



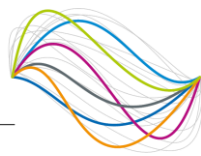
# A pied, à vélo, bien dans ma ville

*Livre Blanc des rencontres*



**UBFC**

UNIVERSITÉ  
BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ



USR-CNRS UB 3516



**MAISON  
DES SCIENCES  
DE L'HOMME  
DE DIJON**



# Avant-propos

---

« A pied, à vélo, bien dans ma ville ! » ;  
derrière cette phrase, les organisateurs de  
l'événement avaient comme objectif de dresser un  
état des lieux des modes de déplacements, du bien  
être en ville. Les métropoles de Lille, Grenoble et  
Dijon se sont prêtées au jeu, rassemblant des acteurs  
variés sur des sujets d'actualité et d'avenir.

Ces journées ont été organisées par les  
associations Rue de l'Avenir, Ensemble à Vélo dans  
l'Agglomération Dijonnaise (EVAD), la Maison de  
Sciences de l'Homme (MSH), avec le soutien de Dijon  
métropole et du CEREMA. L'Agence régionale de  
Santé a apporté son expertise dans ces rencontres.

Les étudiants de première année du master  
Transport Mobilité Environnement Climat (Université  
Bourgogne-Franche-Comté), promotion 2019-2020,  
ont réalisé ce livre blanc sous la direction de leur  
enseignante Anne Jégou :

Besset Suzie, Dennaud Léa, Dufresne  
Eglantine, Fiorinotto Cassandra, Hervé Rémy, Gomet  
Romaric, Laggoun Lassene Safa, Landero dos reis  
Louise, Saoud Sarah, Surgand Floran, Traore  
Mamadou

---



## Sommaire

<b>Avant-propos</b> .....	<b>1</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
<b>Méthodologie</b> .....	<b>7</b>
<b>Bilan de la table ronde</b> .....	<b>10</b>
<b>Conférence : “Marcher en métropole” à Lille</b> .....	<b>14</b>
<b>Présentation du Plan National Vélo et mobilités actives</b> .....	<b>28</b>
<b>Conférence : Grenoble, métropole apaisée</b> .....	<b>30</b>
<b>Visites</b> .....	<b>48</b>
<b>À pied à Dijon et Quetigny</b> .....	<b>49</b>
<b>À vélo à Dijon et Chevigny-Saint-Sauveur</b> .....	<b>53</b>
<b>Bilans des World Cafés</b> .....	<b>57</b>
<b>Atelier 1 : Accompagnement des pratiques de mobilité active</b> .....	<b>57</b>
<b>Atelier 2 : Évolution des déplacements et cycles de vie</b> .....	<b>59</b>
<b>Atelier 3 : Évaluation de la marchabilité des espaces urbains</b> .....	<b>61</b>
<b>Atelier 4 : L’adaptation de la ville face au changement climatique</b> .....	<b>65</b>
<b>Atelier 5 : Impact des modes actifs sur le commerce</b> .....	<b>72</b>
<b>Atelier 6 : Quelle place pour les mobilités actives dans les quartiers en politique de la ville ?</b> .....	<b>74</b>
<b>Entretiens complémentaires</b> .....	<b>77</b>
<b>Entretien 1 : avec une élue dijonnaise</b> .....	<b>77</b>
<b>Entretien 2 : avec un administrateur d’EVAD, co-organisateur des journées</b> .....	<b>86</b>
<b>Entretien 3 : avec un conseiller de mobilité dans un bureau d’études</b> .....	<b>94</b>
<b>Entretien 4 : avec un usager quotidien du vélo à Dijon</b> .....	<b>98</b>
<b>Entretien 5 : avec un administrateur de Rue de l’avenir, co-organisateur des journées</b> .....	<b>106</b>
<b>Pistes et Solutions</b> .....	<b>114</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>118</b>

# Introduction

Ce livre blanc s'inscrit dans la continuité des deux journées de conférences qui ont eu lieu le mardi 17 et mercredi 18 septembre 2019 à l'Université de Bourgogne et plus précisément à Dijon. Ces journées de conférences ont été organisées par l'association Rue de l'Avenir, l'Université de Bourgogne et l'association EVAD.

Elles ont regroupé plus d'une centaine de personnes, dont des acteurs du territoire en tous genres. En effet, ce sont des étudiants, des élus, des acteurs privés, des représentants associatifs originaires de différentes villes comme Strasbourg, Lille, Paris et de la Région Bourgogne-Franche-Comté qui sont venus se rencontrer lors de ces journées. Ils se sont inscrits en amont et sont venus pour assister à des présentations et des échanges sur les modes actifs.

Il était 13h30, le mardi 17 septembre, et de nombreux acteurs de différents territoires étaient réunis à la Maison des Sciences de l'Homme de l'Université de Bourgogne. Nous avons observé une ambiance particulière ce jour-là, dans ce bâtiment où les idées fusionnent et les recherches se succèdent. Les gens discutaient, empressés d'entamer deux journées de débats, de conférences, d'échanges et surtout de partages.

En effet ce sont deux jours de rencontres sur les mobilités actives qui se sont ouvertes ce mardi là pour être ou pour

devenir "à pied, à vélo, bien dans ma ville" avec, pour commencer, des visites des sites de Dijon, de Quetigny et de Chevigny-Saint-Sauveur.

Les participants ont, tout d'abord, déambulé sur ces lieux à vélo ou à pied pour pouvoir, dans l'après-midi, échanger et faire un bilan sur ce qu'ils ont vu, vécu, ressenti et remarqué.

Ensuite, le mercredi 18 septembre, les participants et les étudiants de l'Université de Bourgogne ont assisté à diverses présentations telles qu'une table ronde proposant un regard croisé sur l'urbanisme, les modes actifs et la santé. Ensuite, une conférence intitulée "Grenoble métropole apaisée", puis une présentation sur la déclinaison régionale du plan vélo et le PRSE en actes et sur la marche en métropole. Enfin, les participants se sont réunis au sein d'un World café présentant diverses thématiques en lien avec les modes actifs. Chaque thématique du World café était animée par des professeurs de l'université mais aussi des intervenants, les participants étaient invités à débattre autour des thématiques pendant une vingtaine de minutes.

Pour donner suite à ces journées, l'objectif des étudiants du master Transport Mobilité Environnement Climat a été de dresser un état des lieux concernant les modes de déplacements et le bien-être en ville, à partir de visites de sites et d'exemples pris dans les

métropoles de Dijon, de Grenoble et de Lille. Il s'agit de comprendre les conditions préalables à remplir et les mesures d'accompagnement à prendre pour rendre efficace une approche privilégiant les modes actifs ou collectifs.

Ainsi, il nous a été demandé d'élaborer un livre blanc de ces journées du 2 janvier au 10 février 2020. Notre but a été de construire un véritable recueil d'informations sur ces journées, pendant lesquelles ont eu lieu des conférences, des World café, des visites et des rencontres. Il s'agit de produire une synthèse de ces journées qui ont été un véritable laboratoire d'idées pour faire un état des lieux sur les modes actifs avec diverses autres thématiques. Ainsi, ces moments d'échanges et de transmission de savoir nous ont permis de construire la base de notre livre blanc à l'aide de constats, d'idées innovantes, de solutions déjà adoptées dans certaines villes pour dégager des pistes de solutions.

*Cependant, qu'est-ce qu'un livre blanc ?*

Il se définit comme un recueil d'information où nous produisons l'état des lieux d'un sujet. Dans notre cas, ses objectifs sont de collecter du savoir, les pratiques des usagers des modes actifs ainsi que d'apporter de la matière avec des témoignages. Il faut comprendre que l'idée est de laisser une trace de ce qui a été présenté pendant ces deux jours de conférence.

Notre but, par le biais de cet outil de communication, est de proposer des

perspectives, des pistes, des solutions à l'aide des conférences « à pied, à vélo, bien dans ma ville » et des entretiens auprès de participants clés.

Ce livre blanc doit être envisagé comme un complément à ces journées de conférences, un outil de réflexion pour les participants, les personnes qui nous ont aidé à réaliser ce livre blanc, l'Université de Bourgogne mais aussi pour le grand public.

Nous pouvons ainsi nous demander :

*Comment la construction d'un livre blanc va permettre de dégager des solutions et des actions à l'avenir vis-à-vis des modes actifs pour les acteurs du territoire ?*

D'une part nous devons nous intéresser au terme « modes actifs » qui est au cœur de la conception de notre projet d'étude.

Que signifient les modes actifs ? De quoi s'agit-il ?

Les modes actifs correspondent à des modes de mobilité dans lesquelles les êtres humains constituent le moteur de leur mobilité, c'est-à-dire que la seule énergie consommée est celle de l'utilisateur. Les mobilités actives sont la marche à pied ou le vélo ou d'autres déplacements qui n'ont pour carburant uniquement la force physique de l'Homme. Mais il est important de comprendre que les mobilités « actives » ont d'abord été appelées des mobilités « douces ». Car le premier attrait accordé à ces modes a été le fait qu'ils ne polluent pas, qu'ils sont

bons pour l'environnement. Puis ils ont été renommés "modes actifs" car un deuxième attrait conséquent réside dans leurs bénéfices pour la santé.

Pour résumé, ils sont qualifiés de modes « doux » car ils ne génèrent pas d'émissions polluantes dans l'air, ou bien de modes « actifs » car ils renvoient à l'activité physique des personnes. Lorsqu'ils sont employés au quotidien, ils agissent donc en faveur de l'environnement et de la santé.

En se combinant avec d'autres modes de déplacements alternatifs (transports en commun, covoiturage, véhicules électriques etc.), ils contribuent plus largement à améliorer le cadre de vie des habitants. Qu'on les nomme « doux » ou « actifs », ces modes de déplacement engagent donc les citoyens et les institutions dans une mobilité efficace, économe et durable.

Le gouvernement s'est engagé à renforcer l'utilisation du vélo, et des mobilités actives lorsqu'il a présenté le 14 septembre 2018, le Plan « Vélo et mobilités actives ». Ainsi, le gouvernement porte une ambition inédite pour faire du vélo un mode de transport à part entière. Son objectif est de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Ce plan « vélo et mobilités actives » s'inscrit dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités. Le fonds national vélo sera doté de 350 millions

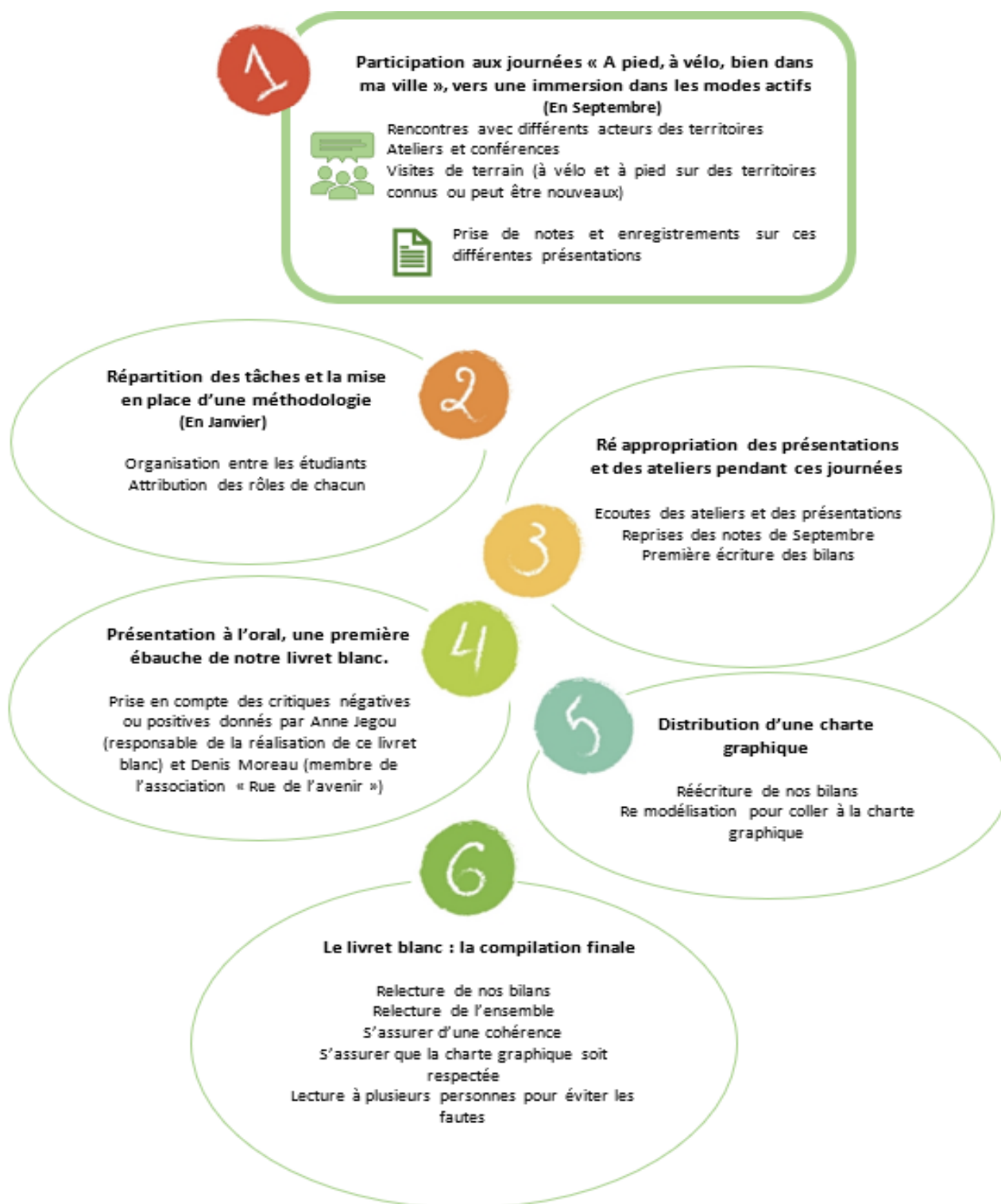
d'euros sur 7 ans (50 millions chaque année) pour soutenir les collectivités locales pour développer et harmoniser la cohérence et la continuité des réseaux cyclables, notamment dans les zones les plus dangereuses pour les cyclistes.

Ce plan vélo mis en place par le gouvernement est sollicité par des demandes de plus en plus importantes des citoyens et des associations. En effet depuis quelques décennies, la mobilité motorisée a marginalisé les déplacements à vélo ou à pied et crée un environnement trop souvent hostile et agressif pour ses adeptes. Il est temps de reconquérir l'espace public au profit de tous ceux qui pratiquent les différents modes actifs en portant désormais aussi l'effort sur la marche comme élément déterminant d'une politique des déplacements et d'une ville agréable à vivre.

Au sein de ce présent dossier, nous présenterons le bilan de la table ronde ainsi que des différentes conférences. Ensuite, nous rendrons compte des visites à pied et à vélo à Dijon, à Quetigny et à Chevigny-Saint-Sauveur. Une restitution des points essentiels énumérés lors du World Café sous forme de six bilans thématiques sera présentée par la suite. Six entretiens sont retranscrits et analysés. Enfin, les pistes et solutions mises en avant dans l'ensemble du document seront regroupées dans une dernière partie.

# Méthodologie

La méthodologie employée pour créer le livre blanc





Dans ce processus de création du livre blanc, nous pouvons remarquer que la temporalité est importante. En effet, les journées ont eu lieu en Septembre 2019, mais nous avons commencé ce projet de Livre Blanc en Janvier 2020. Un temps qui nous a permis de prendre du recul sur ces journées, mais cela nous a aussi été utile pour digérer toutes les informations des journées de conférences. Ce protocole de création peut se découper en 6 étapes comme sur le schéma de synthèse ci-dessus.

## La méthodologie des entretiens

Nous avons effectué ce travail de création et d'alimentation du livre blanc par des entretiens semi-directifs réalisés du 2 janvier au 10 février 2020. Pour ce faire nous avons procédé en 6 étapes pour mener à bien cette étape d'enquête qualitative.

D'une part nous avons abordé les modes actifs en élaborant des recherches. De plus nous avons participé aux conférences « à pied, à vélo bien dans ma ville » et établi des bilans sur les présentations, les ateliers et les conférences. Cette étape a permis une véritable immersion sur le thème concerné.

La première étape a consisté à collecter des témoignages de qualité. Nous avons conduit en binôme des entretiens semis-directifs. Cela a été possible en réalisant des grilles d'entretien et d'analyse avec près d'une cinquantaine de questions toutes rédigées en fonction de la personne interrogée. Pour que cela soit plus pertinent, les questionnaires ont été ajustés et perfectionnés en fonction du profil de l'enquêté.

La réalisation de l'enquête qualitative a abordé diverses thématiques comme les mobilités actives et bien-être/santé au sens large en milieu urbain. Les liens entre mobilités actives et environnement et changement climatique. Le confort de déplacement lors des mobilités actives en milieu urbain en prenant pour paramètres la sécurité, le paysage, les conflits avec les autres usagers. Nous les avons interrogés sur les contraintes du vélo en ville avec l'intermodalité et stationnement, sur leur façon d'appréhender le lien entre mobilités actives et mobilité réduite et plus précisément sur les personnes à mobilité réduites. Puis nous avons discuté avec eux des espaces urbains face aux mobilités actives, tels que le centre-ville et les performances des mobilités actives.

De plus, nous nous sommes mis d'accord pour demander aux enquêtés de réaliser une carte mentale de leurs déplacements à pied et à vélo sur leur territoire.

Après avoir créé nos outils d'enquête, nous avons pris contact avec le public concerné. Notre échantillon idéal a été d'interroger 6 personnes provenant de diverses villes comme : Paris, Lille, Strasbourg et des personnes de la région Bourgogne Franche Comté. Nous avons choisi ces personnes parce qu'elles ont participé aux conférences et qu'elles permettaient d'accéder à une diversité de points de vue sur une multitude de territoires. Globalement, nous avons sélectionné : des organisateurs, des conférenciers, des participants, des acteurs privés, des élus et des usagers des modes actifs. Il a été précisé que les enquêtes resteront anonymes et que chacun des enquêtés pourra recevoir le bilan de son entretien.

Ensuite, courant janvier, nous avons envoyé un email aux contactés concernés pour déterminer le jour et l'heure de l'entretien. Nous avons proposé d'appeler et/ou de rencontrer en face à face les enquêtés durant 1h30. Ainsi, nous avons pu obtenir cinq entretiens du 27 au 31 janvier pour une durée de 1h30 à 2h, munis de carnets de notes et de dictaphones pour nous entretenir dans les meilleures conditions possibles.

Après avoir réalisé nos entretiens physiques et téléphoniques, nous avons dû analyser notre recueil de données. En effet, nous avons récolté cinq entretiens et une seule carte mentale. Cette phase a été longue et fastidieuse. Nous avons fait le bilan de chaque questionnaire et une analyse minutieuse pour extraire des informations de qualité.

Notre dernière étape a été de faire dans un premier temps une restitution orale entre professeurs et étudiants. Puis dans un second temps nous avons restitué nos travaux dans ce présent dossier en vous présentant les entretiens. Leur analyse nous ont permis de trouver des pistes, des solutions, des perspectives pour l'avenir et d'aider ainsi à la prise de décision.

# Bilan de la table ronde

Le mercredi 18 septembre 2019 au matin a eu lieu une table ronde animée par [PATRICE BOUILLLOT](#), journaliste spécialisé qui a animé l'ensemble de la matinée. Celle-ci a permis de débattre sur le sujet « [Regards croisés, urbanisme, modes actifs et santé](#) ». Plusieurs points de vue ont été exprimés par le biais de quatre présentations. Il s'en est alors suivi un échange d'environ 15 minutes sous forme de questions-réponses afin d'éclaircir les questionnements des intervenants à cette table ronde. Cette table ronde a fait l'objet d'un bilan a posteriori à partir d'un enregistrement.

Voici la liste des quatre intervenants :

- [ARNAUD PIOMBINI](#), enseignant-chercheur en géographie à l'Université de Strasbourg.
- [BENJAMIN LARRAS](#), chargé d'études à l'Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité - ONAPS.
- [FLORENT GALLET](#), chargé d'études mobilité à l'Agence d'Urbanisme Sud Bourgogne.
- [CAROLE BOIRET](#), médecin inspecteur de santé publique à l'Agence Régionale de Santé Bourgogne Franche-Comté.

## Strasbourg, de fortes disparités spatiales dans les pratiques de mobilités douces

[Arnaud PIOMBINI](#) est intervenu le premier, et nous a présenté les disparités spatiales dans les pratiques de mobilités douces à Strasbourg. Nous avons retenu que Strasbourg n'est pas la « capitale du vélo » partout et pour tout le monde. Il y a des risques liés aux mobilités actives et aux mobilités durables. Nous avons constaté qu'il y avait un rejet des mobilités motorisées en périphérie de la ville car le nombre d'accidents de vélo lié à la circulation est relativement élevé.

À Strasbourg, quatre schémas directeurs se sont succédé au fil des années : le premier en 1978, le second en 1994, le troisième en 2011 et le dernier en 2019. Cette ville possède 700 km d'aménagements cyclables et chaque année, 20 km de pistes cyclables sont construits. La concentration des environnements est favorable au vélo dans les espaces centraux. M. PIOMBINI nous a démontré qu'il n'y avait pas de causalité simple mais que cela était dû à la combinaison de facteurs individuels, socio-économiques et environnementaux. Par exemple, les inégalités de santé d'un nouveau-né sont liées à l'environnement urbain de la mère (comme le tissu urbain dans lequel ils se trouvent, l'accès aux espaces verts, aux infrastructures de transport, aux commerces et à l'offre de soin, l'exposition aux polluants

atmosphériques, au bruit, etc) qui sont elles-mêmes liées aux caractéristiques socio-économiques du milieu familial.

La ville de Strasbourg a essayé de mettre en place un dispositif spécifique d'apprentissage du vélo à l'école dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Cependant, les résultats ont abouti à un faible impact concernant les dispositifs d'apprentissage car cela n'a permis d'améliorer ni la perception ni la pratique du vélo chez les enfants. Certaines familles limitent l'usage du vélo, notamment chez les filles, pour explorer ou sortir du quartier. Ceci nous a permis de remarquer une forte inégalité d'accès aux espaces publics dans la ville.

Pour certaines personnes, le bien-être individuel n'est pas nécessairement associé à des mobilités actives. La question de la santé est donc secondaire.

## Bénéfices sanitaires de l'utilisation des transports actifs

Benjamin LARRAS nous a présenté les bénéfices sanitaires de l'utilisation des transports actifs. Il a démontré que l'activité physique régulière améliore la santé mentale, sociale et osseuse. Elle permet également de diminuer la mortalité mais aussi les maladies cardio-vasculaires, les accidents vasculaires cérébraux, certains cancers, le diabète, le surpoids et l'obésité.

En France, 65 % des personnes favorisent l'utilisation de la voiture, contre 22 % de la marche à pied. Les transports collectifs représentent seulement 8 % des modes de déplacement des français. Enfin, les deux-roues motorisés ainsi que les vélos représentent à peine 5 %.

Les trajets domicile-travail et domicile-lieu d'études sont, en moyenne, inférieurs à 2 km. Ces trajets sont majoritairement réalisés en transports motorisés. Nous avons également relevé que le pourcentage d'utilisation des transports actifs est supérieur pour les étudiants que pour les salariés (41 % pour les étudiants contre 27 % pour les salariés). En général, le temps moyen pour effectuer 1 km en milieu urbain pour un cycliste est de 4 minutes, pour un piéton de 15 minutes et pour une voiture de 4 minutes (ou plus en heure de pointe).

## Urbanisme et mobilité

Florent GALLET est intervenu sur le sujet de l'urbanisme et de la mobilité sur le territoire de la Bourgogne-Franche-Comté. Nous avons retenu des relations particulières existantes entre l'urbanisation et les déplacements dans les villes. L'organisation du système de transport ainsi que l'organisation de l'espace et de la localisation des activités, des logements et des équipements influencent les choix individuels de chacun. L'urbanisation des villes se construit alors sous deux formes : en tache ou polycentrique.

L'armature urbaine de la Bourgogne-Franche-Comté, comprenant les axes de communication majeurs ainsi que les principales aires d'influence des bassins de vie, nous a été présentée sous la forme d'une carte. Nous avons pu relever les principaux pôles structurants majeurs qui sont Dijon, Besançon, Chalon-sur-Saône, Auxerre et Montbéliard.

Nous avons également pu observer les zones de proximité en Saône-et-Loire ainsi que leur accessibilité (de 1 à 5 km) à au moins un médecin, une pharmacie, une école, une boulangerie et un commerce. La majorité du territoire dispose d'une accessibilité de plus de 5 km pour avoir accès à l'un de ces services.

En termes d'urbanisme, M. GALLET nous a montré une série de photos de l'aménagement des espaces publics, à Dijon et à Chalon-sur-Saône, datant du début du XXème siècle à aujourd'hui. Nous avons pu constater que certains espaces, notamment à Dijon la place de la Libération, se sont aujourd'hui piétonnisés. D'autres espaces, comme la place Haute de l'Obélisque à Chalon-sur-Saône, sont restés de grands axes de communication ou circulent toujours un grand nombre de véhicules motorisés.

## Villes et nutrition : améliorer la nutrition et la santé de la population par l'alimentation et l'activité physique

Pour finir, Carole BOIRET nous a exposé le lien entre villes et nutrition afin d'améliorer la nutrition et la santé de la population par l'alimentation et l'activité physique. Elle nous a présenté la charte « Villes actives du Programme National Nutrition Santé (PNSS) » dans son ensemble. Nous avons donc pu vérifier certains engagements tenus par les communes qui adhèrent à la charte. Le rôle des communes et des intercommunalités dans la promotion de la nutrition nous a également été énoncé. Plusieurs dispositifs liés à la santé et à d'autres politiques publiques nous ont été proposés. De nombreuses actions peuvent être mises en place, notamment pour différents publics et domaines d'intervention. L'intervenante a insisté sur la restauration municipale, les crèches mais aussi les jeunes parents, le milieu scolaire et périscolaire (avec la formation des personnels, les actions pédagogiques, les activités périscolaires ainsi que les activités physiques et sportives), ou encore les entreprises et les commerces, ainsi que les personnes âgées.

Pour terminer, Mme BOIRET a évoqué les outils et les ressources du PNNS tel que le site internet [www.mangerbouger.fr](http://www.mangerbouger.fr), ainsi que quelques guides de nutrition.

Tous les participants de cette table ronde ont donc abordé des thèmes différents mais dans la finalité, nous pouvons trouver un lien entre toutes ces thématiques. Cela nous a permis d'enrichir nos connaissances sur l'urbanisme, les modes actifs et la santé. Toutes ces présentations furent très enrichissantes pour nous, elles ont favorisé nos connaissances, notamment sur d'autres territoires que celui de Dijon.



# Conférence : “Marcher en métropole” à Lille

Mme Pouillaude, Mme Smaghue, Mme Duraquet - Service politique de déplacements, Métropole européenne de Lille. Cette conférence a été transcrite d'après enregistrement.

La métropole européenne de Lille travaille actuellement sur une stratégie piétonne. On va vous présenter, à trois voix, là où nous en sommes aujourd'hui.

En quelques mots, le contexte de cette étude. En 2016, la MEL a réalisé une enquête déplacements. Les enquêtes déplacements ont lieu tous les dix ans. Cela permet d'avoir une photographie à l'instant T des modes de déplacement des métropolitains. En 2016, nous avons fait le constat que les métropolitains marchaient moins. Jusque-là, nous étions à une part modale de 32 %, et qui est passée à 30 %. C'est la première fois en plusieurs décennies qu'on constate une baisse de la part modale de la marche. Cette baisse est constatée dans toutes les catégories, notamment chez les plus jeunes et les seniors, alors que ce sont les catégories qui marchent le plus.

En parallèle, si on doit caractériser le territoire de la Métropole européenne de Lille, c'est un territoire où on a des problématiques de congestion routière aux heures de pointe, un niveau de pollution atmosphérique de fond constant qui est propice à des pics de pollution récurrents. Au niveau régional, nous faisons le constat de l'augmentation de l'obésité, des risques cardiovasculaires, du diabète. Il était donc nécessaire de réagir pour améliorer la santé des habitants et du territoire.

Nous sommes également dans un contexte de révision des documents d'urbanisme. On a eu la révision du plan local d'urbanisme, du PCAET, du SCOT. Et nous entamons la révision du Plan de déplacements urbains. L'étude que nous sommes en train de mener s'inscrit dans la révision du Plan de déplacements et elle a vocation à venir nourrir le plan d'actions du volet modes actifs du futur Plan de déplacements urbains. Avant de lancer cette étude, on a souhaité faire une concertation auprès des habitants, qu'on a menée à l'automne dernier. Ensuite, au cours de l'étude, nous avons également mené une concertation auprès de nos élus sur la base d'un diagnostic orienté (c'est ce qu'on vous présentera ensuite) afin de bâtir une stratégie qui vient s'appuyer à la fois sur les préoccupations des élus et des habitants, et qui réponde aux besoins de chacun.

## Le calendrier de l'étude

La concertation grand public a été menée à l'automne 2018. L'étude a été initiée fin novembre 2018, avec une phase de diagnostic qui s'est déroulée entre décembre, janvier et

février. Ensuite, on a porté ce diagnostic orienté en concertation avec des ateliers auprès de nos élus, en mars-avril 2019. On a construit une stratégie qu'on a fait valider en comité de pilotage en juin dernier. Début septembre, on vient de lancer la phase de construction du plan d'action.

On va vous présenter quelques éléments de contexte, un rappel très rapide du diagnostic, un petit retour sur la concertation qu'on a faite auprès des habitants et des élus, et comment cela nous a permis de construire notre stratégie.

## Quelques définitions

Dans l'étude, on va parler de marche exclusive et de marche associée. La marche exclusive, c'est quand on parle d'un déplacement qui est fait uniquement à pied, d'un point A vers un point B. On va parler de marche associée quand la marche est utilisée pour se rabattre vers un autre mode de déplacement, vers sa voiture, le métro, un vélo, un V'Lille, etc. Pour la quantifier, il faut qu'elle fasse au minimum 3 minutes et 200 m de distance. C'est une spécificité de la Métropole européenne de Lille dans l'exploitation de l'enquête ménage déplacements. Jusqu'à présent, on parlait juste de marche exclusive. On s'est rendu compte que la marche associée représentait aussi un gros volume de déplacements et que c'était non négligeable.

Pour bien cerner le territoire, la Métropole européenne de Lille est un territoire de 90 communes, bientôt 95. 1,1 million d'habitants. C'est une métropole multipolaire. On n'a pas une ville centre mais plusieurs villes-centre : Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq. C'est un territoire qui a deux interfaces : un territoire à la fois très urbain mais à 50 % rural. En termes de densité, c'est de l'ultra densité : en moyenne, 1 700 habitants au kilomètre carré, à la fois avec un territoire rural et très dense en milieu urbain.

En termes de déplacements, 510 000 actifs, dont 46 % utilisent la marche sur au moins une partie de leur trajet. On a une surreprésentation des moins de 25 ans dans la population, avec 44 % des déplacements qui sont faits à pied. Par contre, une sous-représentation des plus de 55 ans, qui font seulement 21 % des déplacements à pied.

Les déplacements sur la Métropole européenne de Lille au quotidien, c'est plus de 5 millions de trajets. Au niveau de la marche, on est à 1,2 million de trajets en marche exclusive et 780 000 trajets en marche associée. Ce qui est non négligeable. C'est la raison pour laquelle nous nous intéressons également à la marche associée.

Chaque jour, 6 000 touristes dans la métropole – quasiment une petite ville en plus – qui découvrent la métropole, notamment par la déambulation à pied.

Les trajets vers les commerces sont non négligeables : 174 000 trajets par jour.



Sur les différents territoires de la métropole, la part modale est au minimum de 19 % dans tous les territoires, avec bien sûr des territoires où on marche beaucoup plus. Avec des territoires urbains, comme le territoire lillois qui est très marchable, et des territoires plus ruraux avec des parts modales un peu plus faibles. Mais on marche quand même partout sur le territoire.

## Rappel du diagnostic

Le territoire se prête à la marche. Il a une forte densité de population et un excellent maillage de services de proximité et de transports collectifs. 88 % de la population vit à moins de 500 m d'un arrêt de bus et 45 % de la population vit à moins de 5 minutes d'un pôle de services. On a des pôles de proximité.

La marche concerne tous les habitants. Au niveau du déclaratif, dans l'enquête déplacements, 72 % des habitants déclarent marcher un peu tous les jours, 45 % des accès aux commerces se font à pied, plus de 75 % des accès au métro et au tramway sont également réalisés à pied. La moitié des trajets à l'école sont fait à pied pour les 5 à 10 ans.

Mais la marche est en perte de vitesse, c'est le constat qu'on a fait avec l'enquête déplacements. Chaque jour, 235 000 trajets à pied sont perdus, ce qui représente 70 000 km faits en voiture. Cette hausse de la voiture est essentiellement due à la mobilité des plus âgés, qui a augmenté et qui s'est reportée vers la voiture.

La marche est un véritable enjeu pour le territoire de la Métropole européenne de Lille. A la fois un enjeu santé-environnement, puisque sur le territoire, c'est à peu près 1 700 décès prématurés par an qui sont imputables au problème de pollution de l'air. 25 % des capacités cardiaques en moins depuis 1970 sont constatées chez les collégiens. En 1971, un collégien pouvait courir 800 m en 3 minutes. En 2013, les collégiens parcourent 800 m, mais en 4 minutes. Cela fait le parallèle avec l'augmentation de l'obésité, des maladies cardiovasculaires, du diabète et de la sédentarité au niveau régional.

C'est aussi un enjeu économique. On s'aperçoit également que le panier moyen d'un marcheur est plus élevé que le panier moyen de quelqu'un qui vient en voiture dans son commerce. Le marcheur va venir acheter un peu moins mais plus souvent, et il est plus fidèle. Donc à la fin du mois, son panier est plus élevé que celui de quelqu'un qui est venu en voiture.

Dans notre territoire, il y a un vrai enjeu de vivre ensemble. Tous les week-ends, il y a des braderies de quartier, des marchés. Ce sont des moments de convivialité où on va à pied. C'est aussi un enjeu touristique, 6 000 touristes tous les jours sur notre territoire.

On s'inscrit également dans un contexte de forte attente des habitants. Tout montre qu'on est sur un territoire propice pour développer une politique en faveur de la marche. On a cette proximité et les attentes des habitants et des élus.

En amont de l'étude débutée il y a près d'un an, on a lancé une concertation avec les habitants, qui a duré de septembre à octobre 2018. On a commencé par une consultation numérique qui a recueilli près de 600 réponses et une centaine de propositions. Il y avait deux modules : le questionnaire et les propositions. Nous voulions avoir un panel représentatif. On n'a pas attendu que les gens aillent répondre sur cette plate-forme numérique, un prestataire est aussi allé sur le terrain avec une tablette pour faire remplir le questionnaire. Sur les 578 réponses, 290 ont été remplies dans différentes communes, dans différents lieux centraux de la métropole et par différents publics – les jeunes, les seniors, on voulait avoir un panel représentatif.

On a eu aussi une contribution de l'association Droit au vélo (ADAV), une association avec laquelle on travaille depuis 2003. Elle travaille depuis quelques années sur la marche et elle a un centre ressource en éco-mobilité scolaire. Ce sont nos partenaires dans toutes les réunions qu'on mène actuellement, ils nous suivent aussi sur toute cette étude.

A l'issue de cette concertation, ce qui est ressorti chez les habitants, ce sont leurs motivations : sport et santé, le fait de pouvoir faire des trajets courts dans son quotidien, la balade plaisir, le fait de gagner du temps – flexibilité –, la balade patrimoine. Et en dernier venait l'engagement environnemental. On ne s'attendait pas forcément à des réponses comme celles-ci.

Les freins, ce sont souvent la distance et la durée du trajet, la météo, la présence de la voiture en métropole (et la métropole est de plus engorgée), la qualité des aménagements piétons, et aussi des gens qui ne sont pas du tout motivés pour marcher. Enfin, le sentiment d'insécurité.

En parallèle, nous avons proposé une marche exploratoire qui a eu lieu sur la commune de Saint-André-lez-Lille, avec des habitants de la commune. Cela nous a permis d'identifier certains aspects, notamment revenir sur la définition d'un trottoir, à partir de quel moment il est de bonne qualité ; la continuité des cheminements, le mobilier urbain, le fait de rendre la marche plus agréable, la sécurité piétonne et particulièrement les traversées pour les enfants se rendant à l'école. Les participants ont beaucoup insisté sur l'ambiance. C'est ce qui ressort de notre questionnaire : la dimension psychologique et la représentation de la marche, ce sont des choses sur lesquelles il faut qu'on travaille.

Ils ont formulé plusieurs propositions : sur l'aménagement de l'espace public et de la voirie, réduire la place de la voiture en ville, plus de vert en ville, que ce soit plus agréable (ça reprend ce qui était balade, patrimoine...), des événements et des animations pour

sensibiliser, motiver... Beaucoup ont fait référence au challenge métropolitain du vélo qu'on organise depuis 7 ans, et qui ont demandé pourquoi ça n'était pas fait pour la marche.

Ils ont également évoqué le fait de faciliter la combinaison marche et autre mode de déplacement ; et la propreté des rues, y compris les problèmes de poubelles qui sont laissées sur les trottoirs.

Nous avons organisé ce qu'on appelle une Fab'MEL, une réunion publique avec notre vice-président, dans laquelle nous avons décidé de retravailler 7 propositions, sur les 106 qui avaient été faites. Nous les avons approfondies avec les personnes présentes :

- Des autoroutes piétonnes,
- Des aménagements pour des moments d'attente et de repos,
- Des événements dans l'espace public pour encourager la marche,
- Reconsidérer la place des enfants en ville,
- Équiper le piéton pour la marche – nous avons beaucoup parlé des imperméables, des parapluies un peu design, il y avait des propositions surprenantes et concrètes ;
- Des circuits de promenade nature et culture,
- La continuité et la sécurisation des cheminements piétons.

Dernière étape, la consultation de la commission intercommunale pour l'accessibilité. Une vingtaine d'associations y sont représentées. Nous n'avons malheureusement que 13 participants, mais ça a été plutôt productif. Ils ont proposé des pistes de réflexion sur l'aménagement, sur les outils mis à disposition – des applications, les pédibus, les sanitaires dans la ville, l'aspect communication et événementiel, les équipements et la citoyenneté. Je rebondis sur les poubelles qui leur posent problème aussi et sur les difficultés de passage dues aux voitures mal garées.

Nous avons lancé notre étude fin 2018. On a travaillé avec les cabinets Indigo et Lisode pour pouvoir concerter nos élus. Notre objectif était de pouvoir bénéficier de l'expertise de terrain des élus, d'identifier des actions vraiment adaptées à notre territoire. Pour les élus, il était essentiel de pouvoir leur permettre s'approprier les enjeux de la marche et de leur présenter le bilan de la consultation grand public. Mais également d'identifier des priorités (nous avons une quarantaine de communes plus rurales sur les 90 actuelles, donc nous avons vraiment différentes problématiques) et de compléter et approfondir des pistes d'action qui émanaient de la concertation citoyenne.

### La volonté est bien de co-construire

Deux ateliers ont eu lieu dans le cadre du Club des villes et territoires durables. 27 communes ont participé. Nous avons également lancé un questionnaire en ligne, qui a fait « flop » (je crois qu'on a eu 2 réponses !). En revanche, des élus de terrain sont venus, qui

avaient vraiment des propositions très intéressantes et pertinentes, des actions qu'ils mettent en application et qu'ils proposaient de décliner sur le territoire métropolitain.

Ce mode de faire est un format inhabituel pour nos élus, en tout cas les élus de la métropole. Ils ont bien apprécié et ils ont même trouvé que c'était trop court. Ils auraient voulu qu'on approfondisse encore plus.

Ils ont travaillé sur certains thèmes. On leur avait proposé l'économie, la santé, l'environnement, la jeunesse, séniors, enfants, vivre ensemble, accessibilité, le cadre de vie. Au final, ils ont choisi la santé et l'environnement, les séniors et le lien social, la jeunesse et l'accessibilité, la sensibilisation. Et en dernier, l'économie. Ils ont été beaucoup moins intéressés par l'économie, et beaucoup plus par le lien social. Ils ont proposé de travailler sur des axes de travail :

- Promouvoir les bienfaits et l'intérêt de la marche au quotidien,
- Favoriser la marche par les aménagements piétons et plus de vert en ville.
- Ils ont beaucoup insisté sur le rôle que pouvaient jouer les séniors auprès des écoles, ça a été très prégnant. Comme ils gèrent les CCAS, ils voulaient vraiment qu'on donne un rôle aux séniors puisqu'ils faisaient partie de ceux qui marchaient moins.
- Convaincre et motiver les habitants pour marcher.
- Favoriser le fait que les enfants aillent à l'école à pied.
- L'aspect santé a été abordé également.
- Et vitaliser les centre villes.

A l'issue de ces deux concertations, en juin, à la conférence des maires, on a présenté le résultat de ces concertations (élus et grand public). Nous allons entrer dans la phase plane d'actions de notre étude d'ici peu.

Ce qui ressortait de ces deux concertations, c'est qu'il y avait des points communs. Les enjeux majeurs qui ont pu être identifiés, c'est la santé, le vivre ensemble et le cadre de vie. Et un public cible qui est revenu très fort : les enfants. A partir de là, on a porté notre réflexion sur une stratégie qui proposerait trois piliers : fabriquer le territoire (aménagement, etc.), pratiquer le territoire (sensibilisation, travailler sur les usages et le vécu) et également comment on coordonne les différents acteurs. Il peut y avoir plein de petites actions, mais une fois, c'est la commune, une fois la métropole, une fois le CCAS. Qui coordonne ? Ce qui est ressorti des propositions des élus, c'était que surtout la MEL puisse coordonner et proposer. C'est ce sur quoi on va travailler maintenant pour établir notre plan d'actions.

## Laurence

Sur la base de la concertation, on se propose de construire une stratégie que l'on a nommée « agile et structurée ». Agile parce qu'on sent bien qu'on est sur quelque chose

d'expérimental et qu'on va avoir besoin de certains ajustements, des adaptations. Et structurée parce qu'on sent aussi qu'il faut avoir une vision d'ensemble, qu'il faut qu'il y ait des moments forts, etc. Il faut que ce soit bien structuré, tout en étant capable de s'ajuster, sinon ça ne va pas le faire.

Quelle est la finalité ? Donner envie de marcher aux habitants sur des déplacements courts. On parlait du choix entre différents modes. On voit bien que l'idée, c'est de donner le juste mode à sa juste place. Pour les déplacements de moins d'un kilomètre, la pertinence de mode, c'est la marche. Pour des déplacements de 5 à 10 km, on a le vélo. On a aussi les transports collectifs. On voit bien que la voiture a son domaine de pertinence, de même que les autres modes de transport.

L'idée, c'est, sur les déplacements de moins d'un kilomètre, de se dire que le réel mode de pertinence, c'est la marche.

Les objectifs du PDU : regagner des déplacements en marche exclusive et en marche associée, et en capter de nouveaux. On est un peu frustrés parce qu'on ne s'attendait pas à perdre des parts modales pour la marche au niveau de la MEL. Notre objectif est évidemment d'en regagner.

Lors de la concertation, trois enjeux ont été identifiés : la santé et l'environnement, le cadre de vie et le vivre ensemble. Une clé d'entrée : les enfants qui constituent un public cible. Et plus généralement, notre objectif est de travailler sur les personnes qui font des trajets de moins d'un kilomètre en voiture.

Pourquoi un kilomètre ? Sur la MEL, l'enquête déplacements montre que 90 % des déplacements à pied font moins d'un kilomètre. C'est ce qui semble le plus pertinent aux gens. Il n'y en a que 10 % qui font au-delà d'un kilomètre. Donc, on s'attache à ces trajets en particulier.

Les trois piliers de la stratégie, issus de la convergence entre la concertation des habitants et la concertation des élus, ce sont les moyens à mettre en œuvre :

- Fabriquer le territoire,
- travailler sur les aménagements
- et pratiquer le territoire.

On est vraiment dans l'idée de sensibiliser, inciter, motiver à changer, donner envie d'expérimenter. C'est ça qu'on met derrière « pratiquer le territoire ».

Coordonner les différents acteurs. C'est un élément fort des différentes concertations, de voir que les choses ne peuvent pas se faire de façon descendante. Au niveau du territoire, on a plein d'acteurs à mobiliser. Par exemple, si on veut travailler sur les déplacements des enfants, on doit travailler et sur les enfants eux-mêmes mais aussi sur

leurs parents. On parlait des freins que peuvent donner les parents dans leurs représentations. On a aussi le corps enseignant à sensibiliser, les parents d'élèves. La Ville doit être partie prenante. On voit bien que rien que pour ça, on a déjà 4 ou 5 acteurs majeurs à intégrer. La coordination est un réel enjeu.

La MEL se positionne comme pilote d'une stratégie au niveau métropolitain, qui serait fondée sur six champs d'intervention : réaffirmer la place du piéton, investir la rue, expérimenter et innover, les enfants marcheurs de demain, la marche associée au cœur des déplacements quotidiens et agir sur la santé et l'environnement. Ce sont les champs qu'on souhaite décliner dans notre stratégie.

- Réaffirmer la place du piéton : l'idée, c'est d'élever le standard de confort des espaces publics et de faire un partage plus équitable des espaces publics afin de donner plus de place aux piétons. On est vraiment dans cette action quand on parle de réaffirmer la place du piéton.
- Investir la rue : on est vraiment dans l'idée d'appréhender le besoin des piétons d'avoir des espaces animés, vivants, propres et agréables. On est vraiment dans la sensation. Les gens ont envie de marcher parce que c'est agréable et que ça donne envie, qu'on a un cadre qui est sympa. L'ambition est de permettre aux piétons de vivre une expérience agréable et de leur donner envie de recommencer. C'est quelque chose qui a été majeur dans la concertation des habitants, qui est beaucoup ressorti.
- Expérimenter et innover : c'est vraiment gérer et animer les espaces. A travers des actions, permettre de vivre une expérience positive, de redécouvrir la ville, d'avoir envie de marcher, de travailler sur le changement de comportement par l'expérience. Pratiquement, c'est organiser des actions événementielles, développer de l'urbanisme temporaire, etc. C'est donner une autre vision de sa ville et de ses espaces de proximité.
- Les enfants marcheurs de demain : On voit bien de quoi il s'agit. Travailler sur ce public cible et par ce biais, sensibiliser les parents également. On a vraiment une masse de personnes à toucher en travaillant avec les enfants.
- La marche associée au cœur des déplacements quotidiens : on est vraiment sur la notion de rabattement. Favoriser l'utilisation des transports collectifs, c'est aussi travailler sur comment on y va, travailler sur le rabattement vers les transports collectifs pour que ce soit agréable, facile. Et faciliter aussi la fluidité du passage d'un mode à l'autre et travailler aussi sur la représentation de la ville, travailler sur les cartes mentales des gens. Quand on prend beaucoup la voiture, on a une représentation de la ville, ses grands axes, etc. Par contre, quand on marche, on a des notions de raccourci, on n'a pas la même carte mentale. L'idée, c'est de favoriser le rabattement par un travail sur ces accès aux pôles de transport.

- Agir sur la santé et l'environnement : l'entrée est assez simple, la marche, c'est bon pour la santé, on en a parlé pas mal ce matin. Mais aussi, le travail sur les îlots de chaleur pour rendre la ville agréable à s'y déplacer.

Petite synthèse extrêmement joyeuse et sympathique ! Un peu bucolique aussi !

La synthèse de notre stratégie, à l'issue du diagnostic et de la concertation, c'est que globalement, au niveau de la MEL, on a un terreau favorable, dans la mesure où on a un territoire propice à la marche, puisqu'il est très maillé, il y a beaucoup de services. On a des attentes fortes des habitants et des élus prêts à expérimenter. C'est ce qu'on a analysé aujourd'hui. C'est la sensibilité, l'air du temps. Ce qu'on trouve aujourd'hui, ce n'est pas forcément ce qu'on avait hier. On sent qu'il y a des signaux faibles. Au niveau national, on voit bien qu'il y a des signaux faibles, que de plus en plus, il y a l'émergence d'une appétence pour la marche, pour une espèce de ralentissement. Au niveau de la MEL, pour l'instant, on a des attentes, on a un territoire propice à la marche. L'objectif est de développer une stratégie souple et structurée, réponse à la complexité de l'approche. Une stratégie porteuse d'actions prêtes à germer. L'idée, c'est surtout de positionner la Métropole européenne de Lille comme pilote pour la coordination d'acteurs, puisqu'on voit qu'on aura quand même de multiples acteurs à coordonner. L'idée, c'est aussi de valoriser les actions qui sont déjà existantes au niveau de la MEL, de les reproduire, puisqu'il y a des choses qui existent dans certaines communes. L'idée, c'est de les porter à connaissance d'autres communes et de créer de l'initiative des territoires. Cet aspect a aussi été donné lors de la concertation avec les élus. On a vu des choses très pratiques. Par exemple, lors de la concertation, on avait des personnes qui nous ont expliqué que dans leur commune, les marchés qui se faisaient habituellement le matin, ont été déplacés le soir. Finalement, les gens venaient au marché à pied. Du coup, d'autres publics étaient touchés par ces marchés. On n'avait pas seulement les seniors et pas non plus cette ségrégation générationnelle, quelque part. Ça redonnait du lien social, du liant. Ce qui a été très important au niveau de la concertation des élus, c'est que chez nous, quelque chose de très présent est ressorti, c'est le lien social. C'est quelque chose qu'en tant que technicien, nous n'avions pas identifié de façon aussi forte. La marche, c'est vraiment le lien social pour notre territoire. C'est là-dessus qu'on va s'attacher à travailler.

### Les prochaines étapes

On vient d'engager en septembre la phase 2 d'étude avec le plan d'actions. Fin décembre, on présentera notre plan d'actions au comité de pilotage. Ensuite, cette base de travail servira comme base de travail pour la révision du PDU il y aura des rediscussions, des pilotages, des arbitrages etc. On est dans une phase un peu particulière. Au niveau de la MEL, on est en fin de mandat, comme partout en France. On va avoir vraisemblablement un renouvellement des élus. L'idée qui était aussi dans cette stratégie, c'est de s'appuyer sur une concertation assez large pour avoir quelque chose qui soit très ancré dans le territoire,

qui ne se remette pas en cause. On a un état des lieux sur lequel s'appuyer et travailler. Ensuite, on sent qu'il y aura un nouveau travail d'acculturation à faire notamment auprès des élus et ça pourra être repris dans le cadre du plan de déplacements urbains, où il y aura des groupes de travail pour réviser le PDU.

Question : Concernant la notion de dynamisme économique. Je suis sur le territoire de la communauté urbaine de Creusot-Montceau. On souhaiterait mettre en place une communication auprès des commerçants pour essayer de connaître leur ressenti si les élus décidaient de mettre un emplacement d'arceau-vélo à proximité de leur commerce. La peur des commerçants, c'est la diminution du chiffre d'affaires. On aimerait savoir si vous avez des données. Vous avez dit que le panier moyen d'un marcheur, j'imagine aussi d'un cycliste, est plus rentable pour les commerçants. On aimerait bien s'appuyer sur des chiffres.

Lille : On n'a pas de données chiffrées. On ne l'a pas précisé, mais on associe la CCI dans notre groupe de travail. Ils sont très en attente, ils ne sont pas du tout en frein, au contraire. En revanche, actuellement, pour le stationnement vélo, on est en train de déployer des accroches vélos. Ça se clipse sur des mâts de jalonnement existants, qui sont de notre compétence – parce que nous n'avons pas la compétence arceaux, la compétence mobilier urbain concerne les communes. L'objectif était de les installer à proximité des commerces ou des écoles. C'est en cours d'installation en ce moment. C'est plutôt bien accueilli par les communes et les usagers.

Question : DDT du Doubs à Besançon. Vous avez dit en début d'intervention que désormais, vous révisiez le PDU et que précédemment à cela, vous aviez révisé le PLUI, le PCAET et le SCOT. Puisque la révision de ce PDU se fait après la révision de ces autres documents d'aménagement, est-ce qu'il y a eu une concertation entre services en charge de la révision des documents d'aménagement pour que ce soit cohérent avec ce qui va être prolongé dans le PDU ? Est-ce que le SCOT a déjà des directives pouvant faciliter votre démarche ?

Deuxième question par rapport à la concertation. Vous avez choisi de la faire en tout début de processus de révision, ce qu'on ne voit pas souvent. Souvent, la concertation se déroule tout du long. Est-ce que vous avez fait ça aussi pour la révision des autres documents d'aménagement ? Quel retour faites-vous par rapport à ça ?

Lille : Sur la cohérence entre les documents, c'est la MEL qui révisé aussi le PLU. Comme il y a un gros volet mobilité, la direction de la mobilité est associée, il n'y a pas de souci sur le sujet, on a une cohérence d'ensemble.

Dans notre réflexion sur l'élaboration d'une stratégie en faveur de la marche, il y a eu un volet concertation en amont. Là, c'était un peu le caractère innovant de l'étude de s'appuyer sur un volet très fort de concertation parce qu'on avait besoin d'avoir une température locale sur le sujet. Autant le vélo, on sent que c'est dans les tuyaux, c'est parti.



Ça a mis longtemps à décoller, mais c'est approprié, tout le monde a le vélo en tête comme mode de déplacement. Par contre, la marche, même avec une part modale à 30 %, je ne dirais pas que tout le monde s'en fout, parce que ça serait un peu trop, mais quand même, ce n'est pas une préoccupation majeure ! Pour tout le monde, de toute façon, « je ne vois pas le problème, la marche, c'est partout ! ». Le marcheur, c'est comme l'eau, ça s'infiltré partout, ça va partout, ça ne se regroupe pas en associations, ce n'est pas visible. Les piétons ne sont pas visibles. Quelque part, cette invisibilité fait que ça n'est pas très perceptible. Comme ce n'est pas constitué comme un mode de déplacement visible, en tant que tel, on avait quand même besoin d'avoir une température locale. C'était un besoin pour l'étude, pour savoir quels seraient les angles d'attaque. On était vraiment parti sur un angle au niveau de la marche vecteur favorisant le tissu économique, dans les bourgs, les centres bourgs, consommer local, etc. Et pas du tout ! En fait, on n'a pas ça qui est ressorti au niveau des consultations avec les élus. Notre grande surprise, c'est vraiment la marche et le lien social.

Question : Je ne vous ai pas entendu parler du jalonnement pour les piétons, des questions des temps de parcours pour les piétons, les questions de coupure liées aux infrastructures et aux grands équipements, les détours liés aux grandes parcelles, aux centres commerciaux, aux cimetières, etc. Ne pensez-vous pas qu'il faut un principe de base qui est la perméabilité du territoire pour la marche, un principe de base qui évite qu'on fasse de l'aménagement avec des lotissements, des zones commerciales, des zones d'activité qui sont en impasse, où il faut revenir au point de départ, qui interdisent aux piétons d'exister. Un enfant qui veut aller d'un lotissement à un autre, est obligé de passer par une voie de grande taille, une voie départementale, voire une voie nationale, pour pouvoir aller dans le lotissement de son copain qui est à côté. En fait, il est captif et il ne peut que se faire conduire en voiture. Cette question est inscrite dans le territoire de façon globale. Ne faut-il pas un principe d'aménagement qui consiste à dire que l'ensemble du territoire est perméable, d'abord à la marche, et ensuite au vélo, aux voitures également. Dans les différents modes, ne faut-il pas établir sur tous les projets, sur tous les aménagements, une hiérarchie des modes pour qu'on regarde comment un piéton peut vivre un carrefour, traverser une voie ? Hiérarchiser pour que les piétons ne fassent pas des détours, que ce soit pratique pour lui ; ensuite pour le vélo ; puis pour les transports en commun. Et ce qui reste en espace, en temps, etc., pour la voiture. J'ai l'impression que vous avez replacé la marche par rapport aux autres modes et qu'il convient aussi d'intégrer ce qui se rapporte à l'aménagement et à l'urbanisme.

Lille : Les questions du maillage sont prises en compte dans la conception du PLU, notamment la fermeture des quartiers résidentiels. On souhaite que petit à petit, ce soit des choses qui s'améliorent. En termes d'appréhension du territoire pour se créer une carte mentale et un nouveau maillage, on travaille beaucoup sur de la cartographie. Notamment, on est en train de déployer de la signalétique piétonne pour mailler le territoire. Quand on est sur le site, pour arriver à se repérer et aller d'un point à un autre, on est en train de

déployer de la signalétique piétonne avec des mentions de destination et des temps de parcours : de la gare à la Grand place, 3 minutes à pied ; de la Grand place à une autre place, 2 minutes à pied. On va également déployer des totems avec des plans de quartier avec un cercle de marche de 15 minutes à pied, pour se repérer dans la ville. Et des plans de quartier avec des cercles de marche à 5 minutes à pied. Ces plans sont géo-orientés, ils ne sont pas systématiquement orientés nord. Ils sont orientés pour qu'on ait sur la carte ce qu'on a devant nous, dans l'espace public. Pour aider l'utilisateur à se repérer, à s'orienter et à avoir le parcours le plus court possible. On travaille également sur des cartes de temps de parcours piéton, pour aider à se construire une carte mentale avec des parcours piéton qui correspondent à des temps de parcours à pied. Souvent, on se dit : c'est trop loin, en voiture on doit faire plein de détours, à pied je ne peux pas y aller. Mais en fait, à pied, on ne passe pas par les mêmes chemins. Ce n'est pas forcément plus long. On travaille aussi là-dessus.

Sur le jalonnement, il y a une mutualisation avec le jalonnement vélo. Sur la signalétique piétonne, on trouvera également des lames avec du rabattement cyclable pour mentionner : pour aller sur la véloroute, on est à 3 km, etc.

Au sujet des aménagements en faveur des piétons et perméabilité, ça fait quasiment 15-20 ans qu'on travaille à la MEL sur des zones accessibles à pied autour des arrêts de transport lourd, à savoir le métro et le tram. On détermine les aires de chalandise autour de ces stations et on voit bien que ces problèmes de raquettes dans les lotissements sont des problèmes majeurs. On travaille sur la résorption de ces impasses et les ouvertures. Ça a déjà été inscrit dans le PDU de 2010. C'est aussi dans le PLU. Sauf que par rapport à ça, nous avons désormais un petit peu de recul et on voit bien que même si c'est inscrit, ce n'est pas suffisant. La culture de la marche n'est pas encore dans les esprits. Tant qu'on n'aura pas en tête que le piéton est important, on continuera, même s'il y a des ouvertures qui sont faites pour passer, à les fermer. Le travail doit absolument se faire sur la sensibilisation de tous les acteurs. Sinon, ces aménagements ne sont pas suffisants.

Question : J'ai entendu parler, je crois que c'est en Angleterre qu'ils ont fait tout un travail pour inciter les gens, quand ils n'ont que 2 stations de métro à faire, à les faire à pied pour éviter d'engorger les métros. Parce qu'aujourd'hui, il y a des grosses métropoles qui ont des transports en commun saturés. Ça serait intéressant d'encourager la marche à la place de 2 stations de métro. Est-ce que vous avez aussi intégré cette stratégie d'encourager et de donner des plans pour dire : au lieu de prendre le métro pour faire ça...

Lille : En 2011, des travaux ont eu lieu sur le tramway. Il était complètement fermé tout un été, pendant deux mois. Du coup, on a proposé des itinéraires bis sur certaines stations du tramway où il y avait une possibilité de rabattement vers le métro qui ne passait pas très loin. On incitait les gens à faire 15-20 minutes à pied pour aller prendre le métro. Et en même temps, découvrir le quartier. C'était aussi l'opportunité de donner à découvrir le territoire de manière assez ludique et d'animer cette interruption du tramway pendant l'été.

Ça a été une opération ponctuelle, le temps des travaux. Il n'y a pas eu derrière de généralisation ?

Lille : Non.

Lionel Faure : Si je comprends bien, aujourd'hui, il n'y a pas de budget dédié. Dans les arbitrages du PDU, la compétence voirie de la métropole ne va pas pouvoir dégager pour l'instant un budget piéton ou marche ? J'ai la réponse en fait parce que nous, on est en difficulté là-dessus. Il y a des débats politiques : est-ce qu'il faut dédier un budget spécifique à la marche, comme on fait pour les vélos, les TC, voire d'autres infrastructures, pour faire des grands trottoirs, mettre du vert sur les trottoirs, pour faire des revêtements plus naturels, etc. ? Ou est-ce qu'on intègre ça aux opérations ?

Question un peu plus technique. Avez-vous déjà un référentiel sur l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons ? Est-ce que vous dites : à partir de telle largeur, un trottoir est marchable ? Par exemple, dans notre ville, un trottoir de moins de 2 m, ce n'est plus un trottoir, on ne peut plus se croiser. Comment on traite un carrefour ? Est-ce qu'un piéton a le droit d'attendre plus de 30 secondes, une minute, etc. ?

Lille : Aujourd'hui, on a un budget modes doux qui est plutôt utilisé pour le vélo. Une des actions qu'on souhaiterait valider dans le cadre de l'étude et du PDU, c'est d'avoir un budget dédié aux aménagements marche. C'est en projet.

Sur le référentiel technique, on a aujourd'hui une charte des espaces publics à la Métropole européenne de Lille, qui n'est pas axée marche, qui est axée qualité urbaine, qui fait le lien avec l'ensemble des modes. On a également un guide sur le végétal. Au niveau des services techniques voirie, ils n'ont pas forcément de guide, mais ils travaillent beaucoup sur des fiches, en lien avec le Cerema, pour les aménagements.

Intervenante : Je pense que ça pose un problème très général. On a vu ce matin que l'urbanisme et les déplacements, ce sont des choses complètement liées. Mais on constate dans beaucoup d'endroits que ce sont des services qui ne travaillent pas toujours ensemble. Quand on fait un PDU, c'est normal qu'il soit intégré ensuite sur le PLUI ou dans d'autres documents, c'est la loi, c'est le système hiérarchique qui devrait fonctionner. Finalement, on se rend compte que ce n'est pas si simple que ça. Il faut savoir le faire rentrer dans le document qui est au-dessus, comment on l'intègre, etc. Il y a souvent une difficulté de dialogue. Ce n'est sans doute pas le cas à la MEL où il y a quand même une tradition de travail transversal. Mais c'est encore le cas dans beaucoup d'endroits. J'en discutais l'autre jour au niveau de l'enseignement. Dans le nouvel ensemble Gustave Eiffel qui est en train de se constituer, l'un des enseignants me disait : c'est catastrophique, on n'arrive toujours pas à faire travailler ensemble les urbanistes et les ingénieurs, alors que maintenant, ils sont dans la même université. Il y a donc encore des blocages alors que ça fait des années et des années qu'on se dit qu'il faut travailler horizontalement, pluridisciplinairement. Et

finalement, c'est extrêmement difficile. La question que posait Christian, à savoir qu'il faudrait travailler sur l'aménagement du territoire pour faire la ville des courtes distances, pour fabriquer des pôles de proximité, oui, mais ce n'est pas dans le cadre du PDU qu'on va le faire. C'est dans le cadre du PLU, dans le cadre du SCOT. Et tout ça n'est pas très facile à harmoniser.

Question : Vous avez dit au début que vous aviez concerté avec les habitants. Comment avez-vous procédé pour que ces habitants viennent à vous, ou comment vous êtes allé à eux ?

Lille : On a travaillé avec la direction des relations aux usagers et citoyenneté, qui avait déjà fait d'autres concertations. On a dû communiquer sur notre site internet et sur notre journal. Notre partenaire, l'association Droit au vélo qui a 2 000 adhérents, a relayé aussi l'information. On a eu des affiches sur tout notre réseau d'affichage et Ilevia notre réseau de transport collectif, a également diffusé l'information et mis des affiches dans les tramways, les bus et les métros. On avait aussi proposé une aide à l'achat vélo en 2017. On a relayé auprès des 10 000 bénéficiaires qui avaient accepté d'être contactés. On a également communiqué auprès des personnes qui participent au Challenge métropolitain du vélo. On a essayé d'utiliser tous les canaux à notre disposition. Il y a eu aussi, dans la rue, des personnes qui ont interpellé les citoyens à des endroits stratégiques.

Avec un taux de retour que vous avez calculé ?

Lille : Ça doit être 1/10<sup>e</sup>. C'est toujours moins satisfaisant que le nombre... En tout cas, notre direction des relations avec les usagers était plutôt satisfaite.

Intervenant : Sur le lien à la transversalité, le PDU peut très bien dire beaucoup de choses sur la proximité, sur l'organisme de proximité. Après, c'est clair que les outils, derrière, c'est le PLU qui va les avoir. On parlait des coupures, de réserver des zones, de prévoir la perméabilité du tissu urbain, c'est le PLU qui aura les outils. Mais le PDU peut très bien promouvoir ça. Et le PLU doit derrière être compatible avec le PDU. Par contre, le PDU doit aussi être compatible avec le SCOT. En France, il y a quand même la loi et sur ces questions, elle oriente quand même beaucoup.

Pour revenir à ce que je disais ce matin, pour que les choses changent, il faut des élus qui soient porteurs, parce qu'on peut inscrire ce qu'on veut dans les documents de planification, sur la perméabilité, etc., si les élus ne veulent pas le faire, ils ne le feront pas. Ils continueront à construire loin, à ne pas densifier, etc. Malgré la loi qui dit le contraire. Il faut que la loi soit respectée dans ces cas-là, il faut aussi des gens qui aient le courage ou l'intérêt de porter plainte, d'attaquer ces documents. Ce n'est pas toujours le cas. C'est l'intérêt des élus qu'ils soient porteurs sur ces sujets.

# Présentation du Plan National Vélo et mobilités actives

M. [Hervé Fagard](#) faisait partie des invités de la deuxième journée, le 18 septembre 2019, en tant que représentant de la DREAL Bourgogne Franche-Comté afin de présenter les « actions de l'état en faveur du vélo » dans la cadre de la déclinaison régionale du Plan Vélo.

À la DREAL il occupe le poste de chargé de mission intermodalité depuis 2017 dans la région de Besançon. Avant cela, il était chef du département études, observatoires et sécurité routière de 2010 à 2016, toujours à la DREAL. Il a également été Président de l'association "Vincennes à Vélo" de 2003 à 2006, ce qui montre son grand intérêt pour ce transport à deux roues.

M. Fagard a donc présenté le plan national « vélo et mobilité actives » qui a été lancé le 14 septembre 2018 par le Gouvernement, qui est pris en charge par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, afin de faire du vélo un mode de transport à part entière.

En effet, la marche et le vélo sont des modes de déplacement peu onéreux, rapides et bénéfiques pour la santé ainsi que l'environnement, ces « mobilités actives constituent des outils précieux pour la transition écologique ». Il faut savoir que 60% des trajets effectués en voiture en France font moins de 5 km alors que le vélo est le mode de déplacement le plus performant pour ces trajets de moins de 5 km et davantage avec un vélo électrique. De ce fait, il est légitime de vouloir augmenter la part modale du vélo. L'objectif du plan national vélo est de tripler la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens en passant de 3% à 9% d'ici 2024. Le plan vélo est constitué de 4 axes :

- La sécurité : en développant les aménagements cyclables et en améliorant la sécurité routière.
- La sûreté : afin de mieux lutter contre le vol en rendant obligatoire le marquage des vélos et en aménageant des stationnements et des abris sécurisés.
- Créer un cadre incitatif : en reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux avec la mise en place d'un forfait mobilité durable par exemple.
- Développer une culture vélo : afin qu'un « réflexe vélo » soit adopté dès le plus jeune en développant des plans de mobilités scolaires ou des actions mobilités du PRSE (Plan Régional santé-environnement) entre autres.

L'appel à projets « Fonds mobilités actives– Continuité cyclables » a été lancé le 13 décembre 2018 afin de soutenir, accélérer et amplifier la mesure du plan vélo. Un fonds

national a été mis à disposition pour des projets d'aménagement cyclables comme la création de passerelles ou bien la sécurisation du franchissement de carrefours complexes mais ce sont les discontinuités d'itinéraires qui sont principalement ciblées. Les collectivités retenues ont reçu un total de 43,7 millions d'euros de subventions.

Un second appel à projet a été lancé le 20 décembre 2019 pour permettre aux collectivités d'anticiper la mise en œuvre de ce fonds national. Nommé « vélo et territoires » cette AAP se place dans la continuité de la précédente et vise à améliorer la sécurité en améliorant la visibilité aux passages piétons ou en réalisant des sas vélo aux feux par exemple. Les collectivités retenues disposeront d'un fonds de 50 millions d'euros.

# Conférence : Grenoble, métropole apaisée

Une conception des espaces publics et de la voirie favorisant le bien-être - Jacques Wiart et Lionel Faure, Grenoble. Cette conférence a été transcrite d'après un enregistrement.

Jacques Wiart : Nous allons intervenir à deux voix, avec Lionel Faure, chef de projet, mode actif, à la métropole, et moi-même, élu à la Ville de Grenoble. Notre intervention est axée sur le retour d'expérience de la ville à 30, de la Métropole à 30 km/h, mise en œuvre depuis 2015. Une évaluation a été faite en lien avec le Cerema, qui aurait voulu être là aujourd'hui. Nous allons valoriser le travail qu'il a fait, en le citant.

Pourquoi et comment villes et villages à 30 km/h ? Bien insister d'abord, sur le fait que fondamentalement, il y a une vision et une volonté de transformation de l'espace public par rapport à cette problématique de circulation. Insister également sur le fait que la démarche n'est pas propre à Grenoble centre, c'est une démarche sur l'ensemble de la métropole, des 49 communes. Le plan vélo et piéton métropolitain, avec tous ses développements, s'inscrit aussi dans le concept de la Ville à 30.

Voici d'abord une carte de présentation de l'agglomération de Grenoble. C'est une métropole, à 49 communes, et 450 000 habitants au total. La ville de Grenoble, c'est 150 000 habitants, le tiers de la population de l'agglomération de Grenoble.

Pour bien comprendre le contexte physique, c'est une agglomération enserrée entre d'une part le massif du Vercors, au sud-ouest, le massif et le parc de la Chartreuse au nord-ouest. Et tous les contreforts de Belledonne à l'est et les contreforts de l'Oisans, Matheysine, vers le Dévoluy.

C'est un contexte géographique contraint, une histoire géologique avec une érosion glaciaire, des vallées glaciaires. Cela dessine grosso modo ce qu'on appelle l'Y grenoblois, avec une branche qui part vers Chambéry, Annecy, Genève ; une branche qui s'en va vers Lyon ; et une branche sud vers Gap, Marseille, Nice.

Stratégiquement, sur la question des déplacements, notre agglomération a travaillé sur l'élaboration d'un plan de déplacement urbain (PDU) qu'on souhaite valider et adopter définitivement en novembre prochain 2019. Il y a eu un travail assez important d'étude et de concertation, avec un maximum d'acteurs – habitants, acteurs économiques, monde associatif, pour élaborer ce PDU. L'ambition est superbe. L'une des mesures-phares, parmi de nombreuses mesures (79 actions), c'est notamment la création que nous souhaitons fort d'un « RER à la Grenobloise » pour desservir notre agglomération. On veut absolument bénéficier du réseau ferroviaire et des gares qui existent déjà, pour volontairement apporter

une solution pour les déplacements de moyenne distance, à l'échelle de la région urbaine grenobloise, soit 700 000 habitants. C'est à dire le périmètre du SCOT, avec l'échéance 2030. Même si prochainement, le SCOT va commencer une phase de révision.

Dans le cadre de ce SCOT, notre vision est résolument celle d'une agglomération polycentrique. On confirme qu'aménagement et déplacements sont indissociablement liés. Les déplacements sont les fils des choix, ou des non-choix, d'aménagement. A ce titre, il nous faut une volonté politique au maximum partagée par les acteurs économiques et les habitants sur la vision d'une ville et d'une agglomération polycentrique.

Concrètement, notre volonté en matière de ville, et de métropole à 30, c'est le principe d'une généralisation du 30 km/h, le 50 restant une exception désormais. Le grand succès avec les autres communes a été une adhésion quasi générale à ce concept, tous bords politiques confondus. Pas total cependant : sur 49 communes, 43 communes sont entrées dans le principe de généralisation de la ville à 30, sauf à 50 sur quelques itinéraires très précis. Également, dans la démarche engagée, l'objectif d'apaisement passe par le développement des usages : usages en termes de mode de déplacement, mais également sur le plan de l'habitat, des activités économiques, sur le plan de l'intensité sociale dans la ville et dans les villages. Dans la démarche Ville à 30, il y a aussi la volonté d'effacer les feux inutiles. Dans les études qui ont été faites, un tiers des feux serait à terme à supprimer dans notre agglomération. On pourra y revenir en termes de méthode, de dialogue, d'évaluation avant, de suivi-évaluation après, et rectification si nécessaire.

Question : Vous parlez du 30 km/h. Il s'agit vraiment du 30 km/h partout, sur tous les axes, y compris sur les boulevards urbains. Parce que j'imagine qu'à Grenoble comme partout, il y a des grands boulevards. C'est partout ?

C'est partout. Sauf certains axes, boulevards, etc. Lionel Faure va compléter.

En termes de travaux structurants, avec la métropole, il y a eu la publication d'un « Guide métropolitain des espaces publics ». Ce document est en consultation sur la table de presse. A la demande, on pourra vous envoyer des exemplaires papier, ou sinon le lien par internet.

D'une part, un gros travail a été réalisé sur le plan vélo et piéton d'agglomération, relayé avec un travail à l'échelle de la ville et des quartiers, et avec l'appui de l'ADTC - Se déplacer autrement, pour développer des plans vélo/piétons de quartier. D'autre part, nous avons promu les opérations CVCM (Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole) : l'idée est que la piétonnisation n'est pas une affaire de Grenoble centre - car on veut perdre cette vision de Grenoble centre, lieu de toutes les congestions, avec l'histoire urbaine que vous avez signalée, depuis l'après-guerre, et l'adaptation de plus en plus totale de la ville à la voiture, avec toutes les limites (les impasses devrait-on dire) que nous constatons. Tout au contraire,



nous avons voulu que cette démarche CVCM s'applique au maximum de pôles de vie de notre agglomération.

En bas de diapositive, deux acronymes. ZTL : zone à trafic limité, dans la logique de piétonisation. ZFE : zone à faible émission, un projet qui s'adresse aux véhicules professionnels, véhicules utilitaires légers et poids lourds, avec un objectif de la fin du diesel à l'horizon 2025, par étapes graduées. Ce n'est pas l'objet d'aujourd'hui, mais on pourra en parler et diffuser de l'information sur ce que nous faisons.

Lionel Faure : Je vais vous présenter la démarche réglementaire dans un premier temps, puis l'ensemble des plans d'action. Et répondre aux questions un peu fines sur l'origine de la démarche.

Pourquoi le 30 km/h ? C'est une diapositive faite par le Cerema. La vitesse en plus du trafic est un élément de coupure urbaine et de désocialisation des espaces publics. En deçà de 30 km/h, on peut commencer à avoir une vie sociale et privilégier la vie locale au détriment de la fonction circulation. Sur les axes longs, on écarte toutes les problématiques de rocade et d'autoroute. Mais quand il y a moins de voitures et qu'elle va moins vite, elle accepte de partager l'espace, alors qu'à partir d'un certain seuil de vitesse, on n'arrive plus à donner la priorité aux piétons. C'est bien une logique de priorité et de qui on veut mettre dans l'espace public en premier lieu : les habitants, les commerçants, les élèves ou un véhicule qui traverse et qui transite ?

Je ne reviens pas sur la construction de la métropole. On vit une double révolution : des nouveaux élus et une métropole qui n'avait pas de compétences voirie avant. On a une compétence pleine et entière sur la voirie et les espaces publics et on a des élus communaux et métropolitains qui se sont engagés dans un mandat ambitieux. On s'est appuyé dès fin 2014 sur cette possibilité de pouvoir abaisser la vitesse de manière uniforme et réglementaire, le fameux décret du 17 août 2015. En gros, la transformation d'une ville faite pour les voitures, où on considère que depuis 30 ans, c'est la ville à 50, et progressivement, on aménage et on met des panneaux zone 30. Le législateur a permis d'inverser la règle et de dire : la ville est faite pour ses habitants, pour ses piétons et pour ses riverains. Et on tolère, on laisse quelques axes structurants à 50 km/h, considérant que leur aménagement et éventuellement leur capacité permet cette circulation maximale à 50 km/h. On sait aujourd'hui qu'un piéton ne sait pas gérer sa priorité sur un axe à 50 km/h. D'où des feux, des ralentisseurs, etc. De manière complémentaire, on sait qu'un axe même urbain à 50 km/h, il faut qu'il soit traversable tous les 100, 200, 300 m si on veut que la ville fonctionne, qu'il y ait une interaction entre les deux faces d'un axe. Ce qui montre bien que finalement, la généralisation, ce n'est pas quelque chose de complètement farfelu. C'est de remettre le piéton au centre de l'espace public et de dire : oui, je peux traverser de la boulangerie au commerce d'en face sans faire un détour, qu'on n'impose pas par ailleurs à l'automobile, à qui on dit : va tout droit et le plus vite possible. On est bien dans une priorité modale. La

posture politique n'est pas de dire que c'est un compromis. Non, c'est clairement un choix. Le choix, c'est : les modes actifs, le piéton, le riverain, les commerçants doivent être privilégiés par rapport à une fonction de transit ou de traversée.

Fin 2015, début 2016 s'est mis en œuvre ce dispositif, dans un premier temps purement réglementaire. En gros, un quart de voies à 30 km/h ou moins, ce qui est un contexte national assez uniforme : quelques rues piétonnes, une ou deux zones de rencontre par commune et un chapelet de zones 30, la plupart du temps ou souvent sur des voies sans enjeux. Peut-être quelques traversées de villages, mais sur des voies sans enjeux. Avec cette démarche réglementaire, on a basculé l'ensemble de la voie à 30 km/h. Uniquement 20 % du linéaire voirie sont restés à 50 km/h, en gros des voies structurantes, aménagées pour les piétons ou les vélos, même s'il y a quelques contre-exemples – et les aménagements futurs doivent résorber ces soucis. On a également 10 communes sur les 43 qui sont intégralement à 30, des communes périphériques où les 4 entrées du village sont matérialisées à 30 km/h. Des communes souvent très rurales. On a 25 communes de moins de 2 000 habitants, des communes rurales et de montagne, des communes sans trottoir, qui ne verront jamais de trottoir. C'est ce qu'on dit aux élus, là-dessus il y a une certaine honnêteté vis-à-vis du transfert de la compétence.

### Les outils techniques et réglementaires

Au lieu d'avoir une multitude de zones 30 dans la ville, qui perdaient en lisibilité pour l'usager, y compris par principe parce que trop de panneaux tuent le panneau, et qu'on ne voit plus les panneaux, on s'est dit – le Cerema et les services du ministère nous ont proposé ça : ma ville, ma commune, mon agglomération est une grande zone 30 et je matérialise les zones d'exception qui sont désormais la zone 50, la zone de rencontre et la rue piétonne. Mais la ville est à 30 et toute la communication, pour l'instant locale et pas nationale, est basée sur ce principe. La ville est à 30, c'est la règle générale. L'absence de signalisation vaut 30. Alors que depuis 30 ans, l'absence de signalisation vaut 50. C'est toute la difficulté et l'ambition du sujet.

Le slogan : le 30 devient la règle, le 50 l'exception.

Les conséquences à court terme pour toutes les communes, quelle que soit leur sensibilité – puisque la sensibilité vis-à-vis de la sécurité du piéton est unanime, il y a une adhésion forte parce qu'on met les élus devant leurs responsabilités, ils comprennent que leurs citoyens sont les premiers à aller à l'école, à se déplacer, etc. Là-dessus, il y a quasiment un consensus politique. En tout cas, ce n'est pas une lecture politique du sujet.

Les conséquences à court terme, c'est la généralisation des doubles sens cyclables, l'émergence progressive de la zone de rencontre, de la vraie zone de rencontre, qui donne clairement la priorité aux piétons sur la chaussée. En gros, une partie de nos anciennes zones

30, très aménagées ou très pacifiées deviennent des zones de rencontre, ce qui nous évite d'investir lourdement dans des cheminements piétons qu'on doit après protéger par des potelets.

En gros, on remet les piétons sur la chaussée. Ce qu'on commence à faire, mais qui est long, plutôt à l'échelle de 2-3 mandats – il y a bien un enjeu de continuité de l'action publique – c'est de mettre progressivement en cohérence ces aménagements avec la réglementation, à la fois pour qu'elle soit plus comprise, plus respectée et plus « crédible ».

C'est moins de feux tricolores. On ne fait pas de la sécurité à 30 avec un jeu tricolore. Ce n'est pas un sujet facile. Au niveau de la signalisation, moins de signalisation quand on veut responsabiliser les usagers, c'est peut-être dans certains secteurs moins de passages piétons, qui renvoient à un code de la route qui dit à l'automobiliste : les piétons traversent là et pas ailleurs, ce qui n'est pas un sujet facile, mais on y vient.

Revoir les référentiels de largeur est un sujet important, qui n'est pas forcément facile avec les exploitants de la voirie, avec les exploitants des transports collectifs. On sait que des trottoirs plus larges et des chaussées moins larges, ça favorise les piétons et ça fait aller moins vite. On est bien dans cette démarche.

Suppression des stop, rétablissement de la priorité à droite, etc.

Sur la petite photo de gauche, supprimer les effets de transit un peu pervers dans les quartiers, en n'hésitant pas à couper certaines voies à la circulation. C'est un sujet qui commence à prendre dans la ville centre, mais qui est difficile pour l'instant en périphérie.

Cette démarche, qui a démarré en 2016, dont l'apogée est en 2017 avec l'adhésion de 43 communes (14, puis 34, puis 43 communes) a été fortement soutenue par les élus à travers des grandes campagnes d'information et de supports pédagogiques. Campagne radio, campagne internet, Facebook, etc. Un code de la rue Métropole apaisée : les différents droits et devoirs des usagers. Un petit abécédaire. Des cartes postales sur les règles essentielles : comment je dois doubler un cycliste ; la ville à 30, comment ça marche ; qui doit s'arrêter à un passage piéton, est-ce que c'est le piéton qui s'arrête ou la voiture. Des choses un peu basiques.

Dans l'espace public aussi, deux éléments forts. Le premier, très fort et très massif : 115 radars pédagogiques, qui sont là à la fois pour rappeler la règle, parce que finalement, quand on est à 30, on la rappelle peu au sol. On rappelle les transitions, mais pas la règle. Et pour faire baisser les vitesses, pour faire prendre conscience qu'on arrive dans un secteur à 30, donc je vais à 40, je descends. Et des totems pédagogiques qui communiquent plutôt sur la démarche globale Métropole apaisée.

Très vite, s'est enchaîné dans la tête des techniciens et des élus un référentiel. On hérite de 49 communes, dont les plus grosses avaient des référentiels. Il y a une logique d'harmonisation qui doit se faire en fonction des curseurs politiques que nous donnent nos élus. On a les élus ville référents sur ces sujets, on a des élus métropolitains référents sur les mobilités et sur la voirie et l'espace public. Ils nous ont demandé un guide des espaces publics. On a d'ailleurs dans notre direction mobilité et transport un service qualité des espaces publics. On mélange bien les deux sujets et on n'est pas dans un cloisonnement de services modaux. Je suis dans un service mode actif qui fait du stationnement, de la circulation, de la logistique urbaine. Mais juste à côté de moi (et j'ai quasiment les deux casquettes), on a un service qualité des espaces publics qui définissent tous les programmes d'espaces publics, qui tient compte des plans. Nos projets n'oublient personne. Après, il y a des arbitrages : en fonction des budgets, de la réglementation. Mais on est bien dans une synergie de programmation d'espaces publics, où on ne sacrifie jamais un mode qu'on veut mettre en avant.

### Notre guide des espaces publics : Un meilleur partage de l'espace public.

Quatre autres grands thèmes, pour bien dire que l'espace public ne se résume pas à la mobilité : les pôles de vie ; la place de la nature en ville et l'environnement, parce que les gens ont envie de revenir à une proximité, donc à avoir de la qualité d'usage, de la qualité de nature en ville ; la diversité des territoires : ne pas harmoniser l'espace public, mais bien tenir compte des spécificités locales, à travers les revêtements, les choix de bordure, la sobriété, etc. ; et faire mieux avec moins : on se rend compte aussi que souvent, on est plutôt dans une logique de suraménagement, avec des maîtres d'ouvrage, mais parfois encore plus des maîtres d'œuvre, qui considèrent que l'aménagement résout la plupart des problèmes. On est désormais dans une culture inverse : on observe, on regarde si les problèmes ne sont pas plus de l'ordre des comportements, de l'entretien. Et inversement, proposer des aménagements ou tester, mais de manière progressive.

Le guide des espaces publics est en accès sur le site d'internet de la métro (metro.fr). Il a 5 grands thèmes : donner envie de marcher, le déplacement à vélo, l'attractivité des transports collectifs, qui est forcément un volet de la marche, c'est étroitement lié ; et réduire et apaiser les déplacements autorisés et les nuisances associées. On parle beaucoup de pollution de l'air, mais le bruit est quelque part beaucoup plus prégnant aujourd'hui pour les habitants. C'est parfois un motif de : je m'éloigne de la ville parce qu'il y a trop de bruit. C'est souvent les deux. On est dans une logique clairement assumée aujourd'hui de rationalisation de l'espace dédié à la voiture, en circulation ou autre.

Finalement, une petite synthèse très personnelle, qui nous amène à réfléchir depuis le début du mandat sur une autre manière de concevoir ces espaces publics. On est beaucoup dans la co-construction et l'innovation. Innovation politique au sens où personne

n'a la science infuse sur l'espace public et sur les comportements. Moi-même, mon titre officieux, c'est « usagiste », j'observe les usages et je propose, je corrige des aménagements. On a un mandat pour expérimenter, tester des plans de circulation, tester des marquages, des principes avec les habitants, du mobilier éphémère. On est là pour simplifier, pour améliorer la lisibilité de l'espace public. Trop de signalisations, trop de jeux de revêtements, parfois, ce n'est pas satisfaisant. On a aussi la chance d'avoir des élus en responsabilité qui nous poussent à faire bouger la réglementation, y compris avec le Cerema qui est un peu la pierre angulaire, qui nous évalue et qui nous pousse à proposer des nouvelles réglementations. Y compris parce que l'État (ce n'est pas une critique) est garant d'une règle actuelle, mais c'est bien le local et le terrain qui font évoluer la règle.

Enfin, les notions d'apaisement de circulation. On sort de la logique : on va mettre un ralentisseur ou des feux tricolores. On est plus dans une logique de pédagogie en disant : il y a des piétons sur l'espace public, il n'y a pas de débat ou de questionnement à avoir, il est prioritaire, donc je dois tenir compte de ces piétons. Le développement de la marche est clairement le principal vecteur d'apaisement.

L'animation de l'espace public d'une manière générale : les commerces, la vie locale, les terrasses, etc.

Il y a 19 fiches de ce référentiel, dont 2 concernent clairement nos questions du moment. Une qui s'appelle : Vivre et se déplacer dans la ville à 30, qui donne des conseils aux maîtres d'ouvrage ou aux différents gestionnaires de voirie. Et une deuxième sur « Un meilleur partage de l'espace public et les nouveaux réflexes ». Pourquoi ne pas remettre un potelet quand il y en a qui est cassé ? Parce qu'on sait depuis 10 ans que de toute façon, la voiture n'y va pas parce que c'est un espace où il n'y avait pas de voitures mal garées. Pourquoi ne pas retracer un passage piéton quand on sait que 95 % des piétons traversent à côté du passage piéton ? Des choses pratiques pour bien montrer qu'on est là pour accompagner les usages d'aujourd'hui et de demain, et pas forcément rester dans des standards d'aménagement, voire de responsabilité, où on considère que la responsabilité du maître d'ouvrage ou de la collectivité l'emporte sur la sécurité. On est bien là pour faire du développement et de la sécurité, pas systématiquement de la responsabilité en étant garant de la règle.

Beaucoup de co-construction, à la fois avec des instances spécifiques sur les gros projets.

Une initiative des habitants favorisée. Sur la ville centre de Grenoble spécifiquement, avec un budget participatif où de nombreux projets interviennent sur l'espace public, que ce soit des bancs au bord de la rivière, des animations ou autres.

A travers les établissements scolaires, une illustration d'enfants qui se réapproprient le parvis de l'école, qui posent leur dessin sur la chaussée pour en faire une zone de rencontre.

Jacques Wiart : Sur cette carte, vous avez l'un des projets phare de notre mandat : l'extension de la zone piétonne au cœur de Grenoble. En jaune, la zone existante historique, faite il y a plus de 25 ans. En orange, l'extension, avec cette volonté vers le nord de traverser l'Isère et de rejoindre le quartier Saint-Laurent, un très beau quartier historique, superbe, au pied de la Bastille, avec un téléphérique. On étend la piétonisation et on crée une continuité. Idem vers le sud, ce quartier de Bonne, écoquartier créé il y a une petite dizaine d'années. Une volonté de continuité. Enfin, une continuité vers la gare en empruntant cette avenue où passe le tramway, qui est d'ores et déjà piétonne aujourd'hui. Cela crée beaucoup plus de sens.

Ici, en vert, la zone à trafic limité. Maintenant, il n'y a plus de transit de voitures du tout, seulement des transports en commun, du vélo et des ayants-droits – pour les commerçants, les livraisons, les habitants, etc. Pour tous les autres, le trafic de transit n'est plus possible. D'ores et déjà, même si les travaux sont encore en cours, il y a un apaisement formidable.

Une vue avant aménagement sur l'un des grands boulevards justement où il y a cette zone à trafic limité. Cet axe bidirectionnel, « chronovélo », au centre de la chaussée et des voies de trafic réservés pour les transports en commun et les ayants-droits. Et sur le côté, de la végétalisation pour la marche à pied, le confort d'été, la lutte contre les îlots de chaleur.

D'ores et déjà, il y a une belle audience : plus de 400 cyclistes/heure. Des totems vont être installés pour faire du comptage et produire de la donnée, permettre des évaluations, etc.

Lionel Faure : Pour compléter, quelques chiffres. C'est un axe qui est passé en 24 h de 16 000 à 2 000 véhicules/jour. On est vraiment dans une rupture de transit du centre-ville. C'est clairement la révolution parce qu'on a travaillé sur un plan de circulation en quelques mois. On a fait disparaître 14 000 véhicules. Aujourd'hui, il n'y a plus de problématique forte. Pendant quelques semaines, il y a eu un temps d'adaptation, mais on a clairement une disparition du trafic. Et des reports de circulation, des reports de parcours, mais un report modal très fort sur l'axe dans les transports collectifs et la marche. Pendant 2 ans avant les travaux définitifs, on a fait des tests d'usage. On a matérialisé la piste cyclable au centre, les rues piétonnes ont été piétonnisées de manière très légère au début, avec de l'animation. On a évolué ces tests d'usage pour pérenniser notre dispositif de travaux.

Un ordre de grandeur pour les maîtres d'ouvrage présents : l'investissement financier du cœur de ville, c'est 12 M€ environ, sur une reconquête complète des espaces publics. Je n'ai pas en tête les mètres carrés. C'est à la fois un projet majeur, qui coûte à peine 300 m de

tramway, pour faire un ratio de ce qu'on avait fait précédemment. On a un fort impact de report modal avec un investissement financier qui reste mesuré.

L'originalité de la métropole, c'est que cette démarche a fait des petits. Sur les 49 communes, il y a 17 territoires qui se sont engagés dans la métropole sur ce sujet. Essentiellement des piétonisations de cœur de bourg, de manière expérimentale ou de manière définitive. On piétonnise le cœur de village et on aménage des poches de parking en périphérie. L'apaisement avec des réaménagements de traversées piétonnes : élargissement de trottoir, bascule en zone 30, etc. Et beaucoup de requalification de places pour redonner de la place, faire revivre le marché qui avait plus ou moins disparu. 7 projets sont réalisés ou en cours de finition. 3 projets sont en cours d'expérimentation. L'expérimentation, c'est assez simple : on met des jardinières, on bascule en zone de rencontre, on fait de l'animation de l'espace public, on inverse le sens de circulation.

Celles qui sont à l'étude, ce sont des maires qui préparent le mandat d'après, qui sont dans cette culture de la ville polycentrique où le bourg est la cellule-souche de la vie locale. 80 % des déplacements se font à l'échelle du bourg : l'école, les commerces, le médecin, etc.

Le plan vélo : Il est désormais assez connu, vous avez tout sur internet ! Sur la partie aménagement que je vais vous décrire, un plan vélo assez classique, une ambition politique forte, sur le papier et dans les budgets associés. Aujourd'hui, on souhaiterait équilibrer les budgets transports collectifs versus les budgets vélo. On est dans une lutte des modes, même si ce sont les mêmes élus. Tout l'enjeu de la métropole, c'est d'avoir une cohérence d'action à travers un PDU multimodal et pas un PDU qui continue à mettre des budgets un peu illimités sur les transports collectifs.

### Quelques chiffres factuels

- 15 % des Grenoblois vont travailler à vélo (juste derrière Strasbourg).
- Nombre de vélos de location longue durée à Grenoble (on n'a pas de vélos en libre-service)
- 320 km de piste cyclables

Encore et notamment en périphérie, une part modale de la voiture très élevée sur les déplacements de courte et moyenne distance.

Un marqueur assez fort dans la tête des élus. On est en fin de mandat et la continuité restera plutôt sur ces objectifs. On souhaite que le nombre de cyclistes soit équivalent au nombre d'usagers du tramway. C'est passé de 80 000 à 220-225 000 usagers/jour à vélo.

Le point fort de ce schéma vélo, c'est un réseau « Chronovélo », dit express, avec une promesse, théoriquement à la fin du mandat 2012-2020 (mais il y a des secteurs où c'est plus difficile) : 4 axes, 44 km de réseau. On ne livrera un peu moins de 25 km à la fin de l'année,

donc à la fin du mandat. Un cap financier basé sur 10 M€, ce qui n'est pas suffisant, clairement, en tant que collectivité pour assumer ça. Du coup, on est en fin de mandat et il faut trouver les budgets pour finir le réseau.

Un confort d'usage qui permet d'accueillir du flux : un cycliste peut doubler un autre cycliste sans gêner le 3<sup>e</sup> qu'on croise. Donc, si possible, à 4 m de large. On déroge fortement à la règle en faisant du jalonnement et de la lisibilité sur le sol, avec deux exemples : une courbe où on ne se contente pas de 2-3 pictogrammes à peine visibles, mais on fait un ruban sur l'espace public pour les cyclistes et des traversées surmarquées dans ce même ordre d'idée.

Sur le reste des aménagements, on commence. On a un schéma directeur vélo, on a culturellement, comme beaucoup de collectivités, privilégier des aménagements sur chaussée, soit très mauvais sur trottoir, soit sur chaussée en disant : la bande cyclable, c'est la panacée. Depuis quelque temps, on commence à corriger le tir. On se rend bien compte que pour que les enfants et les collégiens se remettent à faire du vélo, il faut que la logique de réseau soit très forte. On fait le même effort sur les cyclistes que sur les voitures pendant 20 à 30 ans : plus de seuil, des girations compatibles, pas un feu tous les 50m, etc. On expérimente beaucoup aussi des élargissements de chaussée. La vélo-rue, on commence aussi, mais sur des voies à faible trafic, etc.

### D'autres principes d'aménagement

Les arceaux sont mis sur la chaussée parce qu'on ne veut pas que les cyclistes roulent sur les trottoirs. Toutes les impasses, on les valorise pour le franchissement des coupures urbaines, etc.

Le Cerema souhaite évaluer, c'est une nécessité parce que les ministères de tutelle nous ont autorisé une dérogation pour mettre le 50 au sol et plus en vertical. C'est une obligation réglementaire. Et évaluer parce que c'est une opportunité pour améliorer notre dispositif réglementaire.

Un dispositif assez complet. En 2016, dans un premier temps, 6 mois après la démarche, et à l'automne 2018, avec des mesures quantitatives. Des vitesses et des débits. L'accidentalité à l'échelle de 3 ans. Une enquête qualitative : on a interrogé 3 000 usagers – piétons, automobilistes, cyclistes – sur la lisibilité du dispositif et le respect et l'évolution des comportements. Le rapport du Cerema sera probablement public. Il est en cours de finalisation et sera potentiellement diffusable, ou en tout cas une synthèse de ce rapport.

Le marquage au sol, dès lors qu'il est bien fait, est toujours lisible est compris. Dans le cas, si l'utilisateur ne comprend pas qu'un 50 au sol veut dire limitation à 50, ce n'est pas grave, parce que par défaut, il a compris par ailleurs que l'axe était limité à 30. Donc, ce n'est pas



une problématique forte. Quoi qu'il arrive, aujourd'hui, il y a un rapport très favorable du Cerema qui est en cours de transmission à la délégation de la sécurité routière pour dire qu'au niveau national (un arrêté sera probablement publié début 2020), le 50 au sol sera un objet réglementaire à la place du panneau, et pas en complément du panneau.

Sur les vitesses, prisme important en tout cas en première lecture – même si on verra après que les comportements et le respect, ce n'est pas uniquement sur la vitesse en tant que telle –, entre le début de la démarche et aujourd'hui, on a globalement une légère baisse des vitesses. Des incitateurs sur 98 points. Mais des évolutions assez différenciées entre la ville centre, qui a une baisse significative et continue, avant, à 6 mois et à 3 ans, par rapport au reste de l'agglomération où on avait plutôt des choses assez surprenantes : une légère amélioration au début de la démarche et de nouveau une baisse. Donc, une grande hétérogénéité des données, qui nous amène à être prudent dans les éléments qu'on communique. Quoi qu'il arrive, on sent qu'il y a un effet des efforts faits par la ville centre qui est plus fort, probablement parce que le développement des usages est plus fort. Plus de piétons, plus de vélos, c'est forcément moins de véhicules. Sur ces 98 points de comptage on a une baisse du nombre de véhicules, ce qui est une donnée importante. Et on a probablement un effet de développement report modal vers les modes actifs qui est plus fort dans les zones centrales, les zones à forte intensité, qui fait que quand on a visuellement des piétons qui traversent la chaussée, on a une vitesse plus faible. Ça se traduit aussi par des observations où le respect diurne est beaucoup plus fort. Paradoxalement – je mets déjà un avis négatif et un point faible – on a une problématique de respect des vitesses en heures creuses et spécifiquement en nocturne, qui est probablement propre à beaucoup de contextes nationaux, où le sentiment d'impunité en milieu urbain est beaucoup plus fort que sur les infrastructures interurbaines voire autoroutières, où la perception du contrôle est quasiment systématique. Alors que dans l'urbain, on est dans une sorte d'impunité. C'est variable selon les collectivités, bien évidemment, mais c'est un sujet qui est important, notamment le bruit pour les riverains.

125 radars pédagogiques, que les élus ont vécu comme un vrai outil de modération de vitesse. En gros, c'est de dire : on met un radar pédagogique au lieu de mettre un ralentisseur. La pédagogie est plus intéressante là-dessus. On a une légère atténuation dans le temps, dont l'effet perdure quand même. Et on a, au droit des radars (puisque les radars comptent les débits et les vitesses dans les deux sens), une baisse de 4 km/h entre le véhicule qui est face au radar et le véhicule qui passe au dos du radar. Donc, c'est un outil intéressant, qui continue à être plébiscité par la plupart des maires de l'agglomération. Dans les petites communes, on a 1 ou 2 radars pédagogiques, une vingtaine sur la ville centre et 7-8 dans les grosses communes de première couronne.

## Accidentalité

Aucune tendance. On a le biais de la statistique officielle qui recense majoritairement des accidents graves et des tués. L'accident quotidien qui ne fait pas l'objet d'intervention des forces de l'ordre n'est pas recensé. En gros, ce qu'on voit en territoire aggloméré (30 ou 50), c'est qu'on n'a pas de tendance significative forte. On est sur des volumes très faibles. Historiquement depuis la mise en place de l'observatoire (une quinzaine d'années, on a des volumes faibles par rapport aux grands indicateurs nationaux – je parle en milieu urbain – peut-être parce qu'on n'a jamais complètement chuté sur la part vélo et qu'on a toujours fait des efforts sur la marche. On a des choses plutôt intéressantes qui ressortent, toujours en limite de statistiques, sur une baisse du nombre de piétons impliqués. Contrairement aux problématiques de vitesse, où on ne sent pas forcément d'évolutions magistrales, magiques, sur un axe qui est passé de 50 à 30 km/h, on voit qu'il y a une baisse plus importante des accidents piétons. On sent des choses sur le respect de l'autre, qui est peut-être plus important que le respect de la vitesse. C'est du ressenti, mais ce sont des choses qui sont quand même intéressantes. Ce qui veut bien dire qu'en termes de communication, voire de sanctions, la vitesse n'est peut-être pas le problème majeur. C'est peut-être plus le respect.

Le qualitatif : est-ce que je respecte la règle ou pas ? C'est du déclaratif d'automobilistes. On progresse, on passe de 33 à 38 %.

Paradoxalement, la notoriété de la démarche métropole est en baisse, mais le respect est meilleur. On propose de relancer des campagnes d'information.

Le ressenti des modes actifs de la démarche est bien évidemment favorable : moins de voitures et moins de vitesse, ça améliore tout ça. Avec une problématique d'aménagement qui l'emporte la plupart du temps. Les usagers veulent des trottoirs larges et des aménagements adaptés : éviter les obstacles sur les cheminements.

Pour les aspects négatifs : évidemment, la vitesse est un élément important et la difficulté à traverser. La priorité piétonne est un sujet assez majeur. Ils suggèrent des aménagements et une sanction plus forte des automobilistes en milieu urbain, sujet récurrent des habitants grenoblois, qui demandent que dans le triptyque aménagement / apaisement / contrôle-sanction, on mette en avant le contrôle-sanction, qui est plutôt du ressort des forces de l'ordre municipales et nationales.

### Synthèse :

Des améliorations globales : vitesse moyenne, accidentalité piétonne. Mais des situations contrastées. On a des communes très lointaines qui ont mis en œuvre la démarche réglementaire, qui ont faiblement aménagé, où il ne s'est rien passé. Des communes de 500 habitants où il ne s'est rien passé sur la vitesse, sur les usages, etc. Quoi qu'il arrive, on a clairement une confirmation de la corrélation entre vitesse, aménagement et ressenti des

modes actifs. On est rarement dans la sécurité pure, on est dans du sentiment d'insécurité. Les usages dans certains secteurs – que ce soit les quartiers politiques de la ville ou ailleurs – peinent à se développer parce que les aménagements sont encore déficitaires. La confrontation même avec l'automobiliste qui a appris à conduire reste difficile parce que la priorité piétonne (pour ne prendre que ce sujet), au-dessus de 30 km/h, ça ne marche pas. Je l'ai traduit par un petit schéma.

### Aménagement, espace public, nouveaux usages.

Plan de circulation. De plus en plus, les riverains demandent moins de vitesse, mais aussi moins de voitures. On se rend compte que quand le transit baisse, la vitesse baisse. C'est bien la typologie du trajet qui génère la vitesse, alors que quand on rentre chez soi dans son petit quartier pavillonnaire, on respecte plus les usagers, ses voisins, les enfants des voisins. Et de plus en plus, une remontée de la réglementation et du contrôle, parce qu'aujourd'hui, il y a un manque de moyens, un manque d'outils réglementaires pour aller vers cette fin de sentiment d'impunité.

Jacques Wiart : Depuis 2015, le changement est en cours dans notre agglomération, c'est très clair. Il est compris et perçu par l'ensemble des habitants, mais bien entendu, beaucoup reste encore à faire. On est encore très modeste. On cherche à infléchir des changements sur le plan sociétal, sur le plan culturel, changements de notre attitude mentale par rapport à la voiture.

Dans les prochaines semaines, on va engager la verbalisation à distance. Comme le disent les habitants : « ok, toutes ces règles, mais s'il n'y a pas de contrôle, finalement ! » ... Il y a encore eu un débat d'élus récemment sur le sujet, avec les représentants de la Métropole. On va engager, d'abord à titre d'expérimentation, la verbalisation à distance, avec écran et un agent assermenté derrière l'écran, qui constate l'infraction et qui va verbaliser.

Question : Dans l'introduction, vous avez évoqué la création d'un RER. Où en êtes-vous ? Si on veut diminuer la place de la voiture dans l'agglo, c'est indispensable. Le développement du 30 est-il maintenant vraiment accepté par la population ? Au démarrage, on sentait quand même des réactions plutôt négatives.

Enfin, sur le développement des pistes cyclables, vous avez évoqué les grands axes structurants. Quid du développement des pistes cyclables dans les quartiers ? Je mets un gros doute sur ce qui a été dit tout à l'heure. Pour connaître un peu le développement des pistes cyclables en Franche-Comté, trop souvent, les quartiers périphériques sont ignorés, ou ont de mauvais aménagements. Après, on ne peut pas demander aux gamins de prendre le vélo, quand il faut passer par un axe dangereux pour aller au collège.

Lionel Faure : Le RER, c'est l'une des mesures phare du projet de PDU, à adopter en novembre prochain par la métropole. Le chiffrage de l'ensemble des mesures, y compris le RER, c'est 2,2 milliards d'euros. L'une des premières étapes, c'est la création d'une autorité des mobilités, à l'échelle davantage de la région urbaine de Grenoble (grosso modo, l'échelle du SCOT). Aujourd'hui, il y a une autorité de mobilité à l'échelle de la métropole, mais chez nos voisins du Grésivaudan, il y a une autre autorité de mobilité, et idem chez nos voisins du Voironnais, il y a également une autorité de mobilité... Donc, les démarches sont entreprises pour créer une seule autorité de mobilité. Avec le Grésivaudan, c'est acquis. Les échanges et les négociations sont en cours avec le Voironnais. C'est la première étape.

La deuxième étape, c'est le plan de financement. Il faudra qu'on dégager les millions, le milliard (je crois que c'est de cet ordre) nécessaire. Sans ça, on sera toujours en situation de bouchon en entrée d'agglomération. On aura beau faire une 3<sup>e</sup> ou une 4<sup>e</sup> voie rapide...

Les investissements, c'est quoi ? Nouvelle gare, nouvelle rame ?

LF. Voie ferrée, infrastructure

Création de voies ferrées.

LF. Oui. Pour dégorger.

Jacques Wiart : La métropole fait appel aux maires, les maires s'engouffrent. Le 30 sous couvert de sécurité et de priorité piétonne a quasiment fait l'unanimité. Sur les 6 communes « récalcitrantes », 5 sont en limites de faisabilité, des communes de moins de 500 habitants, et une commune qui a eu une posture politique : « c'est la métropole qui fait, je ne suis pas content de l'action de la métropole et je ne rentre pas ». Mais en gros, il y a une unanimité. L'adhésion des non-automobilistes est unanime. De fait, la baisse de la vitesse, c'est bon pour les piétons, pour les vélos, pour les riverains, pour tout le monde. La résistance, c'est le respect à la règle : or je vais perdre 18 secondes seulement sur un trajet de 5 km si je parcours un axe 30 ou un axe 50. C'est une mesure complètement subjective. Même les chauffeurs de bus qui ne respectent pas tous complètement la réglementation nous le disent : on veut une ville avec moins de congestion, avec moins de feux tricolores. Et pas avec des vitesses qu'on n'atteint jamais entre deux arrêts de bus qui font 300 m. Il y a une objection politique de certains, mais il n'y a pas d'objection citoyenne. Tout le monde est pour remettre la voiture à sa place dans une ville où on a des pics de pollution l'été, des pics de pollution l'hiver, des gens qui passent du temps dans les embouteillages, etc.

Question : M. Wiart, vous êtes élu. Il y a un risque politique à faire ce choix ou pas ?

Jacques Wiart : Plutôt que de parler de risque politique, je parlerais d'obligation politique. En tant qu'élu connaissant le bilan sanitaire, les dégâts sanitaires, ne pas agir pour y répondre, en connaissance des solutions, serait irresponsable. Donc, il y a plutôt un risque de

ne pas agir, et d'être alors sanctionnés ! En revanche, il y a obligation d'agir à mon sens, et c'est ce que nous faisons. Car nous sommes redevables de résultats devant les électeurs, face aux problèmes posés.

Vous avez le sentiment d'être suivi par la population ?

Jacques Wiart : D'être compris, en tout cas, oui. Après, il y a, comme dans toute société, des luttes, des mouvements divers, des contradictions. On est tous porteurs de contradictions.

Dernière question de monsieur sur les pistes cyclables, notamment les aménagements en périphérie, j'ajoute un élément. Grenoble a une topographie un peu particulière. Je crois que la ville centre est relativement plate, mais dès qu'on va en périphérie, ça grimpe un peu.

Lionel Faure : Non, 95 % de la population vit en terrain plat. Et l'ensemble des territoires denses est plat. En périphérie, dans les quartiers politiques de la ville, on récupère la compétence et on hérite de projets urbains, de projets de ZAC divers et variés. Aujourd'hui, le fait qu'il y ait une gouvernance métropole très forte sur l'espace public fait qu'à travers un guide et à travers une concertation quasiment systématique avec les habitants usagers, les associations d'usagers, le vélo typiquement ne passe plus à la trappe. On doit faire des efforts pour construire un réseau. On doit aussi et surtout – et c'est difficile de faire entendre ça aux élus pour dégager des moyens – améliorer l'existant. Souvent, on a un bon réseau en quantité, mais on doit faire du qualitatif. Là, il y a un champ d'action important, sachant que la première mesure pour mettre les gens sur les vélos et faire des bons aménagements, c'est souvent de contraindre la circulation : dégager de la place pour faire des belles pistes cyclables ou fermer le transit de certains quartiers parce que finalement, il n'y a pas de magie, il faut prendre de la place pour faire des pistes cyclables, en largeur ou en stationnement.

Intervenante : Mon voisin me faisait remarquer que sur la diapositive, les trottoirs n'étaient pas larges. En fait, ils sont très larges. Je voulais ajouter que le fait qu'on récupère de l'emprise sur les automobiles, beaucoup de végétalisation, d'îlots de fraîcheur, ce qui prouve bien l'idée que climat-pollution-santé-environnement sont liés.

Question : La thématique de notre matinée, c'est le rapport entre les modes actifs et la santé. C'est un mot que vous n'avez pas utilisé ce matin. Cette problématique de la santé, est-elle intervenue dans vos réflexions, de quelle manière elle a été un levier, un déclencheur, une motivation ? Et comment mesurez-vous les impacts de tout ce que vous faites en termes de santé ?

Jacques Wiart ; Dans notre esprit, c'est une motivation numéro 1. Dans l'argumentaire que nous développons, on s'appuie notamment et de manière forte sur le bilan sanitaire de la pollution de l'air liée au trafic motorisé. Pour nous, c'est un défi très clair.

Également, on est très vigilant sur la question de l'impact santé du bruit. On a besoin d'apaiser la ville sur le plan sonore. Il y a un bruit des déplacements motorisés qui est absolument insupportable dans nos villes aujourd'hui. Il y a là un enjeu hyper fort : dans notre agglomération, 2 habitants sur 3 sont exposés aux nuisances sonores.

On soutient tout à fait ce qui a été développé tout à l'heure sur le bénéfice santé de l'activité physique. J'ai en tête 30 minutes d'activité physique par jour, je ne sais pas si c'est toujours d'actualité, mais en tout cas, on utilise souvent cette allégation-santé : si vous faites du vélo quotidiennement pour aller au travail ou dans un autre lieu, au moins 30 minutes, ça sera très bon pour votre santé.

Question : Avez-vous eu ou avez-vous encore une action violente des commerçants – dans ma commune, c'est d'une violence extrême – contre la piétonisation de certaines places ou certains aménagements de l'espace public ?

Jacques Wiart : Oui, on a quand même eu une opposition assez forte d'un grand nombre de commerçants et également de quelques Unions de quartier, notamment en cœur de ville. Notre action était un peu radicale, peut-être un peu trop rapide, mais 6 ans c'est court, et l'urgence d'agir est là ! Est-ce qu'il aurait fallu encore davantage se concerter ? Sans aucun doute. En même temps, vous voyez comme les délais passent ! C'est une démarche engagée depuis 2015. Les travaux sont en cours et vont se terminer fin 2019. On avait le souhait de mettre en œuvre notre engagement de mandat, donc on était contraint de tenir nos engagements dans ce laps de temps. Il fallait aller relativement vite. Peut-être trop vite. Et sans doute, on ne dialogue jamais assez. Aujourd'hui, par contre, très honnêtement, les commerçants voient que les travaux se terminent, ils voient l'embellissement de la ville, et on est plutôt confiant sur la fin de ce mandat. Et nous sommes dans un dialogue apaisé avec les commerçants, car il est vrai que ceux-ci ont souffert des travaux. Et la fin des travaux est une bonne chose pour eux.

Lionel Faure : Pour compléter sur le débat aujourd'hui, une fois qu'on livre des aménagements, qu'il n'y a plus de retour en arrière possible, un commerce dans une rue piétonne sait qu'il y aura dix fois plus de piétons, c'est acquis. Même sur la ZTL, même si ça prendra 5 ans, il y a des commerces qui vont muter. Le débat, plutôt d'aménagement qui renvoie au SCOT, c'est que les commerçants et le lobbying des commerçants du centre-ville se battent pour qu'il n'y ait aucune implantation de grandes surfaces en périphérie. C'est intéressant. Ce n'est plus uniquement le pouvoir, les élus, c'est bien de dire : il y a des combats, des guerres de bastion pour dire, tu es à 20 km, tu n'auras pas ta grande surface parce que ce n'est pas comme ça qu'on construit une ville des courtes distances.

Question : Pour les actions pédagogiques, je voulais savoir si vous avez contacté, dans votre démarche, les auto-écoles. Elles pourraient toucher les jeunes publics, les jeunes adultes pour changer de comportement lorsqu'ils sont à vélo. Mais aussi contacter les parents qui ont passé leur permis depuis 20, 30, 40 ans, et qui souvent oublient qu'il y a des nouvelles règles. Lorsqu'on fait de la conduite accompagnée, il serait peut-être bon de resensibiliser tout ce public à des nouveaux comportements, des nouveaux usages de la voirie, et profiter du levier des auto-écoles.

Jacques Wiart : Deux éléments de réponse. Il n'y a pas eu de proximité avec les auto-écoles. Il y a eu des courriers officiels qui informent de la démarche, de l'évolution réglementaire qui diffuse le code de la rue grenoblois (qui ne tord pas le code de la route à la sauce grenobloise). Malgré tout, ils ont reçu l'information. On a spécifiquement, en partie cofinancée et cogérée par la métropole, une auto-école sociale et solidaire, gérée par une plate-forme mobilité, où on est sûr de l'apprentissage de la mobilité, dont la finalité pour certains travailleurs primo-arrivants ou en difficulté sociale, c'est le permis de conduire. Mais on se rend compte qu'à la fin, il n'y en a qu'un quart qui passe le permis de conduire, parce qu'on leur a appris à faire du vélo, à utiliser les transports en commun. Et je leur ai bassiné pendant deux heures ce qu'est le code de la rue. On aimerait quelque part que le contexte national du savoir pédaler, quelque chose qu'on a porté fortement, soit aussi au niveau des adultes. C'est vrai qu'il y a une problématique de pourquoi je me déplace, avec quoi. Il y a beaucoup d'usagers habitants qui organisent leur vie autour de la voiture et pas l'inverse. C'est un peu le problème malgré tout.

Intervenant : Par rapport à votre intervention sur la santé au niveau de Grenoble, si les organisateurs ont voulu faire venir la ville de Grenoble et la métropole de Grenoble, c'est parce qu'on est sur les conditions préalables. Comme le soulignait Christian, c'est le 30 km/h et des espaces publics qui sont au centre de la démarche, qui permettent le bien-être. On est sur les conditions préalables pour ensuite pouvoir marcher vers du vélo. Donc, on est complètement dans le sujet.

Intervenante : J'ai remarqué dans une diapo qu'il y avait encore 78 % de part modale voiture en centre-ville.

Pas en centre-ville. 50 communes et 500 000 habitants. Sur l'ensemble. Sur des trajets de moins de 5 km. Données 2010. On exclut la marche, sinon le chiffre est beaucoup plus faible. De 1 à 5 km

Je superpose ça avec ce qu'on constate sur Dijon où il y a deux tiers des gens qui prennent encore leur voiture pour faire moins de 3 km au centre-ville. Quand je vois l'importance des engagements en termes de politique publique – et vous l'avez très bien décrit pour Grenoble, on peut superposer aussi pour Dijon et la métropole – on doit mesurer encore le taux d'effort, ce qu'il faut faire pour convaincre. Et ce n'est pas forcément en

termes d'argent public qu'en termes de communication, d'exemplarité. Ça rejoint ce qu'on a évoqué sur les quartiers politique de la ville. Si on veut des mutations, c'est aussi comment on fait changer les représentations mentales et culturelles par rapport à comment se déplacer. Je pense que l'exemplarité des élus ou des gens qui comptent dans la cité, les voir se déplacer autrement – à pied, en vélo et en tout cas pas en voiture – ça peut aussi diffuser et changer les représentations mentales par rapport à comment on est dans la ville. En termes de politique publique, ce n'est pas grand-chose en investissement. On a parlé de milliards pour le RER. Et je n'oppose pas les deux. Pourquoi j'insiste là-dessus ? Parce qu'on est dans une société globale où l'individualisme est aussi au cœur des politiques publiques. On pourrait avoir des discours très rationnels par rapport aux politiques publiques, si la personne en face dit : j'en ai rien à faire de tout ce que vous faites, ce qui compte, c'est mon confort et de faire comme ci comme ça... Dans le prochain mandat, je pense que c'est ce à quoi on va être confronté en termes de santé, de déplacement et d'urbanisme.

Question : Je suis étudiant en master. Avez-vous réalisé des enquêtes de satisfaction auprès des usagers et des utilisateurs des pistes cyclables ? Est-ce que vous n'avez pas l'impression d'avoir imposé plutôt que donner le choix aux utilisateurs, en retirant les avantages de l'automobile en faveur du vélo ? Est-ce que le type de mobilité ne devrait pas être un choix plus que quelque chose d'imposé ?

Lionel Faure : Sur les aménagements en vélo, les associations connaissent le sujet mieux que moi. Il y a un baromètre du club des villes et territoires cyclables, que désormais, tout citoyen dans sa collectivité peut remplir.

Le taux de satisfaction, on le verra sur Grenoble, périphérie et sur toute la France. On était déjà, en taux de réponse, les premiers lors du dernier baromètre de l'année dernière ou d'il y a deux ans.

Sur le choix du vélo, c'est juste un rééquilibrage. On a passé des millions et des millions (des milliards au total) faire 30 ans de tramway. Aujourd'hui, on se dit qu'il y a une soutenabilité du tramway qui fait qu'on a beau investir, ça ne rapporte plus. Le vélo, c'est juste un potentiel de report modal : si on arrive à 15 %, ce n'est pas magique par rapport à toutes les villes européennes qui sont à 20, 25, 30 %, voire certaines villes américaines ou italiennes. C'est juste un rééquilibrage et une sobriété.

Emmanuel : Je crois qu'on ne peut pas opposer les transports publics et le vélo. La ligne E qui a été inaugurée il y a 4 ans, en 15 mois, c'est 80 % d'usagers en plus dans le tram. Ensuite, il faut quand même rappeler que dans les 2,2 milliards, il y a plus de 500 millions pour la route à Grenoble. Ce n'est pas du fait de la collectivité locale, mais quand même.

Jacques Wiart : Quand on parle de PDU, tous les modes sont légitimes, la voiture existe aussi. On est très clair dans le discours vis-à-vis des habitants, il ne s'agit pas d'interdire la voiture. Ce n'est pas une question d'interdiction ou de « faire la chasse à la voiture ». La



chasse n'est pas dans nos valeurs en tant que majorité écologiste ! Tous les modes sont légitimes. Plutôt que d'obligation, on parle d'incitation et de donner les moyens au choix. Beaucoup d'habitants nous disent : on voudrait bien faire autrement que d'aller en voiture, mais on n'a pas le choix. C'est ça qui est embêtant, justement ! Notre politique, notre stratégie consiste à donner le choix de faire autrement que d'être obligé d'emprunter la voiture.

## Visites

Ces visites ont fait l'objet d'un bilan rédigé a posteriori par les étudiants qui y ont participé.

## À pied à Dijon et Quetigny

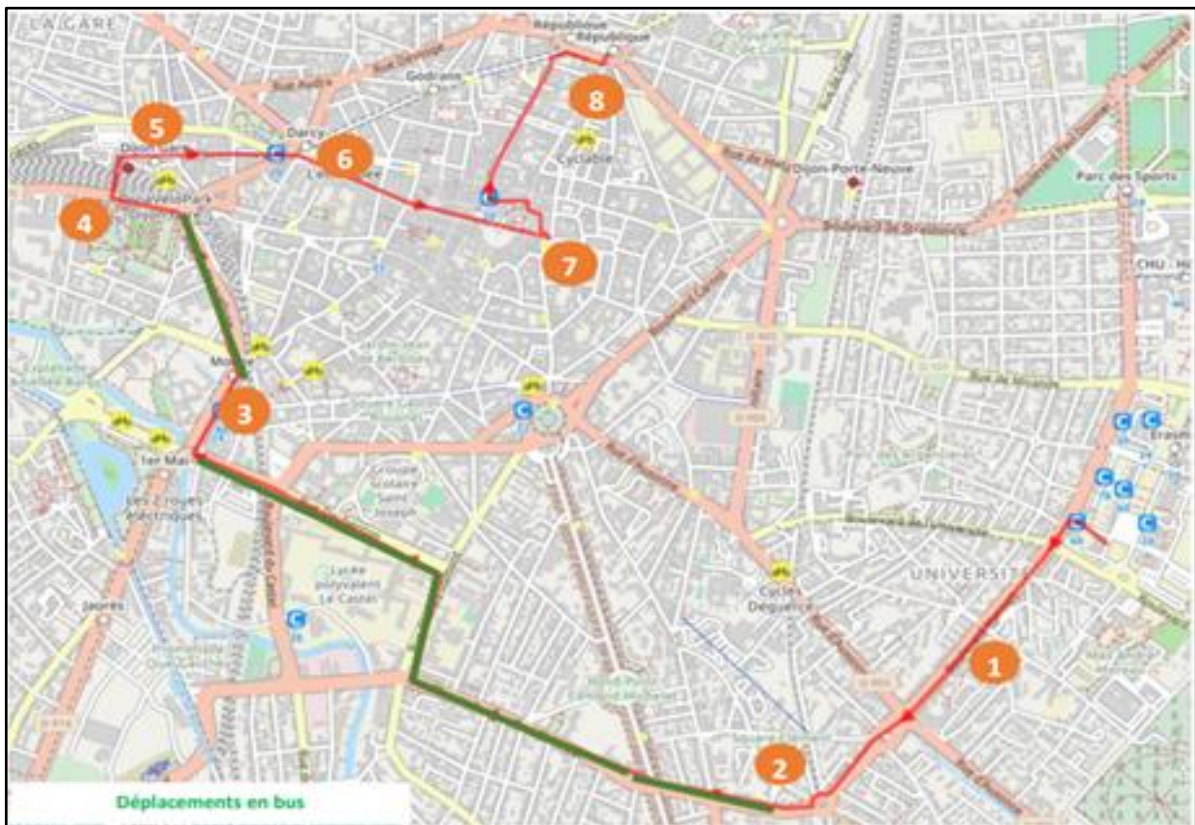


Figure 1 : Itinéraire de la sortie, en rouge à pieds et en vert en transports en communs

### Sortie pédestre à Dijon : Guidée par Christian Germain, président d'EVAD

Ces sorties nous ont permis de dégager des points positifs et d'autres négatifs. En voici une synthèse.

#### Les points négatifs :



Figure 2 : Boulevard Mansart - Capture d'écran GSV

- Le boulevard Mansart : Ce boulevard est une coupure urbaine composé d'une 2x2 voies. Cette coupure urbaine incite les piétons à des « traversées sauvages » sur cet axe au fort trafic routier. Des passages piétons sont bel et bien présents, au nombre de 3, mais sont situés aux extrémités du boulevard et un au centre, ce qui n'est nullement suffisant au vu de la longueur de ce

boulevard.

- Les abords du collège Les Lentillères : Le collège possède un passage piéton avec une coupure à mi-chemin, cependant nous avons remarqué que peu d'élèves attendent le passage au vert pour se rendre du côté opposé de la route (où se trouve un arrêt de bus).
- La station de tramway Monge (au niveau de la Cité de la Gastronomie) : la piste cyclable se trouvant sur le trottoir, les croisements piétons et cyclistes peuvent être serrés. D'autant plus lorsqu'un cycliste surgit dans le dos d'un piéton, pouvant le surprendre.

Les points positifs :



Figure 3 : Entrée gare Vincenot - Le bien Public

- Gare, entrée passage Vincenot : Cette entrée de la gare est située en face de la passerelle de l'Arquebuse et ces deux entités sont séparés par une 1x1 voie. Pour sécuriser le passage des piétons, aucun feu tricolore n'a été mis en place. En effet, des ralentisseurs ont été installé de part et d'autre du passage avec un surélévement de la chaussée ainsi qu'une colorimétrie différente et « tape à l'œil ». La priorité est donc donnée aux piétons.

## Sortie pédestre à Quetigny

La marche à pied était guidée par Mme Valérie FACCHINETTI (Enseignante-Chercheuse à l'Université de Bourgogne).



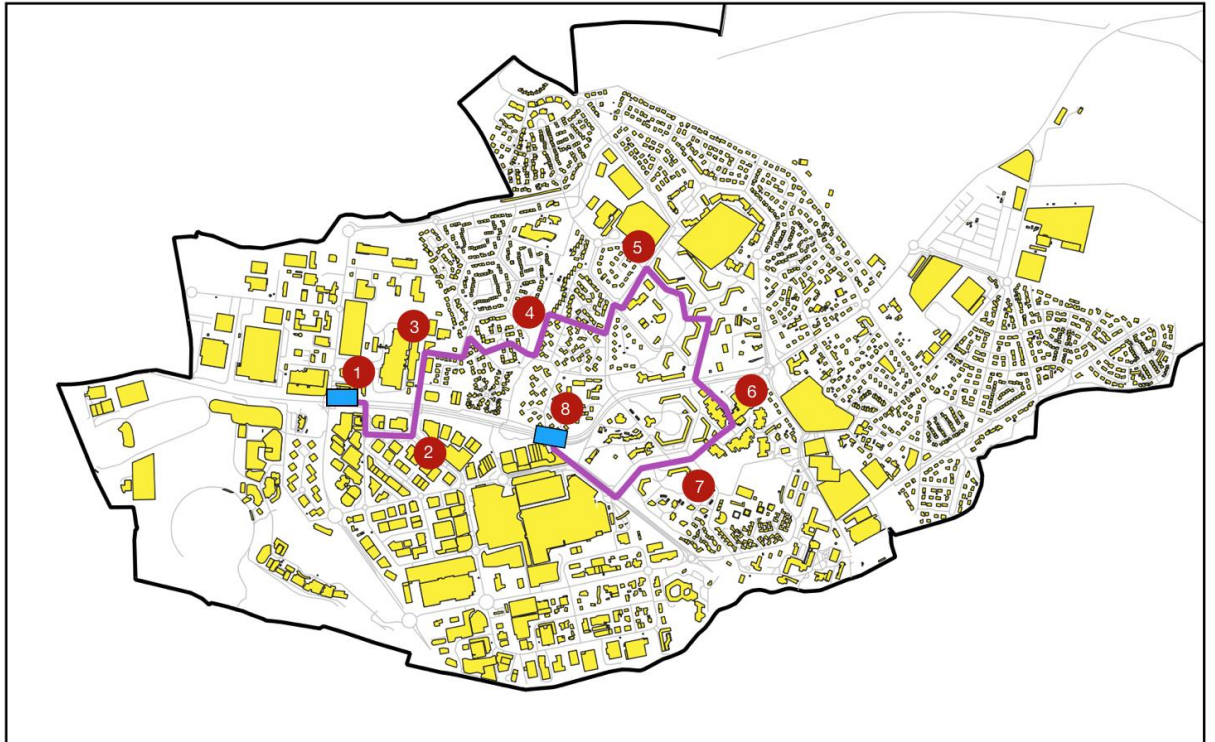


Figure 4 : Itinéraire de la marche à Quetigny

### Les points négatifs :

Le principal point négatif mis en avant lors de ce circuit est le contraste entre la zone commerciale et les différentes zones résidentielles.

- Intersection de la zone commerciale : ce carrefour est représentatif de la qualité des aménagements piétons de la zone commerciale. Seulement deux passages piétons sont présents sur cette pour grosse intersection. Cela oblige les piétons à modifier leur itinéraire, réaliser des détours ou traverser « sauvagement ».





- Zone du Collège Jean Rostand : La photo présente l'arrêt des bus scolaires. Les élèves sont obligés de traverser la rue pour rejoindre l'établissement mais aucun aménagement assurant leur sécurité n'est présent si ce n'est le passage piéton au bout de la rue, au niveau des carrefours.

#### Les points positifs :

La marche est intégrée dès le début du développement de la ville, dans les années 60, à l'époque du « tout automobile ». Des aménagements sont prévus pour favoriser la marche à pied.

- La coulée verte :

Il s'agit d'un espace vert accueillant une ligne à haute tension. La ville de Quetigny a réussi à faire de cet espace une liaison inter quartiers appelée « coulée verte ».



- Zone à vitesse réduite : Au terminus du Tram au centre-ville de Quetigny, la vitesse de circulation a été abaissée à 30 km/h. Le réaménagement de la place centrale ainsi que l'arrivée du tramway ont poussé la ville à assurer une plus grande sécurité aux piétons.

## À vélo à Dijon et Chevigny-Saint-Sauveur

Deux circuits initialement prévus, un à Dijon (11km) et un autre à Chevigny-Saint-Sauveur (15km). 27 participants pour le circuit à Dijon et 11 à Chevigny-Saint-Sauveur dont un élu de Chevigny-Saint-Sauveur et un membre de Chevigny-Saint-Sauveur Environnement présents sur place. Il y a donc eu création d'un second groupe pour des questions de sécurité, un groupe composé majoritairement de vélos personnels (13 participants) et un second de vélos Divia prêtés (14 participants). 20 participants inscrits ont bénéficié d'un prêt de vélo Divia.

### Sortie vélo à vélo au centre-ville de Dijon

Guidé par Emmanuel PUTIGNY (Groupe vélo Divia) et Agnès CARBON (Groupe vélo personnel)

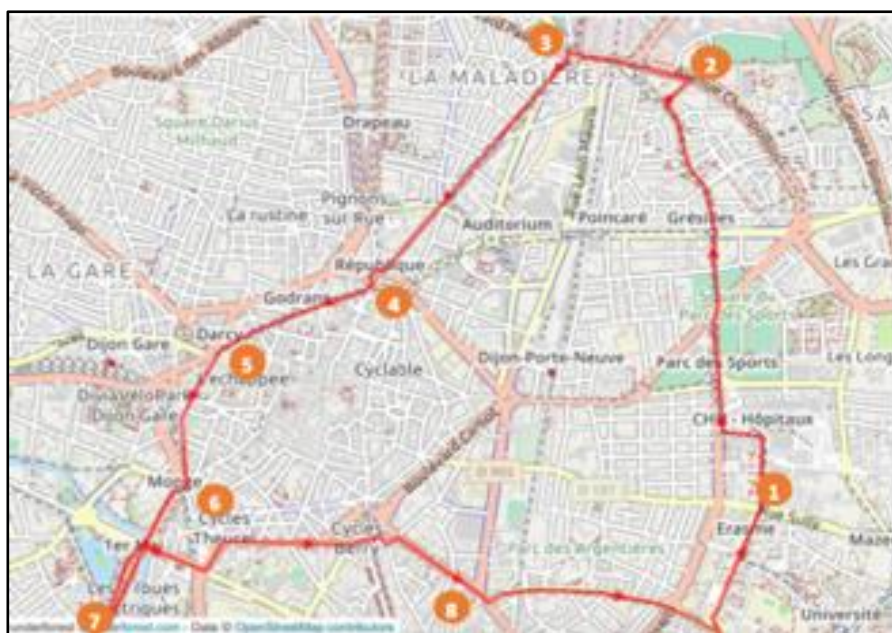


Figure 5 : Itinéraire cyclable au centre-ville de Dijon



### Points négatifs :

- La place Saint-Exupéry (3) est un giratoire où le régime de priorité représente un obstacle pour les cyclistes posant notamment des problèmes de sécurité.
- Présentation du réaménagement de la place Darcy (5) où le vélo ne semble pas bien intégré et les pistes présente quelques discontinuités.



- Le pont de la rue Monge (6) présente aussi une discontinuité cyclable importante et des problèmes de sécurité et de conflits avec les autres usagers.
- Le pont du canal (7) présente une vraie coupure cyclable obligeant les usagers à descendre ou emprunter une route où la circulation est relativement importante et avec la présence des rails de la ligne du tram T2.
- La rue d'Auxonne (8), une rue où il est difficile de circuler en sécurité à vélo et notamment l'intersection avec le boulevard Voltaire

### Points positifs :

- La traversée à l'intersection de l'Esplanade Erasme et de la rue de Sully (1), simplifiée depuis l'aménagement de l'esplanade à l'arrivée du tram.
- Le boulevard Champollion (2), une ancienne 2x2 voies devenue un réel boulevard urbain.
- La place de la République (4) quant à elle à un régime de priorité audacieux en faveur des cyclistes mais pas toujours compris des usagers motorisés.

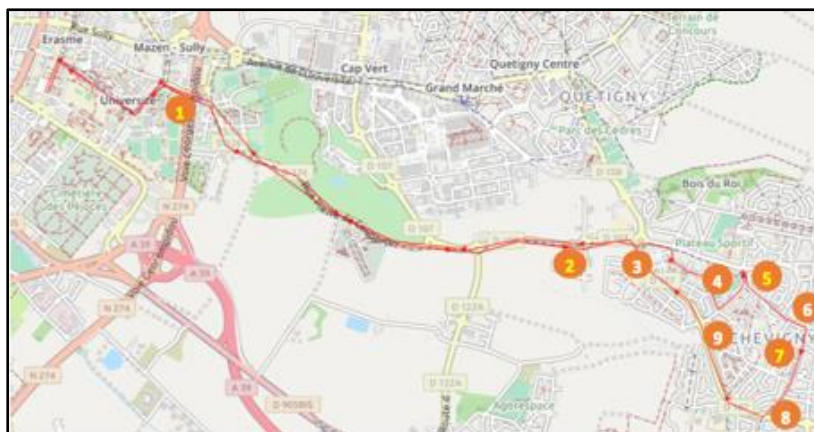


Figure 6 : Panneau indiquant la portion de vélorue - Radio France - Philippe Paupert

- La voie opposée (rue Jean Jaurès) est devenue une Vélorue (7) suite à de nombreux conflits piétons/cyclistes mais beaucoup de cyclistes utilisent encore l'itinéraire de l'ancien aménagement et certains automobilistes n'ont pas tous la patience de rester derrière.

## Sortie vélo à Chevigny-Saint-Sauveur

Guidé par YONS Jean-Marc



*Itinéraire cyclable à Chevigny-Saint-Sauveur*

### Points négatifs :

- Parcours sur la voie cyclable en direction de Chevigny-Saint-Sauveur en passant par les ronds-points de LIDL (2) puis de l'avenue de la Visitation (3) qui soumettent les cyclistes à des injonctions contradictoires et un régime de priorité contraignant.
- Le rond-point du globe (5) présente une rupture d'itinéraire cyclable, seule direction, la rue de Pommard en direction de la rue de la République (6) et des difficultés liées à la zone de rencontre.
- Présentation de l'aménagement d'une piste cyclable dans une zone 30 km/h qui est controversé Rue du 19 Mars 1962 (7).





- Remontée par le Boulevard Yann Pallach (8) et des difficultés qu'il présente (enclave et difficultés pour traverser).

Points positifs :



- La résolution d'une coupure grâce à la passerelle de la voie George Pompidou (1).
- La Rue Lazare Carnot (4), une zone 30 afin de ralentir les voitures sans pénaliser les cyclistes.

### Bilan des sorties à vélo.

Ces itinéraires présentent de multiples atouts et faiblesses du réseau cyclable de la métropole dijonnaise. Le réseau présente de fortes lacunes (rupture d'itinéraires, régimes de priorités contraignants, sécurité et conflits), mais de nombreux aménagements ont été réalisés ces dernières années afin de faire une place au vélo dans l'espace urbain. Des efforts restent à faire dans l'harmonisation et la cohérence du réseau cyclable.

# Bilans des World Cafés

Les World Cafés ont permis à des groupes de participants de discuter de thèmes choisis autour d'un ou plusieurs animateurs. 7 thèmes différenciés ont été proposés simultanément, sur 3 sessions de suite de 20mn, permettant à chaque participant de discuter de 3 thèmes différents. Lors des journées, les différents thèmes ont fait l'objet d'un bilan à chaud par les étudiants assistant chaque atelier. Ce bilan écrit s'établit aussi par thème, synthétisant à chaque fois les 3 sessions.

## Atelier 1 : Accompagnement des pratiques de mobilité active

### Introduction

3 ateliers sur l'accompagnement des pratiques de mobilité active ont été animés par Benjamin LARRAS de l'observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité à Clermont Ferrand et par Léa TERREAU de l'association Siel Bleu. Cette association, créée en 1997, a pour objectif la prévention santé et l'amélioration de la qualité de vie des personnes fragilisées, grâce à un outil : l'Activité Physique Adaptée. À la différence du « sport » (qui se rattache aux notions de performance et de compétition) l'Activité Physique Adaptée est constituée d'exercices en adéquation avec les besoins et les capacités des personnes.

Le développement des déplacements actifs ne peut reposer uniquement sur la présence d'aménagements spécifiques. Certes, la présence, la continuité et la qualité d'aménagements piétons et cyclables sont des conditions nécessaires, mais l'accompagnement et l'incitation de la population sont essentiels. L'objectif de cet atelier était d'amener les participants à réfléchir en groupe sur des actions innovantes et concrètes qui permettraient à une collectivité d'accompagner différents publics vers une utilisation de modes de transports actifs au quotidien.

### Tableau des atouts, contraintes, action et enjeux de l'atelier

<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Permettre aux personnes qui ont des besoins spécifiques notamment les personnes en situation de handicap et les personnes atteintes de maladies chroniques à faire des activités physiques.</li><li>• Création d'une communauté cycliste permettant de se rencontrer et de pratiquer le vélo ensemble.</li><li>• Remettre les personnes en difficulté dans l'activité physique à travers des événements comme la marche intergénérationnelle où l'association Mobile Aînés équipait les personnes âgées avec des déambulateurs à roulettes</li></ul>
---------------	--

	pour leur faciliter la marche.
<b>Contraintes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les aménagements ne sont pas assez suffisants.</li> <li>• La <b>peur de prendre le vélo</b> est parfois présente car le cycliste peut avoir peur des autres usagers, avoir peur de la route. Beaucoup de gens n'ont pas assez confiance en eux (l'aspect psychologique peut freiner certaines personnes).</li> <li>• Le <b>prix des vélos et des équipements</b> est trop onéreux, pour les personnes handicapées notamment : il faut des équipements très spécifiques.</li> <li>• Il n'y a pas la possibilité de faire de courses car le vélo ne permet pas de stocker un grand nombre d'affaires.</li> </ul>
<b>Actions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'association Siel bleu organise des séances hebdomadaires de marche nordique pour <b>aider les personnes à difficultés à pratiquer l'activité physique</b>.</li> <li>• <b>L'organisation des ateliers de remise en selle</b> pour les personnes qui ont perdu la capacité totale ou partielle à marcher après un accident ou une opération.</li> <li>• <b>Le projet éco-santé*</b> de cette même association vise à encourager la pratique de la marche comme un mode doux et bénéfique pour la santé. Les participants ont proposé l'organisation des sorties en village pour faire des activités en collectif dans des foyers ruraux.</li> <li>• Les participants ont proposé la mise en place des <b>contraintes pour la voiture</b> comme le stationnement payant et réduction des places de parkings pour inciter les gens à s'orienter vers les modes doux. Ainsi que de casser les idées reçues sur le vélo.</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer de <b>l'activité physique adaptée</b>.</li> <li>• <b>Inciter</b> les gens à marcher, à faire du vélo : reconditionner les personnes à l'effort.</li> <li>• <b>Bien-être physique, social et cognitif</b>.</li> <li>• <b>Remise en selle</b> : toucher tout le monde (aussi bien les personnes vivant dans le "périurbain" ou dans des quartiers défavorisés).</li> <li>• Redonner de la <b>confiance</b> aux usagers.</li> <li>• Mêler l'activité physique à l'envie.</li> <li>• Faire revenir les personnes âgées dans les transports en commun.</li> </ul>

Dans l'ensemble, ces 3 sessions ont fait ressortir les mêmes idées. En ce qui concerne les enjeux et les contraintes en particulier, nous ne pouvons pas noter de réelles différences dans le contenu des différentes sessions.

*\* L'approche éco-santé explore la relation qui existe entre les différentes composantes d'un écosystème donné afin de définir et d'évaluer les déterminants prioritaires de la santé humaine à travers l'élaboration de solutions basées sur la gestion alternative de l'écosystème plutôt que sur les intervenants classiques du secteur santé, tout cela dans l'objectif d'améliorer la santé humaine efficacement grâce à une meilleure gestion de l'écosystème.*

## Conclusion et avis

La pratique des mobilités actives nous paraît simple dans un premier temps, cependant ce n'est pas toujours le cas. Notamment lorsqu'il s'agit des personnes à mobilité réduite, telles que les personnes âgées, les personnes handicapées (aussi bien physiquement que mentalement). Cet atelier nous a montré qu'un accompagnement rigoureux des pratiques de mobilité active est essentiel. En effet, grâce à cet accompagnement, de plus en plus de personnes osent marcher et utiliser un vélo.

Les participants de cet atelier ont pu débattre et apporter leur témoignage personnel. La thématique du vélo a été beaucoup plus abordée que la thématique de la marche à pied.

Il est clairement ressorti qu'un accompagnement au vélo est un réel « coup de pouce » à la mise ou remise en selle. Les gens sont prêts à monter sur un vélo ou à marcher, s'ils sont accompagnés, pour de nombreuses raisons (notamment écologiques et environnementales), malgré quelques contraintes qui peuvent persister.

## Atelier 2 : Évolution des déplacements et cycles de vie

### Introduction

La part des modes actifs dans les villes moyennes représente en moyenne  $\frac{1}{3}$  des déplacements. Si la marche à pied se place en seconde position derrière l'automobile, la pratique du vélo occupe dans la majorité des agglomérations la dernière place. La route est encore longue avant de trouver un équilibre entre les modes de déplacement. Outre les politiques d'aménagement, il s'agit d'accompagner la transition mobilitaire au cours de différents cycles de vie. L'objectif de cet atelier, animé par [Thomas THEVENIN](#) (directeur-adjoint de la MSH de Dijon et directeur du laboratoire Théma Dijon), est d'identifier les périodes clefs et de réfléchir à des solutions adaptées aux différents âges de la vie.

Les trois sessions se sont déroulées de la manière suivante :

D'abord une introduction par Monsieur Thomas Thévenin. Une remise en contexte est ainsi faite pour ensuite donner la parole aux participants afin qu'ils définissent les cycles

de vie de manière tout à fait libre pour identifier différents critères. Enfin, un tour de table est fait pour que les participants avancent des solutions adaptées aux cycles de vie qu'ils ont prédéfinis.

### Définition des périodes / étapes / cycles de la vie par les participants

Certains critères sont revenus régulièrement dans les trois sessions. Il s'agit de l'âge, à partir de 18 mois (marche chez l'enfant...) pour certains et les étapes scolaires (maternelle, crèche, primaire, collège, lycée). Les étapes importantes comme l'adolescence, la majorité ont été aussi définies comme cycles de vie selon les participants. Par ailleurs, les étapes liées au statut (sociale, professionnel...), celles liées aux situations de la vie (permis, premier emploi, chômage, retraite) ou à la situation familiale (célibataire, en couple, couple avec enfant, etc.) ont été évoquées. Certains événements de la vie ont été aussi évoqués par les participants comme marqueurs des cycles de vie par exemple l'arrivée des enfants, etc.

### Tableau des atouts, contraintes, action et enjeux de l'atelier

<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exercices physiques réguliers</li> <li>• Favorise la <a href="#">concentration</a>, <a href="#">l'autonomie</a> et <a href="#">la socialisation</a></li> <li>• Plus de respect des règles de circulation chez les parents</li> </ul>
<b>Contraintes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La <a href="#">qualité des aménagements</a></li> <li>• <a href="#">Plans de mobilité active des entreprises</a> souvent sous-développés</li> <li>• Les imaginaires collectifs envers la marche</li> <li>• Les questions de <a href="#">sécurité</a></li> <li>• La <a href="#">multi-activité des ménages</a></li> <li>• Le manque de confiance, un réel frein au pédibus</li> <li>• Un certain manque de compétences cognitives chez les enfants</li> <li>• Le transport de charge</li> </ul>
<b>Actions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les campagnes de <a href="#">savoir rouler en villes</a></li> <li>• <a href="#">Développer les projets</a> (Pédibus, Vélotour...)</li> <li>• <a href="#">Accessibilité</a> des modes actifs, accompagnement.</li> <li>• Plans de déplacements plus élaborés</li> <li>• <a href="#">Contraindre l'utilisation de la voiture</a></li> <li>• Aide à l'achat ou à la location de vélos</li> <li>• Accueil des nouveaux usagers des modes actifs</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Éducation des plus jeunes et formation des parents</a></li> <li>• Rester dans les modes actifs même lors de changements/ruptures dans la vie.</li> <li>• De meilleurs aménagements et une accessibilité généralisée.</li> </ul>

- Modes actifs et santé pour les personnes âgées
- Profiter des étapes de la vie pour passer aux modes actifs.

## Conclusion et avis

Les grands évènements de la vie sont souvent considérés comme des motifs de rupture avec les modes actifs (augmentation des distances et des charges) au profit de l'automobile. La vulnérabilité des usagers des modes actifs est un frein important. Il faut donc favoriser les formations et sensibilisations tout au long de la vie et surtout une volonté des politiques en faveur des aménagements plus accessibles et adaptés aux modes actifs.

*« La mobilité pendant les cycles de la vie est une traduction des modes d'une génération, les imaginaires collectifs ».*

Au travers de ces trois sessions nous avons pu observer des participants impliqués qui ont fourni de nombreuses perspectives sur l'évolution des déplacements, notamment sur les mobilités actives et les cycles de la vie.

## Atelier 3 : Évaluation de la marchabilité des espaces urbains

### Introduction

Cet atelier a été animé par Valérie FACCHINETTI (Enseignante-chercheuse au laboratoire ThéMa à l'Université de Bourgogne à Dijon).

Cet atelier portait sur une présentation d'une grille d'analyse de la marchabilité des espaces urbains, utilisée par les étudiants de licence 2 de Géographie, dans le but de recueillir l'avis des participants. Cette grille d'analyse a été mise en place dans le cadre d'un enseignement de cartographie urbaine. Les étudiants ont dû réaliser ce diagnostic en marchant dans différentes communes de la périphérie dijonnaise dans le but de relever les dysfonctionnements rencontrés avec pour enjeux de donner aux collectivités un état des lieux de la marchabilité de l'espace urbain. De ce bilan, les étudiants pourront peut-être devenir force de proposition d'aménagement auprès des élus. Cette grille liste un certain nombre de critères.

Plusieurs questions ont été posées : la grille est-elle adaptée à tous les contextes urbains ? Comment hiérarchiser les critères retenus ?

## Tableau des atouts, contraintes, action et enjeux de l'atelier

<p>Contraintes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La <b>cohabitation entre les cyclistes et les piétons</b> est relativement difficile.</li> <li>• Certains <b>passages piétons sont déviés</b> à cause d'une voie cyclable. Cette dernière a pris la place du passage piéton (la piste cyclable coupe la voie et devient dangereuse pour les piétons).</li> <li>• Il y a un <b>manque de marquage au sol</b> et d'aménagements pour séparer les piétons des cyclistes sur les trottoirs.</li> <li>• Certains aménagements cyclables sont à préciser.</li> <li>• Par temps de pluie, la <b>présence de grosses flaques d'eau</b> est récurrente ce qui bloque le passage des cyclistes et des piétons sur la voirie. Il n'y a pas de grille d'évacuation de l'eau sur le bord des routes ce qui pose un problème pour les piétons et les cyclistes.</li> <li>• Est-ce que certains itinéraires sont aussi sécurisés la nuit que le jour ?</li> <li>• Il y a la <b>présence d'obstacles</b> ainsi que de différents mobiliers sur la voie piétonne à certains endroits.</li> <li>• Un obstacle n'est pas le même pour une personne à mobilité réduite qu'un piéton normal.</li> <li>• On ne parle pas assez des personnes à mobilité réduite et des problèmes qu'ils pourraient rencontrer sur la voirie et sur les passages protégés.</li> <li>• Dans la grille d'analyse, la question de l'usage pour les piétons manque</li> <li>• Cette grille est à utiliser à un moment particulier (pour qu'il y ait du monde ou pas, du bruit ou pas, du passage ou pas ?).</li> <li>• Modifier la catégorie 6 dans la grille d'analyse pour mettre à la place « Plaisir de marcher »</li> </ul>
<p>Actions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les passages protégés sont-ils essentiels dans la ville ?</li> <li>• Propositions de suppression des <b>passages protégés</b> pour que les piétons deviennent prioritaires partout pour traverser.</li> <li>• Il faut plus d'informations pour prévenir tous les usagers de la voie publique.</li> <li>• Comment peut-on mesurer le lien social (le marqueur de bonheur) dans cette grille ?</li> <li>• Ajouter une catégorie « Observation des usagers » pour qu'on puisse mettre en place des stratégies de circulation des piétons et des cyclistes dans l'agglomération.</li> <li>• Ajouter une catégorie « Fréquentation » pour valoriser les</li> </ul>

	<p>rues les plus fréquentées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajouter une catégorie « Confort thermique » ou « Ambiance fraîcheur » pour mettre en place un système d'ombrage dans les rues car ceci est essentiel durant les périodes de fortes chaleurs (dans la catégorie 6 par exemple, nous pouvons parler de revêtement frais).</li> <li>• Remplacer le nom de la catégorie 5 « Sécurité et sûreté des cheminements » par « Flux des cyclistes ».</li> <li>• Est-ce que la signalisation des passages protégés dans l'agglomération est pertinente ?</li> <li>• Une <a href="#">hiérarchie des critères</a> retenus a été proposée par un participant et serait : fonctionnelle, sécurité, plaisir.</li> </ul>
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce qu'une personne pratiquant les modes actifs veut ou préfère voir de la végétation sur son trajet ? Qu'est-ce qui peut être mis en place pour cela ?</li> <li>• Tout dépend du type de trajet effectué (trajet ponctuel pendant le week-end, ou trajet récurrent comme se rendre à son lieu de travail tous les matins).</li> </ul>



**GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERES DE LA MARCHABILITE**

<b>Groupe :</b>		<b>Date :</b>		<b>Météo</b>	
<b>Rue (ou section de rue)</b>		<b>Côté pair ou impair :</b>		<b>Chemin piéton (localisation)</b>	
<b>Les caractéristiques des axes</b>					
Nombre de voies de circulation (voiture) : ...		Sens de circulation : <input type="checkbox"/> Sens unique <input type="checkbox"/> Double sens			
Axe de circulation : <input type="checkbox"/> Sans trottoir		<input type="checkbox"/> Avec un seul trottoir		<input type="checkbox"/> Avec deux trottoirs	
<b>Les caractéristiques des cheminements piétonniers</b>					
Pente	Aucune (<2%)	Modérée (2 à 5 %)	Forte >5%)		
Largeur (valeur référence : 1.50 m)	inférieure	OK	supérieure		
Type de revêtement	Bitume	Sable	gravier	Terre ou herbe	Autre : .....
Etat du revêtement	Dégradé	moyen	bon		
Remarques éventuelles (ex. revêtement glissant, présence d'escaliers, nature des dégradations ...)					
<b>Continuité et lisibilité des cheminements</b>					
Continuité et cohérence des cheminements par rapport aux déplacements des piétons	Faible	moyen	Bon		
	Remarques :				
Présence de plans de quartier	oui	non			
Lisibilité des cheminements (signalétique, revêtement)	Faible	moyen	Bon		
	Remarques :				
<b>Passages piétons</b>					
Nombre de passages piétons :		Dont nombre de passages piétons avec feux de circulation :			
Sont-ils bien positionnés par rapport aux trajets des piétons ?		oui	non		
Sécurité des passages piétons : ralentisseurs, éléments de protection des piétons, îlot central ....					
Adaptation des passages piétons aux PMR : trottoirs surbaissés, potelets pour malvoyants, sols podotactiles, sols nivelés .....					
Remarques éventuelles					
<b>Sécurité et sûreté des cheminements</b>					
Vitesse du trafic automobile	Inf à 30	30	50	70	90
Volume du trafic (jour et heure) ?					
Distance latérale à la chaussée		Moins d'1 m	Plus d'1 m		
Présence d'éléments de séparation (barrières, haies végétales, pistes cyclables ...) entre le cheminement piéton et la chaussée					
Eclairage	Absent	Insuffisant	Présent		
Est-ce que je me sens en sûreté ?	oui	non			
Remarques éventuelles					
<b>Confort et valeur paysagère des cheminements</b>					
Propreté	Mauvaise	moyenne	Bonne		
Alignements d'arbres	absence	présence			
Valeur esthétique des lieux : vues d'ensemble, présence de verdure, aménagements paysagers					
Ambiances sonores	Agréable	Neutre	Désagréable		
Ambiances olfactives	Agréable	Neutre	Désagréable		
Présence de mobiliers urbains : bancs, poubelles, aires de jeux offrant des lieux de détente et de repos le long des cheminements		Bancs	Poubelles	Jeux	Autres (précisez)
Remarques éventuelles					
<b>Dysfonctionnements observés et cohabitation avec autres usagers</b>					
Présence d'obstacles (mobiliers urbains, végétation, ressauts, poubelles, panneaux, ...)	Absence	Obstacle temporaire	Obstacle permanent		
	Remarques				
Sorties de véhicules					
Cohabitation avec les autres usagers de la voirie : stationnement, cyclistes, .....					
Remarques éventuelles					
<b>BILAN DIAGNOSTIC :</b>					

Figure 7 : Grille d'analyse multicritère de la marchabilité

## Conclusion et avis

Cet atelier a permis d'enrichir, en modifiant ou ajoutant certains critères, la grille d'analyse de la marchabilité des espaces urbains. Le contenu de ces trois sessions a été très différent à chaque fois. La première session s'est beaucoup centrée sur les problèmes rencontrés sur la voirie. Nous avons pu écouter le témoignage de nombreux participants qui ont proposé de mettre en place des aménagements pour les piétons et les cyclistes. Lors de la deuxième session, les participants se sont axés sur le fait que la cohabitation entre les cyclistes et les piétons était difficile. Et enfin, au cours de la troisième session, des participants ont proposé plusieurs critères à ajouter à la grille d'analyse. Nous avons reçu de nombreux avis ainsi que des témoignages de la part des participants durant ces ateliers. L'atelier a ainsi pu soumettre de nouvelles perspectives concernant les modes actifs ainsi que leur sécurité au sein de la ville.

## Atelier 4 : L'adaptation de la ville face au changement climatique

### Introduction

Cette partie est consacrée aux bilans de l'atelier numéro 4. Cet atelier a été animé par Yves RICHARD, Professeur au Centre de Recherche en Climatologie (CRC), sur le thème de « l'adaptation de la ville face au changement climatique ».

Pour introduire les échanges les participants ont reçu un document avant de venir s'installer, énonçant un aperçu des thématiques de cet atelier :

*« Quels liens entre mobilité active et changement climatique ? La mobilité active c'est zéro émission de CO2 ! Pour se déplacer en ville, marcher et pédaler contribuent à atténuer nos émissions de gaz à effet de serre et par la même participe à l'objectif de maintenir le réchauffement climatique sous des seuils raisonnables : 1, 2, 3 degrés ?*

*Les voitures électriques aussi, c'est zéro émission ? Oui ! Un peu plus qu'un vélo où qu'une paire de chaussure lorsqu'il s'agit de la construire. Et puis surtout une voiture, électrique ou non, cela prend de la place. Or en ville, de la place on en manque. Par exemple pour développer la part du végétal. Les végétaux rendent beaucoup de services, en particulier celui de rafraîchir l'air ambiant. Végétaliser la ville est une manière de s'adapter au changement climatique. »*

Pour cet atelier, il a été question d'échanger en trois sessions d'environ vingt minutes avec des participants volontaires pour des dégager des actions, des enjeux ainsi que les atouts et des contraintes sur :

« *L'adaptation de la ville face au changement climatique* » en parlant des mobilités actives et plus précisément de leurs rôles dans : le changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Puis sur la place des transports électriques dans la ville, le développement du végétal dans la ville et comment la nature permet de s'adapter au réchauffement climatique.

Pour lancer les échanges, Monsieur Richard a recontextualisé le sujet en parlant d'un document qui a été rendu en juin 2019 par le Haut Conseil sur le Climat. Il présente un résumé de douze pages pour le grand public dans lequel il a tiré trois informations liées à « *L'adaptation de la ville face au changement climatique* » en France qui sont :

- Le secteur des transports émet le plus de gaz à effet de serre (31%).
- Au sein du secteur des transports, la voiture se situe en première position avec 51% d'émission de gaz à effet de serre.
- Depuis 2015, on ne suit pas la stratégie nationale bas carbone (SNBC) choisie par la France (le secteur des transports devrait réduire ces émissions or depuis 2015 elles se sont juste stabilisées). Les Français sont en situation de sortie de route car ils ne réduisent pas leurs émissions avec les transports.

C'est dans ce contexte que les participants ont échangé et discuté. A cela Yves Richard a ajouté trois affirmations « brutales », demandant une réaction par rapport à ces dernières.

### Présentation des sujets de discussion et réponses des participants

La première affirmation porte sur les constats du document du Haut Conseil sur le Climat, cités ci-dessus, pour introduire les discussions :

*« Au vu de ce constat, il faut absolument développer en priorité la mobilité active car ce sont des modes de déplacements qui sont les plus sobres en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Est-ce que cette affirmation brutale est consensuelle ? suscite des nuances ? ou contestables ? »*

A cela les participants des trois sessions ont répondu :

La mobilité active est une solution évidente pour adapter la ville au réchauffement climatique. Elle permet de minimiser les émissions de gaz à effet de serre et génère du bien-être dans l'espace public. Selon les intervenants, les mobilités actives (vélo et marche) sont des vecteurs de lien et de cohésion sociale, du fait qu'ils ralentissent les modes de vies. En effet la marche et le vélo sont des modes de déplacements utilisés pour des courtes distances où l'homme est le moteur. Ils sont bénéfiques pour la santé, les commerces, l'attractivité d'un territoire et empêchent l'étalement urbain. Les usagers perçoivent et vivent leur territoire autrement grâce au ralentissement des modes de déplacements et à

l'utilisation de parcours différents de ceux utilisés avec la voiture. De plus, les dépenses liées aux modes actifs sont moins élevées que celles des voitures. Ainsi la mobilité active génère des externalités positives sur l'économie, l'environnement, le social et le réchauffement climatique.

Cependant la mobilité active rencontre des limites. Elle est abordable sur de courtes distances. En effet, la population vivant sur des zones périurbaines et rurales ne va pas marcher ou pédaler jusqu'au centre-ville par exemple.

En effet le programme d'activité des usagers lambda est porté sur : le travail, les achats, les loisirs, le centre-ville, les services et les lieux d'éducation. Le vélo et la marche ne permettent pas de faire les courses convenablement car il est difficile de transporter tous les achats en une seule fois. Les loisirs situés en périphérie de la ville sont éloignés et ne sont pas regroupés sur un même lieu. Dans ces situations, la voiture n'est pas substituable par le vélo ou la marche car ils ne permettent guère d'effectuer de longues distances.

Selon les participants la mobilité active est contestable sur trois points :

- Premièrement les enfants ne sont pas en sécurité avec les modes actifs. Ils ne sont pas sous surveillance et peuvent se heurter à des accidents de la route ou des agressions dans l'espace public.
- Deuxièmement, il est difficile de faire pratiquer la marche et le vélo à un public qui a l'habitude d'utiliser la voiture. Les modes actifs ne sont pas ancrés dans nos habitudes de déplacements.
- Et pour finir, les modes actifs ont besoins d'équipements dans l'espace public. Ils entraînent des aménagements spécifiques et densifient la ville.

Ainsi, les participants ont avancé davantage de propos nuancés sur les modes actifs. Selon eux, il faut utiliser les modes actifs pour les courtes distances et les utiliser en complémentarité avec d'autres moyens de transports comme le bus et le tramway. Pour pratiquer la marche et le vélo dans notre quotidien, il est préférable de concentrer les activités dans un seul pôle et créer des nouvelles proximités ainsi que de développer le télétravail pour éviter les navettes centre-périphérie.

La deuxième affirmation porte sur les autres modes de déplacements très peu émetteurs en gaz à effet de serre qui sont en pleine essence comme la voiture, la trottinette et le vélo électriques. Ceux-ci réduisent considérablement les gaz à effet de serre.

A cela les participants des trois sessions ont répondu :

Les participants semblent accepter les transports électriques et sont d'accord pour dire qu'ils permettent de réduire les gaz à effet de serre en partie.

Les transports électriques ont été qualifiés de « solutions transitoires ». En effet, ils substituent les voitures thermiques sur des courtes distances et réduisent les gaz à effet de serre. Mais ils génèrent des externalités négatives notamment pour les futures générations en leur laissant un « capital déchet » non recyclable à 100%. En effet, il faut utiliser l'électricité renouvelable et des batteries sèches contre celles au lithium qui a un impact sur l'environnement. La problématique de la batterie non recyclable à 100% demeure au cœur du débat et a été mentionnée lors des trois sessions. De plus, les transports électriques ne sont pas accessibles pour toutes les tranches d'âge et sont actuellement onéreux. Ils ont du potentiel s'ils sont utilisés de façon collective et non individuelle. Dans ce cas, les transports collectifs électriques sont intéressants et permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Selon les participants, les transports électriques sont contestables en raison de :

- Leur non-respect total de l'environnement avec leur production polluante et énergivore,
- L'utilisation des batteries non recyclables,
- Un coût est élevé et ce sont des moyens de transport voués à l'échec car ils ne remplacent pas complètement la voiture,
- Puis, ils sont accidentogènes et conflictuels dans l'espace public.

Ainsi les participants ont manifesté davantage de mécontentement envers les transports électriques. Certes ceux-ci réduisent les émissions de gaz à effet de serre mais ne sont pas des modes de déplacement 100% verts et sécurisants. Il faudrait produire des véhicules moins énergivores et susciter un changement des habitudes de ménages, en les incitant à moins polluer avec leur voiture actuelle et à se déplacer sur de plus courtes distances à l'aide des transports en commun électriques. Les participants ont mentionné plusieurs fois l'utilisation de la « batterie sèche » utilisant du sodium et du graphite pour optimiser l'efficacité des transports électriques face au réchauffement climatique. Il semble préférable de prôner les énergies renouvelables ainsi que l'hydrogène et de sensibiliser les générations futures face aux dangers des véhicules électriques.

Selon les politiques publiques, nous devons prendre en compte l'atténuation et l'adaptation vis-à-vis du réchauffement climatique pour prendre conscience qu'il est présent et peut s'aggraver.

La troisième affirmation explique que « la mobilité active est le mode de transport qui utilise le moins d'espace, ce qui va permettre de libérer de l'espace pour pouvoir végétaliser les villes ». En effet, végétaliser les villes est une manière de s'adapter aux changements climatiques puisque c'est une façon de générer des îlots de fraîcheur et de contrôler les îlots de chaleur. Ainsi, la mobilité douce permet d'atténuer et d'adapter au changement climatique.

A cela les participants des trois sessions ont répondu :

Tous les participants sont d'accord pour végétaliser la ville en ramenant la nature et l'eau dans la ville. Mais cette affirmation a suscité la question suivante : « Où va-t-on mettre les végétaux ? ». Monsieur Richard, l'animateur, a relancé la discussion en précisant que les mobilités douces vont participer à la baisse du réchauffement climatique car on ne va pas déconstruire (habitats, etc..) pour implanter la végétation. En effet, les participants n'ont pas fait de lien direct entre modes actifs et végétalisation. Il a été nécessaire de le rappeler.

Les modes actifs (vélo et marche) sont des « bonnes idées » et apportent du bien être moralement et physiquement aux usagers. De plus, ils consomment peu d'espace et permettent d'offrir plus d'espace pour la nature. La végétalisation de la ville possède de nombreuses vertus bénéfiques pour les citoyens. L'idée est d'enclencher le rafraîchissement par la création d'îlots de fraîcheur afin de s'adapter aux épisodes de canicule. En effet, les îlots de fraîcheurs peuvent permettre d'éviter l'usage de climatiseurs qui expirent la chaleur dans la ville. Ces îlots de fraîcheur rendent la chaleur de la ville supportable et engendrent du bien-être pour tous. Ainsi, la mobilité active permet de gagner des mètres carrés sur le minéral et d'éviter l'étalement urbain.

Cependant, nous devons ne pas compter seulement sur les modes actifs pour végétaliser les villes. Les modes actifs offrent de l'espace pour la végétalisation mais les participants ajoutent qu'il faut viser des infrastructures existantes comme : les parkings, les devantures, les toits, la voirie, les zones d'activités et les locaux de travail. De plus les équipements des modes actifs (pistes cyclables par exemple) ne doivent pas prendre la place de la nature existante comme les arbres. Ainsi, il faut végétaliser en minimisant les « dégâts ». Étonnamment, certains participants ont insisté notamment sur le fait que les modes actifs ont un impact trop conséquent sur la biodiversité (insectes, verres de terre...).

La marche et le vélo ne sont pas les solutions directes pour régler le problème de réchauffement climatique. Ils permettent d'offrir de l'espace pour la nature mais les bienfaits de la végétalisation ne seront pas nécessaires. En effet, les parkings et les routes de goudron vont à l'encontre de cette idée en créant de la chaleur. Les îlots de fraîcheur liés à la végétalisation ne sont pas assez forts pour atténuer complètement la chaleur. De plus, les ménages ne sont pas prêts à utiliser les modes actifs. Ici, la construction des équipements pédestres et cycliste prend de la place.

Les participants ont conclu sur le fait qu'il faut densifier et redynamiser en masse le végétal dans la ville pour avoir un réel impact. Cela passe par :

- La création de jardins et potagers partagés, des espaces ombragés, des îlots de fraîcheur,
- Éviter les aménagements « inutiles »,
- Mutualiser les espaces pour gagner de l'espace,

- Utiliser le covoiturage et l'autopartage des véhicules,
- Revoir les documents d'urbanisme avec des nouveaux projets de coefficients pleine terre et ne pas obliger l'attribution d'une place de parking par logement.

### Points communs et différences des trois sessions

Les arguments ci-dessous sont revenus plusieurs fois durant les trois sessions et ont été approuvés par tous :

La mobilité active est applicable sur de courtes distances ; elle empêche l'étalement urbain mais n'est pas sécurisante pour les enfants. Ensuite, les transports électriques polluent et sont énergivores lors de leur production. De plus, les batteries utilisées ne sont pas 100% recyclables. Ces transports ne sont pas substituables à la voiture mais sont des solutions de « transition ». Pour finir la mobilité active permet de créer des îlots de fraîcheur et de « mieux vivre » le réchauffement climatique. Les différences entre les séquences sont : le temps de parole donné entre les individus, la compréhension des affirmations citées et la répartition du temps de parole entre l'animateur et les participants.

### Conclusion et avis

L'atelier sur « l'adaptation de la ville face au changement climatique » a été ludique et riche en informations grâce aux débats et aux témoignages avancés par les participants.

Malgré des temps d'échanges relativement courts, l'atelier a permis d'apporter de la matière de qualité à notre livre blanc, notamment sur les enjeux et les contraintes entre les modes actifs, l'adaptation de la ville et le réchauffement climatique.

La mobilité active est un mode de déplacement qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de libérer de l'espace dans la ville pour la nature. Mais nous pouvons nous demander si la densification liée aux modes actifs est bénéfique ? Nous voulons libérer de l'espace dans la ville mais nous aménageons en masse des équipements pour le vélo et la marche.

La densification permet de créer de nouvelles proximités entre les lieux d'activités, les individus, les lieux de travail et autres. Elle peut s'effectuer par le biais des transports tels que les modes actifs. La densification est positive si elle répond aux besoins et à la demande de déplacements entre entités des habitants. Il s'agit de ne pas densifier et aménager sans diagnostiquer le territoire, pour ne pas générer d'externalités négatives.

## Tableau des atouts, contraintes, action et enjeux de l'atelier

<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des gaz à effet de serre</li> <li>• Empêcher l'étalement urbain</li> <li>• Respect de la faune et la flore</li> <li>• Création d'îlots de fraîcheur</li> <li>• Favoriser le bien-être</li> <li>• Génère du lien et de la cohésion sociale</li> <li>• Utilisation de moins d'espace dans l'espace urbain</li> <li>• Gains économiques</li> <li>• Gagner de l'espace dans la ville</li> <li>• Minimiser la place de la voiture dans la ville</li> </ul>
<b>Contraintes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obsolescence des batteries électriques et non recyclables (trottinettes et voitures)</li> <li>• Gestion des déchets des transports électriques (batterie)</li> <li>• Mauvaise conscience collective et habitudes des ménages</li> <li>• Les transports électriques sont onéreux</li> <li>• Les transports électriques ne sont pas accessibles pour toute les tranches d'âges</li> <li>• Les transports électriques sont onéreux</li> <li>• Déplacements sur des courtes distances</li> <li>• Les modes actifs sont des solutions indirectes pour diminuer le réchauffement climatique</li> <li>• Pollution dû à la production des transports électriques</li> <li>• Inefficacité des modes actifs sur des longue distances et pour des gros achats (espaces des stockages insuffisant)</li> <li>• Les modes actifs entraînent des accidents</li> <li>• Efficacité à moyen terme des transports électriques</li> <li>• Manque d'équipements pour recharger les véhicules électriques</li> <li>• La densification</li> <li>• L'hyper mobilité</li> <li>• La mobilité contrainte</li> <li>• Insécurisant pour les enfants</li> <li>• Freins sociaux et économiques</li> <li>• Les modes actifs sont applicables que pour l'échelle urbaine</li> <li>• Les modes actifs ne s'appliquent pas sur les grandes distances</li> </ul>
<b>Actions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévention et sensibilisation</li> <li>• Intégrer les nouveaux documents d'urbanisme</li> <li>• Instaurer des batteries sèches à la place des batteries électriques</li> <li>• Parkings multi usages (commerce...)</li> <li>• Végétaliser l'espace public (les toitures, devantures, les</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>parkings et la voirie)</li> <li>• Prôner une <b>ville polycentrique</b>, avec des espaces verts et modes de déplacements doux</li> <li>• <b>Concentrer les pôles d'activité</b></li> <li>• <b>Densifier et redynamiser le végétal</b></li> <li>• Créer de <b>nouvelles proximités</b></li> <li>• Atténuer et s'adapter au réchauffement climatique</li> <li>• Favoriser les transports électriques en commun</li> <li>• Utiliser des carburants naturels</li> <li>• Développer le <b>télétravail</b></li> <li>• <b>Ralentir les modes de vie</b></li> <li>• Mettre en application des mesures incitatives</li> <li>• Utiliser les animaux pour les services de collecte des déchets</li> <li>• Appliquer <b>le vélo bus et le pédibus</b></li> <li>• Création de <b>jardins et potagers partagés</b> dans les villes</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la place de la voiture dans la ville</li> <li>• Favoriser <b>l'autopartage</b></li> <li>• <b>Revitaliser les bourgs et les centre-bourgs</b></li> <li>• Substitutions par la mobilité électrique</li> <li>• Déchets des équipements électriques non 100% recyclables</li> <li>• Pollution et gaz à effets de serre</li> <li>• Minimiser l'étalement urbain</li> <li>• <b>Intégrer la nature dans la ville</b></li> <li>• Densifier et créer de nouvelles proximités en fonction des besoins des ménages</li> <li>• Réchauffement climatique</li> <li>• <b>Préservation du capital naturel</b></li> </ul>

## Atelier 5 : Impact des modes actifs sur le commerce

### Introduction :

Cet atelier était présenté par Anne FAURE (Présidente de l'association « Rue de l'Avenir ») et Gilles MICHEL (représentant de la Fédération Française de Randonnée). L'articulation du temps fut la même pour chaque groupe, Mme FAURE prenait la parole sur les 5/10 premières minutes pour poser les bases, puis s'ensuivait une discussion où chacun pouvait prendre la parole et donner son avis. Le dernier temps de l'atelier consistait à faire ressortir un atout, un enjeu, une contrainte et une action par rapport à la discussion.

## Tableau des atouts, contraintes, action et enjeux de l'atelier

<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'atout principal pour les commerces est <a href="#">la somme du panier</a>. Selon une enquête, si un ménage dépense 1000€ en voiture, elle dépensera 1600€ en transports en communs, 2160€ à vélo et 2240€ à pieds. Cela est lié au fait que la marche à pieds et le vélo sous entendent au moins 3 trajets en ville chaque semaine. Les visites aux commerces sont plus réguliers avec la pratique des modes actifs.</li> </ul>
<b>Contraintes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La principale contrainte concerne la mentalité des commerçants. Ils refusent de piétonniser leurs rues. Doctrine du « <a href="#">no parking no business</a> », ils demandent généralement de nouvelles places de parkings pour rivaliser avec les grandes surfaces.</li> <li>• L'entretien de la marchabilité est essentiel pour donner envie à de futurs clients de venir dans ces rues sans voitures.</li> <li>• Il faudrait <a href="#">multiplier les enquêtes et les données sur les impacts des modes actifs sur les commerces</a> pour produire plus de data, afin de les capitaliser et les diffusés.</li> <li>• Les habitants des centres villes sont généralement des étudiants et des personnes âgées, ces derniers ne sont pas les plus grands consommateurs.</li> </ul>
<b>Actions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement des <a href="#">randonnées urbaines</a></li> <li>• Développer <a href="#">l'attractivité du centre-ville</a> par des événements</li> <li>• Mise en place d'un <a href="#">système de conciergerie</a></li> <li>• Apparition du <a href="#">Drive piétons</a> (exemple du Leclerc à Lille)</li> <li>• Augmentation des <a href="#">lieux de pauses en ville</a> (mobilier urbain)</li> <li>• <a href="#">Adapter les horaires d'ouverture</a> des magasins aux heures de pointes de fréquentation du centre-ville.</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire <a href="#">accepter la piétonisation</a> et modes de déplacement actifs aux commerçants</li> <li>• Faire revenir les familles au centre-ville</li> <li>• Faire attention à <a href="#">l'équilibre entre commerce de proximité et commerce touristique</a> (quand la ville devient un pôle touristique).</li> </ul>

## Atelier 6 : Quelle place pour les mobilités actives dans les quartiers en politique de la ville ?

### Introduction et contexte

L'atelier a été animé par Arnaud PIOMBINI, enseignant-chercheur à l'université de Strasbourg. Pourquoi mener cet atelier ? Arnaud Piombini le dit lui-même au début de l'atelier : une grande partie de la question des mobilités actives lui avait échappé dans les quartiers prioritaires de la ville et c'est en travaillant avec des sociologues qu'il a pu découvrir ce biais.

Ensuite Arnaud Piombini a délivré un état des lieux de l'expérience qu'il a menée pour pouvoir redonner un contexte au thème de l'atelier. Il a ainsi accompagné une mesure de l'Eurométropole de Strasbourg, qui note une utilisation beaucoup moins importante du vélo dans les quartiers de la politique de la ville. Il est intervenu avec son équipe sur le quartier de HautePierre », aménagé tardivement dans les années 1960. Un quartier qui cumule un certain nombre de désavantages comme un taux de chômage élevé ou un taux de familles monoparentales important. Ce quartier est aménagé en hexagones, comme des mailles d'abeille, de 600 mètres par 600 mètre, qui représentent une « unité de vie ». Ce système d'aménagement urbain est censé favoriser l'appropriation de l'espace public par les habitants, favoriser les déplacements doux, ainsi que la sécurité et la liberté des enfants. Ces unités de vie sont ceinturées par les mobilités motorisées ce qui fait que cet aménagement ne remplit pas ses fonctions premières. En effet, selon Arnaud Piombini, ces mobilités motorisées font l'effet de coupure entre les mailles : il n'y a donc aucune mobilité inter mailles. De plus, dans les mailles, il y a un certain nombre de parkings, ce qui fait que les enfants sont très peu laissés en liberté. Il faut aussi noter que dans chaque maille il y a une école élémentaire et qu'en théorie les enfants pourraient aller à l'école à vélo.

Le dispositif qui a été mis en place est donc le suivant : Arnaud Piombini et son équipe devaient intervenir dans deux écoles avec une association « Cadre 67 » afin d'amener les enfants à développer leur pratique du vélo dans l'enceinte de l'école. Il s'agissait de leur permettre à terme de comprendre comment ils doivent rouler à vélo sur la route. Le dispositif a été mis en place sur une dizaine de séances d'une heure et demie, étalées sur 4 à 5 mois. Pour obtenir des résultats plus concrets, un questionnaire a été posé aux enfants au début du dispositif, au milieu et à la fin, dans les deux écoles qui ont bénéficié de ce dispositif, ainsi qu'à une école témoin qui n'a pas bénéficié de ce dispositif.

L'enquête révèle que les enfants se sont améliorés dans la connaissance du code de la route mais ont régressé en termes de compétences. Arnaud Piombini a posé l'hypothèse que les enfants ont pris conscience de leurs limites. Un autre résultat paradoxal de cette enquête

est que les enfants n'ont pas eu l'intention de traduire cette pratique du vélo en dehors de l'établissement et donc de la transformer en mobilité quotidienne.

Après cet état des lieux, les discussions sur cette question ont commencé. Pendant les trois sessions de vingt minutes, les remarques et les suggestions ont été extrêmement similaires. C'est pour cela qu'il n'y aura pas de différenciation entre les sessions de cet atelier.

### Tableau des atouts, contraintes, action et enjeux de l'atelier

<b>Atouts</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Part du modal du vélo faible, donc grande marge d'amélioration de celle-ci possible</li> <li>• Évolution des représentations du vélo possible</li> <li>• Grande potentialité dans le fait que quelques enfants qui font du vélo peuvent en attirer d'autres</li> </ul>
<b>Contraintes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un seul vélo par famille et mal entretenu.</li> <li>• Au niveau de la sécurité : beaucoup de vols de vélos.</li> <li>• Compliqué de convaincre les populations d'intégrer un dispositif de vélo école</li> <li>• Jeunes du quartier ne s'identifient pas au vélo</li> <li>• Problème d'aménagement : quartiers enclavés dans de grands axes autoroutiers</li> </ul>
<b>Actions</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiser une bourse aux vélos dans ces quartiers pour donner l'accès à un achat de vélo d'occasion</li> <li>• Sensibiliser les enfants au vélo à un moment clé de leur vie, c'est-à-dire entre le CM2 et le collège, au moment où ceux qui pratiquent déjà le vélo commencent à l'abandonner</li> <li>• Rompre les habitudes des habitants du quartier afin qu'ils envisagent plus de prendre leur vélo que la voiture</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'appropriation de l'espace public : est-il adapté à tout le monde ?</li> <li>• La question du système vélo</li> <li>• Représentation du vélo versus la représentation de la voiture qui reste un marqueur social fort</li> </ul>

## Conclusion et avis

J'ai eu la chance de travailler auprès des enfants lors de mon service civique, l'année dernière, pour la mairie de Saint Médard en Jalles en Gironde. J'avais pour mission, avec mon équipe, de promouvoir le vélo dans la commune. Nous avons donc eu un temps où nous étions chargés de sensibiliser des enfants au code de la route et de leur apprendre à bien se comporter sur un vélo, afin qu'ils puissent réaliser, en fin d'année, une balade avec leurs professeurs. Force est de constater qu'il a été assez difficile de leur réapprendre les bonnes bases du vélo, car la plupart des garçons, surtout, avaient appris à la « sauvage », sans règles de sécurité. Il est assez compliqué d'inculquer l'importance de la sécurité et comment adopter un bon comportement sur un vélo, quand on se trouve dans une cour d'école où rien ne peut leur arriver.

Je comprends alors parfaitement le fait qu'Arnaud Piombini et son équipe ont eu du mal à inculquer cela aux enfants. Et de ce fait que les enfants ont eu de mal à le retraduire sur la route. De plus, je pense que cela doit être d'autant plus difficile dans un quartier de la politique de la ville.

Pour moi, l'un des enjeux clé se trouve dans l'accessibilité de l'objet vélo. En effet, la question de la sécurité vis-à-vis des vols de vélos me semble très importante, surtout dans des ménages où les dépenses sont méticuleusement comptées.

Un autre enjeu est celui de la dédramatisation de la participation à une séance de « remise en selle ». En effet, pour moi, l'utilisation du vélo doit d'abord passer par les parents, qui pourront ensuite influencer leurs enfants. Une séance de « remise en selle » peut être perçue comme infantilissante pour certaines personnes. Il faut le rappeler, une séance de remise en selle est destinée aux personnes n'ayant pas fait de vélo depuis longtemps, ou ayant chuté : cela se fait quand la personne n'a plus confiance en ses capacités à remonter sur un vélo. Lors d'une séance de remise en selle, il s'agit pas d'apprendre à faire du vélo mais de réapprendre à se faire confiance sur un vélo. Pour moi ces petites sensibilisations sont importantes, car ce sont des leviers plus faciles à mettre en place que le fait d'entamer des aménagements de ces quartiers de la politique de la ville.

# Entretiens complémentaires

5 entretiens qualitatifs semi-directifs ont été conduits par des binômes d'étudiants plusieurs mois après ces journées, en janvier-février 2020, afin de faire le point auprès de plusieurs acteurs, organisateurs, participants de ces journées ou bien extérieurs à celles-ci. Ces entretiens ont suivi une grille de questions commune, dans une démarche compréhensive.

Par souci de confidentialité, les acteurs enquêtés ne sont pas nommés. L'analyse qualitative prend ainsi une tournure autre, plus humaine, à la fois personnalisée mais anonyme.

## Entretien 1 : avec une élue dijonnaise

### Présentation de l'enquêtée :

Notre entretien a été réalisé le mardi 28 janvier 2020 à 14 heures, dans les locaux de Dijon Métropole (40 avenue du Drapeau à DIJON). Notre enquêtée est une élue et femme politique qui a pour engagement principal la lutte anti-nucléaire. Elle est engagée dans la politique depuis ses années lycées et intègre un certain parti politique en 1992. Elle est également présidente de l'association Atmo Bourgogne Franche-Comté. De ce fait, les valeurs qui l'animent sont des valeurs de justice sociale, environnementales et écologiques : de paix ainsi que les valeurs de la République.

### L'entretien



#### *Qu'avez-vous pensé des rencontres ?*

L'enquêtée a aimé les rencontres. Elle a particulièrement apprécié le fait que cela soit « *sous l'égide de la MSH* » (Maison des Sciences de l'Homme). Grâce à cette organisation, elle a remarqué « *une approche plus transversale* ». Les mobilités concernaient des « *aspects techniques, juridiques et législatifs* ».

La diversité des participants, tels que « *des élus, des techniciens, des militants associatifs, et des étudiants* » lui a beaucoup plu. Le fait que le programme soit étalé sur deux jours a donné du temps pour « *échanger sur le fond, de passer d'un atelier à un autre et de ne pas être toujours avec le même interlocuteur* ». Elle a remarqué des échanges de qualité durant ces journées puisque les ateliers ont été organisés de manière dynamique.

 Pourquoi êtes-vous venue à ces rencontres ?

L'enquêtée est venue à ces rencontres dans le cadre de son mandat et de sa délégation, mais également pour essayer de convaincre ses collègues de ne pas utiliser que la voiture. Les mobilités actives, pour elle, ne sont « *pas que des infrastructures mais aussi des approches plus sociologiques et culturelles* ». Cela a permis de nourrir sa réflexion. Durant ces rencontres, elle a représenté la métropole et a apporté son soutien auprès des associations EVAD et Rue de l'Avenir.

 Qu'avez-vous pensé de la participation des étudiants à cette journée ?

La participation des jeunes et des étudiants durant ces journées a été pour notre enquêtée « *très active* ». « *Les jeunes et les étudiants sont très impliqués et portent un intérêt nouveau* ». Elle dit que leurs façons de réfléchir sont propres à leur génération.

 Pourquoi vous êtes-vous présentée municipales à Dijon ?

Elle a voulu « *franchir le cap des politiques publiques* », c'est pourquoi elle s'est présentée en tant que conseillère municipale à la mairie. Des opportunités se sont présentées à elle et elle les a saisies.

 Pouvez-vous nous présenter votre parti politique ?

Son parti politique s'est créé en 1984. Elle a observé une prise de conscience concernant la problématique des ressources de la planète dans les années 1970. « *La question de la société de consommation, des pollutions, des rivières, de l'air, et des sols est de plus en plus présente* ». Selon elle, il existe d'importantes inégalités, ce qui génère des sources de conflits.

 Avec quelles personnes travaillez-vous le plus et le mieux ?

L'enquêtée travaille beaucoup avec « *d'autres élus qui sont du même parti politique* » qu'elle. Elle travaille également avec des acteurs associatifs (EVAD), des collectifs citoyens et des services.

 Comment qualifiez-vous le paysage politique français ?

L'enquêtée trouve que le paysage politique français a beaucoup changé et évolué par rapport à 2001. En effet, aujourd'hui, « *il y a une sorte de respect* » entre les politiciens. Cependant, pour elle « *la question financière reste toujours très importante* ».

 Qu'avez-vous appris lors de ces journées ? Qu'avez-vous découvert ?

L'enquêtrice a observé des approches différentes concernant les mobilités actives. Elle n'a pas forcément appris quelque chose de nouveau mais elle a constaté « *des points de vue différents venant de plusieurs interlocuteurs de territoires différents* ».

➡ *Quelle(s) solution(s) présentée(s) vous a le plus convaincu ?*

Elle a retenu que la ville de Grenoble avait restreint sa limite de vitesse à 30 km/h dans toute son agglomération. Elle souhaite alors reproduire la même chose dans la ville de Dijon, en vue des municipales. L'enquêtrice trouve que Dijon a le profil idéal pour ce genre de solution : la sécurité serait alors plus optimale.

➡ *Voyez-vous une suite pour ces rencontres ?*

Une suite serait évidente et elle « *améliorerait les politiques publiques* ». L'idée principale serait « *la question des piétons et des cyclistes dans l'espace public* ». Il faudrait que tout cela s'améliore et « *notamment l'aspect marche qui est très intéressant et refait surface dans les grandes villes, comme à Paris* ». Il faut de nouveau « *valoriser cette façon d'être pour des raisons environnementales et de santé publique* ».

➡ *Quelle est l'utilité pour vous de ce genre d'événement ?*

Pour l'enquêtrice, ces événements sont très importants. Les visites de terrains sont toujours « *utiles et concrètes* » afin de mieux connaître un territoire. Elle trouve également que les échanges sous forme d'ateliers étaient dynamiques car les regards sont divers et variés.

➡ *Avez-vous un regret concernant ces journées ?*

Concernant ces journées, l'enquêtrice n'a pas de regret particulier. De nombreuses informations, expériences et bonnes pratiques ont été échangées durant ces journées selon elle. Son seul regret n'est pas vis-à-vis des rencontres, du manque de suivi de la part des collectivités.

➡ *Que représentent pour vous les modes actifs dans notre société ?*

« *C'est quand on bouge* » son corps dans sa totalité.

➡ *Quel avenir imaginez-vous pour les modes actifs ?*


« *Clairement, leur développement* ». Pour elle, « *en termes de lien social cela pourrait contribuer à quelque chose de moins individualiste et de plus agréable* ». L'enquête Ménages et Déplacements de Dijon révèle « *une part modale de la marche à 30 %, du vélo à 3-4 % (mais qui a augmenté depuis 2017), de la voiture à plus de 50 %, et des transports en*



commun à 13 % ». « Des marges de progressions sont à faire sachant que les déplacements sur Dijon intra-muros se font encore en voiture individuelle sur un rayon de moins de 3 km ». L'enquêtrice envisage, dans son prochain mandat, d'élaborer des zones piétonnes dans un rayon de 100 mètres autour des écoles et des crèches.

 *Comment voyez-vous les mobilités émergentes ?*

L'enquêtrice a directement abordé le sujet de la trottinette électrique en libre-service. Pour elle s'est « un modèle économique complètement foireux ». Le seul « intérêt des groupes est de recueillir des données pour du marketing commercial ». L'enquêtrice considère les trottinettes électriques comme étant un « gaspillage énergétique allant à l'encontre du développement durable et de ce qui se passe au niveau des ressources planétaires ». Cependant, la trottinette électrique individuelle est un moyen de se déplacer autrement qu'en voiture. Notre enquêtrice n'a pas abordé les autres mobilités actives émergentes.


 *Comment se situe la France en ce qui concerne l'utilisation des modes actifs à l'échelle européenne ?*

La France « se situe au milieu, comparé à l'Espagne et l'Italie ». Cependant « face aux pays du Nord, il y a de quoi faire ».

## Mobilités actives et bien être

 *Quel lien faites-vous entre mobilités actives et bien-être ?*

L'enquêtrice remarque une « autonomie par soi-même, par ses propres ressources ». Il y a une forme de liberté de déplacement sans contrainte. « Les bienfaits pour la santé physique et physiologique ont été démontrés pleins de fois ».

 *Comment cela se passe-t-il pour les personnes à mobilité réduite ? Quelles sont ces personnes pour lesquelles la mobilité active est sous contrainte ?*

Tout d'abord, pour notre enquêtrice, les personnes à mobilité réduite sont « les personnes handicapées physiques (ex : aveugles, obèses), mentaux (ex : agoraphobes), les personnes âgées et les jeunes enfants qui commencent à marcher » : il n'y a pas de profils particuliers pour lesquels les mobilités actives sont plus contraignantes. Pour elle, « il faut réduire drastiquement la place de la voiture pour favoriser les espaces aux piétons et aux cyclistes ». Des abaissements de trottoirs ainsi que la création de plateaux sont envisageables pour éviter tous les obstacles de la voirie. Il serait bien de « faire des campagnes de respect » car « on n'est pas tout seul dans la ville ». Le but « n'est pas de séparer les usagers de la voirie, mais de diminuer la place de la voiture pour se réapproprier la rue ».

## Environnement

➔ *Comment voyez-vous la qualité de l'air évoluer à l'avenir ?*

« On a intérêt à diminuer les émanations de polluants atmosphériques liés à la motorisation ». Les anticyclones ont un « effet de "couvercle" et renferment les polluants émis les semaines précédentes dans l'atmosphère ». Certains polluants vont ensuite se transformer en un ozone particulier qui n'existe pas à l'état naturel et qui engendrent de sérieux problèmes de santé. L'enquêtée nous dit que la qualité de l'air s'est améliorée : « on a tout de même progressé par rapport aux années 1950, car durant ces années, on avait beaucoup recours au charbon » (exemple du Smog à Londres). Les véhicules motorisés ont généré de nouveaux polluants tels que les particules fines (PM). À Dijon, la qualité de l'air n'est pas si mauvaise concernant les PM d'après l'enquêtée, mais elle n'est pas non plus excellente.

➔ *Par la suite, comment va se passer l'adaptation au changement climatique ?*

Pour l'enquêtée, l'adaptation au changement climatique se fait à l'aide « du volet mobilité mais aussi de l'urbanisation nature en ville ». Organiser la ville se résume en 4 piliers : « se nourrir, boire (de l'eau pure), se loger et accéder à l'éducation et à la culture ». Il est essentiel pour elle de « profiter de la richesse culturelle de la France pour la renforcer et arriver à une forme d'autonomie alimentaire à l'échelle régionale ».

➔ *Comment voyez-vous l'évolution des îlots de chaleur urbains ? Et à Dijon en particulier ?*

L'évolution des îlots de chaleur urbain serait globalement la même que pour le changement climatique. « On note des écarts de température de 5°C la nuit entre le parc de la Colombière et le centre-ville de Dijon ».

➔ *Que pensez-vous du climatoscepticisme ?*

L'enquêtée trouve que les climato sceptiques sont assez « inquiétants ». Pour elle, les travaux du GIEC et les COP sont très importants, notamment pour informer les gens. « Le climatoscepticisme n'a pas disparu, il est sans vergogne, décomplexé », surtout venant des grandes puissances mondiales. Elle regrette le fait que les COP ne donnent pas réellement de suite à leurs projets, « aucun pays n'est à la hauteur des engagements signés ».

## Mobilités actives, politique et stratégie

➔ *Comment promouvoir les mobilités actives ? Selon vous, comment inciter la population dijonnaise à se déplacer en vélo ou à pied ?*

Pour l'enquêtée, les meilleures solutions pour inciter la population à se déplacer à pied ou à vélo serait : « *de leur montrer que ce n'est pas dangereux, de développer des vélos-écoles et des « savoir-rouler » pour les enfants dans le plan vélo et dans la loi LOM* ». C'est un programme qu'elle veut développer et mettre à disposition dans chaque école, avec un moniteur mobilité à vélo. Pour elle, il faudrait également « *favoriser la remise en selle des adultes dans tous les quartiers* » à travers des opérations d'apprentissage. « *Il est important que les élus se montrent à pied et à vélo dans la ville et dans les transports en commun* ».

Elle a également proposé de mettre en place des « *améliorations de certaines infrastructures, comme l'autoroute express vélo pour traverser facilement la ville d'Est en Ouest et du Sud au Nord* ». De plus, ce qui inciterait la population à se déplacer à pied ou à vélo selon l'enquêtée serait de « *favoriser les continuités cyclables* » et de « *travailler les franchissements de la rocade vers l'université par exemple* ».



*Quelle politique des mobilités actives défendez-vous/souhaitez-vous en France ? Dans votre ville en particulier ?*

L'enquêtée souhaite regrouper les mobilités actives et les transports en commun. Elle a une vision plus globale en termes d'intermodalité. Dans intermodalité, il y a le fait de passer d'un mode de déplacement à un autre (marche à pied puis transports en commun par exemple).



*Avez-vous remarqué un changement d'esprit de la population concernant les mobilités actives ?*

Pour l'enquêtée, il y a un réel changement d'esprit de la population concernant les mobilités actives. Elle reçoit « *beaucoup de courriers, de demandes en ce qui concerne les continuités cyclables et l'amélioration des infrastructures* ».



*Quel type de population est le plus enclin à utiliser les modes actifs ?*

Pour elle, le type de population le plus enclin à utiliser les modes actifs est « *plus varié que ce qu'on s'imagine car il y a tout de même pas mal de personnes âgées qui marchent dans la ville ou même dans les quartiers* ». « *Sur le vélo, la palette est très large : il y a des jeunes et des moins jeunes* ». À la suite du savoir-rouler, elle espère voir davantage de « *collégiens en vélo* », aussi bien pour leur(s) loisir(s) que pour se rendre au collège.



*Comment peut-on parler des modes actifs aux citoyens ?*

Pour parler des modes actifs aux citoyens, l'enquêtée propose de mettre en place de « *la communication, et montrer que c'est possible* ». Il faut favoriser le savoir rouler, « *faciliter les aménagements, montrer qu'on fait des aménagements, et diminuer la vitesse de la voiture* ». L'enquêtée remarque « *qu'il y a plus d'actions de communication et d'évènements par rapport à quelques années auparavant* ».

 *Comment convaincre les décideurs qui ne sont pas très portés sur l'environnement ?*

Pour notre enquêtée, ce serait d'instaurer un « *accord politique ainsi qu'un rapport de force* ».

### Votre ville, votre territoire

 *Comment voyez-vous la pratique de la marche à pied dans votre ville ?*

« *Très bien, on a un potentiel : il faudrait travailler sur le jalonnement d'un endroit à un autre de la marche à pied, notamment pour les nouveaux habitants* ». La marche à pied et le vélo représentent 30 % de la part modale des modes actifs à Dijon : elle aimerait que cette part augmente en en faisant une priorité.


 *Comment voyez-vous la pratique du vélo dans votre ville ?*

Notre enquêtée estime la pratique du vélo dans la ville au même niveau que la marche à pied. « *Il faut donner au vélo ses lettres de noblesse* ». La part modale du vélo doit augmenter. Pour elle, « *le vélo électrique serait une super alternative, notamment pour la deuxième couronne de la ville (Ahuy, Chevigny-Saint-Sauveur ...)* ». Cependant, au-delà de 8 km, l'utilisation du vélo devient plus difficile, notamment pour des raisons de temps, de fatigue et de confort. Elle souhaite un accord avec l'entreprise Divia afin de mettre à disposition des vélos à assistance électrique en libre-service.

 *Quels sont les secteurs les plus difficiles à pratiquer à pied et à vélo ?*

Pour l'enquêtée, à pied, il n'y a pas de secteur plus difficile à pratiquer qu'un autre, « *Dijon reste une ville assez compacte* ». En revanche, l'utilisation du vélo devient plus difficile « *en haut de la patte d'oie direction Corcelles car toutes les combes vers le Nord ont un dénivelé assez important* ».

### Votre pratique en tant qu'usager :

 *Pratiquez-vous les modes actifs ? Depuis quand ?*

L'enquêtée pratique les modes actifs, depuis toujours. Elle a restreint son utilisation des modes actifs lorsque ses enfants étaient en bas âge car ce n'était pas pratique pour elle pour effectuer certains trajets. Le mauvais temps ne freine en rien sa pratique des modes actifs.

 *Comment vos pratiques, en matière de mobilité, ont évolué ces dernières années ?*

Les pratiques de notre enquêtée ont évolué en fonction de ses contraintes personnelles et familiales, mais dans l'ensemble pas significativement.

➡ *Vous sentez-vous mieux physiquement depuis que vous pratiquez des modes actifs ?*

L'enquêtée ne remarque pas de différence physique puisqu'elle pratique depuis toujours une activité sportive en plus de la marche à pied et du vélo.

➡ *Privilégiez-vous un mode en particulier ?*

Pour l'enquêtée « ça dépend », elle aime autant marcher que faire du vélo et ce pour un même trajet.

➡ *Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous utilisez ces modes actifs (à pied, à vélo) ?*

L'enquêtée se sent en sécurité et fait attention, notamment la nuit en ce qui concerne l'éclairage qui n'est pas toujours propice. Cette question de l'éclairage sur un vélo est primordiale selon elle.

➡ *Les modes actifs sont-ils pour vous une activité sportive régulière ?*

« Oui », les modes actifs représentent une activité sportive régulière pour l'enquêtée. En faisant des trajets quelconques « on conjugue le déplacement nécessaire à l'utile ». « A partir de plus de 30 minutes de marche à pied, c'est considéré comme étant une activité physique ».

➡ *Les mobilités actives sont-elles performantes pour les déplacements du quotidien ?*

Pour l'enquêtée, les mobilités actives sont performantes au quotidien « à l'échelle de la ville et de la région, mais cela dépend de l'offre de service ».

➡ *Imaginez Dijon dans 10 ans ... où en seront les mobilités actives ?*

Selon l'enquêtée, les mobilités actives à Dijon dans 10 ans seraient majoritaires. Elle parle « d'effet ciseaux : la part modale de la voiture serait à 10 % et le reste augmenterait ».

### Ressenti sur l'entretien :

Notre enquêtée nous a accueilli chaleureusement dans son bureau. À l'intérieur de celui-ci, nous avons pu observer ses centres d'intérêts : des affiches de vélo et une carte de la ville de Dijon. Au cours de l'entretien, elle a tenu des paroles franches, directes et parfois crues.

Grâce à elle, nous avons appris de nombreux projets concernant la ville de Dijon. Nous avons également approfondi nos connaissances en termes de mobilités actives (part modale ...).

À la fin de notre entretien, l'enquêtée nous a fait part de son intérêt tout particulier en ce qui concerne la qualité de l'air à Dijon. Son statut de présidente dans l'association Atmo Bourgogne Franche-Comté, depuis environ deux ans, lui a permis de créer une application mobile « Air To Go » permettant d'évaluer la qualité de l'air à Dijon.

## Entretien 2 : avec un administrateur d'EVAD, co-organisateur des journées

### Présentation de l'enquêté :

Nous avons effectué un entretien avec un administrateur de l'association EVAD « Ensemble à vélo dans l'agglomération dijonnaise ». Il travaille depuis plusieurs années au sein de l'association. Son objectif principal est de faire en sorte à ce que le vélo trouve sa place dans la ville et que l'impact de la voiture se diminue dans le milieu urbain dijonnais.

### L'entretien :

➡ *Qu'avez-vous pensé des rencontres (tables rondes, sorties, ateliers) ?*

Les rencontres étaient riches, intéressantes avec un public varié (étudiants, enseignants, élus locaux, représentants des associations et des usagers). Il y a eu un gros travail en amont de la part des associations EVAD et RUE DE L'AVENIR et de l'université.

➡ *Qu'apporte l'organisation de ces journées avec l'université ?*

Travailler avec l'université a permis d'échanger : l'association apporte son expertise et l'université l'approche scientifique, pédagogique. Donc c'est un échange gagnant/ gagnant.

### Les rencontres

➡ *Qu'avez-vous appris ? Qu'avez-vous découvert ?*

L'implication des étudiants à la fois dans les balades, les tables rondes etc. ainsi les tables rondes qui présentaient différentes villes, « les retours d'expérience d'initiatives courageuses » (Grenoble, Lille, etc.) a été très appréciée.

➡ *Quelle solution présentée vous a le plus convaincu ?*

« Pas de souvenirs exacts des solutions apportées comme ça fait un bon moment ». Le questionnaire sur la marchabilité de la ville était intéressant.

➡ *Voyez-vous une suite pour ces rencontres ?*

Il a répondu : « je ne sais pas, je n'ai pas réfléchi » puis il évoque une enquête sur les cyclistes en collaboration avec le master TMEC pour exploiter les réponses (commentaires libres sur le ressenti des cyclistes). L'association aimerait que ces données soient exploitées, ce qui pourrait constituer une suite à ces rencontres.

 *Avez-vous un regret concernant ces journées ou dans des événements que vous avez organisés ?*

Le(s) regret(s) éprouvé(s) concernant ces journées de rencontre se résume(nt) en « la sous-représentation (« pour être gentil » ajoute-il) des élus et des services de la métropole dijonnaise ».

## Les réalisations d'EVAD

 *Quels sont les objectifs d'EVAD ?*

EVAD a pour objectif d'introduire la question du vélo au cœur des débats municipaux. L'association a élaboré un plan vélo qu'il propose aux candidats aux élections municipales (Dijon) et un engagement doit être signé par ces derniers. D'ailleurs l'association organise un débat autour du vélo le 13 février à Darcy. La participation des étudiants y est vivement souhaitée.

 *Comment ça se passe avec les partenaires ?*

L'association a de nombreuses relations avec d'autres entités. Une collaboration est en place avec Divia dans le cadre de l'événement « Dijon sans ma voiture ». Des relations sont établies avec Dijon Métropole mais ce n'est pas simple. Des interventions à la maison des seniors sont au programme pour proposer des séances de réapprentissage du vélo en ville. Il y a aussi une collaboration avec la ville de Chenôve et la MJC (Maison des Jeunes et de la Culture de Chenôve) dans le cadre de la boîte à vélo à Chenôve (programme d'apprentissage / réapprentissage du vélo et du vélo en ville, apprentissage de réparations).

 *Est-ce qu'il y a des progressions au niveau de la cyclabilité à Dijon ?*

La cyclabilité n'a pas beaucoup évolué à Dijon durant les dernières années. D'ailleurs, le 5 et le 6 février les résultats du baromètre de la cyclabilité de la ville vont sortir (1400 répondants sur la métropole).

 *Qu'est-ce qui marche bien, qu'est-ce qui est plus difficile ?*

Les contraintes à la cyclabilité de l'agglomération dijonnaise sont le manque de continuité des pistes cyclables, le manque de sécurité ou plutôt le sentiment d'insécurité. Dans le plan vélo, EVAD demande :

- des aménagements et sécurisés sur les grands axes pour faire un réseau continu et sécurisé ;
- l'apaisement de la vitesse dans les quartiers (vitesse réduite à 30 km/h) ;



- la réduction du trafic de transit dans le seul but de rendre plus cyclable la ville et plus agréable pour tous.

Ce qui est difficile aujourd'hui c'est la vitesse et le trafic de transit dans les quartiers résidentiels. Les places de parkings prennent trop d'espaces et ça induit des pistes cyclables à un seul sens. « *Pour faire de la place au vélo, il faut diminuer celle de la voiture et apaiser la vitesse* ».

➡ *Quels sont les accomplissements d'EVAD dans la ville de Dijon ?*

EVAD ne mesure pas concrètement les accomplissements de l'association et il n'y a pas de retour direct de la part de la population par rapport aux actions menées. Cependant, les actions de lobbying dans le cadre du PLUi-HD ont abouti à une promesse d'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur Cyclable de la part de la métropole. On peut aussi considérer que le nombre de réponses au baromètre de la cyclabilité de la ville relève de l'impact des associations.

➡ *Quelle est votre échelle d'action ?*

L'échelle d'action de l'association est la métropole mais elle peut avoir des relations avec le département, la région ainsi que les villes comme Chevigny-Saint-Sauveur, Chenôve.

➡ *Comment se porte l'association actuellement (adhérents, progression...) ?*

Actuellement l'association se porte plutôt bien. A titre d'exemple l'Apéro vélo qui réunit de plus en plus de personnes. Les gains récents d'adhérents montrent un regain d'intérêt par rapport au vélo. La question des vélos est au cœur des élections municipales aujourd'hui.

➡ *Qu'est-ce qui vous a poussé à vous présenter à la présidence de l'association ?*

Aujourd'hui il y a plus de président dans l'association (tous les administrateurs sont collégialement responsables), mais les raisons qui l'ont poussé à être dans l'association sont :

- Réduire l'impact de la voiture,
- Changer la ville pour développer le vélo et les modes actifs.

« *Le vélo est un moyen de changer la ville, de réduire la part de l'automobile. L'esprit est de donner de la place à tous.* »

➡ *Quel est l'historique et l'évolution de l'association ?*

L'association a été créée en 1994, dans un contexte de disparition du vélo et d'un envahissement de la ville par la voiture. L'objectif c'était de faire en sorte que le vélo trouve sa place dans la ville.

## Modes actifs en général

➔ *Que représentent pour vous les modes actifs dans notre société ?*

Les modes actifs représentent des enjeux de santé surtout et cela contribue à une ville agréable à vivre. C'est un vrai enjeu de santé publique car les jeunes font moins d'activités physiques (perte de capacités physiques chez les enfants, développement des maladies cardiovasculaires). Il y a aussi les enjeux de qualité de l'air avec la pollution automobile. Il s'agit de changer la ville et ne pas laisser la voiture coloniser la ville : c'est un enjeu d'avenir. Supprimer les autoroutes urbaines (par exemple le boulevard Mansart) et les remplacer par des boulevards urbains vivables pour tous.

➔ *Comment voyez-vous les mobilités émergentes ?*

L'association ne soutient pas les mobilités émergentes, plus précisément l'électromobilité parce que ce ne sont pas des modes actifs. Il y a aussi un risque d'envahissement des trottoirs donc, ça risque de « mordre » les modes actifs. Cependant on suppose que ces mobilités ne vont pas diminuer la part de la voiture.

➔ *Quels sont les catégories à sensibiliser en priorité vis-à-vis de ces pratiques ?*

Les catégories sociales ou classes d'âge à sensibiliser en priorité sont les enfants allant à l'école primaire. Dans le plan vélo élaboré par l'association, la cible ce sont les personnes qui veulent s'engager mais qui ont peur de se lancer (sentiment d'insécurité) et les enfants. Les candidats qui signent ce plan s'engagent à intégrer l'apprentissage du vélo en ville aux enfants à l'école primaire pour qu'ils puissent ensuite aller au collège à vélo.

## Mobilité active et bien-être

➔ *Quel lien faites-vous entre mobilités actives et bien-être ?*

Aujourd'hui l'enjeu sanitaire est incontestable (dizaine de milliers de morts liés à la pollution). Une ville avec davantage de piétons et de vélos constitue une ville agréable à vivre. Le bien-être de celui qui pratique est à prendre en compte : être plus réveillé et plus détendu à l'arrivée au travail etc.

➔ *Comment cela se passe-t-il pour les personnes à mobilité réduite ? Quelles sont ces personnes pour lesquelles la mobilité active est plus contrainte ?*

L'objectif de Rue de l'avenir est de rendre la ville accessible aux handicapés et donc accessible à tous. Pour EVAD, il faut penser toutes les formes de mobilités réduites et tous les formes de handicap (« *mal voyant, mal entendant, mal comprenant* »). Souvent, on ne prend pas en compte les « *mal comprenantants* » alors qu'ils ont le droit de se promener dans la ville. Donc il faut qu'elle soit sécurisée pour eux.

Les modes actifs vécus comme une contrainte concerne souvent les jeunes : ils ont perdu la notion du temps de déplacement à vélo ou à pied et tout leur paraît loin. Les déplacements en voiture sont souvent inférieurs à 3 km. Passer à l'acte (aux modes actifs) n'est pas simple. Il faut les rassurer, leur faire comprendre que la météo n'est pas souvent une contrainte : « *il y a plus de vélo à Rotterdam qu'à Marseille.* »

## Mobilités actives et politique / stratégie

### *Comment promouvoir les mobilités actives ?*

Toutes les actions de l'association sont faites pour promouvoir les modes actifs (plan vélo, avec les seniors, boîte vélo, interventions sur le campus...)

### *Quelle politique des mobilités actives défendez-vous / souhaitez-vous en France ?*

L'État commence à jouer son rôle « *avec la LOM* ». Toutefois il faut que le vélo soit considéré comme une mode de déplacement au même titre que les autres. L'État doit y mettre les moyens (pour la première fois, un budget est mis en place pour la résorption des coupures et assurer la continuité des pistes cyclables) et s'investir davantage. En effet, l'État ne propose pas d'accompagnement ou d'aides aux écoles pour l'apprentissage du savoir rouler en ville : il l'a seulement autorisé. L'indemnisation de la pratique des modes actifs ou l'utilisation des transports en commun par les entreprises une possibilité et non pas une obligation. Il faut que l'État rende cette indemnisation obligatoire. Ainsi l'État doit aussi proposer une aide aux gens qui se déplacent à vélo pour aller au travail. Le code de la route doit aussi évoluer en faveur de la cyclabilité et les modes actifs. Il est important que l'État revoie la place des vélos dans les trains, construit des parkings vélo sécurisés dans les gares, etc.

Pour la première fois dans la LOM, le vélo est pris au sérieux dans une loi. A Paris, une candidate à la mairie a proposé la suppression de 30 000 places de stationnement en faveur du vélo. On assiste à un changement d'époque.

### *Et dans votre ville en particulier ?*

A Dijon, les modes actifs dans les politiques restent modestes (pas une vraie démarche comme à Paris), dans le PLUi-HD (plan local d'urbanisme intercommunal/habitat et déplacements). Pour 2019, la métropole s'est fixé 10% de part modale pour le vélo en 2030

(ce qui était déjà l'objectif fixé en 2012 pour l'horizon 2020). L'actuelle part modale est à 3-4%. Sous la pression des associations dont EVAD, l'objectif 2030 a été fixé à 12%. Par ailleurs, pendant la dernière mandature municipale (2014-2019), il n'y a pas eu de réalisations remarquables pour le vélo mais seulement quelques petits aménagements dispersés.

## Votre ville, votre territoire

➡ *Comment voyez-vous la pratique de la marche à pied/ le vélo dans votre ville ?*

Pour la marche, la sécurité est primordiale. L'aspect agréable est très important (encore plus que pour le vélo) : il faut de la verdure, des bancs publics pour les piétons notamment les personnes âgées. Les canicules doivent être prises en compte par l'aménageur d'espaces de verdure. En résumé, des itinéraires directs, sécurisés et agréables sont nécessaires.

➡ *Comment favoriser la pratique de la marche à pied dans votre ville ?*

Pour favoriser la marche comme le vélo dans à Dijon il faut des itinéraires sécurisés et continus. La métropole avait prévu de faire un schéma directeur piéton.

➡ *Quels sont les secteurs les plus difficiles à pratiquer à pied/ à vélo ?*

Les secteurs les plus difficiles (à pied et à vélo) sont les grands boulevards de la grande ceinture ainsi que les rues des quartiers résidentiels où les voitures sont souvent à cheval sur les trottoirs. Si les parents ne veulent pas accompagner leurs enfants à l'école à pied ou à vélo ou encore les laisser y aller seuls, c'est parce qu'ils estiment qu'il n'y a pas de sécurité donc ils préfèrent les accompagner en voiture. En plus comme il y a toujours des embouteillages devant les écoles, ils sont encore plus réticents envers les modes actifs.

Pour le vélo il y a changement d'esprit. La meilleure preuve, c'est que les élus se sentent obligés d'en parler pendant leur campagne électorale. Cette visibilité dans les discours politiques comme dans la nouvelle loi LOM n'est que le reflet de la demande sociale. Pendant la grève, à Paris, les gens se sont rendu compte qu'ils pouvaient se déplacer à vélo de façon efficace et agréable. « *On sent qu'on entre dans une nouvelle ère* ». Avec 180 000 réponses dans l'enquête de vélo en France, la plus importante au monde, on sent qu'il y a une demande sociale en faveur du vélo.

## Réalisation d'une carte mentale

Suite à la proposition de réaliser une carte mentale, l'enquête indique les cartes du site [carto.parlons-velo.fr](http://carto.parlons-velo.fr) concernant Dijon, en pointant du doigt les zones de danger, les lieux bien aménagés, les aménagements et réaménagements nécessaires et les lieux faciles à aménager.

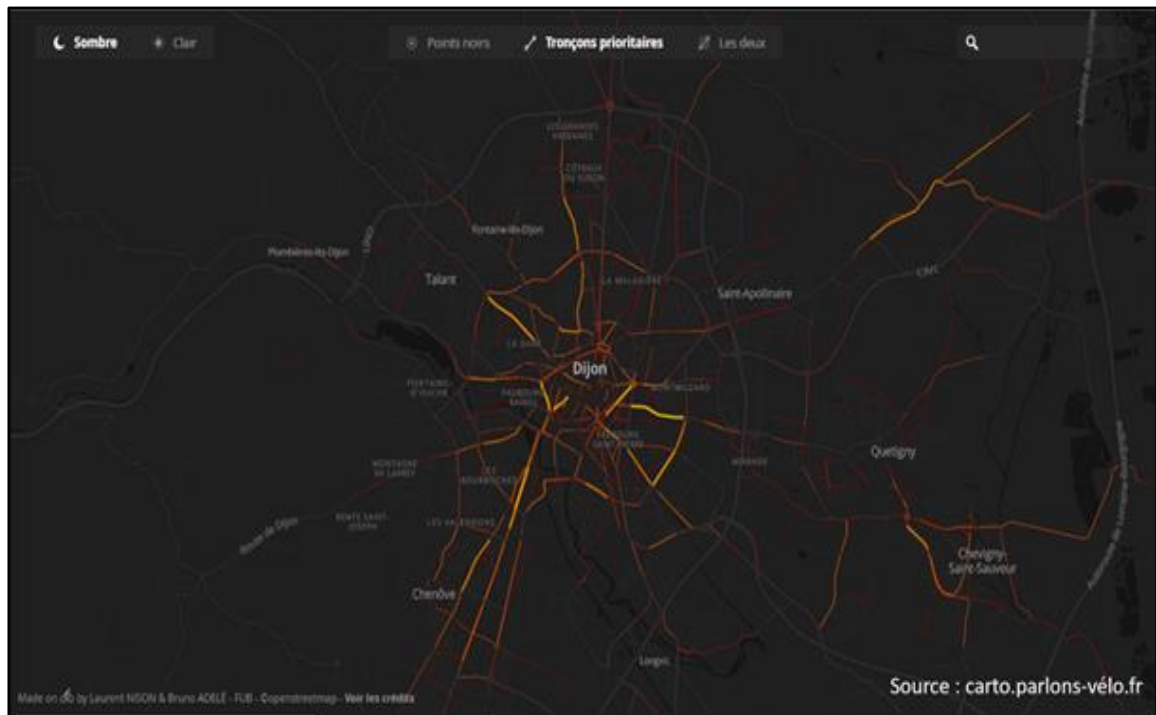


Figure 8 : Carte Parlons Vélo de Dijon : tronçons à aménager en priorité

La carte ci-dessus montre les tronçons à aménager en priorité selon les participants à l'enquête du baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 à l'échelle de la métropole dijonnaise.

La carte ci-dessous montre les points noirs désignés par les participants à l'enquête du baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 à l'échelle de la métropole dijonnaise

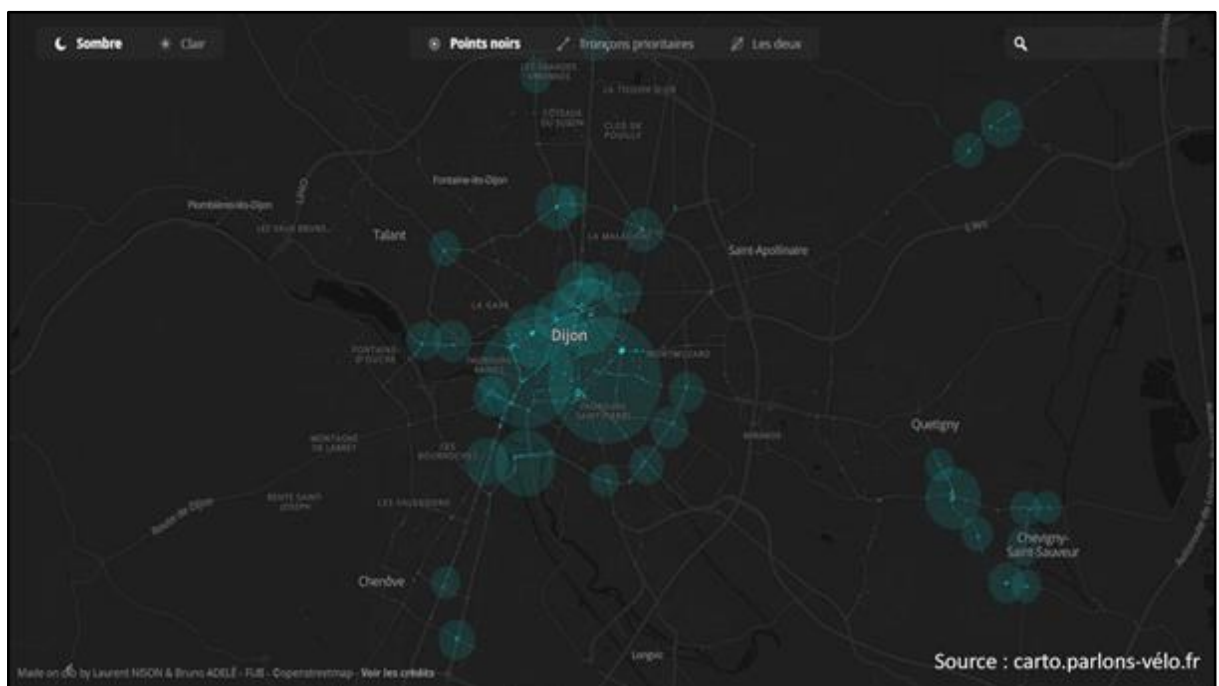


Figure 9 : carte du baromètre "Parlons vélo" : points noirs

## Ressenti sur l'entretien

En plus d'un entretien qui s'est très bien passé avec un administrateur ouvert d'esprit, bienveillant et très clair dans ses propos, nous avons découvert et appris beaucoup de choses sur la cyclabilité, les politiques publiques, la perception de l'espace public etc. Donc nous pouvons dire que cet entretien était réussi et a apporté de nombreuses informations sur le sujet des modes actifs qui complètent ce que nous avons appris lors des journées de rencontres qui ont eu lieu le 17 et 18 septembre 2019.

## Entretien 3 : avec un conseiller de mobilité dans un bureau d'études

### Présentation de l'enquêté :

Notre entretien a été réalisé avec un membre d'un bureau d'étude, chargé d'études en mobilité. Il a rejoint ce cabinet il y a de cela 8 ans et a participé aux journées « À pied à vélo bien dans ma ville ». *Ses territoires d'activité ne sont pas dévoilés pour préserver son anonymat).*

### L'entretien :

 *Actuellement, quelles sont vos missions au sein de l'agence ?*

*« Je suis en charge de tout ce qui touche à la mobilité à l'agence. On tient notamment un observatoire de la mobilité qui consiste à regarder l'évolution de la mobilité. A côté de cela, on réalise des publications thématiques ou l'on essaie d'approfondir un sujet en particulier. Je participe aux documents de planification des SCOT ou des PLUI, ou j'effectue les diagnostics mobilités et aux autres pièces de ces documents. Sinon, de manière plus générale j'accompagne les collectivités membres de l'agence d'urbanisme dans leurs politiques transports. »*

 *Qu'avez-vous pensé des rencontres ?*

*« Intéressant, assez classique par rapport à ce qu'on arrive à faire régulièrement, mais intéressant. Ce qui est original c'est le lien avec vous les étudiants. »*

### Les rencontres :

 *Quelle solution présentée vous a le plus convaincue ?*

*« Je me souviens dans le World Café, d'Arnaud PIOMBINI, qui parlait de l'accès au vélo dans les quartiers prioritaires de la ville de Strasbourg. Je connaissais le projet de ville 30 à Grenoble. Mais la conférence sur Strasbourg reste celle qui m'a le plus convaincu »*

 *Voyez-vous une suite pour ces rencontres ?*

*« Je ne sais pas. Le fait de multiplier ce genre de rencontre est déjà très bien, après je ne sais pas si l'on peut imaginer une suite. Réaliser un Livre Blanc est déjà une très bonne suite. »*

## Les modes actifs en général :

 *Que représentent pour vous les modes actifs dans notre société ?*

*« Des magnifiques modes de transports, utiles, un peu oubliés, même si la marche reste très utilisée mais oubliée par les politiques publiques dans nos territoires. Certains élus commencent à s’y intéresser dans les grandes agglomérations. Mais dans ma région c’est plutôt oublié, malgré des potentiels énormes et sous-utilisés, surtout pour le vélo. »*

 *Quel avenir imaginez-vous pour les modes actifs ?*

*« J’aimerais que ces modes se développent et prennent une place importante dans la mobilité des Français et dans le monde. Ce sont ces modes de transports que l’on devrait développer un maximum, ce que l’on ne fait pas forcément car nous continuons à développer la voiture. »*

 *Comment voyez-vous les mobilités émergentes ?*

*« Même si cela fait du bruit, cela reste des pratiques marginales. La trottinette électrique n’est pour moi pas un mode actif. Elle a son intérêt pour certains déplacements et en termes de moindre place qu’elle occupe par rapport à une voiture. Il faut les prendre en compte, ce qui est plus ou moins fait par la LOM (Loi Orientation Mobilité), sans que cela soit au détriment des modes actifs ».*

## Mobilités actives et bien-être :

 *Quel lien faites-vous entre mobilités actives et bien-être ?*

*« Un lien direct avec la santé de manière générale, qui fait partie des avantages des modes actifs. »*

 *Quelles sont les personnes à mobilité réduite les plus contraintes en ville face aux modes actifs ?*

*« Tous, malheureusement on ne pense pas beaucoup à ces personnes-là et à l’hétérogénéité de ces personnes. Ce qui est compliqué aussi, je pense, c’est qu’un aménagement qui va être adapté aux malvoyants n’est pas forcément adapté aux handicapés moteurs. Mais je pense qu’il faut réussir à répondre à tous les handicaps. Quand on tente de répondre à tous, on répondra aussi aux non-handicapés. »*



## Mobilités actives, politique et stratégie :

➡ *En tant qu'acteurs privés, quel est votre rôle concernant les modes actifs ?*

*« On essaie de faire changer les mentalités, d'ajuster les politiques publiques. Mais c'est du conseil aux techniciens et nous ne maîtrisons pas grand-chose derrière, ce qui peut être frustrant. ».*

➡ *En tant que conseiller, comment faites-vous pour que les gens aient envie de se tourner vers les mobilités actives donc comment est-ce que vous arrivez à promouvoir ces mobilités ?*

*« Mon discours en faveur des mobilités actives passe mieux quand je parle de santé publique par exemple, que lorsque je parle de l'environnement au sens large. Je tourne beaucoup mon discours autour de la santé et du bienfait des modes actifs. Et de plus en plus aussi autour de la vie locale. La plupart des villes moyennes en France ont des problèmes de vitalité commerciale en centre-ville et du coup je pense que ce discours sur les modes actifs, du lien entre modes actifs et les commerces est important. Mais c'est un discours qui a encore du mal à passer aussi, parce que les commerçants ont toujours l'impression que ce sont les automobilistes qui viennent chez eux et pas des piétons. Comme chaque automobiliste est aussi un piéton à un moment ou à un autre, il faut aussi appuyer là-dessus en fait. C'est tellement plus agréable de se balader dans un centre-ville que dans une galerie marchande de supermarché.»*

## Votre ville, votre territoire :

➡ *Comment voyez-vous la pratique de la marche à pied dans vos secteurs et comment la favoriser ?*

*« J'ai tendance à dire que les aménagements piétons sont de faibles qualités ». Ce n'est pas qu'il n'y en a pas mais c'est que ce sont beaucoup de petits trottoirs étroits. « Pour favoriser la marche à pied, il faudrait globalement améliorer la qualité des aménagements, et en vrac, le côté jalonnement pour montrer l'inutilité de la voiture dans certains cas, et le côté plaisir agréable des beaux aménagements (comme le long d'un canal) ou encore des éléments pour flâner, comme des bancs. »*

➡ *Est-ce qu'il y a encore beaucoup de points à améliorer dans vos territoires ?*

*« Oui, il y a encore beaucoup d'améliorations à avoir. Ces villes font des efforts mais il reste un long chemin à parcourir. »*

➡ *Comment voyez-vous la pratique du vélo dans vos secteurs et comment la favoriser ?*

« Plutôt faible, l'un est plus en avance que les autres. De même pour les aménagements qui ne sont pas forcément de très bonne qualité, il faudrait un développement des aménagements, de la communication, tout pareil que la marche à pied ».

➡ *Pensez-vous que vos secteurs promeuvent suffisamment les modes actifs ?*

« Il y a encore des progrès à faire. Je pense qu'il y a des degrés différents avec un des territoires où on fait un peu plus de choses. Il faut bien voter aux municipales ! »

➡ *Quels sont les secteurs les plus difficiles à pratiquer à pied ?*

« On peut trouver des problèmes un peu partout mais c'est plus marquant pour traverser des grands boulevards, ou des voies ferrées qui constituent les coupures urbaines. »

➡ *Quels sont les secteurs les plus difficiles à pratiquer à vélo ?*

« Pareil que pour la marche mais on peut rajouter tout ce qui est intersections. »

➡ *Comment intégrer au mieux les modes actifs dans vos projets ?*

« C'est un travail de tous les jours ». Il intègre ces modes actifs tant sur le versant aménagement que sur le versant sensibilisation.

➡ *Dans 10 ans, où en sera la part des mobilités actives selon vous ?*

« Je ne suis pas devin, certains annoncent 10% mais c'est difficile de se prononcer. Cela dépend de l'engagement des politiques et de facteurs externes économiques comme le prix du carburant. »

➡ *Avez-vous remarqué un changement d'esprit de la population concernant les mobilités actives ?*

« Je pense qu'il y a un changement. La marche et le vélo sont vus différemment ; la marche est plus neutre. Le vélo était mal vu il y a quelques années mais ça ne veut pas dire que les usagers sont prêts à y passer non plus aujourd'hui. L'image du vélo a évolué dans le bon sens. »

## Ressenti sur l'entretien

L'entretien s'est déroulé de manière très agréable et nous avons pu plaisanter avec l'enquêté. Il a livré une version intéressante de son travail. Toutefois il ne se souvenait pas précisément des 2 journées de rencontre, les mélangeant avec d'autres séminaires : cela constituerait le seul regret vis-à-vis de l'entretien.

## Entretien 4 : avec un usager quotidien du vélo à Dijon

### Présentation de l'enquêtée

Lorsque nous avons contacté notre enquêtée, notre ambition était d'apporter un avis extérieur aux journées. Usagère du vélo au quotidien, l'enquêtée est une passionnée du vélo. Elle pratique le triathlon et le cyclisme en tant que sportive amateur mais également pour se déplacer en ville. Rapidement, nous constatons un attachement fort au mode de transport. Elle nous reçoit dans son bureau, à la Région Bourgogne Franche-Comté. Elle est chargée de mission au sein du pôle économie.

### L'entretien :

L'enquêtée n'a pas eu connaissance des journées « A pied, à vélo, bien dans ma ville » et nous présentons donc l'événement, ce qui attire l'intérêt de l'enquêtée. L'enquêtée n'hésite pas à demander plusieurs informations et détails sur celui-ci.



*Donc si vous aviez pu y participer, si vous aviez eu l'information, est-ce que ça vous aurait intéressé ?*

L'enquêtée aurait aimé participer à l'évènement si elle avait eu l'information car elle se sent très concernée par le sujet. Elle vient travailler à vélo tous les jours et trouve que « *le partage de la voirie entre les piétons, voitures, cyclistes est difficile, ça manque d'éducation des uns et des autres* ». Il y a des piétons sur les voies cyclistes ainsi que des trottinettes et les cyclistes eux-mêmes ne respectent pas forcément le sens de circulation.

### Votre ville, votre territoire, vos habitudes



*Vous prenez le vélo pour faire quel trajet ?*

L'enquêtée réalise une petite distance domicile-travail. Habitant place du Théâtre à Dijon, son temps de trajet pour se rendre à son lieu de travail est d'environ de 2 min (mais c'est sûrement plutôt 5min), et c'est un trajet qu'elle réalise 3 à 4 fois par jour. Elle fait également ses courses à vélo. Il y a maintenant des arceaux un peu partout dans la ville. Elle utilise le vélo tous les jours dans une semaine et 4 fois par jour (l'aller-retour domicile-travail, plus, entre 12h-14 elle va faire des courses). Elle utilise son vélo personnel et fait également du vélo de route en tant que sportive. Le vélo est donc pour elle « *un moyen de transport très important* ».



*Depuis quand utilisez-vous le vélo pour les trajets quotidiens ?*

Elle utilise le vélo pour les trajets quotidien depuis 5 ans car avant elle habitait en dehors de Dijon, sur Fontaine-Lès-Dijon, et devait s'occuper de ses enfants : la voiture était donc privilégiée. Aujourd'hui elle habite en centre-ville (c'est la raison principale de son utilisation quotidienne du vélo) et n'a plus d'enfant à charge. Elle souligne qu'avant il n'y avait pas autant de pistes cyclables et d'information sur le vélo qu'actuellement. Son mari retraité prend le vélo tous les jours aussi pour ses déplacements quotidiens. L'utilisation du vélo par le couple s'est faite naturellement depuis qu'ils habitent en centre-ville.

➡ *Est-ce qu'il y a beaucoup de monde dans votre entourage qui prend le vélo ou êtes-vous les seuls ?*

Leurs enfants utilisent également le vélo. Leur fille habite à Paris et vient d'acheter un vélo personnel, et leur fils, qui est à Toulouse, a besoin d'une voiture de fonction pour son travail mais possède un vélo pour se déplacer dans Toulouse. « *On est des cyclistes convaincus* ». C'est toute la famille qui pratique le vélo.

➡ *Avez-vous une conscience environnementale quand vous prenez le vélo ou c'est une question pratique ?*

« *Le sport, la santé et l'environnement sont des aspects qui font partie de nos convictions* » et poussent la famille à prendre le vélo.

Nous demandons à l'enquêtée si elle peut représenter sur une carte un périmètre qu'elle parcourt à vélo. L'enquêtée va parfois se rendre à vélo à la Toison d'Or, à Quetigny et à la fac (elle prend des cours d'italien). Mais s'il pleut beaucoup elle ne prend pas le vélo.

➡ *Dans les trajets que vous réalisez, quels secteurs sont les plus difficiles à pratiquer ?*

Le secteur le plus difficile à pratiquer à vélo est le centre-ville car « *les piétons font des remarques, ils ont le téléphone, ils changent tout à coup de direction* ». Pour aller à Quetigny, le boulevard Mirande est dangereux avec les voitures. Le plus facile, c'est pour se rendre à la Toison d'Or car il y a une voie cyclable, même-s'il y a les livreurs qui s'arrêtent parfois et empêchent les cyclistes de passer. Donc même sur les voies cyclables il y a des obstacles et les cyclistes ont du mal à respecter le sens de circulation.

#### Mobilité active, politique / stratégie

➡ *Quel type d'aménagements favoriserez-vous pour améliorer la conduite des cyclistes ou la sécurité ?*

L'enquêtée pense surtout qu'il faudrait mettre en place des pistes cyclables. Par exemple, dans une petite rue à sens unique du centre-ville, où les cyclistes sont à contre-sens (sachant

que les voitures débordent, se garent n'importe où...) Il faut avant tout être vigilant et penser que pour les gens qui ne savent pas vraiment faire du vélo, cela reste dangereux.

➡ *Pour vous il y a une vraie éducation à avoir ? Il y a des progrès à faire en termes de communication ?*

Effectivement, une vraie éducation est à mettre en place pour respecter le code de la route. « Des efforts en communication sont à faire ainsi que le partage de l'espace ».

➡ *Est-ce que pour vous il y a des villes qui sont des modèles ou des inspirations qu'on devrait prendre par rapport à la pratique du vélo ?*

Elle cite Strasbourg comme « la ville de vélo » mais reste prudente à ce sujet car elle n'y est jamais allée. Elle a roulé à l'étranger en Espagne, dans le cadre d'un stage de vélo de route, où les usagers sont très respectueux des piétons, le port du casque est obligatoire, la police est très présente et les automobilistes respectent le cycliste. Mais elle ne sait pas si les Espagnols ont reçu une éducation routière pour cela.

➡ *Dans votre pratique du vélo est-ce que vous utilisez des applications pour suivre votre trajet ?*

Ses enfants en utilisent mais pas elle, car elle connaît bien la ville de Dijon. Si elle se déplaçait à Paris elle utiliserait probablement son GPS. Elle utilise tout de même un compteur pour mesurer ses efforts lors de la pratique du vélo de course.

➡ *Où faites-vous du vélo de course ? Faites-vous partie d'un club ?*

L'enquêtée en fait un peu partout, souvent avec son conjoint. Elle pratique le triathlon dans un club depuis une dizaine d'années, au Dijon Triathlon. Son conjoint fréquente quant à lui un autre club (SCO Dijon) mais ne pratique pas le vélo de course en compétition. Ils participent souvent aux stages de leurs clubs. Son conjoint a commencé la pratique en club au même moment qu'elle mais en fait bien plus du fait qu'il soit à la retraite.

➡ *D'où est venue cette passion du vélo ?*

La passion du vélo est venue progressivement. Elle était attirée par le triathlon depuis très longtemps, mais avec les enfants, s'entraîner sur trois disciplines restait compliqué et chronophage. Donc elle s'est inscrite au club après que ses enfants ont quitté la maison. Elle faisait déjà du vélo avant de commencer le triathlon mais ce n'était qu'un simple loisir.

## Les modes actifs

➡ *Par rapport au vélo, que représente la marche à pied ?*

Il se trouve que l'enquêtée a « *horreur de marcher* », même si elle aime bien la randonnée mais elle n'apprécie pas la marche en ville pour se déplacer. Elle n'hésitait pas à prendre la voiture pour faire très peu de kilomètre mais maintenant, sauf pluie importante, elle ne se déplace pas à pied. Pour elle, la marche est un mode trop lent, elle s'ennuie rapidement en marchant. Les autres modes actifs, comme la trottinette et les rollers, ne lui parlent pas.

➡ *La marche à pied présente-t-elle des dangers ?*

Il existe, pour elle, peu de dangers. « *Il y a bien plus de danger à vélo qu'en marche à pied* ». Elle cite l'exemple de sa fille qui est rentrée dans une trottinette qui était en sens inverse.

➡ *Vous trouvez qu'il y a des aménagements suffisants pour stationner à vélo ? Est-ce que c'est difficile ?*

La Ville mis en place énormément d'arceaux et elle « *n'a jamais rencontré de difficultés* ».

➡ *Entre le moment où vous avez commencé le vélo ici et aujourd'hui, qu'elle est la plus grande différence dans la pratique ?*

Ça fait 5 ans qu'elle prend son vélo à Dijon et ne trouve pas spécialement qu'il y ait eu beaucoup d'aménagements qui ont été fait depuis. Il est clair qu'il faut faire de plus en plus de piste cyclables, notamment ceux sur les trottoirs car c'est ce qui est le plus sécurisé pour les usagers, ou alors il faudrait que ce soit bien démarqué. Mais ces démarcations peuvent être dangereuses. Elle cite l'exemple des pistes cyclables qui sont démarqué par des murets béton plutôt hauts. Il faut faire attention quand on freine sur un passage clouté ou aux plaques. Même la « *Place de la Libération, quand il pleut, c'est une vraie patinoire* », donc elle l'évite à ce moment-là.

➡ *Dans 10 ans selon vous, quel serait l'avenir du vélo ou des modes à pied ?*

Elle est persuadée qu'à terme, au moins dans les très grandes villes, il n'y aura plus de voiture dans les centres-villes. A la place, on trouvera des parkings-relais et des interdictions de rentrer dans les centres pour préserver la qualité de l'air.

➡ *Pour ce qui est de la communication, faudrait encore plus en parler ?*

L'enquêtée pense qu'il faudrait en parler plus et peut être suggérer à la Mairie d'avoir accès à un endroit ou un recueil où les usagers peuvent soumettent des idées, des solutions. Par exemple, si à un endroit l'utilisateur se rend compte que c'est trop dangereux, ce dernier devrait pouvoir le signaler à la mairie.

➡ *Concernant vos enfants, est-ce que c'est vous deux qui avez incité vos enfants à faire du vélo ou c'est venu d'eux-mêmes ?*

C'est venu d'eux-mêmes. Mais le fait de les voir pratiquer le vélo a dû jouer et ils ont aussi une conscience citoyenne sur l'environnement. C'est plus facile de se déplacer à vélo qu'en voiture dans les grandes villes. À Paris, sa fille se déplaçait déjà à pied plutôt qu'en voiture avant d'avoir un vélo, elle était à 20 min à pied de son travail.

➡ *Concernant l'environnement, hormis le vélo, vous faites d'autres choses en lien avec la conscience environnementale ?*

Elle fait attention au tri des déchets, essaie de consommer bio et ne pas trop tirer d'eau. Elle mange très peu de viande. Elle fait donc quelques gestes quotidiens mais n'est pas engagée politiquement.

➡ *Par rapport aux personnes à mobilité réduite, qu'est-ce que vous pensez des modes actifs pour eux ?*

Elle imagine bien que cela doit être le parcours du combattant pour se déplacer, même si la réglementation oblige à faire des efforts. Mais elle n'a pas vraiment d'avis car personne dans son entourage qui est concerné. Des efforts ont été faits pour eux, pas forcément suffisant. Il est nécessaire de toute façon de travailler avec les associations de personnes handicapées pour améliorer leur mobilité.

➡ *Est-ce que vous connaissez les concepts de vélo-bus et pédibus ? Est-ce que vous en avez déjà entendu parler ?*

Elle pense que c'est de louer un vélo et de le laisser à un endroit.

On lui explique que ça commence à se faire à certains endroits pour les écoles. Il y a deux responsables majeurs qui coordonnent pédibus. Ils réalisent un parcours et récupèrent des enfants sur le chemin de l'école, tout le monde se déplace à pied et en sécurité (souvent un gilet jaune est fourni aux écoliers).

Pour l'enquêtée, plus tôt les enfants sont éduqués aux pratiques des modes actifs, mieux c'est.

➡ *Et l'électromobilité, qu'en pensez-vous ? Les trottinettes électriques ?*

L'électromobilité ne lui parle pas. Pour elle, les trottinettes constituent un mode de déplacement comme un autre : elle est ouverte à tout dans la mesure où c'est en respect avec l'environnement. Mais il y a le respect de la voie publique qui est toujours un aspect à prendre en compte. Même pour ces usagers, le problème du casque empêche de bien entendre les bruits aux alentours. Lorsque la trottinette roule vite, c'est dangereux. Il faut vraiment axer l'éducation et faire passer des messages aux individus. De même, quand elle est avec le vélo de route, elle se fait peur avec les voitures qui la frôlent, ou lorsqu'ils sont en peloton, ces derniers s'agacent. Elle ajoute que certains cyclistes abusent aussi. « Des

*échanges doivent se faire entre tous les usagers de la route et que chacun respecte les uns et les autres ».*

 *Etes-vous déjà allée à des rencontres ou séminaires concernant le vélo ?*


Elle n'est jamais allée dans ce type d'évènement et demande si ça va être renouvelé. Elle connaît « *le vélo tour* », un évènement annuel gratuit, déguisé, durant lequel les organisateurs font découvrir des lieux insolites de Dijon. Cet évènement rencontre beaucoup de succès auprès des familles. Mais elle ne l'a jamais fait et ne compte pas le faire.

 *Est-ce que vos clubs organisent des évènements pour le grand public ?*

Les clubs participent tous les ans à un évènement associatif au lac Kir, avec des courses en relais ouvertes au grand public, mais il faut être un minimum sportif. Le triathlon de Dijon qui est un gros évènement, ainsi que le trail de la chouette. Mais ces évènements ne sont pas ouverts au grand public. Les licenciés reçoivent des messages sur la circulation en peloton pour éviter au maximum de se mettre en danger et de mettre en danger les autres.

 *Pensez-vous qu'il est acquis d'éduquer les populations qui sont susceptibles de faire du vélo ?*

Elle pense que cela commence déjà à l'école et des campagnes médiatiques au niveau national à la télévision et dans la presse sont nécessaires. « *On voit que c'est une problématique qui est de plus en plus sur le devant de la scène quand on entend que la maire de Paris dit clairement qu'elle ne veut plus de voiture dans Paris, ce n'est pas anodin* ».

 *Concernant la Région, à travers l'Internet, est-ce vous recevez des communiqués vis-à-vis des modes doux ?*

La Région a mis des vélos électriques à disposition des fonctionnaires pour se déplacer à titre professionnel. « *Si je vais à Besançon, j'essaie de prendre le train plutôt que la voiture. On reçoit des messages sur l'intranet qui nous poussent à prendre moins en moins la voiture mais plutôt les transports en commun* ».

 *Pensez-vous qu'il y ait assez de message de ce type ou non ?*

Elle considère qu'il pourrait y en avoir plus. Mais pour les gens qui font des déplacements tous les jours elle comprend qu'ils aient envie de prendre la voiture. Les bureaux du Conseil Régional à Besançon sont à Lafayette, dans la zone de Planoise (banlieue excentrée de la gare de Besançon). S'ils prennent le train, il faut ensuite prendre le tramway qui met 20 min alors qu'avec la voiture c'est plus facile du fait qu'il y a une sortie d'autoroute juste à côté des bureaux. Mais si elle va au siège du Conseil Régional, elle y va à pied depuis la gare (25 min de marche) : « *Si je peux j'évite de prendre la voiture* ».



↳ *Est-ce que la Région présente des résultats tous les ans sur la pratique de vélo ? Ou c'est juste de la communication ?*

Il n'y a pas de résultats de ce genre mais ils le mettent sûrement dans le bilan des transports notamment depuis la fusion qui a fait augmenter le nombre de déplacements. Il faut surtout que les politiques calculent le carbone qui est dépensé, et « *tous les messages politiques de la Présidente vont dans ce sens-là, du développement durable* », donc il est probable qu'ils diffusent de tels résultats. « *On a eu les vœux de la Présidente, on a le DGS nous a dit qu'il fallait faire du vélo, il l'a répété, c'est un cycliste émérite. Il a été semi-pro donc c'est un cycliste convaincu mais le message est passé* ».

↳ *Est-ce qu'il y a beaucoup de vos collègues qui prennent le vélo ? Est-ce que vous en parlez entre vous ?*

Une petite cour intérieure permet aux employés de stationner les vélos. A ce titre, des arceaux ont été ajoutés récemment. Les discussions à ce sujet sont plutôt rares. « *Mais si je regarde dans la Direction on n'est pas tant que ça à se déplacer à vélo, on est peut-être 3 sur une trentaine de personnes* ».

↳ *Comment vos collègues viennent-ils au travail ?*

« *Beaucoup se déplacent en train, prennent le TER, il n'y en a pas beaucoup qui habitent Dijon intra-muros. Dès qu'il y a un peu de kilomètres, je conçois que la question se pose.* » L'enquêtrice dirait que c'est 50-50 entre transports en commun et voiture. « *Avec les grèves il y en a beaucoup qui ont repris leur voiture mais dans la mesure du possible les gens prennent plus les transports alternatifs plutôt que la voiture individuelle.* » Il y a un garage en bas pour les gens qui habitent à l'extérieur et il est toujours plein, il doit y avoir une cinquantaine de places, ce qui montre bien que les gens se déplacent en voiture individuelle. Au sujet du covoiturage, elle n'est pas concernée mais elle voit des mails sur le covoiturage. « *Sur les déplacements professionnels on essaie de faire du covoiturage, moi je regarde si les voitures sont réservées à Besançon et s'il y a possibilité de faire voiture commune dans la mesure du possible* ».

## Ressenti sur l'entretien

Le vélo semble être un élément quotidien, que l'enquêtrice s'est bien approprié : c'est un mode devenu habituel pour elle. Cependant il est aisé de comprendre que la pratique du vélo est, dans notre cas, fonction de la distance domicile-travail.

Les mots d'ordre sont la sécurité et le respect entre les usagers de la voirie. Ces valeurs s'apprennent dès le plus jeune âge (dans les structures scolaires) mais également tout au cours de la vie. D'après nous, il existe un lien fort entre cadre familial et éducation des modes actifs. L'enquêté semble en accord avec ce fait mais elle n'a pas développé sur ce sujet. Les

valeurs sociales que peuvent générer les modes actifs n'ont pas été assez développées selon nous.

L'enquêtée n'ayant pas participé aux rencontres, ses réponses prennent une autre tournure. En effet, celles-ci ajoutent à ces rencontres un regard extérieur, construit sur une expérience citoyenne quotidienne. Cela permet donc d'apporter des éléments de comparaison avec les bilans des journées.

## Entretien 5 : avec un administrateur de Rue de l'avenir, co-organisateur des journées

### Profil de l'enquêtée

Nous avons mené une enquête auprès d'une représentante associative qui a organisé et participé aux deux journées de rencontres les 17 et 18 septembre 2019. Nous nous sommes entretenues le lundi 27 janvier à partir de 14h35, par appel téléphonique, pendant 1H20. Les premières questions que nous avons posées pendant l'entretien sont des questions ouvertes concernant l'organisation des journées et l'association Rue de l'avenir. En effet nous avons voulu connaître l'avis global de la personne enquêtée. Cet entretien a été complété (sur deux questions) avec un autre représentant de l'association Rue de l'avenir : pour rendre cette transcription plus lisible, leurs réponses sont fusionnées.

### L'entretien :



*Qu'avez-vous pensé des rencontres ? Quelles sont vos attentes/objectifs vis-à-vis de ces conférences ? Êtes-vous satisfait du nombre de participants*

La personne enquêtée est très satisfaite de ces rencontres, et nous confie qu'elle y a trouvé une bonne diversité de points de vue ainsi que de localisations géographiques. Elle note que les participants étaient motivés, et avaient des avis intéressants sur la question des mobilités actives. Il y a eu plus de 100 personnes aux journées ; elle était aussi très satisfaite qu'il y ait eu autant d'étudiants.



*Avec qui avez-vous organisé les conférences ?*

Elle explique que c'est Denis Moreau, de l'association Rue de l'avenir) qui a été à l'initiative de ces journées de conférences avec l'association EVAD (Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise) et le directeur de la Maison des Sciences de l'Homme de l'Université de Bourgogne. Ils ont choisi, cette fois, de créer quelque chose de plus conséquent.



*Pourquoi avez-vous organisé ces deux jours de conférences ? Dans quel contexte s'inscrit ces conférences ? Comment avez-vous organisé ces 2 jours de conférences ?*

L'enquêtée nous explique que cette conférence s'inscrit dans une continuité d'évènements et d'actions de l'association « Rue de l'avenir ». En effet, le fil rouge de l'association Rue de l'avenir est le travail sur l'espace public. Elle nous explique que l'association Rue de l'avenir « n'est pas une association de défense mais plutôt un laboratoire d'idées », insistant beaucoup sur « les valeurs de l'association qui met en valeur l'éducation populaire. »

L'association est présente dans un certain nombre de concertations prévues par l'État. Leur slogan est « *une ville plus sûre et plus agréable à vivre* ». Leurs deux grands axes de travaux ont pour but de réduire la vitesse des voitures en ville et réduire aussi le nombre de ces dernières. L'aménagement a aussi un rôle à jouer pour favoriser les mobilités actives.

 *Pourquoi avez-vous organisé les conférences sur Dijon en septembre ?*

Les conférences ont eu lieu à Dijon car « *ils ont été invités à le faire ici par le directeur de la Maison des Sciences de l'Homme* ». De plus, bien que leur association soit située à Paris, elle reste une association nationale. Ils se doivent donc aussi d'organiser des événements en dehors de Paris. « *Chaque année, ce type d'événement se déroule dans une ville différente* ». Elle nous explique clairement le choix de la temporalité de ces conférences, c'est-à-dire en septembre. En effet, les gens sont plus réceptifs à cette période de l'année, ils sont plus enclins à participer. De plus, pour les visites de terrain le temps est encore beau.


 *Avez-vous organisé d'autres conférences par la suite ?*

Pour donner suite à cela, l'association Rue de l'avenir a organisé une série de conférences, le soir à Paris sur l'espace public, la marche, la relation entre bien commun et espace public ainsi que des aménagements innovants. C'est une association avec des attachements locaux mais aussi un réseau qui s'étend en dehors de la France.


#### Les rencontres :

 *Qu'avez-vous appris ? Qu'avez-vous découvert ?*

En tant qu'organisatrice, elle n'a rien découvert. Ce sont plutôt les participants « *qui apportent la matière pour réfléchir* », pour explorer des pistes.

 *Quelle solution présentée vous a le plus convaincu ? Voyez-vous une suite pour ces rencontres ?*

C'est la solution grenobloise qui l'a le plus convaincue. Pour elle, « *c'est une avancée considérable que la plupart des communes de l'agglomération grenobloise ait accepté de passer à 30 km/h* ». Elle parle aussi de Lille et de Dijon qui sont de bons exemples en termes de mobilités actives. De plus, elle émet une critique concernant le budget du plan vélo national, qui selon elle n'est pas suffisant par rapport à ce que demandent les associations. Ce plan vélo national reste une très bonne mesure tout de même.

 *Quelle est l'utilité pour vous de ce genre d'événement ? Qu'avez-vous pensé du déroulement des journées ?*

Le déroulement de ces journées s'est très bien passé, selon l'enquêtée. Il a trouvé très judicieux de commencer par les visites de terrain. En effet, cela a permis aux participants de faire connaissance entre eux et cela a permis de créer une ambiance conviviale.

#### Les world café :



*Qu'avez-vous pensé des ateliers du World Café ? Comment s'est déroulé l'atelier que vous avez animé ?*

L'enquêtée préfère ne pas répondre sur son propre atelier dont elle se rappelle mal. Son principal regret concerne le temps imparti pour chaque session d'atelier, qui était beaucoup trop court. Selon elle, « 20 min ne suffisent pas pour entrer dans la discussion bien que les interventions des participants étaient de qualité ». De plus, elle a aussi trouvé que les restitutions des world café n'étaient pas assez synthétiques et claires : cela manquait de temps et cela se remarquait.

#### Les modes actifs en général :



*Que représente pour vous les modes actifs dans notre société ?*

Pour la personne enquêtée, les modes actifs sont « absolument » à développer et sont « indispensables ». La suprématie de la voiture est nocive pour la santé et le grand public commence à s'en rendre compte en pratiquant plus le vélo ainsi que la marche. Pour elle, les modes actifs sont obligatoires dans notre société et correspondent aux plaisirs, à la cohésion sociale, à la santé et sont une force face au réchauffement climatique. « On n'a pas le choix » nous confie-t-elle.

« La cohésion sociale » se génère avec les modes actifs car cela permet de bien vivre ensemble, de profiter de la ville, de s'arrêter et s'asseoir sur un banc et profiter pleinement de l'espace public. En effet, la marche permet de faire des rencontres, de discuter, participer à des événements et de « consommer dans les commerces de proximité » au lieu d'aller dans les grandes surfaces situées en périphérie. De plus, les modes actifs participent à la revitalisation des bourgs et des centres-bourgs et évitent leur paupérisation en motivant « les commerçants » à refaire leurs devantures, ce qui apporte de la qualité et crée de la convivialité.



*Quel avenir imaginez-vous pour les modes actifs ?*

La personne enquêtée souhaite que les modes actifs se développent équitablement entre le vélo et la marche. Selon elle, il faut consolider la marche car elle est agréable, « bonne pour la santé, bénéfique pour le commerce et abordable pour tous les publics ». En effet, la marche est une pratique que tout le monde peut utiliser, entre autres les personnes qui n'ont jamais

fait de vélo de leur vie. De plus, il faut inclure les enfants dans la ville en élaborant de meilleures conditions sécurisantes comme le pédibus et de vélo-bus, des concepts « *géniaux* » et préventifs pour les enfants.


 *Comment voyez-vous les mobilités émergentes ?*

Les transports électriques rendent service mais l'homme n'est pas le moteur de ces derniers. De plus, ils ne sont pas abordables pour toutes les tranches d'âges en raison de leur coûts et de leur mode d'utilisation. Plus précisément, le stationnement des trottinettes sur les trottoirs génère du conflit car les piétons ne peuvent pas se déplacer convenablement. Cela suscite de l'énervement chez l'enquêtée : le système des trottinettes va à l'encontre du partage de l'espace public et diminue la place des piétons et surtout celle des personnes à mobilités réduites. Ainsi la trottinette est accidentogène et doit être régulée puis sanctionnée en cas de mauvaise utilisation.

#### Mobilité active et bien-être :

 *Quel lien faites-vous entre mobilités actives et bien-être ?*

La marche permet de « *diminuer les problèmes de santé* » et elle est « *bénéfique pour le moral* ». En effet, les modes actifs ont plus des « *vertus psychologiques* » que physiques. Lorsque l'on marche, « *on apprécie mieux les qualités de la ville comme le bâti et les jardins* ». Nous pouvons discuter agréablement avec un « *commerçant, un buraliste* » et nous créons du lien social. Lorsqu'on pratique la marche ou le vélo, on a un « *sentiment* » d'appartenance à sa ville, tandis que la voiture nous propulse en dehors de l'espace urbain.

 *Comment cela se passe-t-il pour les personnes à mobilité réduite ? Quelles sont ces personnes pour lesquelles la mobilité active est plus contrainte ?*

La personne enquêtée est très sensible aux personnes à mobilité réduite. Elle apprécie cette appellation « *car ce ne sont pas que les personnes handicapés, malades ou qui ont des enfants en bas âges etc... Mais aussi le jeune qui s'est cassé la jambe, qui a quinze ans et qui n'arrive pas à marcher avec son plâtre* ». Pour ces personnes, la marche est plus sujette à être employée que le vélo. Il faut « *solliciter la ville* » pour leur offrir des trajets utilisables. D'après elle, il faut augmenter la largeur des trottoirs et enlever les dénivelés de ces derniers, jouer sur les matériaux pour que ce soit plus « *compréhensible pour tout le monde* » et pour stimuler les sens. Cela contribue à éviter l'isolement et l'exclusion de certaines personnes.

#### Mobilités actives, politique et stratégie :

 *Comment voyez-vous la promotion des mobilités actives ?*

Selon elle, il serait important de faire de la communication intelligente pour éviter que les individus fassent des trajets courts en voiture. Il serait possible de diffuser des carnets dans lesquels seraient cartographiés des itinéraires balisés. En effet, les chiffres ont un effet plus significatif en donnant un aperçu des temps de parcours aux individus. Cela pourrait leur donner envie de réintroduire des habitudes de marche dans leurs loisirs ou leur quotidien.

➡ *Comment organisez-vous cette promotion au sein de votre association ?*

La personne enquêtée met en place essentiellement des conférences débats, des visites de sites, des activités prônant la marche et le vélo dans le cadre de son association pour une ville plus paisible.

➡ *Quelle politique des mobilités actives défendez-vous/souhaitez-vous en France ?*

Elle souhaite un plan marche en plus du plan vélo, pour récompenser les communes qui prônent la marche autant que celles qui prônent le vélo.

➡ *Et dans votre ville en particulier ?*

Elle s'attarde sur la composition de sa ville, Paris, en expliquant que « *la structure des îlots permet de circuler partout très facilement* » mais que son tissu a été « *perturbé en ouvrant le boulevard aux voitures* ». Cela a donné davantage de place à la voiture au détriment de la nature, au travers de l'abattage d'arbres. Il serait judicieux de rééquilibrer le tissu parisien et construire des nouvelles pistes cyclables continues. En effet, il faut éviter les coupures dans les pistes cyclables et l'environnement « *hostile* ». « *En gros, c'est une coupure avec l'extension de l'idée de coupure* ».

#### Votre ville, votre territoire :

➡ *Comment voyez-vous les pratiques de la marche à pied et du vélo dans votre ville ?*

« *La marche est très répandue à Paris* ». En effet, 60% des ménages vivent sans voiture car la pratique de la marche et du vélo dans le centre est très accessible. Elle s'explique sur ce sujet en argumentant que les voitures que l'on voit dans Paris viennent de l'extérieur : « *cela veut dire qu'il y a un très bon potentiel en termes de mobilités actives* ». Pour accentuer ce potentiel, l'aménagement doit concilier les aménagements des marcheurs et des cyclistes sans privilégier l'un à l'autre. Cela génère des conflits à l'heure actuelle. Pour elle, cette démarche est importante « *il va falloir réussir à concilier les deux et s'y mettre* ».

➡ *Comment favoriser les pratiques de la marche à pied et du vélo dans votre ville ?*

Elle résume sa pensée par une phrase marquante : « *il faut communiquer, aménager, éduquer, et faire de la prévention* » dès le plus jeune âge.

 *Quels sont les secteurs les plus difficiles à pratiquer à pied et à vélo ?*

Les secteurs qu'elle mentionne sont « *les grandes artères où on élargit l'espace à la voiture* ». Pour elle, ce sont les endroits où il y a « *du bruit et de la pollution et des carrefours qui sont difficiles à traverser* ». Il faut « *planter des arbres* » qu'on a détruit pour retrouver des « *espaces naturels et piétons, réduire la place de la voiture et supprimer tous les véhicules transit qui passent par le centre de la ville* ».

#### Activités et statut associatif :

 *Pouvez-vous nous présenter votre association et les missions qu'elle se donne ?*

L'association a 30 ans. En lien étroit avec d'autres associations, elle est ouverte aux élus, aux techniciens et aux habitants.

 *Quel a été votre parcours au sein de cette association ?*

L'enquêtée fait partie des membres fondateurs de l'association il y a trente ans. Elle a quitté l'association lorsqu'elle a été responsable de son bureau d'étude puis s'est rapprochée à nouveau du milieu militant associatif lorsqu'elle est devenue jeune retraitée. Elle a pris des responsabilités dans l'association 6 ans auparavant, car elle a le profil et que cela lui a été demandé en tant que personne active.

 *Pourquoi vous êtes-vous engagée dans cette association ?*

Elle a fait partie du comité de pilotage d'une association sur un programme expérimental de l'état sur un thème similaire à celui de Rue de l'avenir. « *A l'époque on était remonté à bloc parce qu'il fallait se battre comme des malades contre la voiture. Tout le monde voulait nous taper dessus lorsque l'on disait qu'il fallait réduire la place de la voiture* ». C'est ainsi qu'elle a compris que le monde dans lequel nous vivons n'est pas tolérable. L'enquêtée continue à militer dans ce sens en étant en relation avec l'association qui porte ce discours.

 *Quels sont les partenaires de travail de l'association ?*

Ils sont très nombreux : 60 millions de piétons, la Fédération française des Usagers de Bicyclette, le club des visiteurs, la Fédération Française de Randonnée pédestre, la Fédération des usagers de transports. Finalement il s'avère que les piétons, les cyclistes et les usagers des transports sont les plus courants.

 *Quels territoires sont touchés par l'association Rue de l'avenir ?*



Toute la France mais pas de « *façon homogène* », car il y a des territoires avec qui ils ont plus de relations que d'autres. Cela vient du fait que, dans certaines villes ou agglomérations, il existe une tradition de travail sur l'espace public et du développement du vélo qui ont un lien direct avec Rue de l'avenir. La rencontre entre les acteurs et l'association se fait parfois au hasard.

➡ *Comment se porte l'association actuellement ?*

L'association est active et cela se constate dans les chiffres donnés par l'enquêtée. Les réunions à Paris ont regroupé 50 personnes contre entre 100 et 200 personnes sur Dijon. En effet, l'association organise de nombreux événements pour débattre et réfléchir. L'enquêtée évoque un véritable tissu associatif assez dense.

➡ *Quels sont les leviers et les freins que vous avez pu rencontrer vis-à-vis de la sensibilisation des modes actifs ?*

Elle mentionne tout d'abord que le premier levier est l'envie de confort pour tout le monde dans l'espace public. Le grand public doit comprendre que la citoyenneté demande des comportements vertueux. Elle mentionne la prise de conscience des populations par rapport au « *problème climatique* ». Elle explique que les gens ne savent plus vivre sans voiture et que l'État a été partie prenante des aménagements pour les voitures et l'est toujours actuellement.

➡ *Imaginez Dijon dans 10 ans, où en seront les mobilités actives selon vous ?*

Elle espère que la mobilité active sera prédominante et qu'il y aura beaucoup moins de voitures. Pour elle, cela reste difficile de faire de la prospective car nous sommes en pleine transition. Il y a de nombreux véhicules qui émergent, dits verts, mais dès qu'on analyse « *ils ne sont pas bons pour le climat* ». La voiture autonome est un projet intéressant mais risque de couper la ville en morceaux avec les aménagements supplémentaires qu'elle suppose, ce qui va « *être catastrophique* ».

➡ *Avez-vous remarqué un changement d'esprit de la population concernant les mobilités actives ?*

Elle répond « *oui, oui, oui, très nettement. Avec les grèves notamment, il y a de plus en plus de monde qui s'est mis au vélo. Beaucoup de gens se sont remis à marcher* ». L'enquêtée a découvert, durant la grève, qu'elle met le même temps en bus qu'à pied pour se rendre à l'hôtel de ville.

Réalisation d'une carte mentale :



*Pouvez-vous nous représenter sur cette feuille de papier vos déplacements à pied et à vélo sur votre territoire ? Vous pouvez représenter le lieu qui vous inspire le plus.*

Sa « *carte mentale c'est celle du métro !* ». Sinon, elle essaie de faire le maximum d'activités dans son quartier. Elle favorise les trajets courts mais quand il s'agit de travail, elle prend le métro pour rencontrer ses interlocuteurs. Il n'y a pas de trajets privilégiés.

### Ressenti sur l'entretien

Nous sommes satisfaites de cet entretien car bien que l'enquêtée a parlé librement avec beaucoup de convictions, elle était à l'aise et réceptive. La personne enquêtée a tenu un discours dense au début de l'entretien puis plus synthétique et centré vers les dernières questions. Ce qui est particulièrement remarquable dans son discours c'est qu'elle appuie fortement sur un concept important qui est de réintroduire la marche en ville. Elle parle, d'ailleurs, beaucoup plus de la marche que du vélo.

# Pistes et Solutions

Les modes actifs sont de plus en plus débattus. Aujourd'hui, on peut évoquer ces modes comme une demande sociale. Pour les développer, un certain nombre de pistes de solutions ont été proposées lors des journées « À pied, À vélo, bien dans ma ville » co-organisées par la Maison des Sciences de l'Homme de Dijon et les associations Rue de l'avenir et EVAD (Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise). Nous allons ici reprendre l'ensemble de ces pistes et solutions, au travers d'un résumé, en les regroupant par thématique pour en tirer les principales perspectives.

## Organisation d'évènements et démarches incitatives aux modes actifs

Aujourd'hui, il faut faire connaître les avantages (sanitaires, physiques, environnementaux, bien-être) des modes actifs. Promouvoir les modes actifs passe par :

D'un côté l'organisation de marches collectives intergénérationnelles (hebdomadaires par exemple) pour aider les personnes ayant des difficultés physiques et personnes âgées à faire de l'activité physique. Les personnes âgées peuvent être équipées de déambulateurs à roulettes afin de leur faciliter la marche. Cela peut se traduire par des sorties dans les foyers ruraux ou des randonnées urbaines.

De l'autre côté, en ce qui concerne la pratique du vélo, cela passe par des campagnes de savoir rouler en ville, des animations de pédibus, des événements de Vélotour et des ateliers de remise en selle, qui devront être organisés pour, entre autres, rassurer les parents et les enfants quant à l'utilisation du vélo et ainsi les inciter à pratiquer davantage.

Les différents événements ayant pour but de promouvoir les modes actifs ne peuvent avoir un réel impact que s'ils sont accompagnés de vraies démarches favorisant ces pratiques. Il est impératif de donner de la place aux modes actifs dans la ville. Cela passe par l'aménagement ou le réaménagement de la voirie ainsi que l'apaisement de la vitesse (généralisation du 30 km/h). Il faut aussi limiter l'étalement urbain pour favoriser la proximité donc des distances faisables à pied et à vélo. Par ailleurs, pour aller plus loin dans la démarche incitative, il faut sensibiliser le maximum de personnes quant aux pratiques actives.

## Sensibilisation

La sensibilisation est l'élément principal de tout changement majeur dans les pratiques. Concernant les modes actifs, il faut commencer par casser les idées reçues sur ces pratiques : fatiguant, dangereux, pas confortables en hiver (froid, pluie, vent) et en été (chaleur, températures élevées). Puis il sera important de rompre avec les habitudes des habitants (par

exemple dans les quartiers en politique de la ville) afin qu'ils envisagent d'utiliser plus le vélo à la place de la voiture.

Enfin, il est toujours judicieux de sensibiliser les enfants aux modes actifs à des moments clés de leur vie : CM2, collège, ou quand ils commencent à abandonner la pratique du vélo.

Cependant, en marge des événements et incitatives en faveur du vélo, il est nécessaire de mettre en application des politiques limitant le tout automobile dans les déplacements.

## Politiques contraignantes

En dépit des initiatives et sensibilisations en faveur des modes actifs, il est indispensable de contraindre l'utilisation massive de la voiture à travers des politiques de stationnement limité/différencié, soit la réduction des places de parking en ville. Cette réduction doit être intégrée dans les nouveaux documents d'urbanisme, en ne donnant pas obligatoirement une place de parking par logement. La sensibilisation est certes très importante, mais il faut aussi prendre en compte les freins socio-économiques.

## Aide et accompagnement

Même si la sensibilisation et les politiques contraignant l'utilisation de la voiture sont très importantes, elles ne suffisent pas souvent à changer les pratiques et d'autres facteurs sont à intégrer dans la démarche. L'accessibilité des modes actifs est une question majeure.

Pour cela, il faut apporter des vélos aux gens qui en ont besoin et qui n'ont pas forcément les moyens. Cet apport peut se décliner en bourse à l'achat de vélo d'occasion. Il faut aussi accompagner, assister les personnes dans la pratique des modes actifs avec comme objectif encourager ces pratiques.

Toutes ces pistes et solutions précédemment évoquées sont applicables dans un cadre de projet et d'innovation en matière des déplacements, de l'urbanisme...

## Projets et Innovations en faveur des modes actifs

Les modes actifs ont besoin d'être portés à un plus large public. L'enjeu contemporain oblige à promouvoir ces modes via des actions concrètes. Pour y parvenir, les modes actifs doivent bénéficier des projets et innovations augmentant leur portée.

Ces projets peuvent porter sur l'incitation par la création d'une boîte à vélo comme celle de Chenôve, qui propose des ateliers pour apprendre à réparer les vélos ainsi que des séances de savoir rouler en ville. D'autres innovations peuvent toucher encore plus de public, par exemple l'accueil des nouveaux arrivants avec les modes actifs. Par nouveaux arrivants, on

entend notamment aux étudiants. En effet, ils vont appréhender la ville avec ces modes, ce qui favorise leur pratique dans le long terme. Par ailleurs, il ne suffit pas de faire des actions ponctuelles et il est important d'accompagner celles-ci avec une amélioration de l'espace public.

La ville doit être aménagée de manière à faciliter et encourager la pratique des modes actifs. Pour y parvenir, il est nécessaire d'adopter des stratégies adaptées. Cela passe d'abord par une bonne compréhension des pratiques des habitants et une claire appréhension de la demande sociale. Donc il faut observer les usagers pour valoriser les rues les plus fréquentées par exemple.

Ensuite, il faut rendre la ville agréable pour la pratique des modes actifs. Développer l'attractivité du centre-ville par des événements, redynamiser/densifier le végétal, végétaliser les toitures, les parkings et la voirie sont des pistes d'actions importantes. Pour mieux prendre en compte les périodes de fortes chaleurs estivales, il est essentiel d'avoir des revêtements réfléchissants et d'augmenter les lieux de pause/rafraîchissement dans la ville.

Un autre point important pour les pratiquants des modes actifs est la qualité de l'air. Il est nécessaire d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants dans une perspective d'atténuation du changement climatique.

En plus de l'aspect agréable, la ville se doit d'être pratique pour les pratiquants des modes actifs. La mise en place d'un système de conciergerie, l'apparition du Drive piétons (exemple du Leclerc à Lille) et l'adaptation des horaires d'ouverture des magasins aux heures de pointes de fréquentation du centre-ville sont toutes des perspectives d'action.

Enfin, il est nécessaire que les distances induites par les programmes d'activités des habitants soient faisables en mode actif (à pied ou à vélo). Pour cela, il est nécessaire de limiter l'étalement urbain, créer des villes polycentriques ainsi que de nouvelles proximités. En ce qui concerne les déplacements domicile – travail de « longue distance », le télétravail doit être développé pour palier à l'utilisation massive de la voiture.

En ce qui concerne les transports en commun, l'utilisation de batterie sèche permettra de réduire leur impact environnemental. Le transport à hydrogène ou carburant naturel sont aussi des solutions envisageables. L'utilisation des transports en libre-service peuvent réduire le parc automobile de la ville. Il faut penser aux déplacements longue distance et interurbains. Sur ce point la réouverture d'anciennes lignes ferroviaires est une alternative au tout automobile.

## Synthèse des pistes et solutions

Pour conclure, les modes actifs sont au cœur des débats publics aujourd'hui. Les enjeux sont multiples (sanitaires, économiques, environnement, bien-être...) et la demande

sociale est de plus en plus visible. Pour qu'ils se développent, il va falloir inciter et sensibiliser les populations par des événements, mettre en place des politiques limitant l'utilisation de la voiture, aider et accompagner les personnes qui souhaitent se convertir aux modes actifs, et rendre l'espace urbain plus agréable et favorables à ces modes tout en travaillant dans l'innovation en faveur des modes actifs.

Nous pouvons ainsi dire que ces solutions proposées lors de ces journées de rencontre étaient toutes intéressantes et riches en contenu car chacune de ces propositions a été bien développée et argumentée, ce qui nous a permis, en tant qu'étudiants, d'avoir une vision plus large de ce qui pourrait être fait en faveur des modes actifs dans l'espace urbain. En effet, l'ensemble des pistes de solution se complètent les unes les autres et chacune traite la thématique d'un angle différent. Elles sont issues d'un public varié (élus, responsables associatifs, enseignants et étudiants), qui a pu participer et enrichir ce débat. En espérant que ce public varié verra une suite sur le terrain, qui se matérialise par des actions concrètes afin de voir la place des mobilités actives promue dans notre société.

# Conclusion

Il est temps de conclure ce livre blanc. Nous avons essayé, au mieux, de restituer de façon pertinente toutes les interventions lors de ces journées de conférences « à pied, à vélo, bien dans ma ville ».

Nous sommes aussi allés plus loin dans notre démarche avec des entretiens qualitatifs sur les modes actifs, pour pouvoir ouvrir encore plus le débat, les questionnements et trouver ainsi des pistes de solutions tous ensemble.

De plus, il est important de souligner que si la promotion du vélo en termes d'aménagements et de sensibilisation est bien entamée, notamment soutenue par le plan « vélo et mobilités actives » qui s'intègre dans la loi LOM du gouvernement, qu'en est-il aujourd'hui de la marche ? De nombreux acteurs nous ont fait remarquer que la marche était laissée à l'abandon par rapport au vélo. Il est donc nécessaire de trouver une juste mesure

entre les aménagements piétonniers et les aménagements cyclables. En effet, il n'est pas question que les infrastructures cyclables créent des discontinuités urbaines pour les piétons et il faut éviter au maximum tout conflit d'usage de l'espace. C'est sans doute pour cela que ces journées de conférences ont été appelées « à pied » puis « à vélo, bien dans ma ville », pour mettre en exergue ce manque.

*Alors que va devenir ce livre blanc ?*

Il peut éventuellement devenir la base d'un débat citoyen autour de la question des modes actifs dans nos villes. En effet, il pourrait servir de véritable outil pour trouver des solutions dans d'autres villes que celles présentes lors de ces journées. Il peut être aussi communiqué à un certain nombre d'acteurs du territoire comme les associations locales ou la presse locale. Et évidemment le mettre à disposition pour tous les participants des conférences.