



PRINCIPALES ACTIVITES DE L'ANNEE 2020



RAPPORT

EN RESUME...

La Rue de l'avenir avait fixé en janvier 2019 les axes de travail d'un programme 2019/2021 autour des questions

- **Du bien être en ville** (la marche, les personnes vulnérables, la civilité, la qualité de l'air),
- **Des évolutions en cours** (les nouveaux systèmes de mobilité, la gestion du stationnement, les mutations de l'espace public)
- **Des territoires peu denses** (périphéries urbaines, petites villes, villages) avec sur ce dernier thème plusieurs sujets : limitation des vitesses, organisation de la mobilité et place des modes actifs.

2020 ELECTIONS MUNICIPALES ET CRISE SANITAIRE

En 2020 les élections municipales nous ont amené à décliner et à expliciter notre programme au niveau local à savoir la réduction de la circulation motorisée et de sa vitesse, les zones et la ville à 30km/h, les zones de rencontre, le développement des modes actifs (marche et vélo) et la qualité des espaces publics.

La crise sanitaire nous a obligé à adapter nos actions et à renouveler notre réflexion compte-tenu des contraintes imposées et des bouleversements qui en ont résulté tout particulièrement dans le domaine des mobilités et de l'espace public.

NAISSANCE D'UNE DYNAMIQUE EN FAVEUR LA MARCHÉ

Le thème du conseil d'administration du 1^{er} février 2020 qui a été consacré à la marche avec la présence de l'association 60 millions de piétons, du comité de Paris de la Fédération Française de Randonnée et d'un représentant du Cerema a permis d'amorcer une dynamique qui s'est développée tout au long de l'année avec :

- Une inscription dans la campagne électorale de la situation faite aux piétons en soulignant l'intérêt de la marche sur le plan écologique, de la vitalité urbaine et de la santé publique.
- La création en juin avec les deux associations déjà citées du collectif [« Place aux piétons »](#) qui a publié un manifeste et un programme et travaille à un plan d'actions.
- La prise en compte de la marche dans les aménagements temporaires grâce aux démarches faites par le collectif auprès des pouvoirs publics et à la concertation fructueuse animée par le CEREMA pour la réalisation d'un guide des aménagements provisoires pour les piétons.
- Une couverture conséquente par les médias (presse écrite, newsletters, radio, télévisuelle...) de cette thématique.
- Le lancement à l'initiative de la Fédération française de la Randonnée en lien avec 60 millions de piétons et Rue de l'avenir du [Baromètre des villes marchables](#) en décembre 2020 avec en parallèle une enquête qualitative menée par Rue de l'avenir.

RUES AUX ENFANTS RUES POUR TOUS : DES REALISATIONS MALGRE LA CRISE SANITAIRE

L'action du collectif Rues aux enfants rues pour tous pour la mise en place du 3^{ème} appel à projet lancé en novembre 2019 s'est poursuivie avec des comités de validation qui se sont tenus en visioconférences, soit au niveau national, soit en fonction de l'existence d'un groupe d'appui au niveau régional. Sur 74 dossiers reçus, 60 ont été retenus lors d'un premier examen et une vingtaine de réalisations ont eu lieu malgré la crise sanitaire. De nombreux regroupements de porteurs de projet, ainsi que des formations, ont été organisés en présentiel et majoritairement à l'aide de visioconférences. [Situation en 2020 et perspectives](#)

DES INITIATIVES LOCALES

Notre antenne nantaise, Rue de l'Avenir Grand Ouest, a organisé et accompagné une enquête de terrain au sujet de l'utilisation du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE) dans les territoires peu denses. L'objectif était de mieux comprendre pourquoi le VAE n'est pas plus utilisé dans les territoires périurbains et ruraux. Une première phase d'enquête a été réalisée en périphérie de Nantes et est en cours de dépouillement. Nantes Métropole trouve un intérêt à poursuivre l'enquête dans d'autres communes et pourrait prendre le relais.

UNE VIE ASSOCIATIVE ACTIVE PRESERVEE

Il a été possible en 2020 d'assurer :

- La tenue de notre Assemblée Générale en 2 visioconférences avec le 13 juin la partie administrative et le 14 novembre également en visioconférence une réunion d'échanges avec les adhérents ouverte par une intervention de Paul Lecroart, Urbaniste senior à L'Institut Paris Région, sur le thème « Quel bilan des effets de la crise sanitaire sur les mobilités ? ». Cette rencontre du 14 novembre a été également l'occasion d'un travail important de synthèse sur les constats et les enseignements liés aux élections municipales et à la crise sanitaire à la suite de l'exploitation des questionnaires remplis par 29 correspondants locaux.
- La diffusion de nos bulletins trimestriels et l'actualisation de notre site internet avec, en particulier, la veille intitulée « mobilités d'après articles et réflexions » et différents articles sur la réglementation,
- La publication de différentes fiches : « [Ecomobilité scolaire](#) », « [Participation des enfants et des jeunes à l'aménagement de la ville](#) » et « [Modes actifs et déconfinement](#) ».

Enfin, compte tenu du contexte sanitaire, les mois d'automne ont été consacrés à faire le point sur les besoins et les attentes de nos correspondant(e)s « Rue de l'avenir » afin d'améliorer l'organisation, le fonctionnement et la communication de ce réseau essentiel à la vie de l'association et à lancer une campagne d'adhésions en direction des villes, des métropoles et des groupements de communes.

1/ ATTRACTIVITE DE LA MARCHE

ENQUETE QUALITATIVE

L'enquête, réalisée par les bénévoles de l'association, a fait l'objet d'entretiens menés en 2019 et exploités en 2020. On trouvera ici quelques extraits du rapport final.

L'enquête « Attractivité de la marche » a alimenté les réflexions du collectif « Place aux piétons », la préparation du Webinaire « Marche et déconfinement » du Cerema et la préparation du questionnaire du « Baromètre des villes marchables ».

PRESENTATION DE L'ETUDE « ATTRACTIVITE DE LA MARCHÉ »

Contexte

Depuis plusieurs années, on parle en France de modes actifs pour désigner la pratique de la marche et du vélo. Dans les faits, cette dénomination renvoie plus souvent à la pratique cyclable qu'à la marche. On peut citer quelques pistes d'explication : nombre important d'associations cyclistes et mise en visibilité de leurs revendications, faible nombre d'associations de piétons et attitude défensive, montée de la conscience écologique et des problématiques de santé environnementale, comparaisons avec les pays du nord de l'Europe où le cadre de vie est considéré comme agréable et le vélo très présent...

Plus généralement, la marche est considérée comme « allant de soi » par les décideurs qui ne veulent pas engager de dépenses pour faciliter ce mode, bien qu'il soit universel et qu'il concerne les populations vulnérables : seniors, enfants, personnes en situation de handicap. La notion de « personnes à mobilité réduite » avait ouvert dans les années 90 un nouveau regard sur la vulnérabilité des citoyens. Les années 2000 ont été dédiées au retour du vélo.

Problématique

Si la marche est le parent pauvre des politiques de mobilité urbaine, elle est cependant pratiquée par l'ensemble des urbains, pour des temps journaliers plus ou moins longs en fonction des tranches d'âge, des catégories sociales, des motifs..., et demande un environnement favorable qui conditionne son choix.

En ville, le choix de la marche correspond à de nombreux déplacements quotidiens, qui font souvent autour d'un kilomètre, donc un quart d'heure à pied. La marche entretient la santé physique et l'équilibre mental¹, elle ne pollue pas et ne nécessite aucun équipement particulier, elle contribue à la vie sociale. Il est donc nécessaire de comprendre les caractéristiques de l'environnement qui contribuent à choisir ce mode et celles qui dissuadent de la faire. On peut distinguer deux types de populations concernées :

- D'une part, celle des non-marcheurs qui pourraient être candidats à la pratique piétonne, thématique principale de cette réflexion sur la « marchabilité » de la ville.
- D'autre part, celle des usagers vulnérables qui sont toujours mal pris en compte et qui mettent souvent leur vie en danger.

Objectifs

L'urgence climatique et très récemment la crise sanitaire ont mis l'accent sur les relations entre mobilité et environnement, mettant en valeur l'importance de la pollution liée aux déplacements motorisés. En Ile France par exemple, la mobilité produit 27 % du CO2 et 50 %

¹ Martine Duclos – in Le 1 – été 2019

des nuisances. Les candidats à la marche font sans doute partie des défenseurs de l'environnement mais ont peut-être d'autres motivations, qui sont les objets de cette enquête.

On connaît certains freins à la pratique pédestre. L'accidentologie atteste de la vulnérabilité des piétons. A ce titre de nombreuses études ont montré la similitude des besoins exprimés par les enfants et les séniors². Les problèmes liés à la sédentarité, en particulier celle des jeunes, ont été étudiés en France (ONAPS) et à l'étranger³.

Peu d'études récentes cependant analysent les raisons qui conduisent à privilégier un déplacement à pied en milieu urbain et notamment concernant la relation environnement / comportement. L'enquête s'attachera à observer les conséquences des évolutions du contexte sur la marche : augmentation significative de la pratique du vélo, problèmes de santé environnementale, attentes de la population urbaine par rapport à la qualité de l'air...

Hypothèses

- La population urbaine mesure les atteintes à la santé de la pollution et des nuisances et se tourne de plus en plus vers les modes actifs. Toutefois le vélo, qui a le vent en poupe, ne pourra pas répondre aux besoins de l'ensemble de la population.
- Le stress urbain conduit à privilégier des moments et des espaces de « décompression ». La marche, par ses qualités propres d'activité physique et par la facilité de choix des itinéraires à travers des environnements apaisants, constitue une source de bien-être.
- Les dispositions réglementaires récentes, souvent appuyées sur le travail associatif, ont fait avancer le problème du confort de la marche : « sanctuarisation » du trottoir par rapport aux engins de déplacement personnels, meilleures conditions d'éclairage des passages piétons dans certaines villes, réorganisation du stationnement... Quel est l'impact de ces mesures en fonction des catégories d'utilisateurs ?
- Plus généralement, quel est le rôle de la qualité urbaine (architecture, traitement paysager, présence végétale, qualité des sols, de l'éclairage...) dans les choix des itinéraires des piétons, quel est l'importance des continuités piétonnes ?

Au fur et à mesure du déroulement de l'enquête, d'autres mécanismes ont été mis en valeur, la première phase ayant un caractère exploratoire.

Méthode

L'enquête se déroule en trois temps.

- Interrogation de personnes ressources dans le but d'affiner le questionnement, de faire remonter de nouvelles problématiques, plus généralement, de coller au terrain ;
- Diffusion restreinte d'un premier questionnaire à caractère qualitatif à quelques personnes à titre de test du questionnaire (techniciens, militants)
- Diffusion large d'un questionnaire notamment par le biais du réseau des correspondants locaux de l'association.

Ce schéma a évolué grâce aux possibilités de travail en commun avec d'autres associations, collectif « Place aux Piétons », pour la dernière phase de l'enquête.

² Université de Vienne- Autriche

³ OMS- Leanne Riley- étude parue dans la revue The Lancet Child & Adolescent Health.

PREMIERE SERIE D'ENTRETIENS

La préparation du questionnaire a donné lieu à plusieurs entretiens téléphoniques auprès de personnes ressource en charge des mobilités actives dans des collectivités territoriales (Lille, Grenoble). Cette phase exploratoire a été complétée par un travail avec des étudiants niveau master. Les échanges ont fait apparaître des problèmes connus dont le poids a parfois augmenté (**points 1 à 5**) et de nouvelles thématiques (**points 6 à 12**) et des pistes de méthode liées à la gouvernance (**point 13**). Quelques exemples des retours ci-dessous.

1- L'enjeu principal : créer des piétons grâce à la qualité urbaine et le confort

- On observe l'évaporation des piétons dans un milieu automobile et leur multiplication dès que l'espace leur est rendu, ainsi que le fort impact d'un « Corridor continu » fonctionnel, qualitatif, agréable et répondant aux besoins, sans oublier la marche plaisir, la découverte, les surprises, la diversité des paysages, l'intérêt des bâtiments, les ruptures dans les formes d'architecture, la variété...

2- Un enjeu, dont l'importance est confirmée : qualité des relations de quartier

- Le rôle de la présence de commerces, de lieux d'animations est connu mais mal utilisé ? La marche utilitaire est acceptée jusqu'à 20 mn (ensuite changement modal vers le vélo) mais dans les lieux de découvertes la durée de la marche peut être plus longue : travailler sur le rapport temps-distance.
- Favoriser la diversité des usagers et des usages et les relations intergénérationnelles : par exemple, associer les grands parents à la dépose des enfants. La marche est objectivement la solution la plus intéressante pour les trajets les plus courts : faciliter les rapports entre les habitants que l'on croise régulièrement comme pour les trajets vers l'école...
- Les élus sont force de propositions, le lien social tient souvent à l'action des élus.

3- L'articulation avec les autres modes de déplacement, toujours citée comme centrale

- Quelle politique d'interaction entre les modes de déplacement ?
Changements de comportements à travailler dans le rapport vélo /piéton, en matière de mixité vélo-piéton, bus, pourquoi une opposition entre les différents modes ?

4- Désormais au premier plan : répondre aux enjeux de santé publique,

- Le volet santé environnementale est largement évoqué alors qu'il était connu depuis des années mais peu exploité : maintenir la santé humaine en ville et en particulier pour les enfants, notamment le bien être en tant qu'exercice physique pour lutter contre le stress, les angoisses, améliorer la santé psychologique et physique...

5- L'enfant dans la ville : toujours un « oublié de la circulation »

- L'apprentissage de la marche dans les écoles est lié à la sécurité routière, apprendre à détecter le danger, mais il devrait être complété par une meilleure connaissance de ce qu'est la ville.

- Les PDES (Plan de déplacement des établissements scolaires), ne sont pas toujours pertinents pour sécuriser les abords des écoles. Ils nécessitent un meilleur partage des compétences, une cartographie avec des durées... l'objectif doit être l'autonomie des déplacements. Le pédibus est une alternative.
- Toutes les rues devant les écoles devraient être des rues sans voiture, avec des arrêts possibles dans les places de stationnement ou les transports à une distance qui oblige à poursuivre à pied.

6- L'efficacité de la marche dans les déplacements : un nouveau thème

- La marche a participé à l'éloge de l'apaisement de la ville, mais on découvre aussi qu'elle permet de gagner du temps ou de la fatigue dans certains cas (recherche de stationnement ou simplification des ruptures de charge dans les transports collectifs)

7- Marche = moteur économique / Je me ravitaille / Je commerce

Ce thème, brièvement abordé est toutefois nouveau : la marche a des retombées économiques qui ne sont pas mises en valeur alors qu'elles pourraient contribuer à soutenir la pratique piétonne et à créer les aménagements nécessaires à son confort.

8- Le ressenti du piéton dans l'espace public : beaucoup évoqué dans les entretiens

- Il semble que ce préalable ne soit pas assez pris en compte alors que la connaissance de ces comportements est centrale pour créer un environnement favorable à la marche avec différentes problématiques : l'image de soi et le regard d'autrui, voir et se montrer, propreté / saleté, personnes non souhaités admises au milieu des usagers ...
- Qualité des relations de voisinage dont la dégradation est importante ; notion de civilité / incivilité qui est de plus en plus présente dans le discours, quoique subjective.

9- Femmes et hommes dans l'espace public : un volet essentiel et nouveau

- Le thème « genre et espace public » relativement nouveau en France est évoqué. L'éclairage est abordé sous l'aspect du genre, la nuit est aussi un obstacle en hiver à la marche des enfants, le ressenti est commun aux usagers dits « vulnérables » ; du point de vue des pouvoirs publics interlocuteurs différents, quelle coordination à mettre en œuvre ?

10- La notion d'animation / calme de la rue est peut-être à revoir

- L'animation de la rue est attractive mais dans les grandes villes où la circulation est intense et bruyante, certains espaces publics peuvent être recherchés pour leur calme. Dans tous les cas les contrastes d'ambiance évitent l'ennui : des espaces structurés selon le couple animation / calme, tranquillité et une gradation sont possibles entre des rues chaotiques, animées, calmes, mortes, dortoirs, perdues, abandonnées.

11- Trop de véhicules roulant en centre-ville : un problème peu évoqué précédemment

- Dans les quartiers calmes, zones de rencontre, ZFE, ZTL où le piéton est dans un environnement favorable, la présence des transports collectifs peut être dissuasive.

- Dans certains cas, le choix d'implanter un pôle d'échange bus crée une situation inconfortable, voire dangereuse : coupure du Tramway, muraille de bus qui se suivent, cars de tourisme...
- Une forte densité de TC en hypercentre est à proscrire.

12- Privatisation de l'accès à l'espace public : un gros point noir

Brièvement évoqué en raison de l'implantation géographique de nos interlocuteurs, la privation de l'espace public, les quartiers résidentiels fermés, les quartiers de commerces dont la gestion est concédée rendent la pratique piétonne impossible : augmentation des distances, abus de pouvoir des vigiles, aspect dissuasif de ville morte..., ces situations sont de plus en plus fréquentes, à Marseille par exemple.

13- Le rôle des politiques d'aménagements urbains et des interactions sociales

- Comment est pris en compte le comportement des marcheurs de façon à mieux appréhender les verrous physiques, et psychosociaux ? Le piéton fait des pauses, vit sa ville, observe. « Il n'est pas immobile quand il est assis. »
- Il faut intéresser les habitants à l'évolution de l'espace public, à la question du détail des aménagements (« ici sera planté prochainement un arbre »). Donner une visibilité sur la transformation dans le détail de l'espace, les aspects liés aux sens, dans la concertation grand public. Informer les usagers, c'est les transformer en habitants, associés et impliqués dans leur commun
- Aider les communes isolées à s'inscrire dans une politique locale de la marche, fournir des idées en concertation avec les élus et appuyer des actions simples qui pourraient être faites, ranger des poubelles, mettre en place un maillage d'assises, les recenser et communiquer sur le sujet...
- Quelles incitations à marcher, rôle de la ville (Valoriser, faciliter, encourager) ?
Le côté collectif est un levier : marches exploratoires, randonnées en ville, promenades découverte...
Aspect culturel de la rue, récompense, par des biais, des surprises visuelles.
Importance des panneaux histoire de la ville, de la rue, du quartier
- Relier les dispositifs actions « cœur de ville » aux problématiques marche, Gouvernance et coordination entre les élus : Impulser et dynamiser
S'adapter au public, évolution en prenant en compte les services en réseau, la mutualisation de certains services... (WI FI)
- Comment est suivi le développement de ce mode, comment sont identifiés les besoins complémentaires, quelle formation des personnels : aménageurs, concepteurs, techniciens ?

Ce tour de table a abordé de nombreuses thématiques mais a peu mis en valeur les aspects règlementaires malgré leur impact dans les secteurs denses, aires piétonnes, zones de rencontre, et leur faible coût, dans les cas où un aménagement lourd n'est pas utile.

PAROLES DE TECHNICIENS

« Aider les communes isolées à s'inscrire dans une politique locale de la marche, fournir des idées en concertation avec les élus et appuyer des actions simples qui pourraient être faites, ranger des poubelles, mettre en place un maillage d'assises, les recenser et communiquer sur le sujet... »

« S'intéresser au ménagement de l'espace public, La question du détail des aménagements, ici sera planté prochainement un arbre... Visibilité sur la transformation dans le détail de l'espace en associant les habitants, les aspects liés aux sens, concertation grand public. Les usagers sont ceux qui ne sont pas toujours respectueux. Les informer c'est les transformer en habitants, les associer et les impliquer dans leur commun »

« L'apprentissage de la marche dans les écoles est lié à la sécurité routière, apprendre à détecter le danger, mais même pour se déplacer en groupe sur de petites distances cette apprentissage n'est pas réalisé, il devrait être complété par une meilleure connaissance de ce qu'est la ville ! »

« Le challenge de la mobilité scolaire est un défi qui mobilise les enfants pour l'atteinte des objectifs, le pédibus est une alternative. Toutes les rues devant les écoles doivent être sans voiture, avec des arrêts possibles des transports à distance qui oblige de poursuivre à pied. »

« Comme pour la pratique du vélo, bien-être en tant qu'exercice physique, lutter contre le stress les angoisses, santé psychologique et physique, le moyen de bien vivre... Sur des itinéraires des lieux qui ne sont pas très fréquenté par des engins divers, plutôt au niveau du décalage de vitesse... »

« Les actions à réaliser dans chacun des différents types d'espace sont différentes : elles peuvent porter, selon les types, sur la « régulation » des rapports à autrui, l'existence d'espaces verts, l'esthétique ou l'image de la rue et du quartier pour ses habitants. »

« L'éclairage doit être abordé sous l'aspect du genre, la nuit est aussi un obstacle en hiver à la marche des enfants, le ressenti est important. Du point de vue des pouvoirs publics, il y a des interlocuteurs différents, quelle coordination à mettre en œuvre ? »

« Quels sont les éléments forts de l'espace public attendus pour une marche de qualité : espaces verts, qualité de l'environnement et du cadre bâti ? La notion d'animation / calme de la rue est également centrale et une gradation entre les rues est possible : chaotique, animée, calme, morte, dortoir, perdue, abandonnée... »

Cette première série d'entretiens a permis de regrouper la majeure partie des points de vue et de faire émerger des thématiques peu présentes dans des enquêtes antérieures. La seconde série d'entretiens n'a pas apporté d'éléments nouveaux.

ANNEXE : LISTE DES PERSONNES RESSOURCE

Personnes interrogées dans le cadre de la préparation de l'enquête

Phase 1 – établissement du questionnaire

Lionel FAURE, Grenoble Alpes Métropole

Isabelle SMAGHUE - Lille Métropole

Judicaël POTONEC, ADAV

Daniel RAMEY, président du comité parisien de la Fédération Française de Randonnée

Denis CHEMINADE, expert auprès de la Fédération Française de Randonnée

Phase 2 – test du questionnaire

Maryvonne DEJEAMMES, ex CEREMA, chargée de l'accessibilité

Claude LIEVENS, FUB, ancien administrateur

Caroline VUAILLAT, chargée d'études à ALEC 42

L'élaboration du rapport d'enquête a fait l'objet d'un débat avec les étudiants de l'ESPI (Ecole Supérieure des Professions Immobilières).

2/ PLACE AUX PIETONS

CREATION D'UN COLLECTIF D'ASSOCIATIONS



Le collectif « Place aux piétons » a été créé au mois de juin 2020 par trois associations :

- *La Fédération Française de Randonnée*
- *60 Millions de piétons*
- *Rue de l'Avenir, qui a coordonné le lancement.*

Cette initiative a été prise à l'occasion du lancement des évaluations des mesures de déconfinement qui, à l'origine concernaient uniquement la circulation des cyclistes alors que de nombreuses dispositions avaient été prises au sujet des piétons.

Un manifeste puis un programme ont été élaborés à cette occasion. Les activités du collectif se sont recentrées autour de la conception d'une enquête nationale sur la marche et de sa diffusion sous le nom de « Baromètre des villes marchables » (voir plus loin).

Début 2021, les activités du collectif comprennent également la production d'un plan d'action qui est en cours de discussion.



LE PROGRAMME DU COLLECTIF

Tout déplacement commence et finit par une marche. La marche est la première des mobilités. Sa part modale est supérieure à 60% dans la plupart des villes. Pourtant le piéton est le grand oublié des politiques publiques de mobilités même si quelques progrès ont été réalisés.

La meilleure prise en compte de l'usage du vélo, que nous observons, doit désormais sans délais, être complétée par la reconnaissance de la place prééminente des piétons et de la marche pour contribuer à l'apaisement de nos villes et villages.

C'est la raison pour laquelle les associations signataires ont décidé de se regrouper sous la forme d'un collectif, sous le nom de « Place aux Piétons », afin de favoriser par une dynamique commune de rassemblement une meilleure prise en compte du piéton dans l'espace public et la promotion de la marche.

Le collectif Place aux Piétons a rassemblé dans un programme ses demandes et ses propositions. On trouvera plus loin :

- **Les principales demandes organisées selon les échelles territoriales**
- **La déclinaison de ces demandes en fonction d'un calendrier**



Les principales orientations et propositions du collectif :

OBJECTIFS NATIONAUX

- Nomination d'un coordinateur interministériel marche et piétons
- Mise en place d'une enquête nationale (Baromètre des villes marchables)
- Lancement d'un Plan Marche national doté d'un budget
- Lancement de recherches, études et statistiques, d'une part sur les retombées économiques de la marche, d'autre part, sur les impacts en matière de santé publique, et diffuser les résultats
- Mise en place d'un observatoire des déplacements piétons (flux et accidents) avec des enquêtes systématiques lors d'un accident grave et des campagnes annuelles d'évaluation et incluant des audits de sécurité des aménagements

OBJECTIFS TERRITORIAUX

- Désignation d'un maire-adjoint en charge de la marche et du piéton
- Lancement de missions d'évaluation des conditions de marchabilité de la ville
- Transformation des commissions communales pour l'accessibilité en commission « déplacements et bien-être » avec élargissement de ses compétences à la qualité des espaces publics.
- Mise en place de marches exploratoires et de diagnostics préalables à une cohérence globale des aménagements et des services

OBJECTIF TRANSVERSAL

- Création un prix « Place aux piétons » pour les collectivités ou les associations qui ont pris des initiatives (études, enquêtes, actions innovantes ou militantes...) ou mis en œuvre des politiques piétonnes pertinentes

ANNEXE : CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS

A court terme

- Nomination d'un coordinateur interministériel marche et piétons : extension des missions du coordinateur vélo ou bien création d'un autre poste doté d'une équipe
- Mise en place d'une enquête nationale (Baromètre des villes marchables) sur le modèle de celle qui concerne le vélo tous les deux ans
- Désignation d'un interlocuteur élu dans les collectivités locales : maire-adjoint dans les communes et/ou conseiller intercommunal en charge de la marche et du piéton
- Mise en place d'un audit du code de la route pour ce qui concerne les droits et obligations du piéton, ajout d'une définition réglementaire du trottoir
- Lancement de recherches, études et statistiques, sur les retombées économiques de la marche (retombées commerciales, attractivité, sécurisation, cohésion sociale) et diffuser les résultats
- Soutien aux recherches, études et statistiques sur les impacts de la marche en matière de santé publique, et diffuser les résultats

A moyen terme

- Transformation des commissions communales pour l'accessibilité en commissions « déplacements et bien-être » avec élargissement de ses compétences à la qualité des espaces publics : confort des piétons, apport de végétal.
- Lancement de missions d'évaluation des conditions de marchabilité de la ville : largeur des trottoirs, conception des passages piéton, continuités piétonnes et effets de coupure, mise en place des zones 30 et zones de rencontre...
- Réduction la vitesse automobile à 30km/h et 20 km/h en milieux denses et à 60 hors agglomération sur les routes reliant des villages en l'absence d'accotement stabilisé de 2 mètres
- Mise en place de marches exploratoires et de diagnostics préalables à une cohérence globale des aménagements et des services pour assurer un traitement spécifique de la marche et du piéton dans tous les documents de programmation, documents d'urbanisme, plans de mobilité

- Généraliser par les pouvoirs publics compétents des Plans de Déplacement Scolaire avec un travail pédagogique organisé à cet effet sur le temps scolaire
- Création d'un « forfait mobilité durable » avec un budget de 200 à 400 € environ
- Inscription de la marche dans la formation des élus et des techniciens : ses caractéristiques spécifiques et les besoins des déplacements à pied
- Lancement de campagnes de rénovation et élargissement des trottoirs, travail sur la qualité des sols, élimination des obstacles

A long terme

- Restructuration des quartiers urbains en supprimant de trafic de transit et en créant des réseaux de cheminements urbains piétonniers internes aux secteurs apaisés (modèle des super-blocs barcelonais)
- Agir sur les compléments de la marche : réduction du stationnement et offre de parcs de dissuasion reliés de façon qualitative aux zones denses ; offre de transports collectifs et réflexion sur le positionnement des arrêts et sur la qualité des cheminements vers les commerces
- Lancer des campagnes de communication contre le « no parking, no business » et les idées reçues sur la pratique piétonne ; développer les livraisons à pied et à vélo concernant le commerce de proximité
- Développer le tourisme de weekend, les visites patrimoniales, les randonnées pédestres et travailler sur l'offre de restauration et de nuitées correspondantes
- Evaluation des mesures en faveur de la marche des « Actions cœur de ville », chiffrer les gains des incitations à la marche, impacts commerciaux et en termes d'attractivité urbaine.



3/ BAROMETRE DES VILLES MARCHABLES

ENQUETE NATIONALE

L'enquête nationale a débuté le 7 décembre 2020. Le questionnaire sera ouvert au public jusqu'au 15 mars 2021. Il est disponible en ligne et le temps de réponse est de l'ordre de 10 à 15 minutes. Les résultats sont attendus fin avril 2021.

OBJECTIFS :

Il s'agit, d'une part, de mieux connaître la pratique de la marche, dans ses différentes composantes (piétons du quotidiens, promenades, randonnées) et d'avoir un avis général sur la satisfaction, ou insatisfaction, des marcheurs.

D'autre part, la situation des communes décrites par les répondants sera analysée si l'échantillon est suffisamment important pour être significatif (+ ou – 50 questionnaires) et pourra être utilisée dans la concertation avec les acteurs locaux.

ORIGINE :

Antérieurement à la création du collectif, la FF Randonnée avait pris attache avec l'ADEME pour obtenir une aide au montage d'une enquête nationale. Le modèle était de lui que la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) utilise tous les deux ans. L'association cycliste a accepté de contribuer à l'élaboration d'une enquête « marche », mettant à disposition son expérience.

LE QUESTIONNAIRE

Le questionnaire explore 5 thématiques :

- Le ressenti du répondant sur son quotidien de marcheur : facilité ou difficulté à se déplacer à pied, relations avec autres usagers de la voie publique...
- Se sent-il en sécurité quand il marche ? décliné suivant les lieux et les publics
- Le confort de marche : à travers des questions qui portent sur l'existant : aménagements et aménités, signalétique, information. Sont-ils respectés par les usagers, les riverains, les autres usagers
- Son avis sur l'importance donnée aux déplacements à pieds par la commune
- Son avis sur les aménagement et équipements pour améliorer le quotidien des marcheurs

Le lien pour répondre au baromètre : <http://bit.ly/3h5GYW5>

Suivre le nombre de questionnaires renseignés dans votre ville : <https://bit.ly/2WuXlwH>

ACCOMPAGNEMENT :

La campagne de recueil de données comprend des actions d'accompagnement : diffusion presse, utilisation des réseaux des trois associations, production de flyers pour l'utilisation locale, tournage de « capsules » vidéo pour la diffusion des résultats...

DIFFUSION DES RESULTATS

Les résultats seront largement diffusés à partir du mois d'avril et restitués lors d'un colloque qui pourrait être organisé au mois de septembre 2021.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

OBJET **Baromètre des villes et villages marchables – du 7 décembre 2020 au 15 Mars 2021**

Recueillir l'avis des piétons pour rendre nos communes et agglomérations plus accueillantes pour les marcheurs et piétons.

La Fédération française de la randonnée pédestre et ses partenaires de la plate-forme associative « [Place aux piétons](#) » (Rue de l'Avenir et 60 Millions de piétons) lancent un [Baromètre des villes marchables](#)*. Jusqu'à mi-mars 2021 les Français sont invités à donner leur avis sur la « marchabilité » de leur commune en répondant à un questionnaire en ligne.

Ce baromètre a pour objectif d'évaluer la marchabilité* des villes françaises à partir de l'avis des piétons autour de **cinq indicateurs principaux** :

- **Les pratiques des français et leur ressenti global sur le quotidien de la marche,**
- **La sécurité des déplacements à pied,**
- **Le confort des déplacements à pied,**
- **L'importance donnée aux déplacements à pied par les communes,**
- **Les aménagements et services spécifiques pour les marcheurs.**

Ces indicateurs répondront au besoin de mieux cerner les attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à pied quels que soient leur âge, motif et fréquence de déplacement. Ils permettront d'améliorer les politiques territoriales et nationales de développement de la marche.

Le baromètre permettra de publier en Avril 2021 un palmarès national des villes marchables

Il faut souligner que les déplacements à pied représentent 23.5 % des déplacements⁴ et que la marche est le mode de déplacement qui progresse le plus (+1.2 % enquête EMP 2019). Tendance amplifiée dans ces temps de pandémie. Mode de déplacement plus sobre et bénéfique dans la lutte contre le changement climatique, les bienfaits de la marche pour les individus et pour la collectivité touchent de nombreux domaines de notre vie sociale : santé, économie, culture et tourisme, sport. Au moment où la ville se réorganise, y compris sous la pression des contraintes sanitaires comme on l'observe actuellement, le marcheur constitue la bonne échelle pour penser une ville apaisée, sûre, active et solidaire.

Ce projet est porté par la FFRandonnée en association avec Rue de l'Avenir et 60 Millions de piétons dans le cadre d'un collectif nouvellement créé « Place aux piétons » (voir note). Il est soutenu financièrement par l'ADEME, le Ministère des Sports et Rue de l'Avenir. Son comité de pilotage réunit des acteurs représentatifs de l'univers de la marche : services de l'État, collectivités, entreprises, associations (Cf liste ci-après). Au-delà de la publication du palmarès des villes et villages marchables, l'ambition est de promouvoir la marche en formulant des propositions pour un Plan Marche venant compléter le plan vélo dans le cadre d'une politique nationale des mobilités actives.

Le baromètre des villes marchables s'inscrit dans une stratégie nationale de la FFRandonnée sur le thème de la marche en ville initiée en 2019. A travers l'amélioration de la place des piétons dans les espaces publics, la FFRandonnée souhaite contribuer à améliorer notre cadre de vie et favoriser le développement des nombreuses activités sportives et culturelles dans les espaces urbains, dont la randonnée urbaine.

⁴ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

4/ SECURITE DES ENFANTS AUX ABORDS DES ECOLES

POUR UNE VILLE SURE ET BIENVEILLANTE POUR LES ENFANTS

Cette action est le prolongement d'un travail de recensement de bonnes pratiques initié et 2019 et enrichi progressivement

L'accompagnement des enfants à l'école se fait majoritairement en voiture. Il en résulte un moment d'intense trafic, peu de temps avant le début des cours, où les enfants sont déposés dans une situation à risque. Les enfants, qui se rendent à l'école à pied (pedibus) ou en vélo, sont mis en danger par les voitures garées en double file. Certaines collectivités ont mis en place des actions de sécurisation des abords d'écoles : fermetures de rues, zones de rencontre, interdiction de stationner et parking de dissuasion...

Le dossier « Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants » est un travail de longue haleine qui se construit année après année.

L'année 2020 a permis la production de plusieurs fiches et notamment :

Fiche N° 7 : Cette fiche est rédigée et en cours de mise en page

Fiche N° 8 : Cette fiche a été postée sur le site fin 2020

Fiche N° 9 : Cette fiche a été postée sur le site début 2021

Organisé avec le Cerema, un web séminaire sur le thème des abords d'écoles a été lancé fin 2020 et se déroulera le 23 mars 2021. Il prend appui sur les contacts pris dans le cadre de la préparation des fiches ressource.

DOSSIER DES FICHES RESSOURCES

SOMMAIRE

- Fiche 1 : Introduction
- Fiche 2 : Modérer la circulation
- Fiche 3 : Changer de regard
- Fiche 4 : Sécuriser le trajet domicile école
- Fiche 5 : Apaiser la sortie et les abords de l'école
- Fiche 6 : Favoriser l'écomobilité scolaire
- Fiche 7 : Encourager les relations entre l'enfant et la ville
- Fiche 8 : Faciliter la participation des enfants et des jeunes à l'aménagement de la ville
- Fiche 9 : Reconquérir des espaces pour le jeu
- Annexes

Pages suivantes : extrait des fiches N° 8 et 9, disponibles sur le site.

[\[DOSSIER\] Pour une ville sûre et accueillante pour les enfants - Rue de l'Avenir](#)

Faciliter la participation des enfants et des jeunes à l'aménagement de la ville

Les connaissances et apprentissages sur leur ville ou village, leur espace de proximité, les services, les acteurs, les règles qui font vivre leur environnement urbain sont un terreau qui va nourrir la réflexion des enfants et des jeunes en complément de leur appropriation de l'espace public à l'aide d'un cheminement quotidien ou de multiples détournements souvent ludiques. Aujourd'hui, si l'on considère que l'enfant gagne sa citoyenneté par la conquête de la ville et qu'il contribue à faire la ville, donner la parole sur les



Photo TEPOP

espaces publics et l'aménagement urbain à celui qui ne parle pas « l'infans » semble légitime. Il convient toutefois d'avoir à l'esprit comme le souligne Juan Torres Professeur à l'Université de Montréal que « le défi est de taille : la participation des enfants dans l'aménagement urbain suppose une transformation radicale dans la manière dont la ville est conçue et gérée ».

1 La participation des enfants : une définition et une histoire

« En pratique, favoriser la participation des enfants et des jeunes consiste, pour les adultes, à leur donner l'information adaptée à leur âge, à les écouter, à les associer aux prises de décisions et à les consulter sur des sujets qui les concernent directement. Elle doit être voulue par les jeunes eux-mêmes et s'exercer sur des bases co-définies avec les adultes, que ce soit à la maison, à l'école, dans le quartier ou dans la commune. »

<https://www.unicef.fr/dossier/participation-des-enfants-et-des-jeunes>

Cependant l'implication des enfants peut, au-delà de cette définition, être d'initier un projet, de le piloter ou de décider conjointement avec les adultes. Une échelle des degrés de la participation a été publiée par le Conseil de l'Europe :

http://www.eycb.coe.int/composito/fr/chapter_5/10.html

Par ailleurs longtemps réduite à des espaces spécifiques (aires de jeux, espaces de glisse, murs de graffiti...) emblématiques des lieux de leur assignation dans la ville, de leur âge la participation des enfants et des jeunes s'est élargie à la conception ou à la modification d'espaces publics variés.

Ainsi des programmes internationaux comme celui, ancien, de l'UNESCO **Grandir en ville** réactivé dans les années 1990 par Louise Chawla ou comme celui, plus récent, [2002] des **Villes amies des enfants** de l'UNICEF ont mis en place dans une optique collaborative des méthodes et des outils (cartes, visites de quartier, photographies...) pour permettre cette expression des enfants en fonction de leur âge. L'objectif est, à partir d'indicateurs de qualité définis par les enfants, de comprendre comment ils perçoivent et utilisent leur environnement pour ensuite partager ce savoir avec les planificateurs.

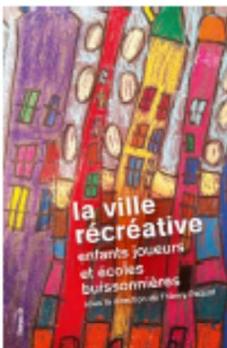
Reconquérir de l'espace pour le jeu



Photo © Alain Rouiller

Dans l'espace public les activités et les jeux importants pour le développement d'un enfant ont lieu, quand cela est possible, surtout aux abords de la maison dans leur environnement de vie. Les enfants s'approprient cet espace proche devenu semi privé et lieu de rencontre, de copinage, de voisinage. Ils y savent les adultes à proximité, mais peuvent jouer sans surveillance, et gérer eux-mêmes leurs conflits. Mais « l'enfant est un usager de l'espace public où il discute, rencontre, circule, même si le jeu peut se greffer sur chacune de ces activités... L'espace public, en tant que tel, n'a pas à être un espace de jeu, mais un espace où le jeu est possible à côté d'autres modalités de communication » [1] En effet, l'enfant fera, en grandissant, de multiples découvertes qui l'éloigneront progressivement du jeu et lui permettront de conquérir, dans la ville, sa citoyenneté. Si, par facilité, trop souvent, reconquérir des espaces pour les enfants se résume à multiplier des espaces spécialisés pour jouer, aires de jeu ou terrains de sports, c'est en réalité la capacité de nos villes à modérer la circulation et à accueillir dans son espace public les multiples activités quotidiennes des enfants, et donc aussi le jeu, qui doit être appréhendée.

De l'importance du jeu



Dans le chapitre « Le jeu un impératif éducationnel » de l'ouvrage collectif dirigé par Thierry Paquot *La ville récréative* [2] Sylvie Brossard-Lottigier souligne que « l'enfant naît dans un monde avec lequel il se confond et qu'il se représente comme prolongement de lui-même. Il apprend par le jeu que son corps, ses désirs et ses aspirations s'en distinguent » et que le plus important des jeux est pour lui de « rencontrer son territoire, sa terre d'habitat, son milieu. » car il « découvre le monde par le jeu ». Le jeu qui, selon l'Association des Ludothèques françaises, « présuppose une action libre, gratuite, fictive, réglée et incertaine » est le propre de l'enfant car c'est aussi un besoin pour son développement, sa créativité, sa compréhension d'autrui.

1 - Gilles BROUGERE *Espace de jeu et espace public* 1991 https://experice.univ-paris13.fr/wp-content/uploads/2015/02/espace_jeu_espace_public.pdf

2 - Sylvie BROSSARD LOTTIGIER *Le jeu un impératif éducationnel* in

La ville récréative enfants joueurs et écoles buissonnières sous la direction de Thierry Paquot, Editions Infolio 2015

5/ RUE AUX ENFANTS, RUES POUR TOUS

LA PLACE DE L'ENFANT DANS LA VILLE

La campagne RUE AUX ENFANTS, RUES POUR TOUS, a été lancée pour un premier appel à projets en 2015. Depuis cette date, deux autres appels ont été mis en œuvre, donnant lieu tour à tour à 40, puis 60, puis 80 projets. Conformément aux attentes, de nombreuses initiatives se sont pérennisées. C'est plus d'une centaine de sites qui sont regroupés par le collectif formé par Vivacités Ile-de-France, l'ANACEJ et coordonné par Rue de l'Avenir ?

L'objectif consiste à fermer des rues de façon temporaire pour permettre le jeu des enfants dans l'espace public à des temporalités et périodicités diverses, au gré des attentes locales. L'opération est encadrée par une charte et un manifeste. Des groupes d'appui locaux ont été mis en place.

SITUATION 2020 ET PERSPECTIVES

A la suite du 3^{ème} appel à projets qui a été lancé à partir de Novembre 2019 sur le plan national et par des groupes d'appui dans différentes régions, **75 projets ont été reçus** au 2 mars 2020. Ils ont été adressés par des villes de toutes taille, des villages, des structures municipales de proximité (centres sociaux, MJC, Maison de la citoyenneté, etc...) des associations de quartier, de soutien à la parentalité... Les différents comités de validation ont retenu 60 projets, 2 ont été refusés et 13 ne répondant pas en l'état aux critères demandés ont été reportés pour un nouvel examen. 20 sites sont classés en politique de la ville.

Avec les 99 projets qui ont été retenus par le collectif national lors des deux premières éditions ce sont, depuis 2016, plus de 150 « **Rues aux enfants rues pour tous** » qui ont été réalisées compte tenu des renouvellements d'une année sur l'autre. En 4 ans grâce à un réseau national de porteurs de projet des groupes d'appui se sont formés dans 5 régions Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Île-de-France, Normandie, Nouvelle Aquitaine et à Paris. Ils ont pu assurer de manière autonome le lancement du 3^{ème} appel à projets, l'instruction des projets et leur examen par les comités de validation régionaux qui se sont tenus entre le 30 mars 2020 et le 6 mai 2020. Il convient de souligner, compte tenu des circonstances exceptionnelles qui ont marqué cette troisième édition, l'engagement remarquable des rapporteurs qui ont étudié les dossiers des candidats, la qualité du travail des groupes d'appui régionaux, de leurs animateurs et animatrices.

Afin, malgré la crise sanitaire, d'accompagner les porteurs de projets, différentes initiatives ont été prises :

- Des regroupements par visio/télé conférences : le 15 juin (la Région Ile-de-France), le 18 juin (Hauts de France), 1er Juillet (Normandie) et des regroupements présentiels organisés le 3 septembre pour la région Auvergne Rhône-Alpes, le 10 septembre pour Paris, le 13 octobre pour les Hauts-de-France, le 19 novembre pour la Nouvelle Aquitaine
- Des visio-conférences sur différents thèmes : Le partage de l'espace public et le code de la rue (11 juin), La méthodologie de projet et les aspects réglementaires (17 juin) La participation des enfants et des jeunes (25 juin)

Si compte tenu de la crise sanitaire de nombreux projets, prévus en début d'été, ont été reportés, un certain nombre de réalisations avec une remise de label ont pu, le cas échéant allégées, avoir néanmoins lieu dès juillet 2020. Certaines prévues ont été annulées compte tenu de l'évolution fin septembre début octobre de la situation sanitaire.



- 24 juillet centre-social du centre-ville de Cambrai (59)
- 20 et 27 juillet La communauté de communes Sud-Artois (62) 7 communes différentes dont Bapaume Croisilles et Bertincourt ou Vaulx. Remise de label faite à Bapaume le 20 juillet pour l'ensemble des rues aux enfants mises en place par la communauté de communes
- 26 août La ville d'Elbeuf (76) rue de la république
- 29 Août le Centre Social l'Escale à Beauvois-en-Cambrésis (59) place Ferrer
- 2 septembre La ville de Bram (11) rue Jean Bart
- 4 septembre Paris 3^{ème} « Rue Golotte » Rue des Coutures Saint Gervais Sur 6 semaines le vendredi de 16h 30 à 18h
- 5 septembre Le collectif Le Grand bain à Nantes(44) Allée de la Maison Rouge
- 18 septembre Jeumont (59) Ville et CME, boulevard Calmette
- 19 septembre Lille (59) L'association Interphaz rue Gustave Delory
- 19 septembre La Maison du projet à l'Isle d'Abeau (38) promenade des baldaquins
- 19 septembre à Pîtres et Le Manoir (27) L'espace des deux rives dans une rue du centre de chaque village
- 20 septembre la ville de Millery (69) dans son centre
- 26 septembre le café des enfants La Soupape à Grenoble(38) sur les rues Marbeuf, des Champs élysées, et Dumas Annulation Covid
- 3 octobre au Havre (76) Centre social La Fabrique Augustin Normand rue Pierre Farcis dans le quartier Bléville
- 3 octobre Bruay-la-Buissière (62), Office de la jeunesse, rue Victor Hugo, place Gavroche Annulation Covid
- 7 octobre Paris 18^{ème} Les Rencontres de Forest et la SCIC Coop-Cité Rue Cavalotti Quartier des Grandes Carrières
- 17 octobre Béziers Centre social Vaclav Havel Rue du Cygne Annulation Covid
- 22 octobre Angoulême (16) Association CsCS Mjc Sillac Grande Garenne rue Pierre Aumaitre Annulation covid

Par ailleurs en dehors des réalisations du 3^{ème} appel à projets, contrairement au fort renouvellement constaté les autres années, seules quelques rues aux enfants rues pour tous ont eu lieu en particulier dans le département du Nord.

À partir d'octobre, plusieurs regroupements régionaux ont été organisés en visioconférences (Hauts-de-France 13 octobre, Bordeaux 19 novembre, Paris-Île de France 30 novembre) et d'autres sont prévus au premier trimestre de l'année prochaine (28 janvier Bourgogne) pour les porteurs de projets qui réaliseront leurs initiatives en 2021. De même certains comités de validation se réuniront à nouveau pour examiner les dossiers qui ont été reportés compte-tenu des compléments à apporter.

Ainsi le groupe d'appui région Auvergne Rhône-Alpes tiendra sans doute au premier trimestre 2021 un comité de validation pour des dossiers qui doivent être précisés et a décidé à cette occasion de permettre l'examen de nouveaux projets, en dehors donc de l'appel à projets de novembre 2019, afin de permettre une labellisation d'initiatives dont ils ont été saisis pour leur région après le 2 mars 2020 date limite de dépôt des dossiers du 3^{ème} appel à projets.

Il est possible que d'autres groupes d'appui estiment pertinente cette formule et l'adopte.

L'année 2021 sera donc consacrée à l'accompagnement par les groupes d'appui régionaux et le collectif national des projets prévus dans le cadre de l'appel à projets avec la perspective d'un 3^{ème} forum « Rues aux enfants rues pour tous » en novembre 2021. Par ailleurs dans le cadre des 30 ans de la Convention internationale des droits de l'enfant en novembre 2019 le collectif a pris l'initiative de lancer un Manifeste « **La ville des enfants et des jeunes une ville pour tous** » qui a recueilli la signature de nombreuses personnalités et va continuer à circuler dans les mois à venir.

6/ LE VELO A ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

EN ZONE RURALE ET PERIURBAINE

La commune de La-Haye-Fouassière, dans la périphérie de Nantes, a largement contribué au démarrage de l'étude en fournissant un site, sa connaissance du terrain et des pratiques des habitants, et par une participation financière. Une seconde phase d'enquête et d'expérimentation (prêts de VAE) sur ce site est en phase d'exploitation.

PROTOCOLE POUR UNE EXPERIMENTATION SUR LE DEVELOPPEMENT DU VELO A ASSISTANTE ÉLECTRIQUE EN ZONE PEU DENSE

Première phase : site de La-Haye-Fouassière (44)

Synthèse des réponses au premier questionnaire
Christophe OCTOBRE et Xavier BRISBOIS, psychosociologues sociaux,
pour l'association Rue de l'Avenir.

Le questionnaire mis en place investigate plusieurs choses auprès d'une population plutôt intéressée par le sujet à La Haye Fouassière : les freins perçus à l'usage du vélo mais aussi la demande potentielle par motifs. Il s'agit de comprendre dans quelle mesure différentes informations font évoluer l'attractivité relative de l'usage du VAE

- Réfléchir aux coûts
- Définir les enjeux santé
- Constater la réalité des temps de trajet

La méthode et les questions posées :

- Comment les gens envisagent la possibilité de réaliser des trajets à vélo/Vae selon l'aménagement, il s'agit de vrais trajets sur le territoire en situation actuelle et dans deux hypothèses d'aménagement (plus ou moins sécurisantes)
- Si le fait de l'envisager pèse sur l'envie de faire du vélo
- Si le processus amène des gens à accepter d'aller un cran plus loin et de participer à une réunion sur le sujet, avec essai de Vae (réunion qui devrait avoir lieu en 2021)

Un peu plus de 80 personnes ont répondu jusqu'au bout. Les résultats montrent que :

- On arrive à faire bouger les ressentis et par suite la projection dans la capacité à faire du vélo, un peu mais pas grandement, c'est un pas, mais il faut l'intégrer dans un processus plus complet s'il s'agit de faire la promotion de la pratique par ce seul moyen
- C'est l'argument santé qui semble le plus influent pour les participants
- On arrive à bien faire bouger les envies de faire du vélo sur les trajets indiqués selon les aménagements, et on peut par ce moyen tester l'impact potentiel de différents aménagements, sur les ressentis ! Pas que dans une stricte vision technique. On note d'ailleurs que les ralentisseurs font peu envie (mais le public étant surtout des usagers de la voiture, c'est sans doute là qu'est la cause)

D'autres communes test sont recherchées pour répliquer l'enquête de façon à envisager d'autres types de sites d'autres populations (des vrais défenseurs de la voiture notamment) avec l'appui de Nantes Métropole, qui est intéressée par cette thématique.

RAPPORT DE PREMIERE PHASE

Introduction, données sociodémographiques

Le but de ce premier questionnaire, très court, était de recueillir un premier jeu de données particulièrement sur la manière dont les mobilités actives étaient perçues et d'identifier des personnes disposées à répondre à un second questionnaire plus fouillé.

Le questionnaire présentait 13 questions à travers desquelles nous nous sommes intéressés à la fréquence d'utilisation de différents modes de transport au quotidien, à l'intérêt porté pour le vélo à assistance électrique (VAE) comme mode de transport, aux freins identifiés à la pratique du VAE et à l'attrait que les répondants exprimaient pour différents motifs de déplacements.

Le questionnaire a été actif pendant une période de 3 semaines, entre le 4 et le 27 juillet 2020. Un total de 190 personnes ont répondu à ce premier questionnaire, 11 répondants ne sont pas allés jusqu'au bout. Les réponses partielles au questionnaire n'ont pas été exclues et ont été analysées, ce qui peut expliquer que certains totaux dans les analyses n'atteignent pas 100%.

Notre échantillon est composé de 102 femmes (53,7%) et 77 hommes (40,7%). L'âge moyen des répondants est de 54 ans, le plus jeune répondant est âgé de 26 ans et le plus vieux âgé de 82 ans. Concernant la répartition géographique des répondants, tous résident sur la commune de la Haye-Fouassière. C'est le secteur 1 qui est le plus représenté avec 36% des réponses, suivi par les secteurs 3 et 9 avec 11,6% des réponses, suivis par les secteurs 2 (8,5%), 6 (8,5%), 5 (6,3%), 7 (4,8%), 8 (4,8%), 10 (2,6%) et 4 (0%).



Synthèse des informations principales du questionnaire

Pour résumer les informations que nous avons obtenues à travers ce questionnaire, la très grande majorité des répondants se déplace en voiture au quotidien (96%). Malgré la forte domination de la voiture, les modes actifs sont plutôt bien représentés au quotidien avec la marche en tête (57%), suivi du vélo (30%) qui sont utilisés au moins plusieurs fois par semaine pour se déplacer. La pratique du vélo suscite un intérêt certain parmi les répondants, et seuls 14% d'entre eux n'envisagent pas du tout de réaliser certains de leurs déplacements quotidiens à vélo. On peut également noter qu'environ 10% des répondants utilisent le train régulièrement.

En ce qui concerne les freins à l'utilisation du vélo au quotidien, globalement, les distances à parcourir ne représentent pas un frein à l'utilisation du vélo électrique pour 77% des répondants. C'est davantage la sécurité qui pose problème pour 71% des répondants. Les conditions climatiques présentent des réponses mitigées avec 57% des répondants qui les considèrent comme un frein.

Parmi les trajets réalisables en VAE, les courses occasionnelles (74%), les loisirs (74%) et les visites (67%) sont ceux qui génèrent le plus d'enthousiasme. Les autres trajets (aller au travail, aller à la gare, accompagner des enfants à l'école) présentent des avis plutôt mitigés, voire négatifs.

Sur la répartition des usages nous avons trouvé des différences principalement au niveau du genre des répondants. Ainsi, les femmes ont une utilisation plus importante de la voiture, comparativement aux hommes. Les hommes sont deux fois plus nombreux que les femmes à utiliser régulièrement leur vélo pour effectuer des déplacements. Enfin, les femmes sont deux fois plus nombreuses que les hommes à considérer la sécurité comme un facteur tout à fait limitant à la pratique du vélo.

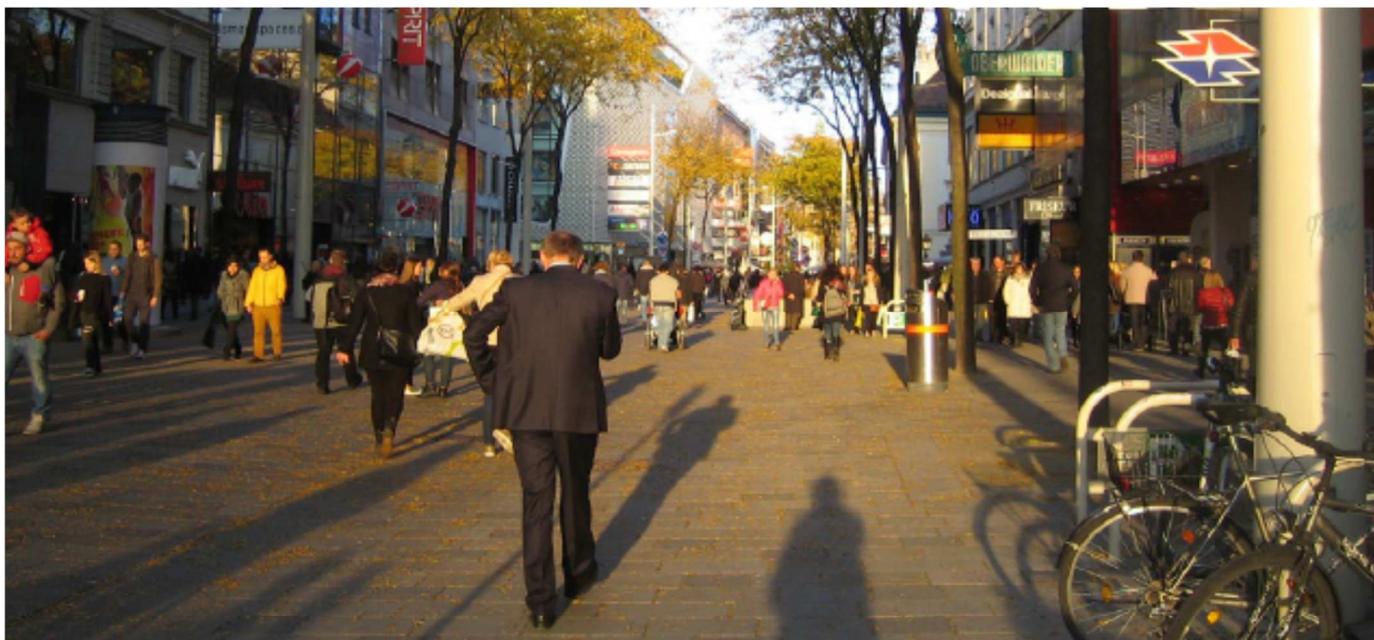
Conclusion

Ces premiers résultats nous montrent qu'un intérêt notable existe concernant la pratique du vélo sur la commune de la Haye-Fouassière. Le frein majeur évoqué par les participants réside dans les enjeux de sécurité, y compris de vol, le sujet des distances étant perçu comme secondaire. Les participants indiquent aussi que certains motifs sont attractifs pour cet usage, mais hors des trajets domicile-travail, au moins en l'état actuel des choses. Pour le deuxième questionnaire, nous devons prendre garde à améliorer la représentativité des résultats en recrutant davantage de répondants de moins de 30 ans.

7/ MODES ACTIFS ET DECONFINEMENT

IMAGINER LA VILLE DES PIETONS

Pour accompagner les collectivités et les associations adhérentes, les correspondants locaux de l'association et toute personne intéressée, Rue de l'Avenir a réagi à l'annonce du déconfinement. Une plaquette de 4 pages a été rédigée, mise en page et imprimée de façon à être largement diffusée. En raison du fort investissement en faveur du vélo engagé par les collectivités territoriales, il a été décidé de centrer le document sur la ville des piétons. Ci-dessous : page de couverture.



MODES ACTIFS ET DÉ-CONFINEMENT IMAGINER LA VILLE DES PIÉTONS

La ville désertée en raison de la pandémie de coronavirus reprend vie. Des aménagements temporaires sont envisagés pour faciliter les déplacements à vélo dans de nombreuses villes : il s'agit de tracer des pistes qui pourront être pérennisées si leur fréquentation est encourageante.

De même, dans certaines villes la marche est désormais prise en compte en tant que mode de déplacement et un espace, plus large parfois que le trottoir, pourra lui être réservé. Ces espaces seront utiles, en particulier dans les circonstances actuelles, pour inciter à effectuer des trajets plus longs et sûrs à vélo ou à pied.

Toutefois pour les piétons, les besoins sont plus diversifiés, ils ne se contentent pas de circuler mais habitent aussi la ville. Le piéton est le principal acteur de la vie sociale de son quartier : il emmène ses enfants à l'école, il fait ses courses dans les commerces de proximité, au marché, il utilise les services urbains... la rue est son domaine.

La situation post-confinement est contraignante mais doit susciter, en même temps, un questionnement plus général : comment donner aux piétons de tous âges un environnement plus accueillant au sein des quartiers ?

La distance physique à respecter n'est finalement que la bonne mesure pour se sentir à l'aise, pour circuler et séjourner dans l'espace public, pour utiliser la ville quand on est une personne à mobilité réduite ou en situation de handicap.