



RAPPORT D'ANALYSE DE LA CONCERTATION **« MARCHER EN METROPOLE »**

Septembre à octobre 2018

Réalisé par la Direction Relations avec les Usagers Citoyenneté Jeunesse de la
MEL – Novembre 2018 – participationcitoyenne@lillemetropole.fr

Préambule

Cette démarche de concertation menée par la MEL avait pour objectif de susciter l'expression des citoyens sur la marche en métropole en vue d'alimenter le prochain Plan de Déplacements Urbains de la MEL.

Toutes les contributions citoyennes sont recensées et portées à la connaissance de la Direction Mobilité de la MEL et des élus en charge du Plan de Déplacements Urbains et de la qualité des Espaces publics.

Ce rapport d'analyse réalisé par la Direction Relations avec les usagers, citoyenneté jeunesse de la MEL est une synthèse des grandes tendances d'expression et des sujets principaux qui sont ressortis des contributions citoyennes. C'est un outil d'aide à la réflexion des services et des élus de la MEL.

A partir de ce rapport d'analyse, la MEL effectuera un bilan de concertation pour dire en quoi les éléments de concertations ont été pris en compte ou pas au regard de l'analyse technique réalisée. Ce bilan sera également communiqué aux citoyens.

Sommaire

Le contexte de la concertation	p 3
Partie I. Diagnostic des usages de la marche	p.4
Profil des répondants	
Les motivations	
Les freins	
Profilage : diagnostic et perspectives en fonction des types de marcheurs (petits-moyens-grands)	
Partie II. Synthèse des propositions d'actions par thème	p.11
L'aménagement de l'espace public	
L'aménagement de la voirie	
Réduire la place de la voiture en ville	
Plus de vert en ville	
Des évènements et animations pour motiver et sensibiliser	
Création de cheminements piétons	
Propreté des rues	
Combinaison marche + autres modes de déplacements	
Annexes	p.16

Le contexte de cette concertation

La Métropole Européenne de Lille souhaite mettre en place un plan d'actions en faveur de la marche dans le cadre de l'élaboration de son prochain Plan de Déplacements Urbains. Pour ce faire, elle a proposé une démarche de concertation pour réaliser un diagnostic partagé des usages de la marche avec les citoyens et faire émerger des propositions d'actions.

Les modalités de concertation

- **Une concertation numérique** du 07/09/18 au 05/10/18 sur la plateforme de participation citoyenne avec :
 - o Un questionnaire sur le diagnostic de la marche (freins et leviers)
 - o Un module de proposition pour la marche en métropole demain
- **Une R.U.E - Randonnée Urbaine Exploratoire** pour analyser sur le terrain des freins et des leviers à la marche le 26/09/18
- Une réunion publique - **Fab'MEL** pour creuser des propositions d'actions le 16/10/18
- Une réunion de concertation avec **la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité** le 18/10/18



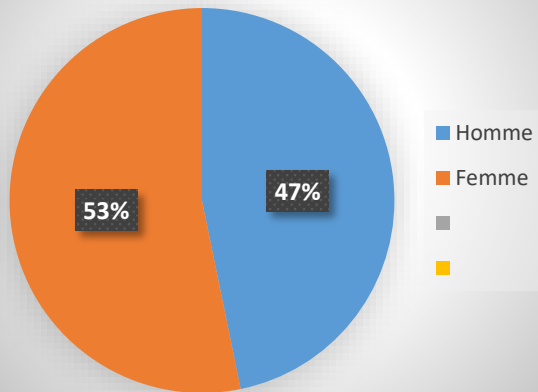
La communication du dispositif de concertation

- Envoi d'une newsletter :
 - o Contacts aide à l'achat de vélo de la Direction Mobilité (10 000 contacts)
 - o Fichier citoyens de la DRUCIJ (3 000 personnes).
 - o Partenaires mobilité pour diffusion dans les réseaux : Transpole, ADAV,...
- 4 publications sur les réseaux sociaux de la MEL
- Des affiches et flyers déposés dans quelques lieux publics
- La mobilisation d'enquêteurs de rue pour administrer le questionnaire auprès de citoyens interpellés dans plusieurs lieux centraux de la métropole (Lille, Villeneuve d'Ascq, Roubaix, La Madeleine, Armentières), soit 50 h pour 290 questionnaires remplis.

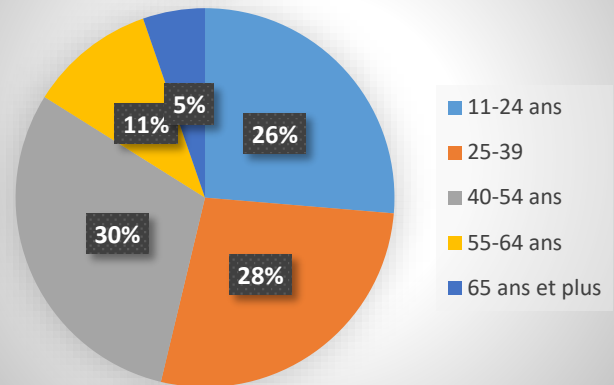
Partie I. Diagnostic des usages de la marche

Le profil des 548 répondants au questionnaire en ligne

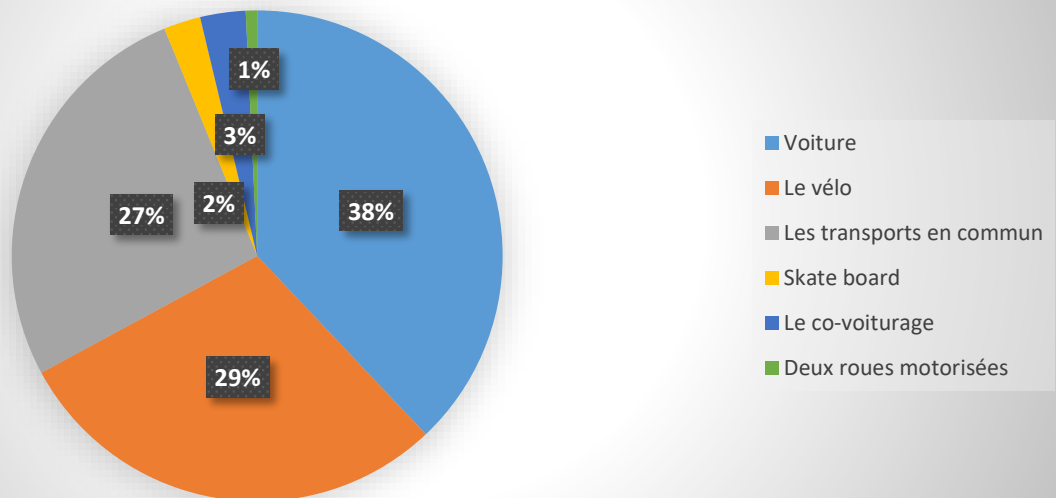
Sexe



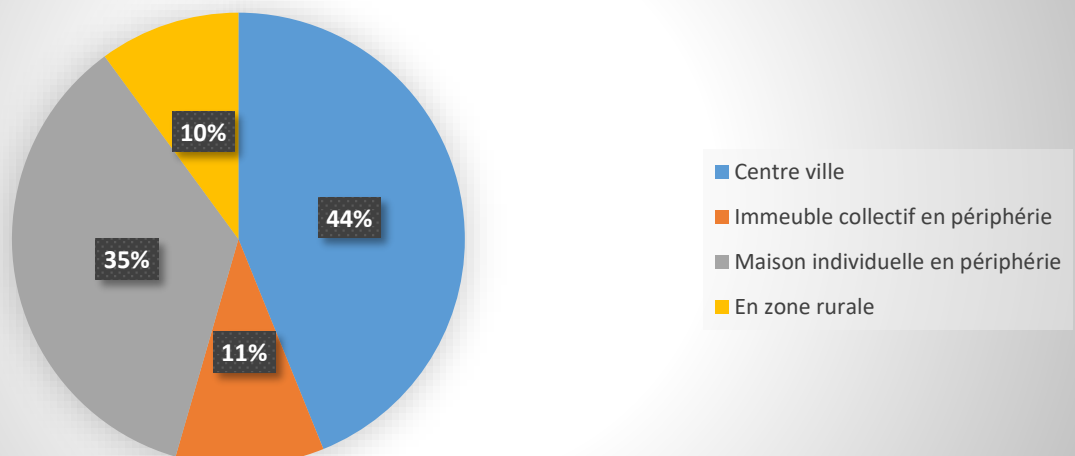
Age



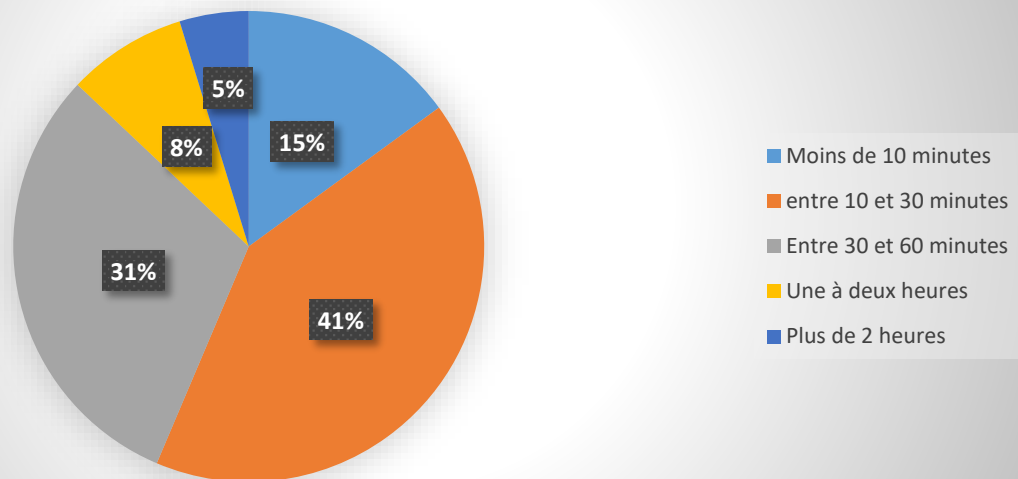
Autres moyens de transport utilisés



Lieu d'habitation



Temps de marche quotidien



Leurs motivations : *qu'est ce qui leur donne envie de marcher ?*

	Thématique	Détails
N°1	Le sport -Santé	Faire de l'activité physique au quotidien, avoir une bonne hygiène de vie, maintenir sa santé physique et mentale, l'énergie/le mieux être procuré dans l'immédiat.
N°2	Le quotidien	La marche est ici utilitaire pour aller en cours, à l'école, conduire ses enfants, faire ses courses, aller au marché,...
N°3	La balade plaisir	Marcher pour la dimension bucolique (mais en milieu périurbain), prendre l'air, flâner, rencontrer du monde, respirer, observer la nature,...
N°4	La flexibilité	Il s'agit de gagner du temps dans ses déplacements, d'éviter les bouchons ou les difficultés à se garer. C'est aussi une alternative aux transports en commun aux heures de pointe.
N° 5	La balade patrimoine	Marcher dans un but culturel, de curiosité : découvrir la ville, son patrimoine, ses bâtiments, sa culture.
N°6	L'engagement environnement	La marche militante, motivée par la lutte contre le changement climatique et la pollution.



Les freins : *qu'est ce qui ne leur donne pas envie de marcher ?*

	Thématique	Détails
N°1	La distance/le temps	Problématique des distances entre le domicile et le travail, des transports en commun plus longs qu'en voiture, le temps et le fait d'être pressé.
N°2	La météo	La pluie, la pluie, la pluie... et pas d'équipements adaptés.
N°3	La présence de la voiture en métropole	Circulation, pollution, stationnement sur les trottoirs, insécurité du piéton dans la circulation.
N°4	L'aménagement piéton, la voirie	Revêtement, largeur des trottoirs, manque de bancs et d'équipements pour s'arrêter.
N° 5	La non- motivation	Ne pas avoir envie.
N°6	Le sentiment de (in)sécurité	Incivilités, petite délinquance, manque d'éclairage, sentiment qui augmente le soir et la nuit,...

Mise en perspective de ces éléments de diagnostic :

- Le cadre urbain et l'environnement dans lequel on marche, sont souvent cités en point de motivation ou de frein. **La pratique de la marche est très liée au cadre de vie** de manière général. Un élément important de ce cadre de vie est la **dimension verte et nature** de la métropole, la **propreté des espaces** publics et des aménagements ainsi que le **sentiment de sécurité**, aussi bien physique que celle ressentie au regard de l'ambiance urbaine.
- Il y a une **forte influence de la dimension psychologique** dans les leviers et les freins à la marche. Il s'agit par exemple de la **représentation de la marche** comme facteur de bonne santé, le fait qu'un trajet soit trop long, trop court. Ces nombreux facteurs individuels rendent plus difficiles l'efficacité des actions collectives menées.

- La marche est **un mode de déplacement à part entière qui demande des équipements au même titre que les autres modes de déplacements**. Il y a de l'espace pour la voiture, pour les vélos, il s'agit de penser également des aménagements dédiés qui font une part belle aux piétons dans la ville.
- La marche est rarement envisagée comme un mode de déplacement seul. **On la combine aux modes doux ou à la voiture**. C'est un « complément à ... ». Il est donc important de **penser les connexions** avec les transports en commun et la voiture individuelle pour inciter à l'augmentation de la part de la marche dans un parcours multimodal.
- Il y a une forte **dimension concurrentielle du marcheur avec les autres usagers d'autres modes de déplacements** : la voiture est souvent considérée comme envahissante, la cohabitation sur les trottoirs avec les véhicules à roulettes est souvent une source de conflit. Il y a un véritable enjeu à travailler sur le partage de la rue et de la ville, afin que le piéton y voit sa place plus « considérée ».



Les « petits marcheurs » (moins de 30 minutes par jour)

Ceux qui marchent moins de 10 minutes, et pour une en grande partie de ceux qui marchent moins de 30 minutes, sont surtout des utilisateurs de voiture et de vélo. Ce sont en majorité des personnes qui vivent en périphérie et en milieu rural.

Pour eux, la motivation principale est la balade plaisir et de loisir, la balade motivée par un cadre urbain intéressant à découvrir. La question de la santé/activité physique est aussi un critère important.

Les petits marcheurs qui utilisent aussi les transports en commun ont aussi une motivation pour l'utilitaire et le quotidien : « faire ses courses, conduire les enfants à l'école,... », c'est d'ailleurs une motivation récurrente des utilisateurs de transports en commun qu'ils soient petits ou grands marcheurs.

Le principal frein à la marche de ces « petits marcheurs » est la problématique du temps et de la distance difficilement compressible sur les trajets domicile-travail. Les freins exprimés sont plutôt ceux de la contrainte fonctionnelle, mais peu de freins de dimension « psychologique » ou liés à l'envie sont exprimés. C'est un frein sur lequel il est difficile d'agir car les contraintes d'habitation ou de lieu de travail sont des leviers difficiles à actionner pour la MEL, sauf dans le cadre de ses politiques structurantes d'aménagement urbain/spatial.

Comment les convaincre de marcher plus ?

Valoriser l'intérêt à pratiquer la marche !

- Proposer une signalisation piétonne, soit sur l'indication des temps d'accès à pied aux transports en commun ou des points d'intérêts dans la ville, des commerces,...
- Mettre en valeur les points d'intérêts dans la ville (mise en valeur du patrimoine, explications culturelles,...)
- Proposer des leviers incitatifs type bonus : « prime à la marche » (plutôt que co-voiturage), coût réduit des transports en commun.
- Face à la motivation de balade plaisir, faire une offre de parcours de balade « week-end »/ « temps libre » en milieu périurbain et mettre en valeur des sentiers de promenade, l'accès à l'information sur les balades de proximité > carte des itinéraires piétons urbains, périurbains et ruraux avec les temps de trajets.
- Actionner aussi la motivation sport-santé, notamment pour les inciter à augmenter leur temps de trajets. Par exemple, motiver à descendre une station de métro avant, garer sa voiture sur un parking relais plus éloigné pour finir à pied, indiquer les temps de trajet,...

- Travailler sur l'ambiance urbaine des parcours de marche pour les rendre plus agréables : espaces verts, verdissement de la ville / qualité des trottoirs (plus larges, plus de place aux piétons), mobilier urbain pour faire des pauses (bancs, fontaine,...), espaces publics (fleurissement, balcon, propreté, moins de bruit) / sécurisation des cheminements (stationnement des voitures sur les trottoirs, passages piétons, luminosité...) / centre-ville apaisé avec moins de voitures.
- Au regard de leur problématique temps et distance entre leur domicile et le lieu de travail, plusieurs d'entre eux évoquent la nécessité de développer les transports en commun en zone périurbaine et rurale, ou les fréquences.



Les «marcheurs moyens » (30 minutes à 1h par jour)

63 % de ces marcheurs utilisent les transports doux comme autre moyen de déplacement (transports en commun, vélo, skate,...). Ce sont surtout des urbains pour les ¾ d'entre eux, vivant en centre-ville ou en périphérie.

Leur motivation principale à la marche est la marche plaisir, le bien-être et le sport-santé. Ce sont parmi ces marcheurs que l'on retrouve aussi les marcheurs engagés dans une démarche environnementale ou de slow life. Ils sont soucieux des aspects cadre de vie/ cadre de marche et des problématiques de pollution de l'air. Pour eux, la marche est aussi un moyen pratique de se déplacer face à la circulation et aux bouchons.

Parmi ces marcheurs, les utilisateurs de voiture sont freinés pour augmenter leur temps de marche par les distances qu'ils ont à parcourir entre le domicile et le travail ou par les temps de transports en commun sur ces mêmes trajets. Ils sont sensibles aux questions de sécurité (délinquance, sexisme, démarchage, incivilités,...) et à l'insécurité ressentie avec les automobilistes garés sur les trottoirs, la vitesse excessive sur les passages piétons, les passages sur les ronds-points peu sécurisés pour les piétons... Les aménagements sont aussi un frein car ils aspirent à plus de confort, notamment sur l'aménagement des trottoirs, pour laisser une « vraie » place aux piétons dans la ville. La question de la propreté est aussi récurrente.

Comment les convaincre de marcher plus ?

Des trajets plus agréables !

- Comme pour les petits marcheurs, il s'agit d'améliorer la qualité des aménagements de cheminements : revêtements des trottoirs, bancs de repos, fontaines, toilettes publiques,...
- Dédier des aménagements aux piétons : temps de traversée des feux piétons, cheminements identifiés, zones piétonnes, circuits pédestres avec temps de marche indiqué,...
- Sécuriser les cheminements piétons : sur les grandes traversées, aux carrefours sur les trottoirs
- + de nature et améliorer la qualité de l'air
- Valoriser l'activité physique et le bénéfice santé de la marche par des indications motivantes (panneaux, appli,...)



Les « grands marcheurs » (1 à plus de 2h par jour)

Ces marcheurs sont à 65 % des jeunes de moins de 25 ans ou des personnes de plus de 50 ans. Ils utilisent aussi pour se déplacer, en une grande partie les modes doux et surtout les transports en commun.

Les motivations à la marche se classent en fonction des profils et des âges.

Pour les plus jeunes et les actifs, la marche est une obligation car ils n'ont pas d'autres choix pour leurs déplacements quotidiens. Ce n'est pas forcément un plaisir pour tous ces marcheurs, mais une obligation de déplacement.

Pour les personnes plus âgées, c'est plus un choix délibéré de maintien en bonne santé, de lien social, pour faire ses courses,...

Ils ont tous conscience de la dimension sport-santé-bien être de leur pratique. Globalement, ils sont plus sensibles que les autres à la météo.

Les grands marcheurs par « obligation » mettent en cause les distances à parcourir et les marcheurs plus volontaires incriminent plus le cadre des cheminements piétons : peu sécurisés, pas propres, aménagements qui laissent trop de place aux voitures.

Comment les convaincre de marcher plus ?

Améliorer leur confort au quotidien !

- Des équipements personnels adaptés.
- Plus de verdure et de parcs dans la ville.
- Plus de grands chemins de balades loisirs.
- Des aménagements plus agréables et plus propres.

Partie 2. Synthèse des propositions d'actions par thème

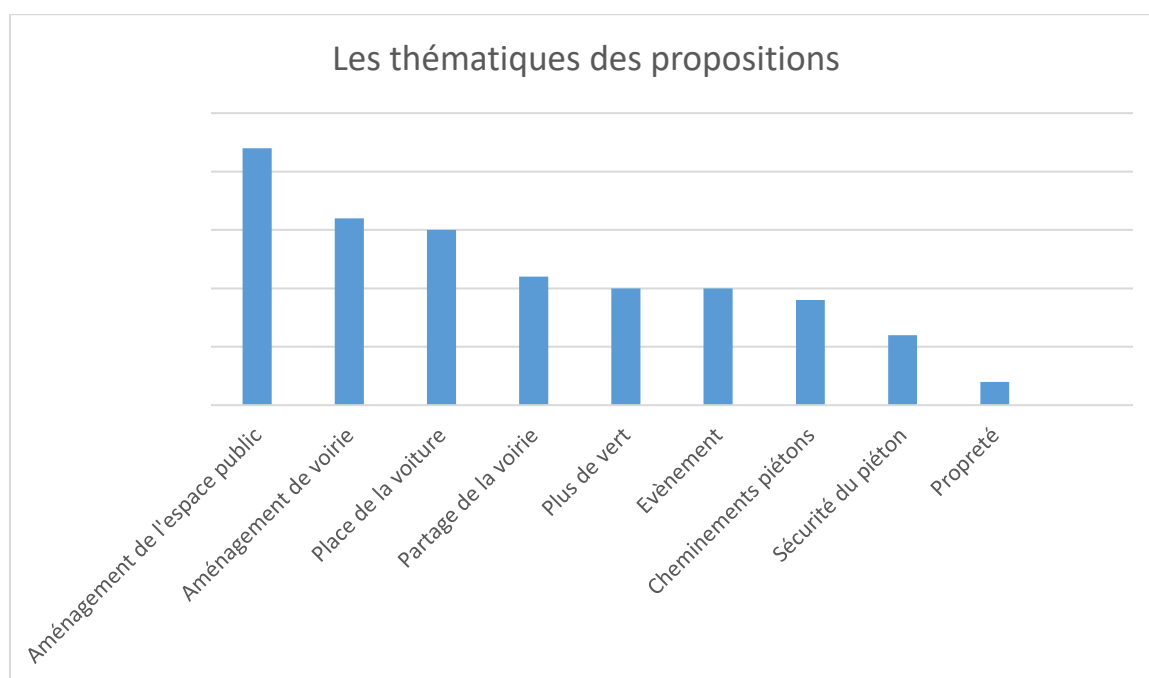
Les différents temps de concertation ont permis de faire émerger des propositions d'actions pour encourager la pratique de la marche.

106 propositions sur la plateforme en ligne

+ des propositions lors de la R.U.E

+ des propositions travaillées en atelier lors de la Fab'MEL

+ des propositions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité



L'aménagement de l'espace public



Les propositions concernent surtout **l'amélioration des stations d'attente** et particulièrement le besoin de bancs dans l'espace public, mais aussi :

- Du mobilier pour se poser de manière plus récréative, plus fluide : assises de différentes hauteurs, bandes tactiles, balustrades, contrastes colorés, répartir les bancs sur les parcours,...

- Atribus
- Fontaines à eau
- Toilettes publiques
- Fresques dans la ville, street-art,...

La R.U.E a permis de faire émerger des idées d'aménagements **ludiques** qui donnent envie de se « mettre en mouvement » :

- Inciter à la mobilité active avec des parcours marche/santé : « *Monter ces escaliers, c'est perdre x calories/c'est pratiquer 5 minutes de course,...* », utiliser le mobilier urbain à proximité, ... pour démontrer que la marche au quotidien contribue à la santé/bien-être.

- Nudges : escaliers en touche de piano, rampe pour grimper, marelles, parcours des sens (mou, dur, copeaux,... cf. parcours au pré du Hem), peinture réfléchissante la nuit, ...

Quelques propositions aussi sur des aménagements qui redonnent **une place centrale aux enfants en ville** :

- Développer les pédibus et réduire la place de la voiture aux abords des écoles.
- Une signalétique adaptée et à hauteur d'enfants : faire une pause ici, demander de l'eau, aires de jeux, plans dédiés, pictogrammes « enfants bienvenus ».

Zoom sur une proposition de la Fab'MEL :

-> **Reconsidérer la place des enfants en ville** : des aménagements dédiés aux enfants autour de l'écomobilité et de parcours dédiés (en détails p.17)

Sur l'aménagement urbain et de la ville en général :

- Continuité entre les quartiers, des espaces plus aérés (ex : pas de lotissements clos).
- Favoriser l'implantation de commerces de proximité (et limiter le développement de centres commerciaux périphériques), qui permet l'animation de l'espace public

La R.U.E a aussi permis de préciser quelques définitions concernant l'aménagement de l'espace public :

- **Un cadre urbain agréable** c'est... pouvoir passer par un lieu de verdure entretenu (à condition que les chemins soient clairement indiqués par des allées, des panneaux), passer à proximité d'un patrimoine bâti agréable (architecture, lieu d'histoire,...), passer par les commerces et par différentes ambiances (parc, commerces, petites rues,...).
- **Un cadre urbain reposant** donne l'impression aussi d'être dans un lieu calme, à l'abri pendant quelques instants du bruit des voitures et de la pollution, des « odeurs » de la ville avec espace public propre (déjections canines, poubelles,...)

L'aménagement de la voirie :



Les propositions concernent surtout **l'aménagement des trottoirs...** :

- Pour un meilleur partage de la voirie : des trottoirs plus larges pour un partage de ces espaces avec les vélos, trottinettes, rollers,... : zones de couleurs, marquage au sol pour chaque usage.
- Des trottoirs plus fonctionnels : revêtement lisse, sans trou, permettre aux personnes en situation de handicap une meilleure circulation, réduire la place des poubelles (enterrement des containers).
- Inverser la bande de verdure entre les voitures et les piétons.
- Une application pour que les citoyens fassent remonter les problèmes en temps réel (branche tombée, encombrement,...)

- La R.U.E a permis d'explorer la définition d'un trottoir de « bonne qualité » pour marcher : un trottoir de bonne qualité pour marcher c'est ... : un revêtement lisse confortable et praticable par tous (personnes à mobilité réduite, marche active, personne avec vélo...), et peu pentu pour les personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire minéralisé et stabilisé, pas de gravier (flaques), adapté au gel.

...et le besoin ressenti de **sécuriser les grands carrefours** :

- Mieux positionner les passages piétons pour être visibles ou les rendre visibles : passages en 3D, éclairage,...
- Des passages piétons plus fréquents aux grands carrefours pour éviter les détours
- Plateaux surélevés
- Radars piétons pour verbaliser la non-priorité aux piétons, notamment dans les ronds-points
- Feux qui se déclenchent si la vitesse de la voiture est trop importante.

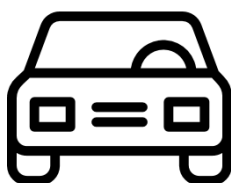
Des aménagements pour **prioriser la place du piéton en ville** et le **sécuriser** par rapport à la voiture. C'est un élément important qui est particulièrement ressorti sur le terrain (R.U.E)

- Augmenter les temps de traversées aux feux et rendre le piéton prioritaire aux feux.
- Multiplier les zones 30
- Plus d'espaces dédiés 100 % aux piétons, piétonisation de centres villes
- Chicanes et coussins berlinois pour réduire la vitesse de la voiture
- Sur la voiture : réduction de la vitesse en ville, des aménagements pour empêcher le stationnement sur le trottoir, respect des passages piétons,...
- Sécurité ressentie : éclairage le soir, visibilité sur les parcours, éclairage nocturne à LED ou solaire.

Des aménagements pour mieux **partager la voirie** avec les autres modes de déplacements doux :

- Matérialiser les zones dédiées par un code couleur par exemple (rollers, trottinettes, piétons,...)
- Code de la rue et actions de sensibilisation

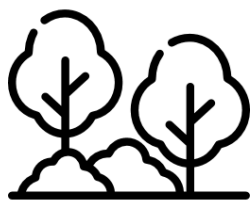
Réduire la place de la voiture en ville



En plus d'inciter à plus marcher car le cadre de vie est plus agréable, **réduire la place de la voiture est aussi un enjeu de santé publique** (pollution)

- Réduire la circulation de la voiture en ville : proposer des parkings hors de la ville couplés à des navettes, augmenter les stationnements payants et limités.
- Verbalisation des stationnements illégaux sur les trottoirs et les pistes cyclables : police métropolitaine du stationnement
- Incitations positives au fait de ne pas prendre sa voiture
- Journées régulières sans voitures en ville

Plus de vert en ville



Des propositions pour avoir **plus d'espaces verts en ville** à traverser, pour se reposer ou pour des activités avec les enfants, en famille (ex : jardins partagés) et pour végétaliser la ville pour rendre les déplacements agréables.

Zoom sur une proposition de la Fab'MEL :

-> **Des circuits de promenades natures et/ou culturelles** : création de parcours dédiés + verts et + ludiques (en détails p 19).

Des événements et animations pour motiver et sensibiliser



Des **animations culturelles et ludiques** dans l'espace public :

- Expositions dans la rue
- Projections de films
- Jeux de piste, rallyes, géocaching
- Marchands ambulants, food-truck, musique, panneaux avec point d'intérêt,...
- Challenge piéton à l'image du challenge du vélo

Des **moments collectifs** et conviviaux :

- Des marches nordiques collectives
- Des marches collectives pour favoriser le lien social
- Sensibilisation

Des **journées thématiques** :

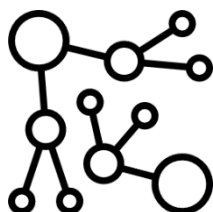
- Journée marche et journée sans voiture (par exemple lors de grands événements)
- Journée ramassage des déchets (allie propreté et marche)
- Journée sport-santé

Zoom sur une proposition de la Fab'MEL :

-> **Des événements dans l'espace public pour motiver à la marche** : une journée sans voitures avec des animations dédiées (en détails p.17)

-> **Equiper le piéton** : dans une logique de visibilité, de confort et sécurisation de la pratique (en détails p.18)

Faciliter la combinaison marche + autres modes de déplacements



Avec les transports en commun (forfait à la semaine, abonnement Zap) et avec le vélo (étendre les stations V'Lille, parkings à vélos,...).

Création de cheminements piétons



En ville ou périphérie, **créer de véritables chemins dédiés pour les piétons** :

- avec des aménagements de l'espace public agréables et facilitant le repos, arborés, fleuris qui donnent envie aux marcheurs d'y faire un détour quotidien

Des parcours de marche balisés et aménagés :

- Indiquer les distances et les points d'intérêt dans la ville (musée, bâtiments, commerces, services,...) pour susciter la curiosité
- Carte papier ou application dédiée avec des cheminements piétons identifiés

Lors de la R.U.E, les marcheurs ont défini collectivement la continuité des cheminements piétons comme étant des trajets les plus directs possibles (les carrefours nécessitent parfois de faire un détour pour une traversée de la chaussée plus sécurisée ou un feu un peu trop court). A été soulignée également la nécessité d'avoir des panneaux indicateurs pour marquer le cheminement piéton, indiquer les raccourcis par exemple, délimiter l'espace piéton et pour savoir comment passer d'un quartier à un autre.

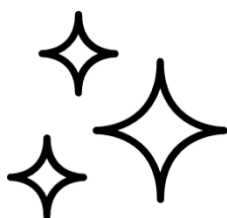
Quelques exemples cités :

- Réseau de points nœuds comme en Belgique
- Ligne verte au sol qui traverse Nantes et passe devant les monuments et points d'intérêts
- Ville espagnole de Portvedra : carte qui indique les temps de trajets entre les différents points d'intérêt de la ville

Zoom sur des propositions de la Fab'MEL :

-> **Des autoroutes piétonnes:** de grandes continuités piétonnes, des aménagements dédiés pour traverser la métropole, des colonnes vertébrales avec des accès et voies secondaires (en détails p.16)
-> **Continuité et sécurisation des cheminements piétons:** continuité des parcours, limitation des coupures urbaines, continuité temporelle et dans la signalétique (en détails p.19).

Propreté des rues



- Verbalisation pour incivilités (déjections chiens, déchets par terre, mictions sauvages,...).
- Campagne de communication sur les gestes citoyens en lien avec la propreté (déchets, déjections canines)
- Aménager des espaces pour les déjections des animaux de compagnie.

Compte-rendu des propositions travaillées lors de la Fab'MEL.....	p.16
Compte-rendu de la R.U.E – Randonnée Urbaine Exploratoire.....	p.20
Compte-rendu de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.....	p.21
Contribution de l'Institut des Rencontres de la Forme	p.23

1/ Les 7 propositions travaillées en atelier lors de la Fab'MEL

1* Des autoroutes piétonnes

Quoi ?

De grandes continuités piétonnes pour :

- Obliger les voitures à « traverser » et non les piétons (ex : Grand place de Lille).
- Relier des axes déjà aménagés
- Relier des lieux mal desservis par les transports en commun (ex : EDHEC)

Comment ?

- Des aménagements dédiés pour traverser la métropole, des colonnes vertébrales avec des accès et voies secondaires : réhabiliter les anciennes voies ferrées.
- Des points d'intérêt (culture, histoire)
- La signalisation des distances
- Plans d'orientation/ plans piétons comme les plans de métro + une application mobile avec signalisation des problématiques en direct et connexion avec les moyens de transport
- Code couleur pour les chemins
- Aménagements de partage de l'espace public et sécurité pour piétons : goulottes vélo, herse voiture, pavé plat,...

Freins :

- Coût, nécessité de prioriser des aménagements pour être visibles rapidement par les utilisateurs.

Partenaires à associer :

- Associations de patrimoine (passages historiques à rouvrir)

2* Des aménagements pour les moments d'attente, de repos

Pourquoi ?

- Favoriser l'intermodalité
- Lien social et convivialité pour les enfants
- Accessibilité de la marche

Comment ?

- Repenser les abris pour piétons qui suscitent une « expérience » sensorielle, culturelle, informative (raconter des histoires, des anecdotes, témoignages)
- Boîtes à livres
- Fontaines à eau

- Installations artistiques
- Y accentuer l'éclairage
- Prises
- Toits végétalisés
- Bancs de différentes hauteurs
- Mobiliers colorés
- Poubelles cigarettes, chewing-gum

Freins :

- Du mobilier = extension des usages et détournement non désiré, dégradation

Partenaires à associer :

- Capitale du design : design sur les abris et mobilier urbain
- Conseils de quartiers, des enfants
- Ecoles

3* Des évènements dans l'espace public pour encourager la pratique de la marche

Pourquoi ?

- Sensibilisation sport-santé, écologie, économie
- Prévention
- Découverte du territoire

Comment ?

- Un évènement principal : journée ou week-end ou semaine sans voiture
- Des animations : parcours sur le territoire (rallye, chasse au trésor, course d'orientation, ateliers accessibilité, trail GPS piéton...)
- Accentuer la sensibilisation là où il y a de gros flux piétons (gares, métro)

Freins :

- Opposition à la journée sans voiture : communication, présenter les solutions alternatives, les exceptions d'urgence, circonscrire le périmètre.

Partenaires à mobiliser :

- MEL et communes
- Associations engagées sur les thèmes déplacement, environnement, écologie, tourisme,
- Entreprises partenaires

4* Reconsidérer la place des enfants en ville

Pourquoi ?

- Appropriation de la ville par les enfants
- Bien vivre ensemble
- Santé des enfants et psychomotricité
- Autonomie, responsabilisation, orientation
- Gestion du temps parental, « sas » de décompression pour les enfants

Comment ?

- Encourager l'écomobilité scolaire avec :
 - o Formation des enfants au code de la rue et à la circulation et sensibiliser les parents
 - o Des aménagements : continuité des cheminements, parvis devant l'école, signalétique à hauteur d'enfant, temps de parcours jusqu'à l'école, ludifier l'espace public, toilettes publiques
 - o Imaginer d'autres modes de déplacement : pédibus, ânibus, ...
 - o Travailler sur les temps de la ville/temps de travail
- Créer des itinéraires piétons enfants avec des aménagements ludiques comme labyrinthe au sol, jeux au sol, radars enfants,...

Freins :

- Pédibus : budget de la commune
- La ludification rallonge les temps de parcours

Partenaires à mobiliser

- MEL, communes, écoles parents

5* Equiper le piéton pour marcher

Pourquoi ?

- Motivation pour les distances et la météo
- Santé et sécurité (confort, douleurs)
- Ludique (compétition ou lien social)

Comment ?

- La base : être bien chaussé + des équipements adaptés à toutes générations
- Un sac pour transporter les chaussures de ville à changer (design du sac)
- Podomètre et appli pour organiser un challenge comme le challenge du vélo
- Equipements pour la pluie : imperméable léger > Faire dialoguer le monde de la mode et le monde du port
- Etre vu : éclairage rétro réfléchissant, discret (dans les fibres du vêtement)
- Voir : lampe plate
- Sécurité : système GPS, sifflet
- Anticiper : appli avec itinéraires, type WAZE piéton
- Proposer un kit piéton en lien avec la participation au challenge ou avec l'application
- « Prime » à l'achat du marcheur : chaussures, sac,...

Freins :

- Budget
- Esthétisme / mode
- Réalisation multi partenariale

Partenaires à mobiliser :

- Sportifs « tête d'affiche »
- Monde de la santé
- ESMOD Roubaix, Maisons de mode
- Associations de marcheurs

6* Des circuits de promenades nature et culturelles

Pourquoi ?

- Sensation de bien-être
- Lien social et vivre Ensemble

Comment ?

- Verdir la ville pour le cadre de vie : plantes grimpantes sur les façades, nature en ville, bacs fruitiers, parcs aux abords des grands axes pour faire tampon avec la circulation, verdir les espaces non exploités
- Circuits ludiques : odeurs, couleurs, plantation

Freins :

- Réglementation
- Gestion du foncier

Partenaires à mobiliser :

- Associations nature, plante (ex : Conservatoire Bailleul, ajoncs, phytothérapeute,..)
- Communes et habitants

7* Continuité et sécurisation des cheminements piétons et aménagements dédiés

Pourquoi ?

- Sécurité et garantie d'aller d'un point A à un point B sans rupture

Comment ?

- Eviter les détours et les coupures urbaines : création de venelle
- Continuité temporelle : problématique des temps de feux à rallonger pour les piétons (sécurité, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants, ...)
- Continuité la nuit = éclairage
- Continuité dans la signalétique
- Nature des matériaux et des revêtements piétons de meilleure qualité
- S'amuser, garantir la préservation de l'espace piéton (réguler le stationnement, réguler l'occupation commerciale des espaces piétons)
- Sensibiliser les autres usagers et le partage de l'espace public avec les vélos et les piétons

Les partenaires à mobiliser :

- Maires pour le stationnement et parkings privés

2/ Compte-rendu de la R.U.E

Randonnée Urbaine Exploratoire – R.U.E
organisée par la MEL dans le cadre de la concertation « Marcher en métropole »
le 26 septembre 2018 à Saint-André

Synthèse des échanges

Rappel du contexte :

La Métropole Européenne de Lille souhaite mettre en place un plan d'actions en faveur de la marche dans le cadre de l'élaboration de son prochain Plan de Déplacement Urbain. Pour ce faire, elle propose une démarche de concertation pour réaliser un diagnostic partagé des usages de la marche avec les citoyens et faire émerger des propositions d'actions.

Rappel des objectifs de la R.U.E :

Avec la quinzaine de « marcheurs » présents, venant de Saint-André et de la métropole plus globalement, il s'agissait de :

- 1/ Diagnostiquer sur le terrain les freins et les leviers à la marche.
- 2/ Faire émerger le cas échéant des propositions d'actions

Synthèse des échanges :

La thématique la plus débattue est celle liée à **l'aménagement et à la voirie** qui contribue au sentiment de confort dans la pratique de la marche. La qualité des cheminements piétons semble être le levier d'action prioritaire.

- **Trottoir de bonne qualité pour marcher** = revêtement lisse / peu de pente pour les personnes à mobilité réduite / revêtement confortable et praticable par tous (personnes à mobilité réduite, marche active, personne avec vélo...) / c'est-à-dire minéralisé et stabilisé, pas de gravier (flaques) / adapté au gel / chemins larges et aérés à distance de la route.
- **Continuité des cheminements piétons** = des trajets les plus directs possibles (les carrefours nécessitent parfois de faire un détour pour une traversée de la chaussée plus sécurisée ou un feu un peu trop court) // Des panneaux indicateurs pour marquer le cheminement piéton, indiquer les raccourcis par exemple et délimiter l'espace piéton (les grilles d'un parc freinent par exemple le marcheur), comment passer d'un quartier à un autre (repères visuels) // Parfois des cheminements peuvent être efficaces pour la mobilité, le déplacement à pied (sol lisse, allées larges,...), mais pas pour la promenade (banc, commerces, verdure,...).
- **Aménagement de mobilier urbain pour la marche** = bancs, poubelles, fontaines à eau, abris pluie, transats,...

Le sentiment de « sécurité » ou d' « insécurité » est aussi un sujet récurrent dans le diagnostic des freins à la marche.

- Il se traduit d'une part sur la **sécurité physique** du marcheur = sécurisation des carrefours et des passages piétons pour les rendre plus visibles (coussins berlinois par exemple) et positionnés dans des lieux stratégiques (devant les écoles notamment) // Le stationnement des voitures sur les trottoirs est un gros point noir, notamment dans la marche avec de jeunes enfants // Partage de la voirie avec les trottinettes par exemple.
- Et d'autre part, par la **sécurité ressentie au regard de l'ambiance urbaine** : lieux de squats à la tombée de la nuit // Eclairage, lampadaires,...notamment sous les passages pont // La tombée de la nuit-hiver où le besoin est exprimé d'avoir de la lumière et des passages rassurants sur les cheminements empruntés.

L'ambiance urbaine est aussi un facteur déclenchant la marche :

- **Un cadre urbain agréable** = pouvoir passer un lieu de verdure, un parc, un espace avec des arbres, square,... entretenu (à condition que les chemins soient clairement indiqués par des allées, des panneaux) // Passage à proximité d'un patrimoine bâti agréable (architecture, lieu d'histoire,...) // Les cheminements qui passent par les commerces et par différentes ambiances (parc, commerce, petites rues,...)
- **Un cadre urbain reposant** = l'impression aussi d'être dans un lieu calme, à l'abri pendant quelques instants du bruit des voitures et de la pollution, des « odeurs » de la ville // Des espaces publics propres (déjections canines, poubelles,...)

A partir de ce diagnostic, des **propositions d'actions** sont ressorties :

- Installer une signalétique directionnelle de proximité : raccourcis, temps de marche, destination (métro, bus, quartier, ...).
- Répartir l'installation des bancs pour le repos des marcheurs.
- Création d' « autoroutes piétonnes », c'est-à-dire trajet continu sans feu tricolore.
- Inverser la bande de verdure entre voitures et piétons.

- Feux qui se déclenchent si la vitesse de la voiture est trop importante.
- Rendre le piéton prioritaire aux feux.
- Mieux positionner les passages piétons pour être visibles ou les rendre visibles : passages en 3D, éclairage,...
- De nouveaux éclairages nocturnes à led.

- Animations dans l'espace public : marchand ambulant, musique, panneau avec point d'intérêt,...
- Inciter à la mobilité active avec des parcours marche/santé : « *Monter ces escaliers, c'est perdre x calories/c'est pratiquer 5 minutes de course,...* », utiliser le mobilier urbain à proximité, ... pour démontrer que la marche au quotidien contribue à la santé/bien-être.
- Travailler des aménagements ludiques (« nudge ») : escaliers en touche de piano, rampe pour grimper, marelles, parcours des sens (mou, dure, copeaux, ... cf. parcours au pré du Hem), peinture réfléchissante la nuit, ...
- Campagne de communication sur les gestes citoyens en lien avec la propreté (déchets, déjections canines) ;

3/ Compte-rendu du travail en ateliers de la C.I.A

Globalement, les deux groupes ont trouvé des idées pour les thèmes. Cependant, on peut dire que les catégories : « Aménagement » et « Outils et mesures », sont plus fournies. Les participants l'expliquent par l'aspect concret des thèmes et des obstacles à solutionner à court terme. A contrario, le thème « Citoyenneté » a récolté moins d'idées puisque considéré comme plus complexe à mettre en œuvre et donc plus sur le long terme.

La synthèse des idées émises est la suivante :

- **Aménagement**
 - Aménager des trottoirs de qualité et les entretenir,
 - Aménager des voies vertes et des pistes cyclables,
 - Plus de sécurité en favorisant les zones apaisées (type zone 30) et l'éclairage,
 - Protéger les chemins ruraux,
 - Implanter plus de mobilier de confort comme des bancs, des points d'eau potable, des jeux pour enfants, et des poubelles publiques,
 - Limiter l'étalement urbain,
 - Enterrer des poubelles collectives pour qu'elles n'entravent plus les trottoirs,
 - Aménager des parkings gratuits à l'extérieur des centres villes,
 - Mettre plus de nature en ville.
- **Outils et Mesures**
 - Travailler sur la traversée de carrefours à feu plus en faveur du piéton,
 - Mettre en place des applications pour permettre aux citoyens de remonter des informations aux collectivités (branches tombées, nids de poule...) mais aussi pour informer les usagers des itinéraires piétons et lieux de promenade sur la métropole,
 - Inciter les enfants à aller à l'école à pied en organisant des Pédibus et en fermant les rues des écoles à la circulation des voitures le temps où les élèves entrent/sortent,
 - Installer la vidéo verbalisation à certains endroits clés et mettre en place une police métropolitaine du stationnement,
 - Prévoir des sanitaires et des lieux pour se changer dans les entreprises,
 - Faire de la prévention (via les mutuelles), encourager les mutualistes à se déplacer à pied ou à vélo en proposant des tarifs réduits,
 - Mieux réglementer les possibilités de mettre les poubelles sur les trottoirs.
- **Communication**
 - Relancer la campagne de communication « Stop aux bonnes excuses »,
 - Informer sur le partage de l'espace entre vélo/trottinettes/piétons, et sensibiliser à l'adaptation de son allure en fonction du contexte,
 - Sensibiliser les enfants,
- **Évènementiel**
 - Fermer les centres villes aux voitures lors de grands événements (fête de la musique...),
 - Une fois dans le mois, laisser les centres villes aux piétons et vélos,
 - Lancer un challenge piéton sur le modèle du challenge métropolitain du vélo,
 - Allier marche et propreté, motivation de faire des bonnes actions en groupe,
 - Faire des liens avec des événements déjà existants comme « les parcours du cœur »
- **Équipement**
 - Avoir plus de vendeurs ambulants comme des Food trucks pour dynamiser l'espace public,
 - Mettre en place des navettes gratuites pour aller des parkings en périphérie au centre-ville,
 - Mieux éclairer les passages piétons en utilisant l'énergie solaire.
- **Citoyenneté**
 - Solidarité citoyenne et intergénérationnelle pour l'entretien des trottoirs,
 - Faire des efforts pour désencombrer les trottoirs des poubelles et des voitures.

4/ Contribution de l'Institut des Rencontres de la Forme

Les Chemins de la Forme.

https://urldefense.proofpoint.com/v2/url?u=http-3A_irfo.fr_chemins-2Dde-2Dforme_&d=DwIDaQ&c=jOmWQ9UoJSTkJGuFAEFILmUQ9-HAayGLpwuG8wS4ubY&r=EbA7w_d-CKnWUaM8z4IQO9DSKco9MA4ZYzaeRzWxO9o&m=NrRf7d69a9fp-5xDDx7fbbg7am4YRzw7ID93SkTR0Js&s=WctnwD3XMIUVRmInZTc_rpzTHIXCwBdmq4MX2qhZHpU&e=

Une application sportive-découverte du patrimoine à Lyon :

https://urldefense.proofpoint.com/v2/url?u=https-3A_www.lyonmag.com_article_88948_avec-2Denform-2Dlyon-2Dla-2Dville-2Dlance-2Ddune-2Dappli-2Dsportive-2Da-2Dla-2Ddecouverte-2Ddu-2Dpatrimoine-2Det-2Dde-2Dson-2Dcorps&d=DwIDaQ&c=jOmWQ9UoJSTkJGuFAEFILmUQ9-HAayGLpwuG8wS4ubY&r=EbA7w_d-CKnWUaM8z4IQO9DSKco9MA4ZYzaeRzWxO9o&m=NrRf7d69a9fp-5xDDx7fbbg7am4YRzw7ID93SkTR0Js&s=NYwoumlmSVJuKB8JToMHazwPiRCKTAVoig_gaw7TABY&e=

https://urldefense.proofpoint.com/v2/url?u=http-3A_www.lyonpeople.com_sport_enformlyon-2Ddecouvrir-2Dlyon-2Den-2Dbaskets-2D2018-2D05-2D03.html&d=DwIDaQ&c=jOmWQ9UoJSTkJGuFAEFILmUQ9-HAayGLpwuG8wS4ubY&r=EbA7w_d-CKnWUaM8z4IQO9DSKco9MA4ZYzaeRzWxO9o&m=NrRf7d69a9fp-5xDDx7fbbg7am4YRzw7ID93SkTR0Js&s=Om--BBTpISINSFzHu1EpHRi9UxXUFreq-CvgCz7UpOo&e=

THIBAUT DESCHAMPS

Secrétaire Général de l'Institut des Rencontres de la Forme (IRFO) Portable : 06.82.19.72.94

t.deschamps@irfo.fr