. Les personnes plus âgées parlent de briser l'isolement social, de pouvoir aller au marché quand elles en ont envie, de se changer les idées, de voir du monde, de faire une sortie. C'est quand même des éléments assez positifs. Et puis, il y a un chiffre intéressant : plus de 85% des personnes interrogées pensent accroître leurs déplacements en bus en 2018 lorsque la gratuité sera totale. À Dunkerque, la gratuité a été pensée comme un geste total de liberté puisqu'il n'y a pas besoin de carte ou de justificatif. On s'est rendu compte via les questionnaires que ça plaisait tout particulièrement aux classes moyennes et supérieures. Ça leur a donné envie d'essayer en fait. Et quand ils ont essayé, une partie d'entre eux a décidé de continuer. Ils parlent du plaisir de ne pas s'encombrer l'esprit avec des questions telles que : est-ce que j'ai pris l'argent pour le parcmètre ? Voilà, on prend le bus, on monte dedans, on sait qu'on va revenir avec, on ne sait pas à quelle heure, on n'a pas besoin de se dire 'va falloir que je remette

des pièces pour le stationnement '. Le pouvoir d'achat était un des objectifs, rendre du pouvoir d'achat à une population désargentée dans l'agglomération puisqu'on a un taux significatif de pauvreté et de chômage. En général, dans les débats, on parle de tarification sociale mais, à Dunkerque, cela ne fonctionnait pas du tout. Il n'y avait personne dans les bus même avec des tarifs extrêmement bas. On a eu quelques éléments d'explication sur les raisons. »

La question du report modal

« les nouveaux voyageurs de bus qui ont été enquêtés (400 personnes) possèdent à 70% une voiture » V. Delevoye

Pour Vanessa Delevoye, en l'état actuel : « Dans l'agglomération on circule en voiture très vite et très bien. On est toujours garé à 100m du lieu où l'on veut se rendre, rouler en voiture est confortable. Ça incite peu à faire autrement. 3% des propriétaires de voiture prennent le bus. Est-ce que la gratuité va changer les choses, les auteurs de l'étude pensent que oui parce que le week-end, les nouveaux voyageurs de bus qui ont été enquêtés (environ 400 personnes) possèdent à 70% une voiture. Pour eux la gratuité a engendré ce passage, ce petit changement, déclin. »

« Si on prend plus un mode ça veut dire qu'on prend moins un autre mode ou d'autres modes » F. Héran

Cette question du report modal est discutée par Frédéric Héran : « Ce qui m'intéresse c'est de travailler sur la cohérence d'une politique de transports urbains sur comment articuler l'ensemble des modes de déplacements. Quand j'écoute ce plaidoyer pour la gratuité des transports, c'est à travers cette idée de cohérence que je m'interroge. La question à se poser est toujours : quand on favorise un mode de déplacement quel qu'il soit, à qui va-t-on prendre des usagers ? On ne se déplace que 3,5 à 4 fois par jour, c'est un élément extrêmement stable. Faire croire que l'on peut devenir plus mobile, comme c'est le slogan de DK plus, est un vrai problème. On peut être plus mobile en transport public mais plus mobile tout modes de transports confondus non.

Malheureusement, on a des chiffres qui ne vont pas dans le sens de l'intérêt de la gratuité. À Châteauroux, on a mis en place la gratuité en 2001. Les chiffres montrent que lorsque la gratuité a été instaurée on a constaté une baisse de 1 % de la part modale de la voiture, une baisse de 2-3% de la part modale de la marche et de 6% de la part modale du vélo. C'est une réalité. Ce genre de données est difficile à avoir, je n'arrive pas à les voir pour Aubagne mais très souvent, on ne veut pas voir cette réalité car elle complique les choses. Un autre aspect, quand on relance les TC ou tout autre mode pour faire en sorte qu'il y ait moins de voitures, il faut en même temps, ou en tout cas peu de temps après, essayer de diminuer la place de la voiture que ce soit pour le stationnement mais aussi pour la circulation. J'ai été surpris de découvrir que la transformation de la voie rapide en boulevard va se faire à 2X2 voies, quel dommage ! Pour élargir 12 000 véhicules par jours, 2X1 voie suffisent avec peut-être des voies supplémentaires à certains carrefours importants où ça risque de coincer. Pourquoi cette générosité avec l'automobile, on voit que là, on n'a pas voulu faire de choix alors que pour avoir une cohérence dans une politique de déplacement, il faut faire des choix et des choix qui se tiennent. La gratuité ne va pas dans ce sens malheureusement.

« Quand on met des jeunes dans des TC plutôt qu'à pied ou à vélo, quel dommage alors que la sédentarité et l'inactivité physique progresse » F. Héran

La part modale du vélo est très faible à Dunkerque, environ 2%, alors certains se demandent si ça vaut le coup de s'y intéresser. On voit bien que ce n'est pas le sujet ici avec ce projet. On a mis la priorité sur les TC. La gratuité et la tentative de relance du vélo sont contradictoires. C'est d'autant plus dommage que le vélo est un mode qui a deux avantages parmi pleins d'autres : l'autonomie, à vélo, on est beaucoup plus autonome qu'en TC où l'on dépend des horaires, de la fréquence etc. On peut réparer soi même son vélo. De plus, le vélo permet une activité physique. Quand on met des jeunes dans des TC plutôt qu'à pied ou à vélo, quel dommage alors que la sédentarité et l'inactivité physique progresse. J'aurais aimé que ces arguments soient discutés dans l'étude, or ils ne l'ont pas été, ce qui me pose problème.»

Philippe Druon poursuit sur le report modal : *« le report modal n'est intéressant que de la voiture vers des modes doux sinon c'est effectivement en pure perte. Cependant, dans le bus, le public n'est pas forcément composé de gens qui feraient du vélo ou de la marche à pied. Il y a peut-être aussi des gens, je ne parle pas de handicap, mais qui sont avec des enfants et apparemment c'est d'ailleurs qui a été remarqué avec l'arrivée de la gratuité le week-end à Dunkerque. Il y a plein de personnes qui ne feront jamais de vélo et qui ne peuvent pas faire de la marche à pied. Il y a des publics avec un peu de handicap et qui n'ont pas de voiture pour lesquels le report modal n'existe pas. »* Gilles Laurent lui répond : *« on ne dit pas que tout le monde peut faire du vélo. Par exemple rien que le fait d'avoir une valise ne permet pas forcément de faire du vélo. L'aspect des familles est un cas particulier car on a une spécialité française qui est que, dans la plupart des villes s'il n'existe pas de ticket de groupe ou ticket famille et il faut alors un ticket par personne donc ça devient très vite prohibitif, c'est une anomalie de tarification. Quand vous allez en Allemagne, il y a des forfaits familles ou mini-groupe ».*

Frédéric Héran poursuit : *« Quand on veut disqualifier le vélo, on prend toujours un cas extrême. Evidemment qu'une famille à enfants ne va pas se mettre sur un vélo ni non plus une personne handicapée. Qui prend actuellement le bus ? Par exemple à Lille qui est un réseau que je connais, la moitié des usagers sont des scolaires ou des étudiants. Or à Lille, pour aller de la ville centre aux universités il n'y a rien à vélo. Quel dommage ! Alors qu'à Toulouse où le campus de Rangueil est à peu près à la même distance du centre-ville que celui de Villeneuve d'Ascq, il y a une piste cyclable magnifique le long du canal du midi et il y un nombre incroyable d'étudiants qui vont à l'université à vélo. Donc si vous faites tout pour qu'on n'utilise pas le vélo et en plus en rendant le transport public gratuit, c'est sûr qu'il n'y aura pas plus de monde à vélo ».*

L'exemple de Tallinn

« la gratuité ne doit pas devenir un dogme, elle n'est pas applicable partout »
V. Delevoeye

L'équipe d'Urbis le Mag est allée faire un reportage il y a un an à Tallin, Vanessa Delevoeye raconte : *« La capitale de l'Estonie est passée à la gratuité totale de ses transports (bus, tramways etc.) depuis 4 ans. C'est un cas très particulier comme vous allez le voir. La ville s'est enrichie avec la gratuité grâce à un système très particulier à l'Estonie. Ce film montre quelque chose de crucial, c'est que la gratuité ne doit pas devenir un dogme, elle n'est pas applicable partout. Elle l'est dans*

certains cas. Nous, ce qui nous a vraiment permis de nous lancer, c'est le montant infime des recettes de billetterie par rapport au coût réel du réseau. Pour les villes qui ont envie de passer à la gratuité, il faut avoir cette bonne raison là. S'il y a déjà des gens dans le bus, si la billetterie rapporte, ce n'est peut-être pas une bonne idée pour tout le monde. On saura si c'était une bonne idée pour nous en 2019 ».

Le reportage diffusé à la salle montre comment cette ville de 440 000 habitants est passée à la gratuité totale des TC depuis 2013 pour augmenter la fréquentation et le budget municipal. Un des objectifs principal était d'attirer de nouveaux habitants en centre-ville. À Tallinn cette mesure est approuvée par la majorité de la population et l'ensemble des acteurs publics locaux et nationaux. Pour réaliser ce projet la ville s'est nourrie de l'exemple d'Aubagne en France. Elle a mis en place cette mesure pour des raisons environnementales, pour être une ville propre pour parer l'émission des gaz à effet de serre qui sont produit à 60 % par les voitures particulières contre 6% pour les transports publics. Une autre raison du passage à la gratuité est sociale : les classes défavorisées sont maintenant mobiles et peuvent occuper un emploi sans se soucier des frais de transports. Une autre raison est économique, quand Tallinn est passé à la gratuité, seule 35% des coûts des transports étaient couverts par la vente des billets. La ville savait qu'avant la gratuité, qu'environ 30 000 à 40 000 personnes ne payaient pas de taxes car ils n'étaient pas enregistrés. Les taxes payées par les habitants sont la principale ressource pour le budget de la ville. La gratuité était une bonne raison pour que ces gens s'enregistrent et payent leurs taxes. Depuis 24 000 personnes se sont déclarées habitants à Tallinn, 22 000 personnes imposables qui ont générées 38 millions d'euros supplémentaires dans les caisses de la ville de quoi largement compenser les 12 millions perdus dans l'abandon de la billetterie. Cela fonctionne tellement bien à Tallinn que le nouveau gouvernement pense à étendre la gratuité des transports à tout le pays. La compagnie de TC a observé une plus grande mixité sociale dans les transports. Les étudiants fréquentent beaucoup plus le réseau. Tout cela a permis le renouvellement de la flotte qui est à présent plus moderne. Le niveau de satisfaction des usagers a augmenté. Il y a eu des embauches de chauffeurs, les problèmes de sécurité ont baissé. Selon la municipalité, la fréquentation a augmenté de plus de 10%.

Dunkerque, une exception ?

« La gratuité n'est ni nécessaire ni suffisante pour assurer le succès d'un réseau de transports publics » G. Laurent

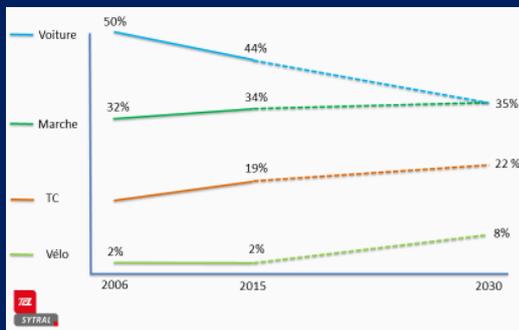
Pour Gilles Laurent de la FNAUT : *« Au sujet de la gratuité, c'est vrai qu'on comprend bien que cela puisse représenter un certains nombres d'avantages. Moi le premier, quand j'arrive dans une ville que je ne connais pas, c'est très pratique de sauter dans un bus sans avoir à se préoccuper de ce qu'il faut payer. Sauf qu'à Tallinn je ne pourrais pas le faire puisque c'est réservé aux habitants donc les étrangers payent. Nous, on considère quand même qu'avoir des réseaux de transports performants, ça nécessite des investissements et c'est vrai que Dunkerque le fait. C'est l'exception. Les investissements, ça coûte cher et c'est normal que les usagers participent au financement. Actuellement ce financement est en moyenne de l'ordre d'un tiers. Dans beaucoup de réunions où je vais, on me dit qu'il faudrait que ce soit 100%. Il faut une participation raisonnable d'accord mais qui a son rôle à jouer à côté du versement transport et à côté de la contribution éventuelle de la collectivité locale. Comme vous le faisiez remarquer, ça dépend aussi de chaque cas particulier. Dunkerque ou Niort (les deux sujets d'actualité) ont une participation usager de l'ordre de 10%, sur Dunkerque c'est 4 millions d'euros. Quand on passe à des agglomérations beaucoup plus grosses*

comme Paris ou Lyon, la participation est de l'ordre de 30 à 40 %. Pour Lille ce serait 100 millions d'euros par an par exemple donc choisir la gratuité serait complètement autre chose. La gratuité n'est ni nécessaire ni suffisante pour assurer le succès d'un réseau de transports publics. Pas nécessaire, car si on le fait par rapport à l'aspect social des choses, comme on l'a dit, il y a la tarification solidaire qui fonctionne. Elle a été mise en place à Lille début 2016. 45% des abonnements aux transports sont faits au motif de la tarification sociale pourtant le seuil n'est pas très élevé puisqu'il faut être à moins de 710 euros par mois pour en bénéficier. Il ne faut pas s'en réjouir mais ça prouve que cela correspond à un besoin et que, de ce point de vue, ça marche. Ensuite, la gratuité n'est pas suffisante parce qu'elle n'est pas un moteur pour le report modal de la voiture en direction des TC. Le report modal venant des automobilistes est selon nous d'abord influencé par la qualité du service du TC, sa rapidité, sa fréquence, s'il est desservi tard le soir. Cela passe pour nous par des vrais TCSP. Là on nous annonce un BHNS mais pour moi, ce n'est pas du BHNS si on n'a pas un couloir et des priorités absolues aux carrefours, c'est un bus amélioré mais pas un BHNS. Et puis surtout, le principal levier est la restriction de l'usage de la voiture. Si on ne fait rien sur la restriction de l'usage de la voiture en termes de stationnement ou de facilité de la circulation, la voiture restera de toute façon le moyen de transport le plus pratique et donc les gens continueront de l'utiliser. Ce qui n'a pas été dit dans le reportage sur Tallinn, c'est un succès oui mais il y a eu une mesure qui a été prise simultanément à la gratuité, c'était la restriction très forte du stationnement voiture et le fait de le mettre payant et très cher (de l'ordre de 6 euros la place). C'est donc d'abord peut-être ça qui a fait venir du monde dans les bus et les tramways. »

« Une certitude, seule, la gratuité ne suffirait pas » V. Delevoye

Vanessa Delevoye précise : « Une certitude, seule, la gratuité ne suffirait pas. Les gens parlent de la performance du réseau. Un travail est fait là-dessus par l'équipe de Xavier Dairaine. On essaye de mettre toutes les chances de notre côté pour que cela fonctionne. On espère également avoir des résultats sur la fréquentation des commerces par exemple. L'étude laisse à penser que cela pourrait être le cas. On espère donner envie aux gens de revenir vers le centre-ville. Les points noirs qui ont été relevés par l'étude sont ceux qui ont trait à l'incrédulité des gens. Ils se posent la question de qui va payer, que ce n'est pas possible, que c'est eux qui vont payer. Nous, ce qu'on pense à l'agence d'urbanisme c'est qu'actuellement, on payait déjà tous pour des bus vides et très chers et cela n'avait l'air de ne heurter personne. Maintenant, certes, on va payer un petit peu plus mais pas tant que ça mais ce sera pour des bus pleins. C'est un choix politique. On ne sait pas encore à l'heure actuelle s'il va être couronné de succès à 100% mais je pense que c'est une expérience qui peut se tenter à l'échelle d'une agglomération comme la notre. On sera la plus grosse aggro de France à tenter ça. Niort s'est lancée le 1^{er} septembre. On va aller faire un reportage sur place pour essayer de comprendre ce qu'il se passe là bas et voir ce qu'ils ont fait de différent par rapport à nous et ce qui peuvent éventuellement nous apporter. La conclusion c'est que l'on mise sur des bus pleins gratuits plutôt que vides et payants ».

VERS LA MULTIMODALITÉ : L'IMPORTANCE DE L'INFORMATION



L'exemple de Lyon, présenté par Bernard Lensele, urbaniste à la communauté urbaine du Grand Lyon

Extrait de l'enregistrement de l'intervention

« Donner de l'information et transmettre une aide à la stratégie de mobilité »

Lyon, 1 300 000 habitants, 2^{ème} ou 3^{ème} agglomération française. 59 communes et c'est la seule métropole française qui a repris toutes les compétences du département. La mono-modalité n'est l'avenir de la ville. Je crois que ça apparaît clairement dans les tous échanges qui viennent d'avoir lieu. La multi-modalité est très développée à Lyon : 19 % de part modale pour les transports en communs et on envisage d'aller à 22%. Il y a des phénomènes de saturation et de congestion comme dans certaines grandes villes comme à Londres où l'on dissuade les gens de prendre certaines lignes à certaines heures et de faire les trajets à pied. Il faut voir que tout mode a son niveau de saturation. On a un panel large de transports en commun à Lyon (sauf le téléphérique urbain comme à Brest) : le bus, le trolley, le tram, le métro, le funiculaire, le train et le TGV (comme on a deux gares, on peut traverser Lyon). On souhaite faire descendre la part modale de la voiture de 44% à 35%. Je ne pense pas qu'on puisse la pousser à 0%. Concernant la marche, certaines villes incitent à la marche en informant sur la distance et le temps de marche à pied et je salue Dunkerque sur ce sujet. On a prévu 35% pour Lyon même si on pourrait aller au-delà. Pour le vélo, on a un enthousiasme à Lyon pour cela. Pour ma part j'ai mis en place plus de 200 des 340 stations de VéloV qui est la première opération de vélos en libre service, 2 ans avant Paris. On aimerait passer de 2% à 8%. On était à 1% avant VéloV et l'attraction que cette opération a donné pour les vélos privés ainsi que l'ouverture des berges du Rhône ont fait passer à 2%. La ville de Lyon est en pente. 8% c'est très fort et l'on risque d'amplifier un phénomène que l'on constate déjà beaucoup, c'est le conflit piéton/vélo. On souhaite développer de manière multimodale et équilibrée. On raisonne de façon complémentaire entre vélo, marche et transports en commun, c'est l'idée forte à Lyon. Si on veut des usagers multimodaux, il est bon de donner de l'information et de transmettre une aide à la stratégie de mobilité.

J'ai pris tout à l'heure, ça fait rire, l'exemple du TGV mais il y a certaines heures ou plutôt que de prendre le tramway T1 qui sur un trajet qui prendra 25 min peut-être que le TGV en mettra 10min... Évidemment les cibles sont les automobilistes, mais culpabiliser l'utilisateur est contre-productif, on est tous sur plusieurs modes. Même le chauffeur de poids lourds peut-être piéton un jour. L'information que l'on donne doit être **objective**, et **fiable**. Si l'on n'est pas fiable, on perdra vite la confiance. Il faut fournir **différentes solutions**, offrir un véritable choix pour aller de A à B. L'information peut générer plusieurs % de report modal à un coût dérisoire. Pour information, la

métropole de Lyon a mis en place le système Optimod'. Si l'on compare avec des systèmes privés comme Google Maps, City Mapper et Waze, ces trois systèmes privés sont souvent ciblés sur un mode et généralement sur le temps réel. La notion de temps prédictif est intéressante car elle vient puiser dans l'expérience des jours précédents. Le calcul d'itinéraire est plus facile avec Optimod' et par définition c'est un outil qui s'appuie sur la multi modalité alors que les autres systèmes d'informations sont plutôt monomodaux ou bimodaux. Par contre, en termes de guidages GPS, ils peuvent être supérieurs à Optimod'.

Pour finir, il y a deux nouveautés pour la métropole de Lyon : le Vélov' hybride car, compte tenu des pentes, on s'est rendu compte que tout le monde ne montait la Croix Rousse ou à Fourvière avec le Vélov de 24kg. On essaye d'aller vers l'utilisation d'une électricité 100% renouvelable proposé par le CNR .

CLÔTURE DES JOURNEES : INTERVENTION DE PATRICE VERGRIETE



Patrice VERGRIETE, maire de Dunkerque, Président de la Communauté d'Agglomération de Dunkerque

Extrait de l'enregistrement de l'intervention du Président

« Les comportements ne changent qu'à partir du moment où ils font sens »

Le Président de l'agglomération ouvre son intervention en soulignant l'importance de l'évolution des comportements dans la ville et de l'appropriation du changement par les habitants. Il explique la place importante que prend un lieu comme la Halle aux Sucres dans la sensibilisation à la ville durable.

« Le thème des journées m'a plu, si on parle de ville apaisée, la ville pour tous, et je comprends qu'on aborde la question de la gratuité quand on parle de la ville pour tous. [...] On m'a rapporté que vous aviez évoqué la question du changement des comportements mais aussi du changement des mentalités. Là-dessus, j'avais envie de rebondir parce que, si je parle de ce lieu de la Halle aux Sucres et si, à un moment donné on a souhaité constituer ce lieu, c'est avec une véritable conviction : la ville de demain se fait sur la base d'une éducation populaire avec une démocratie locale puissante et féconde. Et, ce lieu de la Halle aux Sucres, si c'est un lieu d'échanges et de débats

démocratiques, ce doit être aussi un lieu d'éducation populaire. Il faut sensibiliser les populations et je pense que les comportements ne changent qu'à partir du moment où ils font sens et à partir du moment où une population s'est appropriée le sens de cette évolution des comportements. Ce n'est pas simple, changer les habitudes, changer les comportements, c'est compliqué, on le voit sur Dunkerque, durant les travaux j'entends plein de choses. Mais le changement de comportements, quand il fait sens, il est quand même beaucoup plus approprié. Tout le travail qui est mené ici pour essayer de rendre la population particulièrement sensible aux enjeux de demain est particulièrement précieux ici à Dunkerque. Alors forcément, la ville apaisée, la ville pour tous, la ville de demain c'est un enjeu important. »

« la gratuité, c'est un déclic psychologique »

Patrice Vergriete poursuit ensuite sur la gratuité des transports collectifs comme levier de la « Ville pour tous ». Selon lui, la gratuité n'est pas seulement une question économique, elle est beaucoup plus : *Ce qui me frappe en tant que président d'une communauté urbaine qui est en train d'instaurer la gratuité c'est d'abord tous les effets induits dont on ne parle jamais. Souvent on évoque la rentabilité financière, on parle de fric en fait quand on parle de la gratuité. En fait, le dernier orateur l'a très bien dit, c'est marginal puisque c'est 10% du coût du transport alors la modification du curseur n'est pas énorme. 4,5 millions d'euros en termes de billettique pour une agglomération comme Dunkerque ça a été des choix de fonctionnement qui ont été très vite faits. [...] La gratuité était une question importante pour notre territoire car la voiture continuait à gagner des parts de marchés à Dunkerque. L'AGUR d'ailleurs vient de publier une étude très précise là-dessus, le fait que, dans une agglomération moyenne comme Dunkerque au 21^{ème} siècle, la voiture continue à augmenter ses parts de marchés et sur le transport collectif et sur le vélo est quand même de nature à se poser des questions. À un moment donné, cette dynamique, il faut la casser. On est passé sous la barre des 5% de part modale pour le transport collectif, on est à 4,7%, c'est quand même assez dramatique. Il n'y a que les captifs dans le bus. Il fallait donc réagir. Donc on a réagit sur tout : sur la modernisation du réseau, sur le schéma des lignes qui était devenu totalement injuste, et on a aussi voulu jouer sur le déclic psychologique de la gratuité. Je ne parle pas de tarification. Ce n'est pas qu'une question de tarification : l'effet de la gratuité n'est pas le même que celui du billet à centimes. Ce n'est pas qu'un élément social, la gratuité, c'est un déclic psychologique. Les principales personnes qui sont venues dans le bus pour la gratuité sont des cadres qui pouvaient se payer les billets de bus. C'est le déclic psychologique de la gratuité qui est intéressant, c'est la modification que vous vous faite de l'accessibilité à la ville. Gratuit en anglais, ça se dit « free », ça veut dire libre. Vous changez complètement la façon dont vous regardez le bus. D'un seul coup, tous les points de l'agglomération deviennent accessibles et ça, on n'en parle pas assez, ça se réduit souvent à un débat financier. D'ailleurs au passage, le débat financier, depuis qu'on a fait la gratuité le week-end, le coût du déplacement collectif à Dunkerque a baissé puisque la fréquentation augmente plus vite que le coût. Le coût par déplacement a baissé. Qu'est-ce que l'efficacité ? C'est ce que paye globalement la collectivité pour le transport collectif ou c'est ce que paye la collectivité par déplacements effectués à Dunkerque ? En termes d'évaluation du service public on peut se poser la question donc, même sur un critère purement économique, on peut se poser la question de l'efficacité de la gratuité mais je ne veux pas rentrer dans les détails sinon je suis parti pour un moment, j'ai envie de parler d'autres choses ».*

« la ville Freemium »

Souvent on a aussi regardé le débat de la gratuité du bus avec les yeux du 20^{ème} siècle, c'est-à-dire est ce qu'on fait payer ça par l'impôt, par l'usager... ? Je me demande en fait si on n'est pas en train de changer de modèle économique de financement des services urbains et c'est le président de l'institut de la ville durable qui parle quand je vous dis ça.

Vous avez d'abord un socle gratuit avec la publicité et puis, on veut vous amener au « Premium ». En clair, on voulait un service plus, vous payez et quelque part, ce sont ceux qui payent pour le service plus qui payent pour le socle gratuit. Finalement, je m'aperçois aujourd'hui que dans l'ensemble des services urbains on est aussi sur ce débat. On a un débat aujourd'hui sur l'eau. Est-ce qu'il ne faut pas donner les premiers mètres cubes gratuitement parce qu'ils sont d'une nature vitale pour la population et celui qui veut remplir sa piscine et bien il paiera pour celui qui en a besoin de manière vitale. Les services de l'eau sont aujourd'hui sur les mêmes débats que sur les questions de transports. Dans les services sur les déchets, on est aussi sur le même type de réflexion de l'évolution du modèle économique de la collecte des déchets. Aujourd'hui, l'ensemble des services urbains sont dans un même débat et posent la question d'un socle de gratuité pour tous et d'une sorte de service plus. C'est ce que l'on appelle la ville Freemium. Dans l'analyse des nouveaux modèles économiques de la ville durable et je me demande si ce n'est pas de ça dont on est en train de parler quand on veut prendre un peu de recul sur la question des modèles économiques. Et donc je n'ai pas envie de regarder la question du bus gratuit avec les yeux du 20^{ème} siècle, ce qui m'intéresse de le voir avec les yeux des modèles économiques du 21^{ème} siècle et me demander comment, demain, nous allons financer l'ensemble des services urbains ici, à l'échelle de cette agglomération ».

« La ville ne doit pas faire que fonctionner, elle doit aussi créer des imaginaires... »

Le maire de Dunkerque conclut sur cette thématique de la ville apaisée, de la ville pour tous : « Dernier élément sur la ville apaisée que je voulais évoquer avec vous. Je pense qu'il ne faut pas tout sacrifier à la fonctionnalité. C'est-à-dire, l'ingénieur a bien pensé la ville, je suis moi-même issu de cette sensibilité, il faut que les flux d'argent, de circulation, tout ça il faut que ça roule mais surtout ne résumons jamais la ville à la fonctionnalité. La ville ne doit pas faire que fonctionner, elle doit aussi créer des imaginaires... C'est vrai qu'ici sur Dunkerque, on essaye d'être très attentif à ça. On vient d'inaugurer une œuvre d'art contemporain liée à l'opération Dynamo juste à côté du musée « Dunkerque 1940 ». Je crois qu'au moment où on a lancé cette opération publique, le nombre de fois où l'on m'a dit que cet argent ne servait à rien doit être à mon avis au moins égale au nombre de remarques sur les travaux. Je pense que l'art a sa place dans l'espace public et je regrette aujourd'hui que des collectivités ne l'investissent pas davantage. Le ludique a sa place dans l'espace public. L'eau a sa place. Vous allez rigoler mais ma plus grande fierté en tant que directeur de l'agence d'urbanisme de Dunkerque, à l'époque, c'est d'avoir empêché la couverture d'un canal pour en faire un parking juste en face du stade. On allait sacrifier les canaux de Dunkerque avec leur charme et leur poésie à la fonctionnalité c'est-à-dire le stationnement du centre-ville. Le message que j'avais envie de vous donner quand j'ai vu le thème de la ville apaisée, la ville pour tous, c'est aussi à un moment donné la ville qui sait sortir de l'esprit de la fonctionnalité et qui n'en reste pas là ». Dans son intervention du matin, Thierry Paquot suggérait que la valeur d'une ville se mesure à la densité des lieux réservés à l'improvisation hors toute fonctionnalité déterminée préalablement.

Patrice Vergriete poursuit : « Concernant les questions de représentation, dans les années 60-70, on faisait ces exercices où on allait interroger les habitants pour leur demander de se représenter la ville plutôt que de leur donner un schéma de la ville avec les rues : dites nous ce qui fait la ville. Quels sont les repères en termes de représentation ? C'est quelque chose qu'il faut prendre en compte quand on aménage une ville, une ville c'est aussi du signifiant ».

Patrice Vergriete termine son intervention en parlant de son amour pour sa ville : « Il y a sur cette ville de terribles préjugés pour plein de raisons, l'industrie, la pollution, le froid, la pluie, quand ce n'est pas la consanguinité... Alors que cette ville a tout pour elle, la population est exceptionnelle, les dunkerquois sont merveilleux et si vous voulez les connaître, venez au moment du carnaval. Et ces lieux sont magiques, il y a plus d'eau douce à Dunkerque qu'il n'y en a à Bruges. : il y a plus de canaux qu'à Bruges. Il y a ici une histoire forte, vous avez vu le film de Christopher Nolan. Quand vous sortirez de la Halle aux Sucres vous pourriez aller voir le Princess Elizabeth qui a sauvé 1500 hommes lors de l'opération Dynamo. C'est une ville qui est remplie de lieux insolites et c'est pour ça que j'en suis amoureux, des lieux comme les caponnières du Fort des Dunes, le sous-sol du quai à Pondéreux, le chai à vin qui est juste à côté que vous ne visiteriez jamais et pourtant qui à l'intérieur vous charmerait totalement. Voilà, c'est une ville qui a cette capacité à, si on gratte un peu, nous faire découvrir des pépites alors que peut-être, en première approche, rebute parce qu'on reste sur les préjugés. Mais finalement, c'est un peu comme la gratuité du transport collectif, si on reste sur le préjugé on ne va pas très loin mais si on a envie de creuser les choses, on se rend compte que l'on peut complètement réenchanter et la ville... et le bus grâce à certaines mesures. Voilà »

Remerciements :

Le président de la Communauté d'Agglomération de Dunkerque, Patrice VERGRIETE, le maire de Grande-Synthe et vice-président de la CUD, Damien CARÊME, le responsable du Learning center Marnix BONNIKE, la directrice de l'INSET, Sylvie GUILLET, tous les intervenants, les rédacteurs des synthèses des ateliers, les partenaires et collaborateurs de la Halle aux Sucres qui nous ont aidé à préparer ces journées.