



Exploitation du questionnaire envoyé aux CL Synthèse du groupe de travail 12 11 20

- 1- Composition des correspondants et correspondantes : parité un effort à faire : 24 hommes 5 femmes. Âge : moyenne d'âge bien plus jeune que le CA !
- 2- Taux de réponse Très élevé.
C'est un encouragement qui révèle la pertinence de la démarche engagée

- **Sur le rôle du correspondant local**

Des **attentes de soutien** pour des **projets variés** : zones de rencontre élargies, modes actifs et cœur de ville, abords de gare, TSCP et BHNS avec une majorité pour des projets concernant les personnes vulnérables : piétons, enfants « rues aux enfants », PMR, et l'évocation assez importante du sujet de la marche dans ces attentes.

Des propositions ont été faites de **marches exploratoires** avec les élus et les services techniques, afin de partager les expériences de terrain et attirer l'attention sur les nouvelles possibilités d'expérimentation et d'aménagement de l'espace public. Par ailleurs s'est manifesté le souhait d'être aidé par l'équipe du national pour attirer l'attention des municipalités sur la marchabilité et la qualité des espaces publics pour selon un projet local d'article « *redonner de l'espace urbain aux usagers vulnérables* ». Sont également évoquées les questions des abords d'écoles et la pertinence des « Rues aux enfants / Rues pour tous »

De bons retours sur les supports de communication mis en place avec un potentiel important d'informations locales (16 partants pour donner des infos, deux fois par an !) qui pourraient remonter si on s'organise bien (donner une date limite en amont de la préparation du bulletin) et **un rôle apprécié de soutien** vis-à-vis des collectivités locales et des décideurs.

La documentation RDA doit, à cet égard, s'attacher à diffuser de bonnes pratiques avec, si possible, des exemples proches (30km/h, piétonnisation, stationnement...) pour une cible d'élus de communes et interco de < de 100 000 hab, les villes moyennes et les territoires peu denses. Cette documentation, par ailleurs « *complète l'argumentaire en faveur du vélo lors des échanges avec les décideurs* » mais « *attention au « trop » d'informations qui peut rebuter un élu !* ».

Avec une remarque « *sur des textes trop longs et manquent d'application pratique* », on retiendra une interrogation sur la diffusion des documents papier qu'il convient sans doute de rapporter désormais à l'opportunité que représente le contexte actuel avec des nouvelles équipes qui s'installent. Propositions : MOOC RDA, proposition de recevoir le bulletin dès que l'on consulte le site, lien dans actualités avec les sites d'associations locales

Validation du **document de communication** sur le rôle du correspondant local ou de la correspondante locale, mais plusieurs interrogations sur la disponibilité ou les moyens pour remplir cette « *ambition légitime et souhaitable* » sachant qu'un nombre important de CL sont engagé(e)s par ailleurs dans une association locale et possèdent une disponibilité réduite. Mais cette double appartenance RDA/association locale est jugée positive par le groupe de travail car « *ils sont assurément utiles avec cette remontée bi-annuelle des infos locales* ». Celui-ci estime que « *l'isolement et les difficultés par rapport aux attentes de RDA pourraient peut-être s'atténuer avec des contacts transversaux plus réguliers* ».

On note également un partenariat local majoritairement actif avec les associations de proximité et variable selon les engagements locaux.

Des **ajustements souhaités pour la lettre** qui est, en règle générale, validée avec un doute sur les possibilités réelles des CL d'y donner suite.

- **Sur « Que s'est-il passé chez vous ? »**

Les remarques qui suivent, reprennent, au travers d'une sélection subjective, le ressenti et les remarques des CL et ne reflètent, en aucun cas, des données confirmées par des enquêtes ou des études.

La marche, qui a joué discrètement un rôle essentiel, a-t-elle été la « *grande oubliée du déconfinement* » dont le vélo a été la « *vedette* » ? En tous les cas, est notée la difficulté de la cohabitation avec les cyclistes « *devenus de plus en plus nombreux et créant une cohabitation difficile avec les autres usagers* » et avec les usagers de trottinettes. De même, est souligné le problème pouvant exister avec l'extension des terrasses. Quelques initiatives positives d'extension du domaine des piétons sont toutefois relevées, en particulier en centre-ville, et si « *peu de choses ont été faites pour améliorer la situation des piétons, pourtant on a observé une réappropriation de la rue en l'absence de circulation* ».

Le développement de la pratique du vélo a connu une accélération avec des aménagements temporaires parfois importants dans de nombreuses villes, mais aussi des limites concernant, d'une part, des itinéraires n'empiétant pas vraiment sur la place de la voiture « *pas de concrétisation de vouloir réduire la place de la voiture* » et, d'autre part, souvent, un non-traitement des intersections.

Cette question de la continuité dans les carrefours a été soulignée comme importante pour permettre une pérennisation fondée sur la sécurité des aménagements.

Les initiatives prises ont entraîné une grogne assez fréquente des automobilistes, parfois à la suite de bouchons.

Elles ont toutefois permis, dans l'urgence, avec une réelle réactivité des services compétents au niveau communal, intercommunal ou départemental, de mettre en pratique des protocoles d'aménagements fondés sur de l'expérimentation, des tests, et un pragmatisme en ce qui concerne les réalisations sur le terrain. Un nouveau savoir-faire est en cours d'acquisition par de nombreux services techniques, sachant que des pratiques de concertation, avant la crise sanitaire, avaient préparé le terrain dans certains cas.

Ces initiatives ont été aussi possibles dans la mesure où les élus ont eu un regard différent et même « *un électrochoc* » sur le partage de l'espace public en faveur des modes actifs à l'aune des priorités retenues par les pouvoirs publics pour palier à la désaffection des transports en commun.

« *Le vélo est pris au sérieux par les élus* », mais « *s'il est possible de discuter vélo, il est beaucoup plus difficile de discuter stationnement* ».

Mais après le printemps des « coronapistes », réalisées dans certains cas, sans communication préalable, avec trop de précipitation et parfois au détriment des TC, leur retrait a été souvent constaté pendant l'été avec des situations contrastées : la situation liée au déconfinement et la période d'été « ayant créé un effet d'aubaine pour réaliser sans concertation des projets réduisant la place de la voiture ».

A la suite de cette accélération du développement de l'usage du vélo et de ce début de prise en compte des piétons, dans le contexte d'aménagements temporaires, des CL ont suggéré :

Un Comité mobilités actives avec l'aide d'une boîte à outils (enjeux, intérêt pour la collectivité, méthodologie, exemples...) qui pourrait échanger, en particulier sur les aménagements ponctuels « modes actifs », avec une priorité pour les points noirs en privilégiant les itinéraires périphéries-centre, mais aussi tenir compte de la parole et de la place des femmes, de la situation des seniors

L'organisation d'une campagne sur les avantages « temps-coûts-santé » des déplacements en modes actifs < 3km compte tenu de l'étalement de la période pandémique

Une campagne sur les **règles du code de la rue**

Un argumentaire vis-à-vis des élus à partir du manifeste et **du programme « place aux piétons »**

La promotion des initiatives d'appropriation de la rue qui favorise le jeu des enfants dans l'espace public en situation de crise sanitaire (nécessité d'un besoin d'exercice). Idée des **coronarues**

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/amenagements-urbains-temporaires-des-espaces-publics.html>

<https://urbanismeparticipatif.ca/outils/changer-les-regles-du-jeu-des-outils-pour-introduire-de-nouveaux-modeles-de-rues>

Par ailleurs pour la marche, la trottinette et le vélo, des changements d'habitudes sont intervenus, liés à la situation de crise sanitaire en défaveur des transports en commun qui, selon les périodes (au printemps ou en septembre), ont connu une forte ou relative désaffection. Ce mouvement ayant été, souvent, amplifié par un recours à la voiture individuelle, assez stable cependant dans certaines villes, dans un contexte, dans certains cas, de relative fluidité compte-tenu du doublement de la pratique du télétravail.

La question des transports en commun a été abordé sous différents aspects :

- la gratuité « *nécessité d'avoir une position sur la gratuité* »,
- son public de personnes âgées « *grands perdants* » d'un vélo devenu la vedette, et des TC moins fréquents
- sa baisse de fréquentation qui, dans un contexte de forte baisse des déplacements a été liée à la peur de la contamination, au développement des modes actifs, au télétravail et à la reprise du trafic auto.

Sur les orientations de Rue de l'avenir

Les trois orientations de Rue de l'avenir, telles que définies à la suite du CA de janvier 2019 qui a suivi les 30 ans de l'association, **sont bien perçues** et font l'objet de compléments qui sont souvent des précisions.

Quelques points cependant :

Sur un plan général il conviendrait de « *Hiérarchiser les sujets abordés au regard des priorités actuelles* ». Il s'agit, d'après une correspondante locale de « *thématiques très intéressantes moins techniques qu'auparavant. Nous nous rapprochons des modes de vie et du vivre ensemble* ». Cependant est noté la « *nécessité de faire plus explicitement référence à la sécurité dans les 3 items* »

Des suggestions sont formulées : *trouver des synergies avec l'action associative locale (cyclistes)* » et utiliser le « *baromètre marche* » pour mobiliser et contribuer à élargir les activités de RDA

Sur le bien être

« *Comment prendre en compte la santé globale (humaine et environnementale) dans les thématiques déplacements et urbanisme ? et difficulté du lien avec différentes politiques publiques : santé climat urbanisme* »

Associer le bien être en ville à une bonne gestion de l'espace public possédant des équipements de convivialité (bancs, fontaines, statues...)

Sur les évolutions en matière de mobilité, de gestion de stationnement et de mutations de l'espace public, quelques remarques en particulier en ce qui concerne les livraisons en ville un point majeur pourtant oublié et l'opinion selon laquelle « *RDA n'oriente pas sa réflexion sur les outils contemporains de gestion de l'espace public (IA, smart city, véhicule autonome...) et qu'il est dangereux de laisser les mains libres aux « sachants »* »

Sur la question des territoires peu denses a été abordé par les correspondants locaux en particulier sous l'angle du soutien à la communication qu'ils peuvent mettre en place pour les élus et les services technique sur des sites qui sont considérés comme prioritaires par la pertinence des problèmes rencontrés pour accueillir une action de Rue de l'avenir « *Il peut y avoir plus d'opportunités en villes périphériques que dans la ville centre* » et par « *le nouvel intérêt pour le pavillonnaire* ».

Sur les élections

Le constat dans les **sujets traités lors de la campagne**, d'une absence du sujet marchabilité, de la confirmation de la dynamique vélo, de la montée du débat gratuité des TC et dans certaines villes, de l'extension du réseau de transports en commun et aussi le constat de la présence trop discrète de la nécessité d'une réduction de l'espace dédié à la voiture.

Dans **les questions qui étaient à traiter en priorité**, est souligné « *le fait que tout le monde a parlé vélo, beaucoup plus difficile de passer les idées qui contraignent la voiture : stationnement, limitation du transit* » et sont évoquées « *la pacification de la circulation et la limitation du centre-ville aux véhicules carbonés de livraison* », la ZTL, la Métropole à 30km/h et « *la nécessité d'un plan de circulation qui limite réellement la place de la voiture dans la ville centre* » ou « *qui évite la traversée de part en part* ». Une campagne de réduction de l'usage de l'auto est préconisée.

Différentes prises de position ont par ailleurs été exprimées en faveur des modes actifs qui peuvent jouer un rôle important en cœur de ville pour vivifier les commerces, si on fait connaître les possibilités et des exemples de limitation du stationnement, alors que l'importance de la perméabilité des sites pour les parcours piéton et vélo était soulignée.

On retrouve également la question de la marche ou de la place des piétons sous différents aspects :

La marchabilité (sécurité des traversées, éclairage, temps de parcours, bancs, trottoirs) et la démarche Place aux piétons pour faire évoluer les idées

La piétonnisation des abords scolaires,

La perméabilité des parcours piéton.

Le groupe de travail

Jean Paul Camberlin, Vincent Chas, Anne de Beaumont, Denis Moreau