

Atelier Étudiant

Un Living-Lab à Veynes

Expérimentation d'une démarche participative sur la mobilité et l'accès aux services de proximité



En collaboration avec

l'ADRETS

Association pour le Développement en Réseau des Territoires et des Services

et

cofinancé par le Labex ITTEM

Laboratoire d'excellence de l'Université Grenoble Alpes sur les Innovations et transitions territoriales en montagne

Samira Benatallah - Riwan Chillon - Mathis Coucher - Tahi Kpopohi - Bastien Merle - Manon Poencet - Alexandre Puyenbrock -
Lucie Savary - Lisa Suchier - Sebastian Wozniakowski

2023-2024



Sommaire

Table des matières

Introduction.....	4
Phase 1 : Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme - Analyse et identification des enjeux.....	7
A Diagnostic territorial.....	7
B L'offre locale de services	9
C Les mobilités de proximité	11
1 - L'offre de transports.....	11
2 - Les mobilités scolaires	14
3 - Les mobilités professionnelles	16
Phase 2 : Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens - <i>Sensibilisation et Propositions</i> 19	
A Dispositifs participatifs et recueils de suggestions	19
B Atelier « Veynes à pied ».....	20
C Atelier « Marché ».....	20
D Atelier à l'école primaire	21
E Atelier « Un territoire où on bouge ensemble ».....	22
F Bilan général	23
1. L'usage de la voiture et du réseau de transport en commun	23
2. Aménagement du territoire : Veynes et la Communauté de Commune du Buëch-Dévoluy.....	23
3. Les mobilités actives.....	24
Phase 3 : Expérimentations d'actions alternatives à la voiture individuelle sur le territoire - <i>Mise en pratique</i>	27
A Piétonnisation ponctuelle d'une rue stratégique.....	27
B Plateforme physique de covoiturage	29
Phase 4 : Restitution des résultats aux habitants et poursuite du Living-Lab - <i>Co-évaluation et Perspectives</i>	31
A Restitution publique	31
B Perspectives	34
1 - Poursuite du Living-Lab au cœur du territoire	34
2 - Un modèle de Living-Lab en co-construction avec l'ADRETS.....	35
Conclusion	37
Bibliographie.....	39
Annexes.....	40

1 Atelier au marché.....	40
2 Atelier à l'école primaire.....	43
3 Atelier « Veynes à pied ».....	48
4 Atelier « Un territoire où on bouge ensemble ».....	57
5 Expérimentation piétonnisation.....	63
6 Expérimentation covoiturage.....	72
7 Restitution publique.....	76
8 Table des figures.....	82

Introduction

Présentation de l'atelier et des commanditaires

Notre projet a pour objectif de mettre en place et de documenter un Living-Lab ou Laboratoire vivant c'est-à-dire une « *méthode où citoyen-ne-s, habitant-e-s, usager et usagères sont considéré-es comme des acteurs et actrices clés des processus de recherche et d'innovation* »¹ sur les questions de mobilités et d'accès aux services de proximité à Veynes. L'objectif est donc de s'intéresser aux pratiques de mobilité des habitantes et habitants de Veynes et de la Communauté de Communes du Buëch-Dévoluy, d'apporter des éléments de diagnostic, et, de mettre en œuvre des initiatives qui permettent l'amélioration des conditions de déplacement, tout en offrant des alternatives à l'autosolisme (l'utilisation de la voiture par une seule personne) pour les trajets de proximité à l'intérieur de Veynes et de son bassin de vie.

Nous répondons à une commande de l'ADRETS, l'Association pour le Développement en Réseau des Territoires et des Services et l'atelier est co-financé par l'Adrets ainsi que le Labex ITTEM. Plus spécifiquement pour les orientations de l'atelier et la commande en elle-même, nous avons été en étroite collaboration avec Sandrine PERCHEVAL et Lucie OLIVERES, respectivement directrice et chargée de mission de l'association ADRETS. Cette dernière est une association qui œuvre pour la mise en réseau des acteur-ices et des territoires dans le but de développer les offres de services publics dans les territoires ruraux et de montagnes des Alpes. Dans ce cadre, elles nous ont proposé de travailler sur les questions de mobilités et d'accès aux services de proximité sur le territoire de Veynes et de la communauté de commune du Buëch-Dévoluy (Hautes-Alpes).

Quant au labex ITTEM, le laboratoire d'Excellence d'Innovation et transitions dans les territoires de montagne travaille sur les mutations socio-économiques et les bouleversements environnementaux planétaires, déclinés à l'échelle locale sous le double angle de l'innovation et de la transition.

Présentation du processus de Living-Lab

Un Living-Lab ou Laboratoire Vivant est à la fois une démarche avec une méthodologie et un espace de rencontres et d'échanges. Il cherche à encadrer les initiatives locales et mobilise les ressources du territoire pour concrétiser des projets de développement avec des outils de participation citoyenne. Il cherche à être inclusif, éco-responsable et innovant.

Afin de mieux le comprendre, il est possible d'en ressortir six axes structurants. Tout d'abord l'**ancrage local** qui a pour importance de développer le Living-Lab à une échelle locale pour que l'émergence des problématiques soit au plus près de la réalité. Ensuite la **participation citoyenne** nécessite une implication de tous-tes les acteurs et actrices pour partager les savoir-faire, les connaissances, mettre en commun les compétences et les besoins spécifiques. Il a pour objectif de **passer des idées aux projets** de manière à avoir une meilleure compréhension et une acceptation plus pérenne de ces derniers. La mise en place d'**expérimentation** permet ensuite de tester des outils, des usages et des services nouveaux tout en favorisant l'innovation. Le cinquième axe est le **développement territorial** avec la mise en lien de tous les acteurs et actrices en favorisant le développement social, économique et durable. Pour finir le dernier pilier est la **capacitation** afin de développer le pouvoir d'agir des habitant-es.

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Living_lab

En se basant sur la méthodologie de l'ADRETS, nous avons élaboré ce Living-Lab en quatre phases qui sont les suivantes :

- 1ère phase : éléments de cadrage de l'atelier où nous avons effectué des lectures et du benchmarking en lien avec les enjeux de l'atelier et nous avons élaboré un diagnostic territorial.
- 2ème phase : création d'ateliers participatifs et mise en action sur le terrain puis bilan de ses derniers avec l'émergence de préconisations.
- 3ème phase : mise en place d'expérimentation qui découle du bilan de la phase 2 qui touche au développement territorial et à la capacitation.
- 4ème phase : Co-évaluation et réflexions sur les perspectives d'avenir pour une continuité dans le temps.

Présentation du territoire

Le territoire étudié se concentre sur **Veynes et ses hameaux**, au sein de la **Communauté de Communes du Buëch-Dévoluy**. L'organisation territoriale et les dynamiques de développement de l'aire gapençaise sont largement polarisées autour de Gap malgré l'émergence de pôles secondaires structurants, dont Veynes fait partie.

Enjeux et définitions

Les enjeux à l'échelle du territoire communal sont introduits par ses caractéristiques socio-géographiques. En effet, Veynes, structure son propre bassin de vie autour de sa vallée immédiate, mais semble rester sous l'**influence de Gap** pour certains services généraux, polarisant les systèmes de mobilités locaux. La configuration de son espace communal : centre-ville et hameaux alentours, localisés sur les coteaux, introduit alors des enjeux en termes de mobilité intra-communale et extra-communale pour l'accès aux services.

L'objectif serait alors de **faire émerger des initiatives** permettant l'amélioration des conditions de déplacement, en ciblant des **alternatives à l'autosolisme** pour les trajets internes à l'aire gapençaise, et réduire la congestion et les difficultés d'accès au sein de Veynes.

En ce qui concerne les mobilités de proximité, il n'existe pas de définition institutionnelle. Elles définissent la mobilité associée aux déplacements quotidiens. Concevoir une organisation urbaine ou territoriale centrée sur les proximités, c'est favoriser un accès local à ces services ou équipements essentiels pour la vie quotidienne des habitant-es. Par accès local, on entend des temps de déplacement courts (15 à 30 minutes en fonction de la densité urbaine) via des modalités douces (marche à pied, vélo) afin de réduire les nuisances des déplacements pendulaires carbonés (saturation du trafic, pollution de l'air, bruit, dépendance aux énergies fossiles).

Problématique

L'accessibilité aux services de proximité est un enjeu primordial dans les territoires de montagne. La mobilité de ses habitant-es se caractérise bien souvent par l'autosolisme et l'usage de la voiture étant bien ancré, s'adapte parfaitement au mode de vie et à la géographie du territoire. Toutefois, les

déséquilibres environnementaux imposent une transition socio-écologique à engager partout et dans tous les secteurs. Ainsi, en prenant en compte les spécificités locales, **comment susciter de nouvelles pratiques de mobilité en montagne, tout en garantissant l'accès aux services de proximité par une offre variée et densifiée ?**



Source : les étudiants ; vue sur Veynes au coucher de soleil d'hiver.

Phase 1 : Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme - Analyse et identification des enjeux

Cette partie correspond à la première phase de notre Living-Lab. Dans cette partie, nous allons vous présenter le diagnostic du territoire provenant de lectures et de benchmarking réalisés en amont afin d'apporter les éléments de contexte de cet atelier.

A | Diagnostic territorial

Nichée au cœur des Alpes, la Communauté de Communes du Buëch-Dévoluy est un territoire peu dense centré autour du bassin de vie de Veynes, et plus généralement de l'aire gapençaise.

En effet, ce **territoire montagnard est escarpé**, traversé par une vallée principale, celle du Buëch, reliant Serres à Sisteron. Ce territoire est à l'intersection de deux axes structurants, caractérisés par des vallées où se superposent diverses infrastructures de transport (ferroviaire et routière). La ligne Grenoble-Marseille le traverse du Nord au Sud par le col de la Croix-Haute, jusqu'à la vallée du Buëch en direction de Sisteron, puis de la Provence. Quant à la ligne Valence-Briançon, elle parcourt la ville de Veynes dans la vallée du Petit Buëch, passant par Gap à l'est et par le col de Cabre à l'ouest, en direction du Diois.

Veynes est une **ancienne ville ouvrière**, dotée d'un centre ancien. Ainsi, elle constitue un nœud ferroviaire avec la présence de l'« étoile de Veynes », collectif qui regroupe les usagers et usagères du train, des habitant-es des territoires traversés, des élu-es, des cheminot-es, des syndicats et des associations qui luttent pour faire perdurer les installations ferroviaires sur leur territoire, dans un esprit d'accessibilité et d'écologie.

La commune de Veynes s'est engagée dans une dynamique de transition et veut ainsi donner un nouveau souffle à son centre-ville en désuétude. C'est pourquoi elle a été **élue pour adhérer au programme « Petites Villes de Demain »**, lancé par le gouvernement pour revitaliser les centres-villes des pôles de moins de 20 000 habitant-es en accompagnant leur projet de territoire.

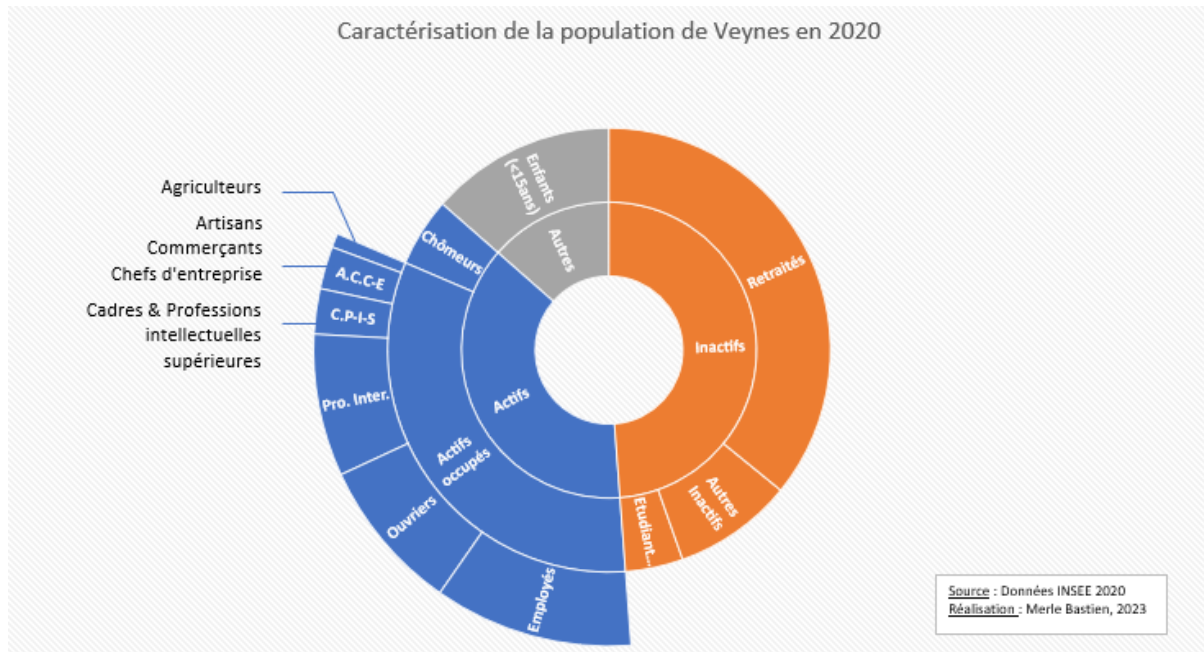
Le territoire étudié se concentre sur Veynes et ses hameaux, au sein de la Communauté de Communes du Buëch-Dévoluy. **L'organisation territoriale et les dynamiques de développement** de l'aire gapençaise sont largement **polarisées autour de Gap** malgré l'émergence de pôles secondaires structurants dont Veynes fait partie.

Ainsi, Veynes organise son propre bassin de vie, se classant ainsi en tant que centre secondaire de services, au sein de l'aire Gapençaise. Ce territoire est montagneux et globalement **peu peuplé** à l'exception de Gap comptant un peu plus de 40 000 habitant-es en 2020². La plupart des communes rurales ont une offre de commerces et de services très limitée voire absente. De ce fait, les pôles intermédiaires ruraux et périurbains tels que Veynes jouent un rôle majeur dans la vie quotidienne des habitant-es en assurant une

² INSEE

offre de commerces, services et équipements à l'échelle des principaux bassins de vie du territoire. Selon l'INSEE, les pôles de services se classent en trois catégories : les pôles de proximité ; les pôles intermédiaires (Veynes) ; les pôles supérieurs (Gap).

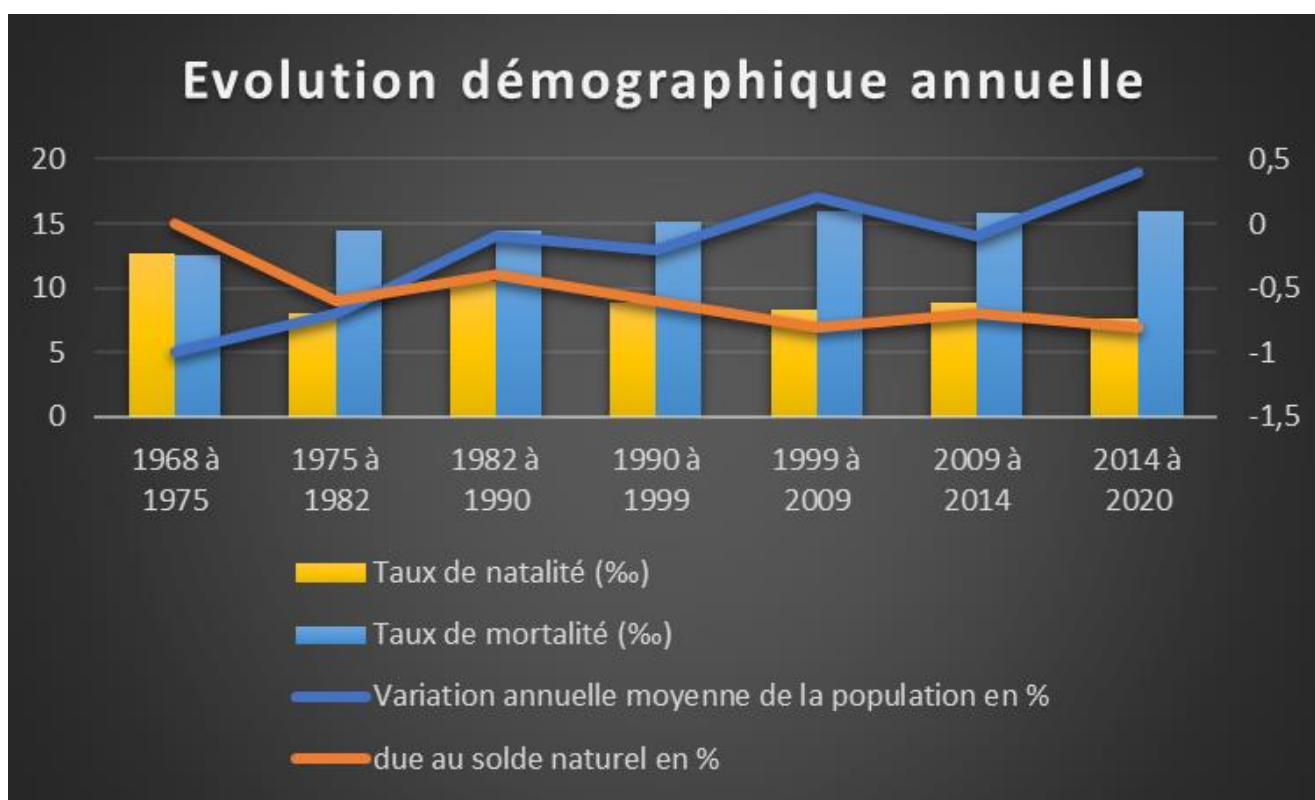
Figure 1 : Caractérisation de la population de Veynes en 2020



Peuplée de 3321 habitant-es, la population communale se répartit suivant le graphique ci-dessus, selon l'activité des individus. La classification est issue de la population active et inactive de 15 à 64 ans, établie par l'INSEE en 2020. Le reste de la population se divise entre les enfants de moins de 15 ans, les retraité-es et autres inactif-ives. Ainsi, chaque proportion est rapportée à l'ensemble des habitant-es. Avec une **population vieillissante**, les Veynois-es sont majoritairement composé-es de retraité-es (36%), aussi nombreux et nombreuses que les personnes actives (37%). Ces dernières s'identifient majoritairement dans la classe moyenne, si l'on prend en compte les catégories socio-professionnelles suivantes (Employé-es, 11% ; Ouvrier-ères, 8%, Professions intermédiaires, 8%).

Concernant l'évolution démographique, la tendance est plutôt stagnante, en lente augmentation. Modélisé par le graphique ci-dessous, le solde naturel explique en grande partie la tendance décroissante de la population - écart croissant entre les taux de natalité et mortalité. Par déduction, c'est le solde migratoire qui stabilise l'évolution, démontrant une bonne attractivité ces dernières années.

Figure 2 : Evolution démographique annuelle

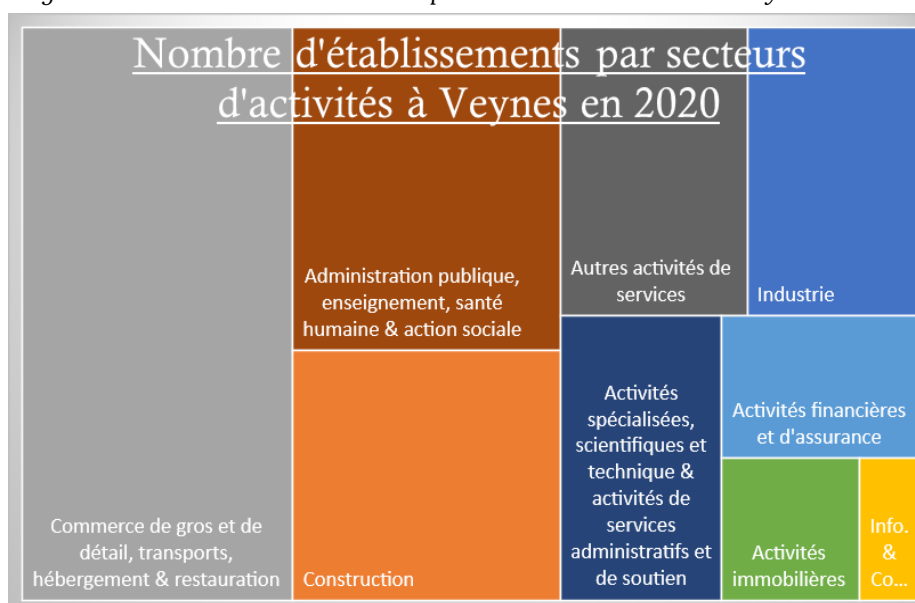


Source : Insee 2020 ; Réalisation : Merle Bastien 2023

B | L'offre locale de services

La commune de Veynes est considérée par l'INSEE comme **un pôle intermédiaire de services**, dont l'offre se caractérise par plus de la moitié « d'une gamme de 27 équipements et services relativement répandus (dont les collèges, les opticiens ou les supermarchés). »³

Figure 3 : nombre d'établissement par secteurs d'activités à Veynes en 2020



Source : Insee 2020 ; Réalisation : Merle Bastien 2023

³ INSEE

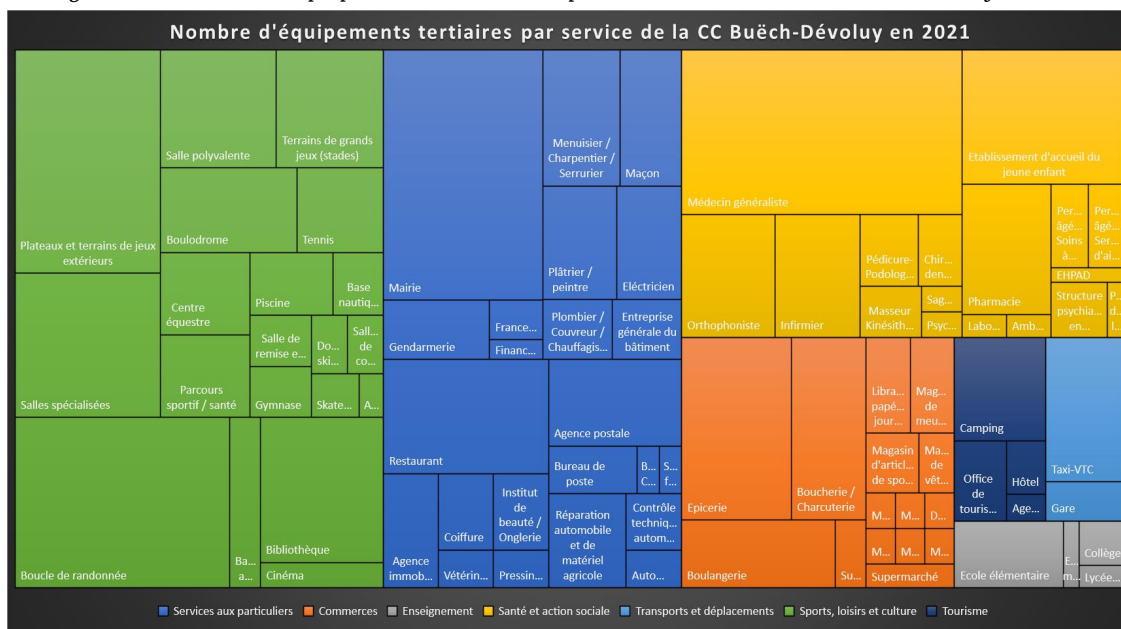
Selon la base de données de l'INSEE de 2020, nous pouvons représenter la répartition sectorielle des établissements professionnels à Veynes. Sur 314 établissements (sites d'une entreprise ou personne morale), 53 concernent les services publics et l'action sociale (marron), tandis que les activités commerciales et de services à la population représentent un poids considérable.

En outre, selon le SCoT, « **Veynes est le centre secondaire de premier niveau le plus peuplé et le mieux équipé de l'aire gapençaise**. Cette petite ville rayonne plus largement au-delà de l'aire du SCoT sur la vallée du Grand Buëch et, dans une moindre mesure, sur le Dévoluy. »

Autre fait intéressant, si l'on compare ces données à la base des équipements de l'INSEE de 2021, la communauté de communes recense 570 équipements tertiaires. Bien que la typologie soit légèrement différente, la centralité de Veynes structure son bassin de vie autour des deux vallées du Buëch. La répartition par secteur d'activités est la suivante (cf. figure 4). A noter que quelques données nous ont semblé assez étranges, comme 8 établissements « mairie » d'une seule commune ou encore les 32 médecins généralistes du Dévoluy. Dans tous les cas, les établissements associés aux sports, loisirs, culture et aux services aux particuliers sont les plus nombreux, et beaucoup de services spécifiques se localisent à Veynes, accentuant de fait sa centralité. Autre spécificité, le tourisme de montagne est particulièrement mis en avant, surtout pour la commune du Dévoluy.

Enfin, nous pouvons voir que Veynes et son bassin dispose d'une couverture de services de santé relativement diversifiée, même si la dépendance de Gap à ce sujet reste de mise pour certains spécialistes. En revanche, la répartition des établissements d'enseignement est tout à fait logique du point de vue du territoire, avec la présence notable d'un collège et d'un lycée.

Figure 4 : Nombre d'équipements tertiaires par service de la CC Buëch-Dévoluy en 2021



Source: Insee 2021 ; Réalisation: Merle Bastien 2024

Ainsi, bien que dotée de nombreux services, la **dépendance à la préfecture des Hautes-Alpes** reste relativement élevée du point de vue des services spécifiques, et entraîne de fait de nombreux flux entre Gap et le bassin de vie Veynois. En revanche, le territoire est suffisamment équipé en services de proximité pour être autonome, bien que la majorité des communes rurales se structurent autour de Veynes pour les services intermédiaires, induisant de fait de nombreux enjeux sur les mobilités de proximité.

1 - L'offre de transports

Selon le Cerema⁴, « la voiture est l'un des modes de mobilités préféré des Français, symbole de liberté et d'indépendance, son utilisation en devient nécessaire, ou presque obligatoire pour se déplacer dans les milieux urbains, ruraux et/ou montagnards. Cependant, il est nécessaire de préciser que son importance et sa fonction peuvent considérablement varier selon l'environnement dans lequel ce mode de déplacement est utilisé. Nous essaierons de ce fait, d'examiner la place qu'occupe la voiture dans des régions rurales et montagneuses, en nous appuyant sur les avantages liés à son utilisation et aux défis auxquels elle est confrontée.

Parmi les différents moyens de déplacement, **la voiture semble se démarquer comme étant le mode de transport préféré des ruraux**. Cela peut notamment s'expliquer du fait que les zones rurales sont généralement moins bien desservies par les transports publics comme le bus et le train que dans les zones urbaines. Les distances sont plus longues et il n'est pas rare de devoir parcourir plusieurs kilomètres pour se rendre au travail, à l'école ou encore pour faire ses courses. Cela peut rebuter certaines personnes à se déplacer en marchant ou à vélo ; notamment les personnes âgées. Ces dernières n'ont plus forcément la possibilité de faire plusieurs kilomètres à pied ou à vélo, et de ce fait, prennent leur voiture même pour de courtes distances. La voiture devient alors un outil essentiel pour assurer une mobilité rapide aux habitant-es. Cet outil leur permet de rester connectés à l'emploi, à l'éducation et aux services de base. »

Les milieux montagnards, qui sont notamment réputés pour avoir des routes assez sinueuses, escarpées et souvent enneigées ou verglacées, peuvent rendre la conduite plus complexe et dangereuse. Néanmoins, dans de nombreuses régions montagneuses, la voiture reste indispensable pour accéder à des endroits éloignés, pour le transport des biens et des services, et pour faire face à des situations d'urgence. Les habitant-es des montagnes peuvent dépendre fortement de leur véhicule pour maintenir un mode de vie « confortable ».

Cependant, il est important de noter que son utilisation, généralisée en milieu rural et de montagne, a des conséquences sur l'environnement. Nous pouvons citer les émissions de gaz à effets de serre, une dépendance aux énergies fossiles ou encore des problèmes de congestion routière qui peuvent compromettre une durabilité de ces territoires dans le temps. Afin d'éviter, ou d'essayer de réduire l'ampleur de ces phénomènes, il devient alors nécessaire de promouvoir des alternatives à la voiture telles que : le covoiturage ; la diversification des offres de transports en commun ; le vélo ou bien la marche, dans l'optique de limiter l'empreinte carbone sur l'environnement et de développer des pratiques durables pour le territoire.

Maintenant, nous allons faire un focus sur Veynes pour voir concrètement l'offre existante de transport dans la ville.

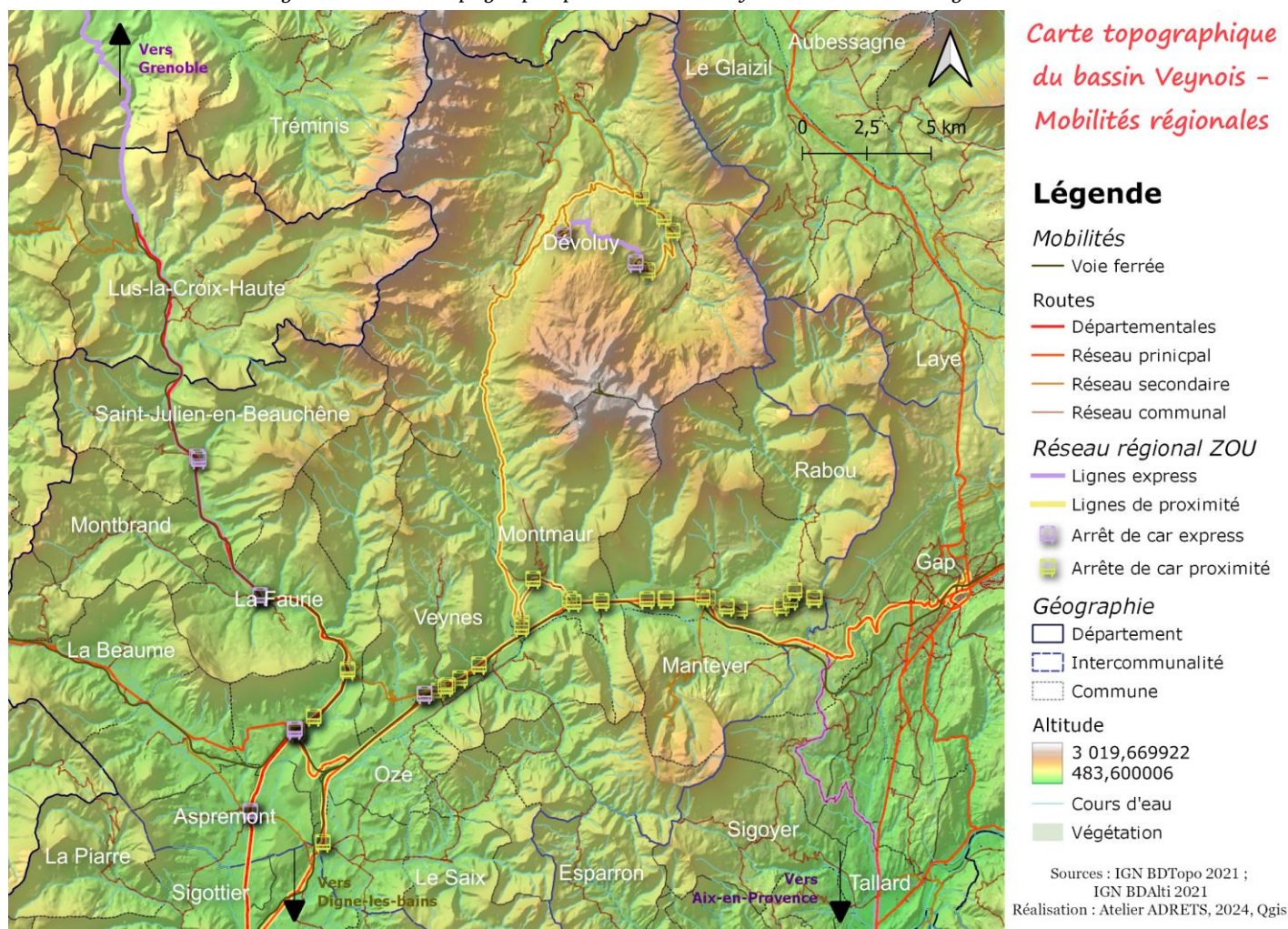
Au niveau des bus régionaux du réseau ZOU! gérés par la Région Sud, 14 lignes de bus desservent Veynes.

Parmi ces lignes, nous retrouvons une ligne dite *express*, la ligne n°69. Cette ligne permet de connecter Veynes à Manosque en passant par Sisteron. Cette ligne passe une fois par semaine à la gare de Veynes, le lundi à 7h40.

⁴ <https://www.cerema.fr/fr/projets/teamm-territoires-experimentation-actions-mobilite>

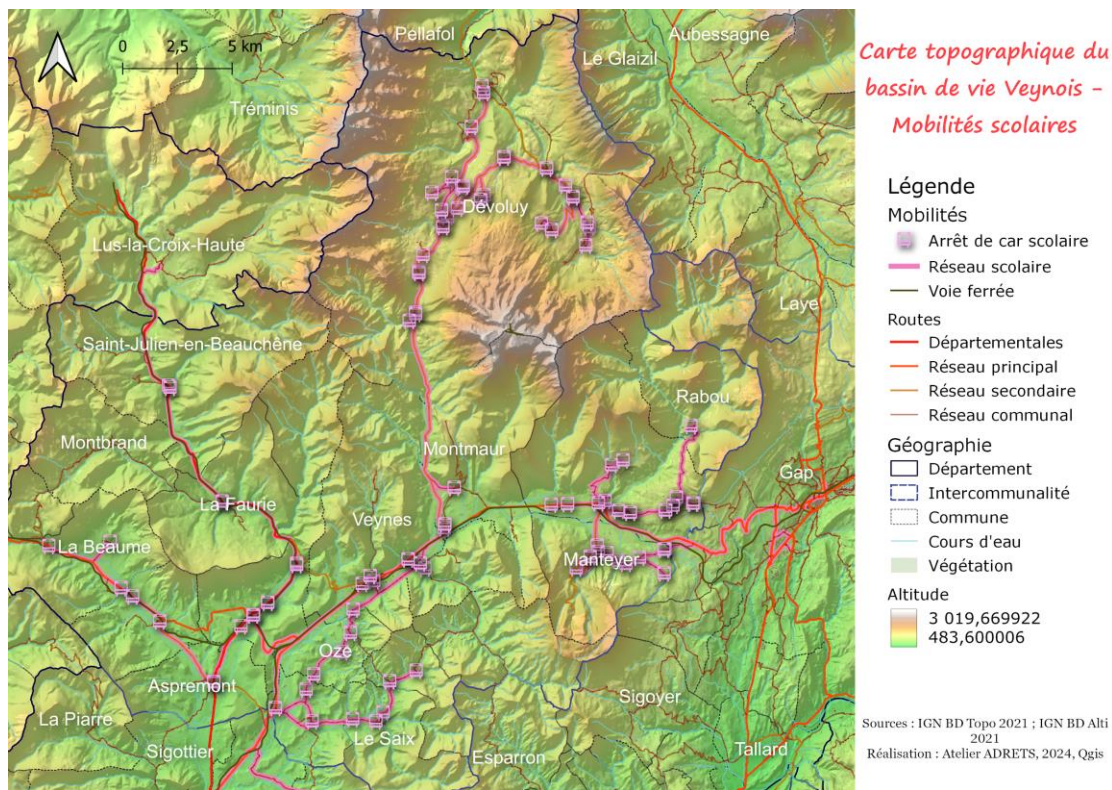
Ensuite, il y a les lignes *proximité*. 6 lignes desservent Veynes : la ligne n°400 - Veynes - Sisteron, la ligne n°510 vers Gap, la ligne n°511 aussi vers Gap, la ligne n°512 qui connecte La Faurie - Aspres sur Buëch - Veynes et Gap, la ligne n°513 qui relie Rosans - Serres - Veynes - Gap et la ligne n°515 qui dessert Veynes et le Dévoluy, mais seulement en hiver du 23 décembre au 1er avril. En moyenne, ces lignes passent aux alentours de 7h, 13h et 18h. Toutes ces lignes sont représentées sur la carte ci-dessous (cf. figure 5).

Figure 5 : Carte topographique du bassin Veynoï - Mobilités régionales



Pour finir, 7 lignes de bus scolaires desservent Veynes : la ligne n°5122, la ligne n°5124, la ligne n°5125, la ligne n°5126, la ligne n°5127, la ligne n°5128 et la ligne n°5130. Ces lignes relient Veynes avec Le Dévoluy, Furmeyer, La Bâtie Montsaléon, St Auban d'Oze, la Beume et Lus-la-Croix-Haute. En moyenne, ils passent autour de 8h, 13h le mercredi, et 17h. Comme pour les lignes de bus régionales et de proximité, ces lignes sont représentées sur la figure 6 ci-dessous.

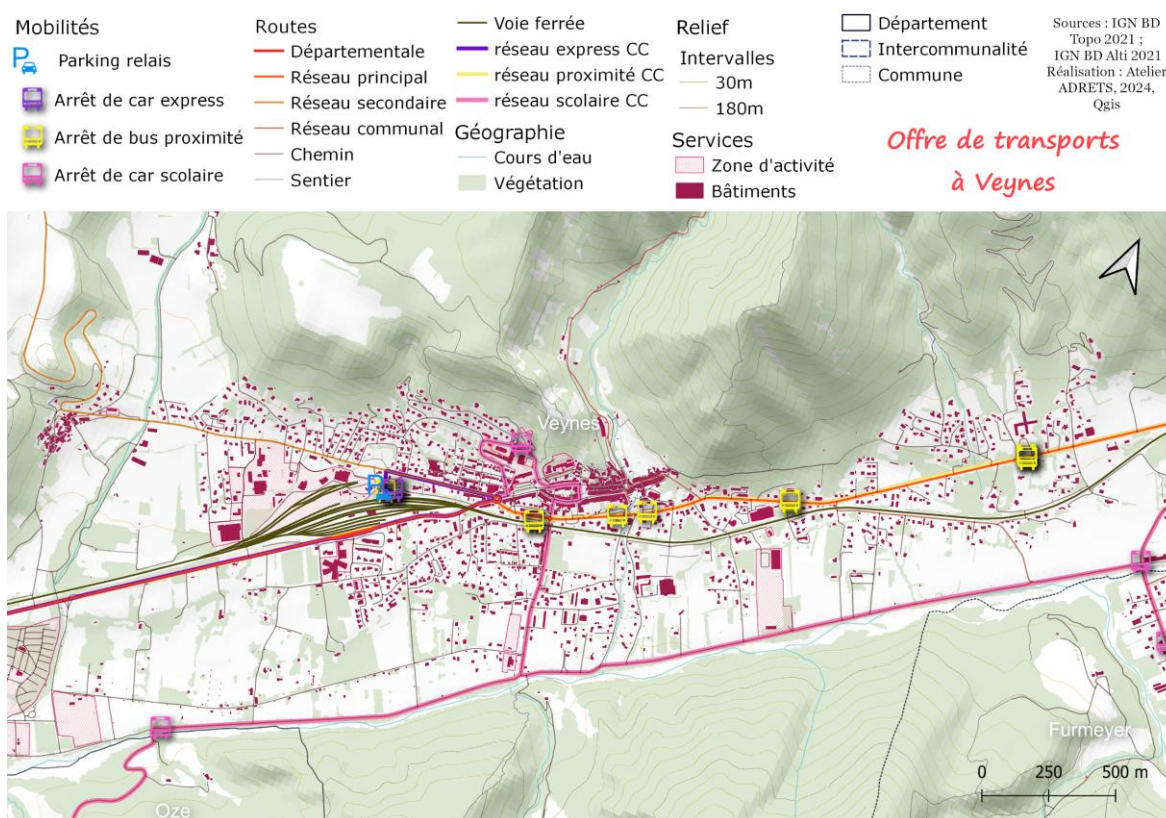
Figure 6 : Carte topographique du bassin Veynois - Mobilités scolaires



Toutes ces lignes de bus apportent aux habitant-es des moyens de transports alternatifs à la voiture, mais la fréquence de passage n'est pas suffisante pour pouvoir répondre à leurs besoins et offrir une vraie alternative à la voiture.

Pour les trains, Veynes est connectée à Romans-Bourg-de-Péage, Briançon, Grenoble, Gap, Marseille, Valence et Paris avec l'intercité de nuit. En moyenne, 2 trains par heure partent de Veynes ce qui assure un minimum de connexion avec les autres villes. Malheureusement, de nombreux retards et annulations de trains détériorent le service et son accessibilité.

Figure 7 : Offre de transport à Veynes



Au niveau de l'accessibilité et surtout de l'emplacement des arrêts de bus dans la ville, nous pouvons voir sur la figure 7 qu'il existe seulement un arrêt sur la commune pour les lignes express. Celui-ci se trouvant à la gare de Veynes, il contribue cependant à faciliter l'intermodalité entre le bus et le train. Malheureusement, sauf si on veut rejoindre le centre-ville même, un autre moyen de locomotion est nécessaire pour rejoindre le reste de la commune en utilisant le seul parking relais de la commune situé lui aussi à la gare. Ensuite, nous pouvons également voir que les arrêts de bus proximité desservent globalement plutôt bien le territoire dans toute sa longueur en longeant la départementale. Cela reste néanmoins insuffisant, puisqu'ils ne desservent pas directement le haut de la commune, mais permettent cependant de relier quelques secteurs excentrés de la ville au centre. Pour finir, les arrêts de bus scolaires sont plutôt bien répartis sur le territoire, car l'arrêt qui dessert les établissements scolaires est relié avec les secteurs plus éloignés de la commune. Cette desserte permet une autonomie aux scolaires ainsi qu'aux parents.

De manière générale, le territoire est plutôt bien desservi en transport en commun, mais l'offre reste insuffisante.

Au niveau de la circulation automobile et du stationnement, nous avons fait ressortir avec notre diagnostic et les retours qualitatifs que nous avons pu récolter lors de nos divers ateliers, qu'il faudrait améliorer le confort de conduite et la sécurité sur les principaux axes routiers et atténuer les conflits entre vie locale et trafic routier en sécurisant la traversée des agglomérations de Veynes, Tallard et Remollon.

2 - Les mobilités scolaires

Afin d'analyser les usages de la voiture et sa place dans les déplacements scolaires de Veynes, nous avons choisi de regarder ces mobilités entrantes et sortantes en 2014 et en 2019, afin de pouvoir constater les évolutions de ces usages. Les flux scolaires entrants représentent les personnes qui viennent à Veynes pour étudier et les flux sortants représentent les personnes qui partent de Veynes pour aller étudier.

Nous allons commencer par analyser les flux entrants à Veynes en 2014. Sur ces flux, nous pouvons voir que Veynes attire 801 scolaires sur 42 communes différentes réparties sur 5 départements différents (les Alpes-de-Haute-Provence (04), les Hautes-Alpes (05), les Alpes-Maritimes (06), les Bouches-du-Rhône (13) et la Drôme (26)). Nous ne disposons pas des moyens de transports que ces scolaires utilisent pour venir étudier à Veynes, mais nous pouvons dire qu'ils disposent en moyenne de 1,6 voiture par ménage.

Pour les flux sortants de 2014, nous pouvons voir que 542 scolaires partent de Veynes pour rejoindre 13 communes différentes réparties sur 5 départements différents (principalement les Hautes-Alpes (05) puis les Bouches-du-Rhône (13), l'Isère (38), le Nord (59) et le département du Vaucluse (84)). Comme pour les flux entrants, nous ne disposons pas des moyens de transports que ces scolaires utilisent pour sortir de Veynes pour aller étudier, mais nous pouvons dire qu'ils disposent en moyenne de 2 voitures par ménage.

A présent, nous allons nous focaliser sur les flux entrants à Veynes en 2019. Sur ces flux, nous pouvons voir que Veynes attire 830 scolaires sur 39 communes différentes réparties sur 8 départements

différents (les Alpes-de-Haute-Provence (04), les Hautes-Alpes (05), les Alpes-Maritimes (06), l'Ardèche (07), l'Aude (11), les Bouches-du-Rhône (13), la Drôme (26) et le département du Var (83)). Nous ne disposons pas des moyens de transports que ces scolaires utilisent pour venir étudier à Veynes, mais nous pouvons dire qu'ils disposent en moyenne de 1,7 voiture par ménage.

Pour les flux sortants de 2019, nous observons une légère augmentation avec 565 scolaires partant de Veynes pour aller étudier dans 9 villes différentes sur 5 départements différents (les Hautes-Alpes (05), les Bouches-du-Rhône (13), le Bas-Rhin (67), la Savoie (73) et les Hauts de Seine (92). Le nombre moyen de véhicules par ménage a chuté pour arriver à 1,3 voiture par ménage.

Grâce à cette analyse des flux scolaires entrants et sortants en 2014 et en 2019, nous pouvons voir que Veynes attire plus de scolaires venant de plusieurs départements différents en 2019. Nous pouvons aussi observer une légère augmentation du nombre de voitures par ménage. En revanche, nous avons pu constater pour les flux sortants qu'entre 2014 et 2019, 23 scolaires de plus sont partis de Veynes en 2019 pour aller étudier. De plus, nous avons constaté moins de villes d'arrivées différentes, (9 en 2019 et 13 en 2014) mais aussi un choix différent dans les départements d'arrivés qui s'expliquent par le choix des études supérieures des étudiants de Veynes qui ne sont pas soumis aux contraintes des secteurs.

Une étude a été réalisée par le collectif Mobil'Hautes-Alpes⁵ pour « jauger de l'attrait des habitant-es du département pour les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle ». Cette étude a permis de créer un baromètre *mobilité et employeur-es* à l'échelle du département ainsi qu'une enquête sur la mobilité des haut-alpin-es.

Le baromètre nous montre que 55% des employeur-es estiment que l'absence de solutions de transport est un frein au recrutement, 68% estiment que c'est un obstacle à l'attractivité, 56% relèvent le manque de fiabilité de ces transports et 80,3% pensent que cela serait complexe à mettre en œuvre. Malgré cela, 87,7% estiment qu'une politique de mobilité durable améliorerait la qualité de vie au travail des salarié-es et 47,4% imaginent proposer des horaires flexibles pour favoriser d'autres modes de déplacements. En parallèle, le baromètre nous montre que 75% des salarié-es haut-alpin-es utilisent la voiture pour se rendre au travail.

Pour compléter ce baromètre, l'enquête sur la mobilité des hauts-alpin-es ajoute que 82% aimeraient pouvoir utiliser d'autres modes de transport que la voiture, mais 90% des habitant-es utilisent régulièrement leur voiture pour leurs déplacements personnels. Ce taux élevé entre en lien avec le fait que 69% des hauts-alpin-es jugent l'offre pour le vélo mauvaise, 49% pense aussi cela pour le car et 77% pour le train. Enfin, 93% des habitant-es trouvent pertinente la proposition de développer un train pendulaire desservant le département.

⁵ [Enquêtes | Mobil'Hautes-Alpes \(mobil hautes alpes.com\)](https://mobil-hautes-alpes.com)

3 - Les mobilités professionnelles

Nous avons ainsi réalisé ce même travail concernant les mobilités professionnelles, basé sur les études de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail et les données ouvertes de la SNCF. Il est important de noter que les chiffres de l'INSEE sont issus d'un millésime de données sur 5 ans, nécessitant une analyse prudente, mais offrant une perspective relativement précise sur les tendances.

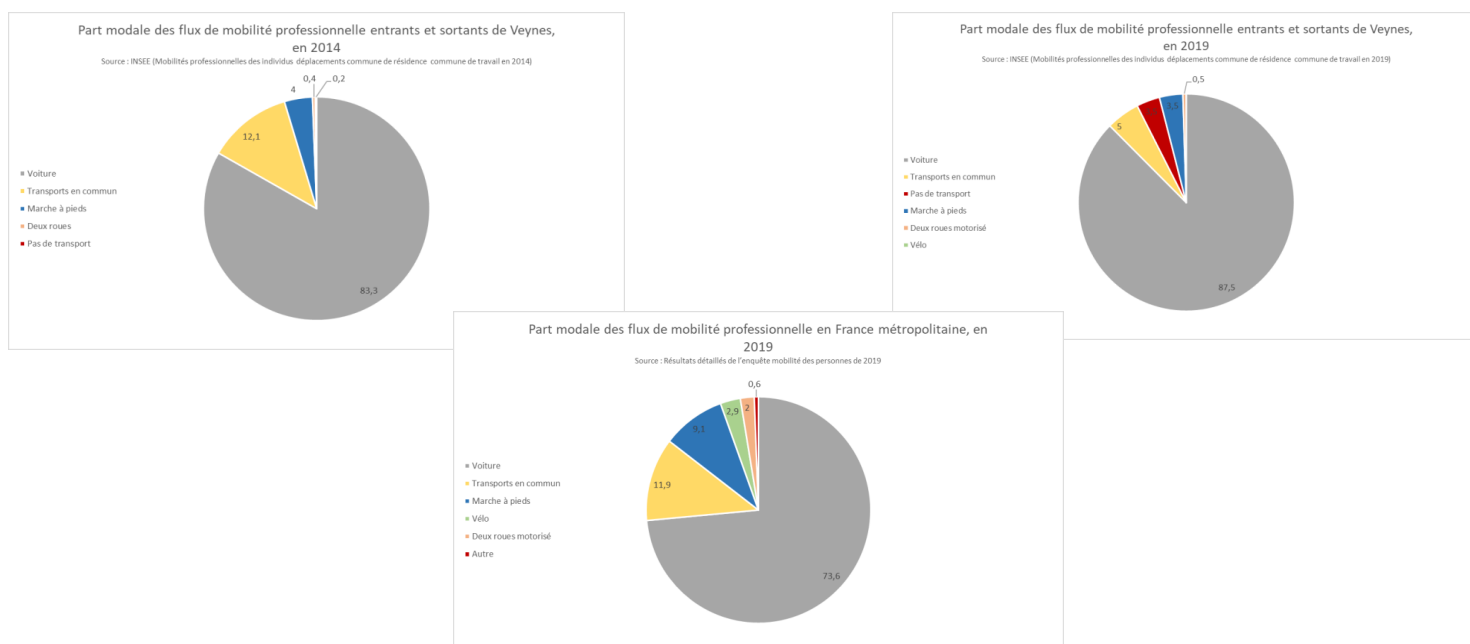
Les données montrent une stabilité des flux entre 2014 et 2019. En 2014, 1 267 personnes venaient travailler à Veynes depuis 45 communes, principalement en utilisant la voiture à 80%. Les transports en commun étaient utilisés par les travailleurs de 37 communes, tandis que les Veynois-es utilisaient à 70% la voiture pour effectuer un trajet à l'intérieur de Veynes. En 2019, les flux demeurent similaires avec une très légère utilisation du vélo par les habitant-es de Veynes.

Concernant les départs de Veynes pour aller travailler, 1 071 personnes partaient vers 21 communes en 2014, également en privilégiant l'usage de la voiture. En 2019, les flux sortants restent stables par rapport à 2014.

En analysant la part modale des flux de mobilités professionnelles, nous pouvons constater une nette augmentation de l'utilisation de la voiture, au détriment des transports en commun, et de la marche à pied, dans une moindre mesure. En effet, l'usage de la voiture est passé d'environ 83% en 2014 à près de 88% en 2019, tandis que les transports en commun ont diminué de 12% en 2014 à seulement 5% en 2019. La marche à pied est passée quant à elle de 4% en 2014 à 3,5% en 2019. Cependant, l'augmentation de l'utilisation de la voiture n'explique pas toute la diminution de l'utilisation des transports en commun. En effet, nous pouvons aussi remarquer l'augmentation de la part des « pas de transport » entre 2014 et 2019, passant de moins de 1% à 3,5%. Cela pourrait s'expliquer par l'augmentation du télétravail, en particulier suite à la crise covid, mais les données de l'INSEE ne peuvent le prouver.

Comparer ces données avec la part modale des flux de mobilités professionnelles à l'échelle nationale est également instructif : à cette échelle, la part modale de la voiture est «seulement» de 73% en 2019, tandis que celle des transports en commun atteint 12%. Ces chiffres mettent en lumière l'importance de la voiture pour le territoire étudié, mais également le déclin des transports en commun au profit de la voiture.

Figure 8-9-10 : Offre de transport à Veynes



Nous avons réalisé des cartes de flux, entrants et sortants de Veynes en 2014 et 2019, des déplacements professionnels :

Figure 11 : Carte de flux des mobilités professionnelles entrants

Carte schématique des flux de mobilités professionnelles «entrants» à Veynes et modalités de transport principalement utilisées en 2014 et 2019

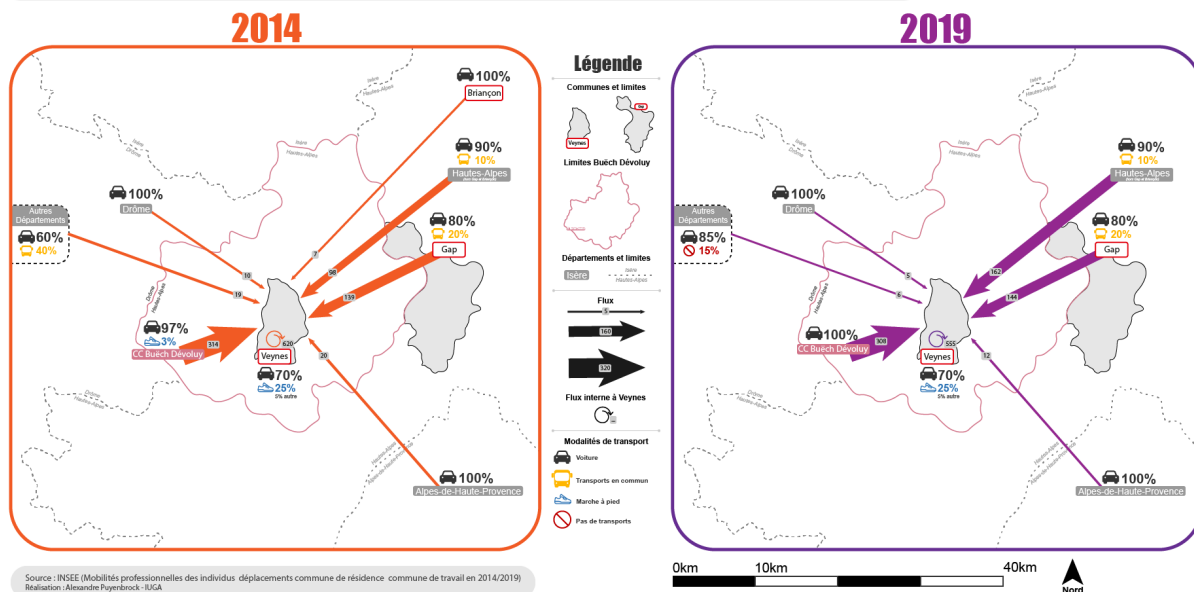
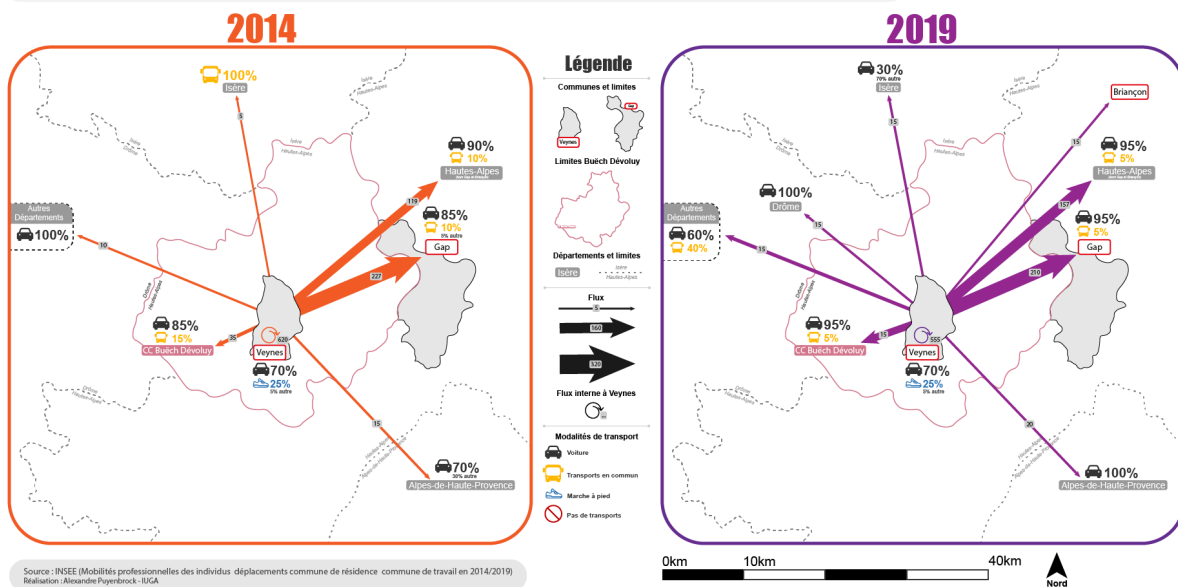


Figure 12 : Carte de flux des mobilités professionnelles sortants

Carte schématique des flux de mobilités professionnelles «sortants» de Veynes et modalités de transport principalement utilisées en 2014 et 2019



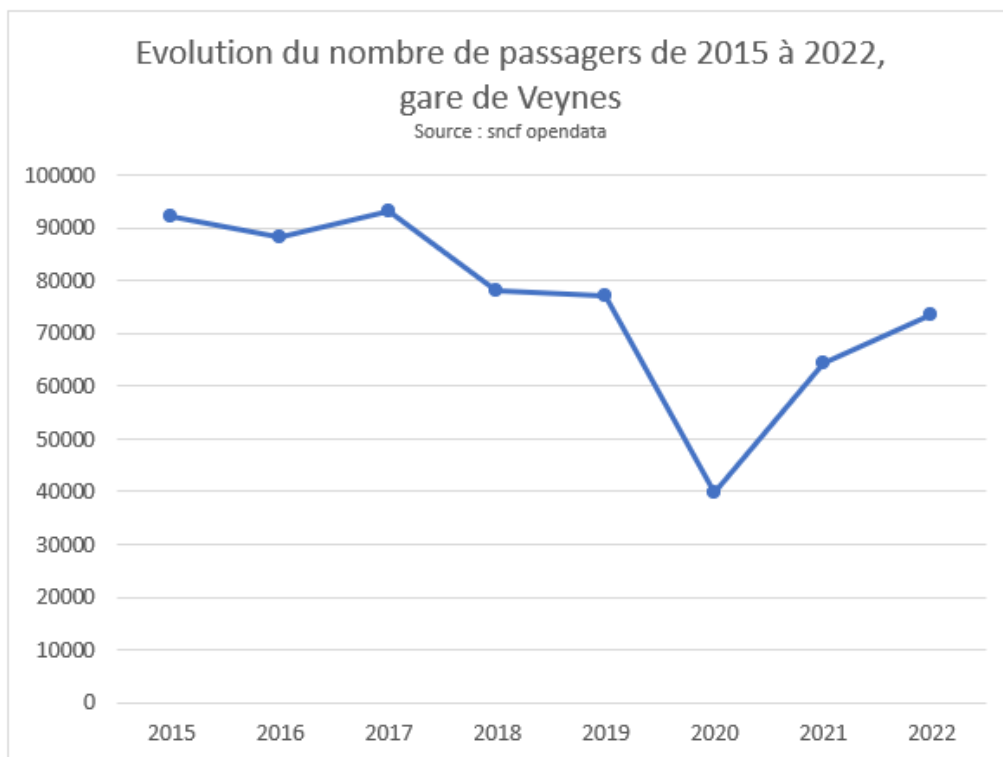
Nous voyons facilement grâce à ces cartes (cf. figures 11 et 12), la diminution de l'utilisation des transports en commun, en particulier concernant les départs et arrivées vers Gap, Briançon, les Hautes-Alpes ainsi que vers l'Isère et la Communauté de Communes Buëch Dévoluy.

Une analyse plus approfondie des données des transports en commun révèle des évolutions notables entre 2014 et 2019. Certains flux ont disparu tandis que d'autres sont apparus, indiquant des changements dans

les habitudes de déplacement. Nous pouvons remarquer qu'entre 2014 et 2019, 9 itinéraires effectués en transport en commun ont disparu alors que seulement 6 sont apparus (1 seul est donc resté entre 2014 et 2019 et a connu une légère augmentation). Nous sommes donc passés en 2014 de 10 destinations différentes de départs et d'arrivée à seulement 7 en 2019.

La fréquentation de la gare de Veynes a stagné autour de 90 000 passagers et passagères, entre 2015 et 2017, mais a diminué de manière significative entre 2018 et 2020. Cette diminution pourrait être liée à la crise sanitaire du Covid-19 et à la fermeture temporaire de la ligne Grenoble-Gap pendant 9 mois entre 2020 et 2021⁶.

Figure 13 : Graphique de l'évolution du nombre de passagers de 2015 à 2022



Nous voulions aussi nous intéresser aux données de covoiturage qui existaient concernant ce territoire. Nous sommes rentrés en contact avec le support en ligne de BlaBlaCar, afin de récupérer une clé API et ainsi récolter un grand nombre de données quantitatives et ainsi chiffrer l'importance du covoiturage sur le territoire. Cependant, BlaBlaCar a refusé de nous fournir cette clé API, puisque selon le support, ils ne fournissent ces clés qu'aux partenaires commerciaux, refusant donc de la fournir pour un projet d'étude ou de diagnostic territorial.

⁶ Question écrite n°08871 : senat.fr

Phase 2 : Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens - Sensibilisation et Propositions

Dans cette phase du Living-Lab, nous présenterons la mise en place de ce dernier et la création des ateliers participatifs qui ont eu lieu lors de la première résidence du 29 novembre au 1er décembre 2023. Nous la terminerons avec le bilan que nous avons pu en faire.

A | Dispositifs participatifs et recueils de suggestions

Dans le cadre de l'atelier, l'une des premières commandes était de réaliser des dispositifs participatifs permettant d'agrémenter un séminaire organisé par l'ADRETS le 21 novembre 2023 à Veynes. Portant sur les thématiques des mobilités dans les territoires ruraux et de montagne, cette journée est apparue comme notre porte d'entrée pour appréhender le territoire, ainsi que pour présenter nos intentions et les prémisses de notre travail à Veynes.

L'idée était alors d'aller chercher le point de vue des Veynois-es et habitant-es des milieux ruraux et leurs perceptions de leur territoire via des dispositifs de participation devant fonctionner sans notre présence. Ils devaient alors être ludiques, faciles d'accès et d'utilisation.



Source : les étudiants ; dispositifs participatifs

Au-delà de l'aspect éphémère des installations pour cette rencontre, nous avons décliné certaines d'entre elles en dispositifs permanents (bien que temporaires !).

En effet, l'un des objectifs de ces dispositifs participatifs était dans un premier temps de récolter des données qualitatives permettant de compléter notre travail de diagnostic.

Ainsi, nous avons installé à deux endroits stratégiques (sur la Place de la République devant la Mairie et à l'Office du Tourisme) un panneau et une boîte à suggestions visant à récolter les avis et remarques des habitant-es sur la thématique très globale qu'est la mobilité en territoire peu dense.



Source : les étudiants ; boîtes à suggestions installées à l'Office du tourisme et Place de la République

B | Atelier « Veynes à pied »

Dans cet atelier, nos objectifs étaient de faire réfléchir les participant-es sur leur vision souhaitée voir même idéale de la commune de Veynes, sur leurs pratiques de mobilité dans la commune, mais aussi mettre en discussion la place du piéton et de la piétonnisation. Le but est alors de voir en quoi la mobilité peut impacter le cadre de vie (sensoriel, spatial, ...) et de comprendre comment les habitant-es appréhendent ces questions. Pour ce faire, les personnes participantes ont travaillé sur leur vision souhaitable de Veynes via un support imprimé sous forme de carte ciblant des secteurs particuliers de la ville de Veynes : le Centre et la Gare, la Place de la République et une portion de la départementale. L'objectif a alors été de les faire intervenir par groupe sur les différents secteurs de la ville à travers le dessin, l'ajout de pictogramme et d'écriture pour repenser la vie de la ville et son aménagement.

L'atelier s'est donc déroulé le mercredi 29 novembre 2023 à 18h30. Au total, 6 participant-es ont pu prendre part à cet atelier, une participation qui reste relativement faible avec un panel de participant-es peu représentatifs (majoritairement des retraité-es) et des personnes, pour certaines, sensibles aux démarches participatives ainsi qu'aux questions d'aménagement et de mobilité.

En conclusion, au-delà des thématiques directement liées à la mobilité, cet atelier nous a permis d'identifier des enjeux connexes à ces questions en lien direct avec le cadre de vie et l'ambiance de la ville : végétalisation, insécurité, aménagement, etc. Pour plus de détail sur cet atelier voir la fiche 3 en annexe page 4.



Source : les étudiants ; atelier « Veynes à pied »

C | Atelier « Marché »

Dans cet atelier, notre objectif était de faire réfléchir les participant-es sur leurs pratiques de mobilité, leur attachement à la voiture ainsi qu'aux alternatives aux déplacements en voiture et à la praticité de ses autres modes de déplacement. Ainsi, nous avons proposé aux participant-es via cet atelier « Porteur de parole », de donner librement leurs avis, ressentis, points de vue sur ces thématiques d'après ces trois phrases :

- « Je serais prêt à renoncer à ma voiture si ... »
- « Pour faciliter mes déplacements à pied dans Veynes et ses hameaux, il faudrait que ... »
- « Me déplacer à Veynes et ses alentours sans ma voiture c'est... »

L'objectif était également de pouvoir identifier les divergences de points de vue (ou non) suivant le lieu des résidences des participant-es : Veynes, les hameaux alentour ou autre, avec une couleur pour chaque lieu de vie.

L'atelier s'est donc déroulé sur toute une matinée en animant un stand sur le marché de 8h à 12h. Les participant-es pouvaient se présenter spontanément au stand pour y contribuer. Au total, une vingtaine de participant-es ont pu prendre part à cet atelier malgré une météo défavorable.

En conclusion, ce format d'atelier « Porteur de paroles » s'est révélé populaire et ludique d'après les retours des personnes participantes, et nous a permis d'observer que les perceptions des habitant-es sur les questions de mobilité sont plutôt homogènes, indépendamment de leur lieu de vie.

Pour plus de détails, retrouvez la fiche 1 en annexe page 39.



Source : les étudiants ; atelier « Porteur de paroles » sur le marché

D | Atelier à l'école primaire

L'atelier s'est déroulé le jeudi 30 novembre de 13h30 à 16h30 à l'école primaire de Veynes avec 25 élèves de CM2. Pour cet atelier, l'objectif général a été d'analyser les pratiques de mobilités des enfants et leurs propres perceptions sur Veynes en cherchant à inciter et à **initier les enfants à une mobilité active et décarbonée en les sensibilisant à l'écomobilité**. Pour cet atelier nous nous sommes inspiré-es d'un modèle déjà existant instauré par la Métropole de Lille intitulé *Sur la Route de l'École*.

Pour cela, nous avons animé 3 activités mises en place lors de cet atelier :

1. Le « school mapping » qui a consisté, à l'aide d'un fond de carte de la commune de Veynes, à faire participer les enfants qui devaient localiser où ils habitaient et dessiner leur trajet jusqu'à l'école. Puis, ils devaient remplir une fiche pour évaluer leur temps de trajet jusqu'à l'école (à pied, à vélo, en voiture, en bus).
2. Un jeu ludique leur permettant d'en apprendre davantage sur les mobilités actives et décarbonées tout en s'amusant avec notamment des questions (exemple : Pourquoi la marche et le vélo sont-ils bons pour la santé ? ou encore À vélo, je roule à gauche, à droite ou à 1 m des portières des voitures?), des sujets de discussion (exemple : Quels sont les avantages et inconvénients d'aller à l'école à pied?) et des gages. (exemple : Dessine un pédibus ou un vélobus !).
3. « Notre futur de Veynes » où l'idée a été de faire dessiner et/ou écrire aux enfants leur vision idéale de la ville.

Le lendemain, une dernière activité a été mise en place nommée le défi écomobilité. Il consistait à encourager les élèves à utiliser des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et ayant un impact positif sur la santé. Du 1er décembre au 26 janvier, tous les matins les élèves devaient mettre une petite croix sur la case correspondante illustrant leur mode de transport (à pied, à trottinette, en roller/skate, en bus, en covoiturage ou en voiture).

A notre retour nous avons constaté que plus de la moitié de la classe venait à l'école en voiture, le reste venant principalement à pied.

Cet atelier, mis en place à l'école, nous a permis de **cibler un public plus jeune pour aborder les questions de mobilités**. Les enfants ainsi que la maîtresse ont d'ailleurs semblé avoir apprécié la démarche du « Living-Lab » et la réalisation d'activités portant sur la thématique de la mobilité.

Pour plus de détails, retrouvez la fiche 2 en annexe page 42.



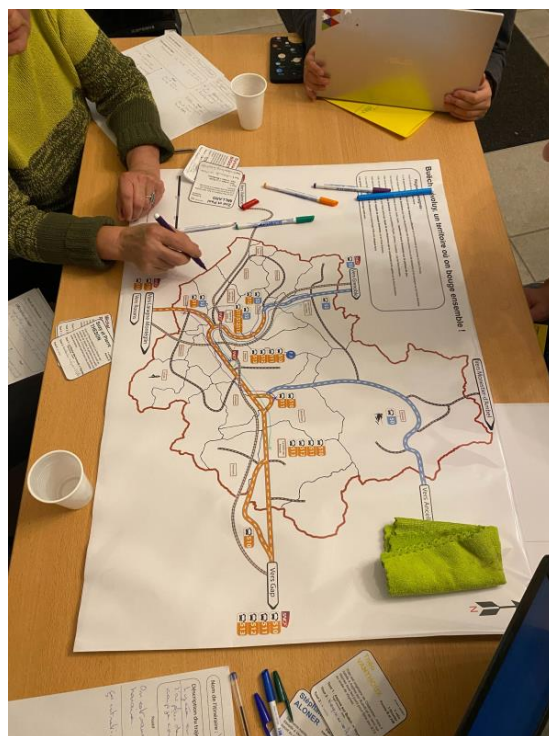
Source : les étudiants ; atelier à l'école avec les CM2

E | Atelier « Un territoire où on bouge ensemble »

L'objectif de cet atelier était de proposer des itinéraires et des solutions de déplacements au sein de l'intercommunalité, et de mobiliser des idées pour l'intermodalité et la multimodalité, ceci à travers un jeu de rôle qui comportait des personnages fictifs.

Le jeu s'est déroulé en 3 tours où chaque personnage devait réaliser un itinéraire préalablement défini et où les contraintes, progressivement mises en place, forçaient les joueurs et les joueuses à collaborer ensemble. L'atelier s'est déroulé le jeudi 30 novembre de 18h30 à 20h00 dans la salle municipale sous la mairie et nous avons eu 7 participant-es.

Nous avons ciblé un public toute génération pour cet atelier même si au final les participant-es étaient peu représentatifs de l'ensemble des différents groupes sociaux, car la majorité était des retraité-es. Certaines personnes qui ont joué nous ont semblé sensibles aux démarches participatives ainsi qu'aux questions d'aménagement et de mobilité. Il est à noter que les joueur-euses se sont vite pris-es au jeu et l'ambiance était plaisante lors de l'atelier.



Source : les étudiants ; atelier « Un territoire où on bouge ensemble »

Cet atelier nous a permis de confirmer qu'il était difficile, voire impossible de se déplacer de manière fluide, dans l'intercommunalité sans véhicule personnel. Néanmoins, ce jeu a pu mettre en évidence le potentiel du covoiturage et apporter du débat sur cette pratique. Les protagonistes se sont vite pris au jeu.

Pour plus de détails, retrouvez la fiche 4 en annexe page 56.

F | Bilan général

Suite à ces ateliers, nous constitué une grille d'analyse commune dans le but de faire émerger des éléments dans les grandes thématiques suivantes : « L'usage de la voiture et du réseau de transport en commun » ; « l'aménagement du territoire à deux échelles » ; « les mobilités douces ». De ces thématiques, nous avons pu ressortir des sous-thématiques et des propositions d'actions présentées ci-dessous.

1. L'usage de la voiture et du réseau de transport en commun

Pour commencer, nous avons relevé évidemment la place très importante de la voiture dans le quotidien des habitant-es. Cela se traduit à deux échelles avec une utilisation pour des trajets à l'intérieur même de la ville (amener et chercher les enfants à l'école, aller à certains commerces, loisirs) et l'échelle du bassin de vie, ce qui est moins surprenant pour se rendre au travail sur Gap ou à des services spécifiques comme la santé.

Cette utilisation prépondérante de la voiture s'explique notamment face aux freins auxquels les habitant-es font face pour l'usage des **transports en commun**. Une **difficulté d'accès** due à peu de fréquence, des prix trop élevés du train et du bus et une quasi impossibilité de faire de l'intermodalité. De plus, il y a trop peu de correspondances entre ces différentes lignes de transports.

Par ailleurs, le **train** reste très présent dans le discours des habitant-es avec un rapport d'attachement qui s'explique par l'histoire du train à Veynes. **Pourtant, il ne semble pas tant utilisé au quotidien pour des questions de prix, de fréquence et de retard.**

Le **covoiturage** a aussi été évoqué, tout en mentionnant qu'il ne doit pas être une alternative au train. Une proposition s'est faite autour de ces constats : il existe une multitude de plateformes sans centralisation de l'information et les habitant-es n'arrivent pas à se fédérer ou à s'y retrouver.

Évidemment, la question des places de stationnement a été évoquée pour en déplacer certaines à l'extérieur du centre historique, et trouver une solution au stationnement dit « sauvage ».

2. Aménagement du territoire : Veynes et la Communauté de Commune du Buëch-Dévoluy

Nos ateliers nous ont permis de voir le lien que peut entretenir la mobilité avec l'aménagement du territoire et comment l'un peut inciter l'autre.

Le **verdissement de la ville** a été évoqué avec le souhait de plus d'espaces verts et de parcs dans Veynes notamment avec la proposition d'élaborer la rue du Doc Caral, et de réaménager les places de voiture devant l'école primaire en petit parc/aire de jeux.

Il y a aussi eu la question de repenser l'entrée Ouest de la ville et réfléchir à quelle image on veut donner.

Il nous a aussi été évoqué le souhait de faire réapparaître **la présence de l'eau** au sein de Veynes.

Le souhait de rendre plus accueillant le centre-ville en réhabilitant les maisons du centre nous a été mentionné.

La **densification d'une zone pavillonnaire** a également été évoquée pour retrouver un tissu urbain bâti cohérent et continu, ce qui a une incidence sur la perception de la ville et ce qui peut inciter ou non à pratiquer la marche au quotidien. Pour finir, il nous a été formulé le souhait d'un lieu de vie collectif de partage et intergénérationnel pour faire vivre le centre-ville.

3. Les mobilités actives

Nos ateliers nous ont permis de constater que le long de la départementale, il n'y a pas de piste cyclable sécurisée. Les cyclistes font face à un manque d'infrastructures appropriées. Pour résoudre ce problème, **l'idée est de mettre en place une piste cyclable clairement séparée de la chaussée réservée aux véhicules motorisés.**

À l'intérieur de la ville, l'absence de voies cyclables présente un défi significatif. Pour encourager cette forme de déplacement, des suggestions incluent l'installation d'abris à vélo et de points d'attache dans la ville, en particulier aux endroits clés.

La question de la signalisation est identifiée comme le principal levier à considérer pour changer les comportements, comme en témoigne la remarque sur le manque de panneaux dans les zones de rencontres.

La question de l'accessibilité revient fréquemment, soulignant les défis liés à la marche dans la ville pour certaines catégories de la population, en particulier les personnes âgées, en raison de la présence d'escaliers et de pentes. Pour résoudre ces problèmes, deux suggestions sont avancées : la réouverture et la réhabilitation des chemins piétonniers existants, ainsi que le réaménagement de la départementale en raison du manque de continuité des trottoirs pour les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR). De plus, la Maison des Jeunes et de la Culture (MJC) est actuellement inaccessible aux (PMR).

Le manque d'espace pour le piéton, les trottoirs trop étroits et le non-respect de la limitation de vitesse par les voitures sont soulignés par les résidents.

Une proposition émerge pour améliorer l'accessibilité du centre-ville sans voiture, en s'inspirant du modèle des Vélib. L'idée consiste à proposer un service de location de caddies pour effectuer ses courses dans le centre, avec possibilité de les garer sur l'avenue où seront préalablement disposés les caddies.

Figure 14 : Carte mentale l'usage de la voiture

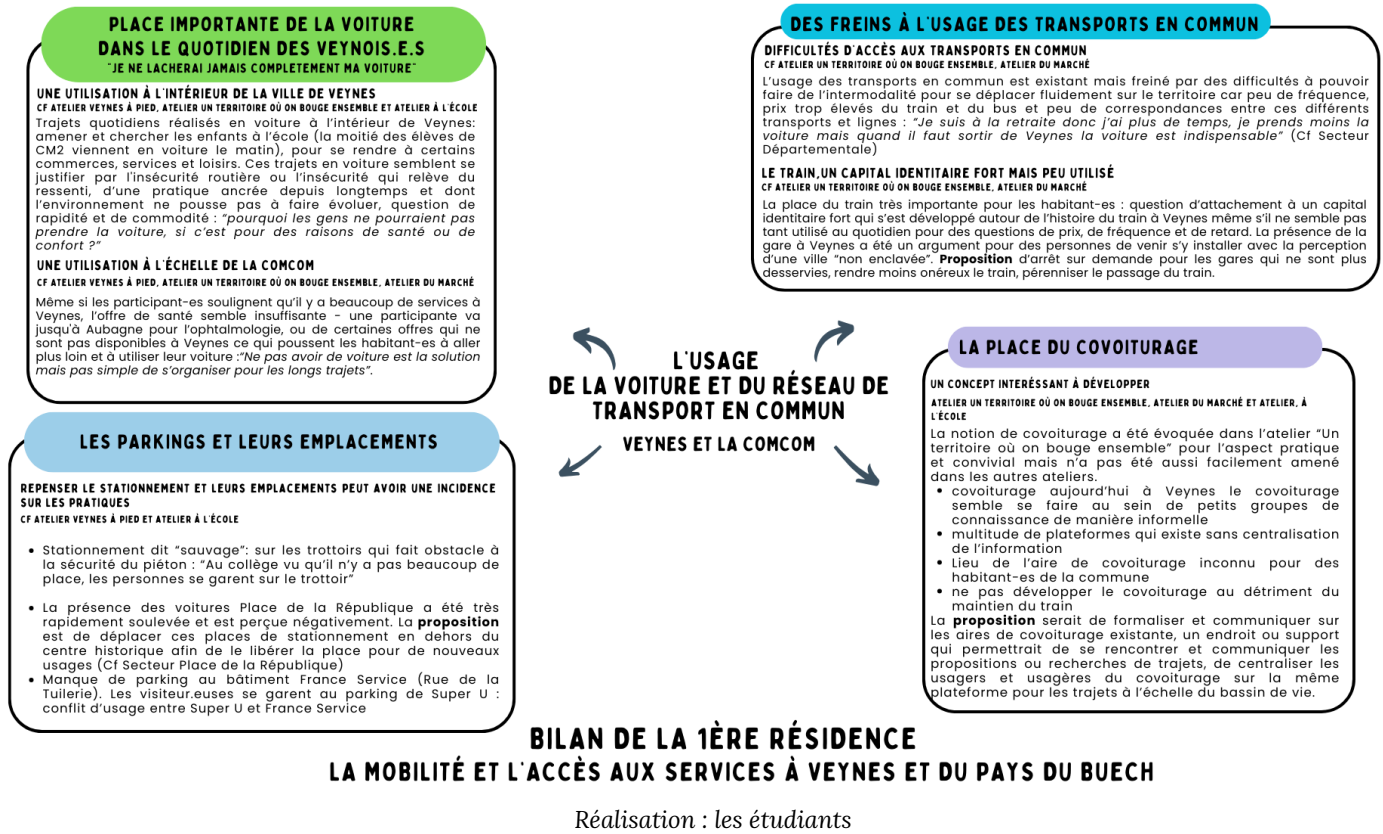


Figure 15 : Carte mentale l'aménagement du territoire

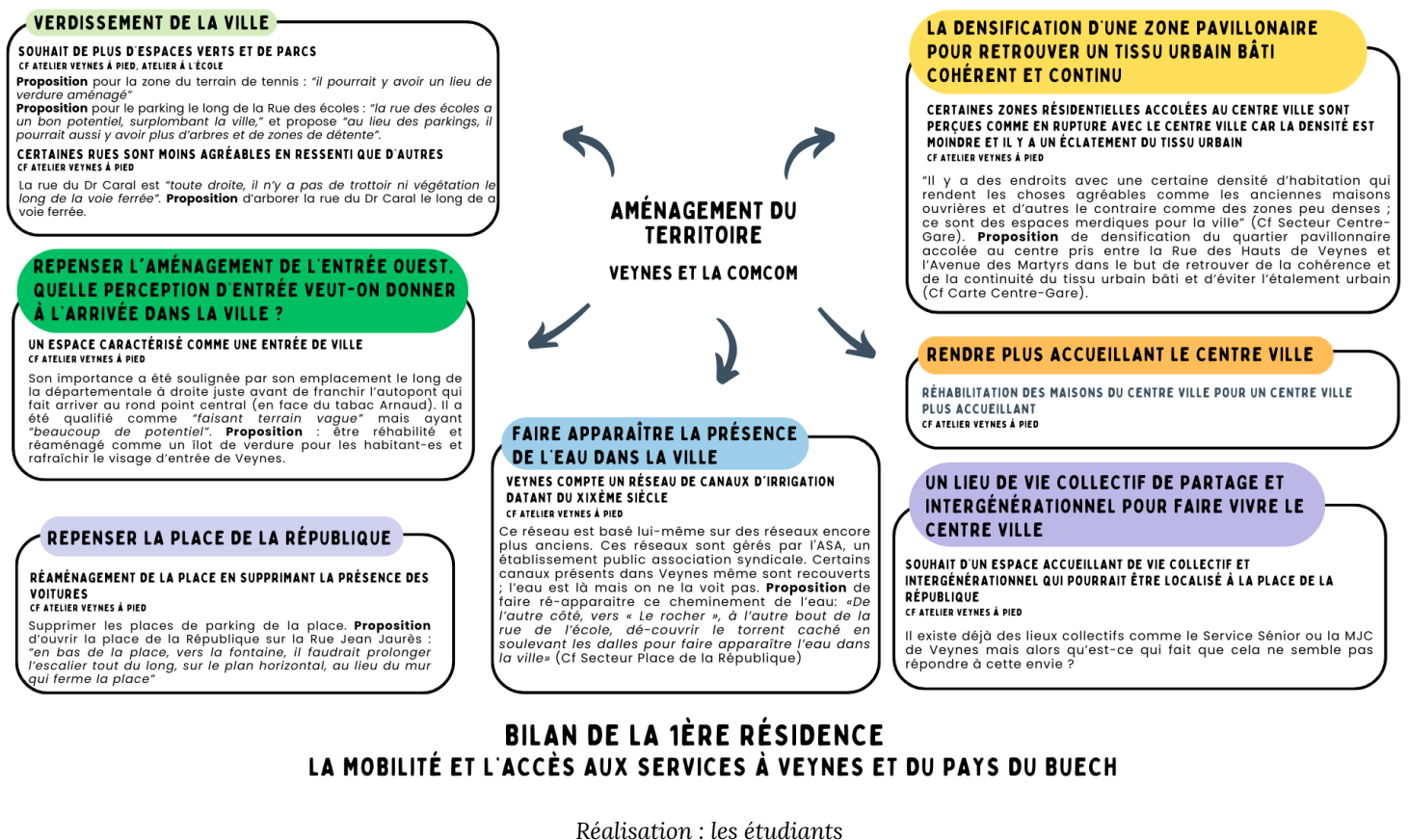
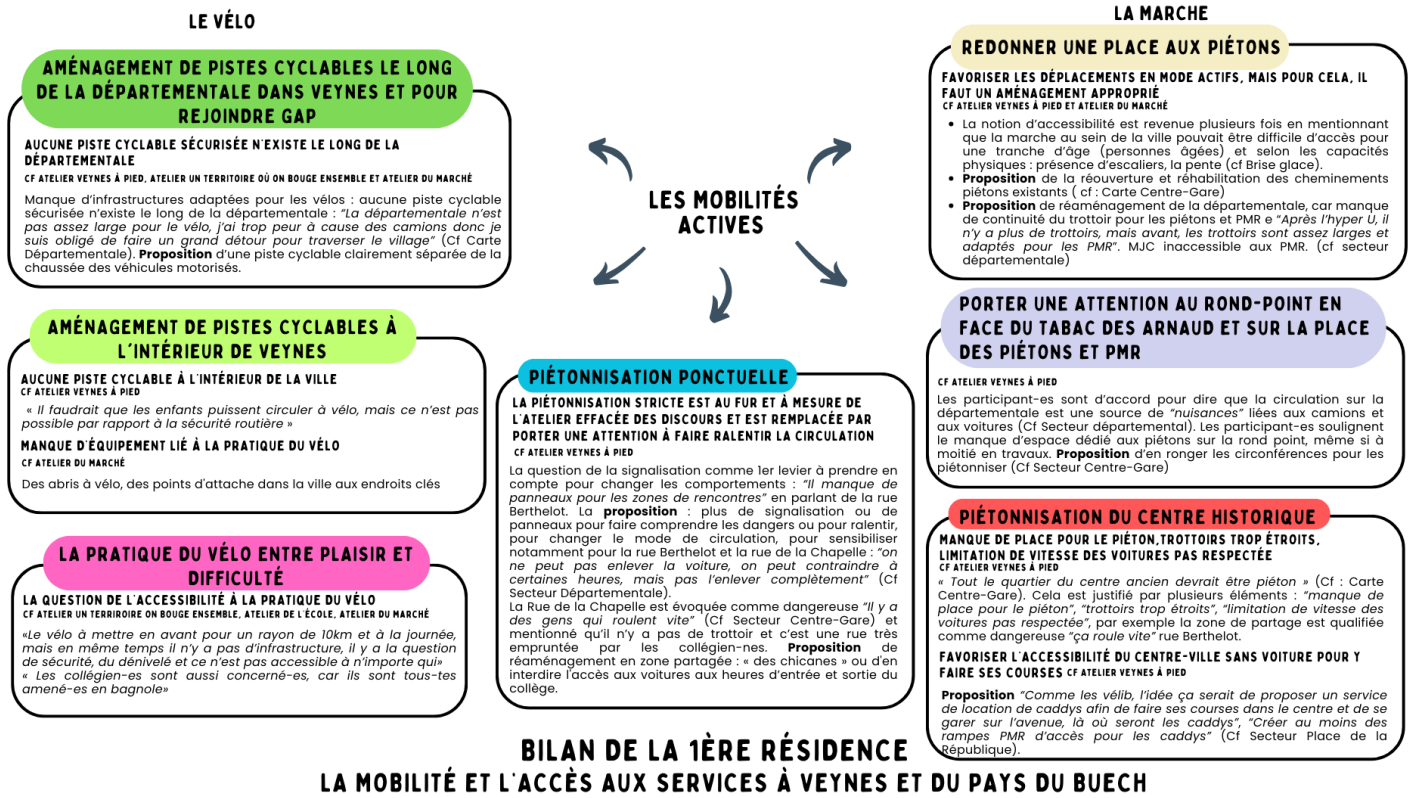


Figure 16 : Les mobilités actives



BILAN DE LA 1ÈRE RÉSIDENCE
LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS AUX SERVICES À VEYNES ET DU PAYS DU BUECH

Réalisation : les étudiants

Phase 3 : Expérimentations d'actions alternatives à la voiture individuelle sur le territoire - Mise en pratique

Nous aimerions rappeler les objectifs de l'Atelier Étudiant pour recontextualiser la démarche d'expérimentation qui va suivre. Au regard des enjeux socio-écologiques actuels, le premier objectif de l'Atelier Étudiant a été de comprendre le territoire par une approche participative dans l'objectif de faire émerger des pratiques alternatives à la voiture individuelle et de lier cela à l'accès aux services de proximité en zone de montagne. Dans ce cadre, nous avons organisé des ateliers participatifs en vue d'évaluer les pratiques locales de mobilités et leurs vécus par rapport à cela durant la résidence de fin novembre.

Notre deuxième objectif parallèle a été l'expérience même de la méthodologie du Living-Lab, de sa pratique et de sa documentation qui nous ont été pointées par les commanditaires de l'ADRETS et du Labex ITTEM, le laboratoire d'excellence de l'Université Grenoble Alpes sur les innovations et transitions territoriales en montagne. L'Atelier étudiant a alors eu pour but de mettre en place une phase d'expérimentation, partie intégrante de la méthodologie du Living-Lab que nous portons. C'est suite aux résultats de nos observations et de l'analyse des ateliers participatifs que nous avons proposé une expérimentation de piétonnisation ponctuelle et une plateforme physique de covoiturage.

A | Piétonnisation ponctuelle d'une rue stratégique

Le contexte de la démarche

Nous avons décidé d'expliquer l'expérimentation de piétonnisation en commençant par le contexte dans lequel nous inscrivons sa démarche.

Les villes ont aujourd'hui des difficultés à maintenir une qualité de vie à leurs habitant-es dans un contexte de changement climatique. L'une des raisons principales est la perte de biodiversité ainsi que l'omniprésence de l'automobile. En effet, l'aménagement de la grande métropole, la petite ville ou le village en milieu rural, se sont organisés et développés pour la voiture, son usage et ses dimensions. Cette généralisation de la voiture s'est réalisée au détriment de la place et de la sécurité de la personne piétonne, des mobilités douces et des espaces naturels et agricoles qui aujourd'hui s'émiettent en périphérie.

Il est nécessaire, pour retrouver une qualité de vie aux habitant-es de la ville, de repenser son organisation, son développement et son aménagement. Ceci en la rendant hospitalière et saine en recréant des liens de solidarité, de partage, de convivialité et de rencontre tout en réincorporant la place de la biodiversité dans le tissu urbain.

Le choix de la rue de la Chapelle

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé d'expérimenter, avec l'Atelier étudiant, une piétonnisation ponctuelle de la rue de la Chapelle pour entamer de nouvelles pratiques et sensibiliser les passant-es automobilistes et piéton-es à ce sujet. Son choix a découlé du bilan que nous avons dressé suite aux ateliers participatifs ; la rue de la Chapelle a de nombreuses fois été mentionnée comme révélant un conflit d'usage important entre piéton-nes et automobilistes et par un manque de sécurité accru pour les piéton-nes qui sont en bonne partie des collégiens et collégiennes.



Source : les étudiants ; expérimentation de piétonnisation

Public ciblé

Comme mentionné plus haut, nous avons cherché par cette expérimentation à cibler les habitant-es de Veynes et plus particulièrement les collégiens et collégiennes ainsi que les parents d'élèves. En touchant le bien-être des enfants et leur sécurité, cela nous a permis de faciliter l'acceptation de l'expérimentation par les élu-es et les habitant-es, car c'était une justification valable et recevable pour un public large.

Les retours

Dans l'ensemble, l'expérimentation s'est très bien passée. Nous avons eu de nombreux retours positifs évoquant qu'il était pertinent de piétonniser cette rue même s'il y a évidemment eu quelques personnes mécontentes. Ces dernières nous ont reproché que le tracé de la circulation de substitution était mal organisé ou alors nous avons pu ressentir que c'était une gêne dans le déroulé de leur quotidien. Nous interrogeons tout de même, si le facteur ponctuel, comme quoi cette expérimentation a été annoncée sur une seule journée, a d'une manière été bien reçue, car elle n'allait pas pour vocation de perdurer.

Les quelques collégiens et collégiennes interrogé-es nous ont confié être content-es de cette piétonnisation et pour certain-es, avoir déjà failli être renversé-es.

Le choix de piétonniser de manière ponctuelle sur deux plages horaires clés du collège nous a semblé être bien reçu ; de nombreux retours appuyant ce choix de la part de passant-es nous ont été faits sur ce point et nous concluons que cela a été un bon compromis. Il en va de même avec notre présence lors de l'expérimentation ; ce qui a permis de rendre humains les échanges, d'accompagner et inclure les automobilistes dans notre démarche. Nous jugeons que la présence de personnes sur les lieux d'une expérimentation de piétonnisation est nécessaire pour son bon déroulement.

Suite à nos observations sur place, nous préconisons de changer l'endroit du passage piéton, car il ne correspond pas à la trajectoire que prennent les élèves pour traverser. De plus, si la piétonnisation se perpétue, envisager une collaboration avec les parents d'élèves volontaires pour qu'ils soient sur place lors des heures de pointe, afin de sécuriser la circulation des collégien-nes par rapport aux véhicules.

Pour finir, il est indéniable que la communication, en amont et sur place, a eu son importance avec une annonce dans le journal du Dauphiné, via des affiches dans la ville, par le collège pour informer les parents d'élèves et la distribution de flyers. De plus, notre relation avec l'élue à la participation a été primordiale comme rôle « relais » entre le Maire/l'institution et nous, pour la mise en place en amont de l'expérimentation (sonder le Maire, volet communication, demande d'autorisation). Sans cet appui sur le terrain, nous n'aurions pas pu y arriver.

Pour plus de détails, retrouvez la fiche 5 en annexe page 62.

B | Plateforme physique de covoiturage

La démarche

L'atelier participatif réalisé lors de la première sortie de terrain «Un territoire où on bouge ensemble» a généré l'idée de l'un-e des participant-es sur la mise en place d'une plateforme physique de covoiturage à Veynes.

Notre projet d'une plateforme de covoiturage s'inscrit au cœur de notre démarche Living-Lab, cherchant à identifier des alternatives à l'autosolisme dans un territoire escarpé peu dense. Cette idée de covoiturage a émergé comme l'une des solutions la plus adaptées au territoire, marquée par une forte dépendance à la voiture individuelle.

L'expérimentation teste la mise en place d'une plateforme physique de covoiturage afin d'inciter les personnes à covoiturer ensemble et vise notamment à engager une dynamique territoriale durable pour la diffusion du dispositif d'autostop organisé Rézo pouce, déployé par la CCBD. L'objectif de cette plateforme physique de covoiturage est de permettre, dans un contexte de durabilité et de transition, l'utilisation des modes de transport collectifs à travers un support original et localisé qui se démarque des autres plateformes numériques de covoiturage déjà existantes et très nombreuses. Cette plateforme physique de covoiturage a également pour ambition de créer du lien par la rencontre entre habitant-es et l'auto-organisation.

VEYNES-COVOIT'							
Je propose...				Je cherche...			
Destination complète	Nombre de places	Date & Heure	Coordonnées: Noms, N°tél et/ou e-mail	Destination complète	Nombre de places	Date & Heure	Coordonnées: Noms, N°tél et/ou e-mail

Si le tableau est plein, vous pouvez effacer les trajets qui sont datés grâce au chiffon.

Figure 17 : Panneau de covoiturage ; Réalisation: les étudiants

Localisation

Pour ce faire, nous avons choisi trois lieux stratégiques dans la ville afin d'implanter nos panneaux. Le premier panneau se situe non loin de l'office de tourisme, sous un abribus en face de la départementale traversant Veynes. Le second est également situé sous un ancien abri bus en face de l'école et le dernier panneau a été placé sur la façade du café de la gare, pôle d'échange multimodal entre plusieurs modes de transports pour une durée d'une semaine.

Figure 18 : Carte des emplacements des panneaux de covoiturage



Réalisation : les étudiants

Lieux des panneaux : (figure 18 : carte des emplacements des panneaux de covoiturage)



Points potentiels d'auto-stop uniquement, via le Rézo Pouce



Points potentiels de covoiturage et d'auto-stop, via le Rézo Pouce



Points identifiés comme lieux d'implantation de nos panneaux

Évaluation du dispositif

La mise en place tardive de notre plateforme de covoiturage ne nous a pas permis d'évaluer l'adhésion de la population pour le dispositif, toutefois lors de la restitution publique avec les habitant-es, iels ont soutenu l'initiative qui sera poursuivie avec le projet Rézo Pouce.

Phase 4 : Restitution des résultats aux habitants et poursuite du Living-Lab - Co-évaluation et Perspectives

A | Restitution publique

Lors de la tenue des ateliers participatifs lors de la 1ère résidence, nous avons eu comme retour de la part des participant-es que notre travail de diagnostic réalisé sur la commune les intéressait. Nous voulions également avoir un retour de la part des habitant-es sur notre expérimentation de piétonnisation ainsi que sur la mise en place de la plateforme physique de covoiturage. Dans ce sens, nous voulions organiser un temps de retour et de bilan de nos différentes actions pour le présenter aux habitant-es et élu-es de la commune. Nous avons donc organisé une réunion publique le jeudi 25 janvier 2024 à Veynes.

Cette soirée s'est déroulée avec un premier temps de présentation de diagnostic et du bilan des résultats de notre travail d'enquête sur le terrain et dans un deuxième temps un temps de discussion sur les expérimentations mises en place.



Source : les étudiants ; restitution publique

Discussions autour de la démarche de piétonnisation

Pour ce temps de discussion autour des expérimentations, nous avons animé un atelier avec la méthodologie des Chapeaux de Bono pour parler de la démarche de piétonnisation.

Pour donner suite à l'expérimentation de la piétonnisation, nous avons demandé aux participant-es de se mettre en équipe d'environ 6 personnes. La méthode des 6 chapeaux de Bono consiste à adopter six modes de pensées symbolisés par des chapeaux de différentes couleurs qui obligent à parler sous la posture dictée par ce dernier. Nous avons fait le choix de 4 chapeaux, utilisés par tour dans cet ordre suivant :

- Le **chapeau émotion** : avec lequel il faut s'exprimer sans filtre, sous le coup de l'émotion.
- Le **chapeau neutralité** : où il faut réfléchir à la démarche avec du recul, de manière objective, dire les pour et les contre d'une expérimentation de piétonnisation.
- Le **chapeau créativité** : avec lequel il faut parler par exemple des solutions idéales de la démarche de piétonnisation ou comment une telle démarche pourrait être amenée autrement, ...

- Le **chapeau organisation** : d'un point de vue plus réaliste, établir les prochaines étapes de la démarche, quelles solutions peuvent être retenues.

Voici ce qui en est ressorti et l'analyse que nous en avons fait :

Chapeau Emotion	
Positif	<ul style="list-style-type: none"> . Sentiment de liberté et d'espaces . Rue plus agréable . Confort absolue pour la majorité . Pourquoi dans une petite rue et pas dans toute la ville ?
Négatif	<ul style="list-style-type: none"> . Furieux quand l'information n'est pas . partagé en amont . Pas nouveau déjà vu . Conflit entre piéton-nes et conducteurices . Les parkings sont mal placés . Pollution accrue à force de contourner la rue
Chapeau Neutralité	
Positif	<ul style="list-style-type: none"> . Réduction trafic automobile . Espace plus accessible pour tous-tes . Excellente initiative . Cadrer les rues . Coté ponctuel est pertinent . Permet plus d'attractivité : si une rue est belle, elle incite à être pratiquée à pied
Chapeau Créativité	
Avis	<ul style="list-style-type: none"> . Créer un jardin éphémère . Rickshaw . Améliorer l'aspect physique et esthétique de la rue . Installer des pavés . Dégoudronner . Installer une piste cyclable . Fleurir et végétaliser les murs . Installer rambarde surtout en cas de verglas . Proposer des vélos à assistance électrique . Pédibus . Installer un panneau pour indiquer une rue à sens unique . Rendre la rue belle pour inciter à l'emprunter
Chapeau Organisation	
Avis	<ul style="list-style-type: none"> . Voir avec le collège pour piétonniser . Continuer à piétonniser de manière ponctuelle une fois par semaine ou par mois pour sensibiliser et rendre permanent par la suite . Mettre une signalisation plus importante pour informer correctement . Créer et identifier clairement des places de stationnement . Faciliter l'utilisation des transports en commun . Encourager à laisser la voiture de côté . Faire évoluer les mentalités en sensibilisant à la marche

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">. La piétonnisation doit être un outil au service d'un objectif. Penser à déplacer les places de parking |
|--|

In fine, cette méthodologie a permis de stimuler la créativité des groupes, mais aussi de favoriser la communication en prenant notamment en considération chaque angle d'approche et de se défaire des idées classiques et standards et le tout dans un temps imparti.



Source : les étudiants ; atelier chapeaux de Bono restitution publique

La communication

Pour se faire la communication de la restitution finale, sa tenue et ses horaires ont été publiés dans un article du Dauphiné que nous avons transmis via l'élue à la participation et auprès de l'Office du tourisme. Des affiches combinant l'annonce de la piétonnisation et la restitution publique ont également été mises en place aux alentours des écoles. Des flyers ont été distribués dans des boîtes aux lettres et laissés à des points stratégiques comme la médiathèque, la mairie... Nous avons également rédigé des invitations personnelles que nous avons envoyées par mail à la liste des participant-es qui avaient laissé leur contact lors des ateliers participatifs de la première résidence. Pour finir, lors de la piétonnisation de la rue de la Chapelle, c'est-à-dire le jour même, nous avons distribué un flyer qui expliquait notre démarche et mentionnait la tenue de la restitution publique le soir même. Nous en informions également oralement les passant-es. Nous avons également fait deux heures de tractage sur le marché.

Bilan de la réunion

Il y avait 28 personnes présentes en sachant qu'en parallèle se tenait un Conseil Municipal, les élu-es convié-es n'ont donc pas pu venir, à part une à la fin de la soirée. La réunion s'est bien passée, nous avons été légèrement en retard sur le planning annoncé.

Le travail en petit groupe a été pertinent pour recueillir les avis et a permis de dynamiser la réunion en faisant bouger les participant-es.

Lors du temps « questions-réponses » des remarques intéressantes ont été faites par le public :

- Il est nécessaire d'intervenir sur les mobilités entre Veynes et les hameaux et pour cela notre travail manque ce point de vue.
- Une remarque a été faite concernant les données de l'Insee, sur les types de transport, pour les déplacements depuis Veynes où nous pouvons observer que la part du vélo est nulle. La remarque a été de dire qu'il y a pourtant des personnes qui pratiquent le vélo. Nous avons répondu que c'est la raison pour laquelle les ateliers participatifs ont leurs rôles à jouer, par témoignages des personnes directement.
- Une autre remarque a porté sur le fait que nous n'avons pas assez porté de regard sur la saisonnalité des mobilités.
- Pour finir, une dernière remarque a été abordée sur la question du tourisme et de leur place prépondérante dans l'utilisation de la voiture.

B | Perspectives

1 - Poursuite du Living-Lab au cœur du territoire

En tant que laboratoire vivant, le principe de notre démarche est que nos actions engagées soient reprises et appropriées par les acteurs du territoire. C'est pourquoi à la suite de la restitution publique organisée avec les citoyen-nes, nous avons évalué avec les élu-es et les commanditaires, le bilan de notre atelier.

Nous leur avons présenté nos résultats sur l'ensemble de nos actions, et plus particulièrement les retours de nos expérimentations. A noter que lors de la réunion était présent-es les membres de l'Atelier Étudiant, Vincent Sindirian (Chargé PVD Veynes + Mobilité à l'interco), Yoann (étudiant L3 IUGA), Françoise (élue à la participation), Marion Decalf (DDT, service Unité Interdépartementale conseil aux territoires des alpes du Sud 05), Ursula Mostowski (conseillère municipale), Nicolas Buclet (enseignant tuteur de l'Atelier Étudiant) et Monsieur le Maire. L'assemblée étant globalement satisfaite, le maire nous a confirmé que la municipalité s'appuiera sur notre travail pour mener de futures actions en lien avec nos expérimentations.

Concrètement, nous avons discuté de continuer l'expérimentation de la piétonnisation de la rue de la Chapelle voire de celle qui mène à l'école primaire. Idéalement, tout le centre-historique devrait être apaisé pour des raisons sécuritaires et environnementales. Mais la collectivité ne peut en aucun cas ignorer l'acceptabilité sociale. La ponctualité de la piétonnisation a été qualifiée comme un compromis entre ces deux arguments. Pour donner suite à l'expérimentation, le maire a proposé, en s'appuyant sur les retours que nous avons fait de la restitution publique, de poursuivre l'expérimentation de manière ponctuelle sur un temps long (1 fois par semaine ou 1 fois par mois) pour adapter le dispositif et le faire accepter par les habitant-es. Pour cela, nous avons appuyé le fait qu'il est nécessaire que des personnes soient présentes sur site pour animer la piétonnisation au vu de notre expérience, car l'encadrement de cette pratique était bien évidemment facilité par notre présence nombreuse et il a été proposé la possibilité de faire une réunion avec les parents d'élèves qui pourraient se porter volontaire pour gérer la piétonnisation de la rue de la Chapelle. Sachant que la policière municipale est déjà retenue pour sécuriser l'accès à l'école primaire,

l'engagement d'autres personnes encadrantes est donc nécessaire (la fiche 7 en annexe page 75). Un pédibus et un taxi vélo ont aussi été évoqués comme propositions.

Concernant l'expérimentation du covoiturage, la démarche a particulièrement intéressé le maire voisin d'Oze. Présent lors de notre restitution publique, il jugeait l'approche physique de cette pratique, en phase avec les besoins d'une partie de la population n'ayant pas accès aux outils numériques et cohérent avec un petit nombre d'habitant-es. Selon lui, cette plateforme présente un potentiel non négligeable dans les villages périphériques de Veynes, où le covoiturage serait certainement l'option la plus adaptée, complémentaire à l'offre numérique du Rézo Pouce qui sera mise en place sur toute la communauté de communes. Cette remarque a montré que notre travail a eu une résonance au-delà de la Commune de Veynes.

Bien que les expérimentations aient plus ou moins apporté des solutions concrètes aux enjeux que nous portons, de nombreuses préconisations ont été soulevées au cours des ateliers, relevant tantôt de l'aménagement de pistes cyclables ou bien de la végétalisation de certains espaces publics, entre autres. Ces résultats synthétisés (cf. Bilan général p.22) pourront donc être repris comme base de travail pour de futures expérimentations.

2 - Un modèle de Living-Lab en co-construction avec l'ADRETS

En outre, comme le living-lab était pour nous une démarche test, elle l'était également pour l'ADRETS dans ce format de longue durée. Aussi, l'association et nous-mêmes ayant été satisfait-es de cette méthodologie, nous avons décidé de transmettre synthétiquement chaque étape du processus de living-lab que nous nous sommes approprié-es.

Dans la perspective de réitérer cette méthodologie sur des questions d'accompagnement des territoires pour la transition, ce document pourra servir d'inspiration et d'une base pour établir une méthodologie claire et détaillée.

Tout au long de notre atelier, nous avons activement co-construit ce laboratoire vivant avec l'ADRETS, au sein d'une relation horizontale qui a énormément été appréciée par les étudiant-es et les commanditaires.

C'est pourquoi notre document s'organise en suivant les quatre phases qui ont constitué ce Living-Lab, à savoir :

La recette du Living-Lab

1. Le diagnostic territorial

- a. Analyse thématique du territoire à distance (recueil de données + représentations graphiques et cartographiques)
 - b. Identification des enjeux
- c. Confirmation des hypothèses par l'observation sur le terrain

2. Effervescence d'idées et de projets

- a. Sensibilisation des enjeux aux citoyens - ateliers citoyens pédagogiques et interactifs
- b. Propositions d'idées et débats de nouvelles solutions - ateliers citoyens participatifs

3. Mise en action par l'expérimentation

- a. Expériences ponctuelles à visée pédagogique
- b. Dynamique de co-construction (non-mise en oeuvre dans cette démarche)

4. Co-évaluation et suivi des résultats

- a. Restitution publique des résultats mise en perspective dans l'ensemble du Living-Lab
 - b. Décision collective de la poursuite de la démarche

Pour finir, cette démarche étant difficile à appréhender, il convient d'accepter le fait de ne pas véritablement avoir d'objectif en tête au commencement du Living-Lab. En ce qui nous concerne, la mise en route a été longue pour arriver à définir ce que nous voulions cibler et par quel moyen. **Le Living-Lab doit être vu comme un processus où chaque phase permet de zoomer progressivement sur l'objectif final.** Un entonnoir où l'on parcourt les généralités pour spécifier l'analyse jusqu'à l'expérimentation concrète d'actions.

Conclusion

Si notre participation s'achève en cette dernière phase du Living-Lab, nous sommes très fier-ères que les travaux que nous avons produits soient à la fois repris par l'ADRETS et la commune de Veynes dans la perspective de nouvelles expérimentations et dans l'optique d'alternatives à l'autosolisme. Nous pouvons ainsi dresser le bilan de notre atelier au prisme de notre problématique initiale qui était la suivante : **comment susciter de nouvelles pratiques de mobilité en montagne, tout en garantissant l'accès aux services de proximité par une offre variée et densifiée ?**

Comme évoqué précédemment, la spécificité de notre démarche est que son objectif final se dessine au fil des étapes du Living-Lab. Nous avons privilégié un diagnostic axé sur l'offre et les pratiques de mobilités de proximité, davantage que sur la partie des services. En parallèle, le benchmarking réalisé dans cette optique nous a accompagnés dans la construction de la démarche Living-Lab et notamment pour l'élaboration des ateliers participatifs. A l'issue de ses résultats, nous avons extrait les idées les plus pertinentes à expérimenter dans le temps aussi imparfait.

En fin de compte, l'approche participative que nous avons menée est appropriée pour susciter de nouvelles pratiques de mobilités dans ces territoires car elle s'est appuyée sur les dires des citoyen-nes et de leur implication. Veynes étant l'un des pôles structurants du territoire, la problématique de l'accès aux services est sous-jacente de la thématique précédente, bien qu'elle soit potentiellement exploitable dans la perspective de nouvelles expérimentations menées par l'ADRETS.

Pour rappel, dans le bilan des ateliers que nous mentionnons à plusieurs reprises dans cette présentation, il est accompagné de préconisations. La piétonnisation et le covoiturage en font partie et nous avons choisi de nous concentrer sur ces deux-là en les expérimentant afin de cibler particulièrement la thématique mobilités. Mais à savoir que dans ces préconisations certaines touchent plus l'aménagement et elles seraient facile à mettre en place par la commune car demandant peu de moyens financier et humain comme la réhabilitation des cheminements piétons

Toutefois, il faut relativiser cette approche participative. D'autres méthodes sont tout aussi pertinentes pour engager ce genre de transition dans les espaces de faible densité, mais il nous semble que l'implication directe et indirecte des citoyen-es dans la construction de cette transition est primordiale.

En outre, notre démarche comporte plusieurs limites qu'il convient de relever.

Pour commencer, étant donné que la population participante n'a pas été sélectionnée de façon représentative, l'opinion des jeunes actifs ou des adolescent-es est quasiment absente. L'atelier avec l'école a heureusement permis de toucher un public plus jeune, et de toucher indirectement leurs parents, mais la grande majorité des habitant-es impliqué-es étaient des personnes âgées, quoique l'avis soit somme toute, très intéressant d'un point de vue de l'accessibilité.

Le point le plus important à souligner dans cette démarche, c'est qu'il est actuellement difficile d'attirer les habitant-es jusqu'à nous pour exprimer leur point de vue. La participation citoyenne requiert du temps et de l'investissement sans contrepartie assurée. Pourtant, c'est bien en multipliant ce type d'initiatives que nous arriverons à faire avancer les choses.

Pour conclure sur l'atelier pédagogique réalisé dans le cadre de notre Master, nous pouvons noter son atypisme quant à la relation établie avec les commanditaires. La confiance accordée à la fois par l'ADRETS, les professeurs et la mairie nous ont permis d'établir une relation horizontale permettant la co-construction de la démarche Living-Lab. Cette proximité entretenue progressivement avec eux a facilité

les échanges d'informations, les difficultés que l'on pouvait rencontrer, que ce soit concernant les modalités d'organisation ou de communication de nos ateliers.

Par ailleurs, la reproductibilité de notre Living-Lab a été questionnée lors d'un temps réflexif entre nous, l'élue à la participation et l'Adrets en interrogeant si le terreau fertile de personnes volontaires et dans la communication sur le terrain que nous avons pu bénéficier à fondamentalement permis d'impulser notre démarche et de la mener à bien. Nous pensons que cela a nécessairement induit une facilitation de la mise en place de la démarche et de son bon déroulement. Cependant, nous pensons également qu'elle peut être reproductible en prenant en compte l'importance de passer du temps à créer du lien pour établir un terreau fertile pour de meilleurs résultats ensuite. La méthodologie du Living Lab a pour vocation d'être adaptée au contexte géographique, économique, social et environnemental de son lieu de mise en place et selon le nombre de personnes investies, leurs statuts, rôles et le temps de travail disponible à consacrer.

Quoi qu'il en soit, cette expérience nous aura apporté de nombreuses compétences extrêmement professionnalisantes, dont la figure suivante (cf. figure 19) décrit celles qui nous semblent importantes. La collaboration, la communication, l'organisation sont des éléments primordiaux pour la réalisation d'une telle tâche collective.

Figure 19 : Nuage de mots pour qualifier l'atelier



En tant que Laboratoire vivant, l'engagement des transitions sur un territoire nécessite avant tout une bonne coordination entre les acteurs et actrices concerné-es. C'est pourquoi l'animation d'un Living-Lab requiert de bien connaître les enjeux et les rapports de force associés au territoire étudié, d'où l'importance du travail sur le terrain. Que ce soit des étudiant-es, des professionnel-les ou des citoyen-nes, les instigateur-euses d'une telle méthode doivent garder à l'esprit les caractères ouverts, flexibles et coordonnés de la démarche dont l'objectif s'entretient au fil du temps.

Bibliographie

- Expérimentation de la piétonnisation de la rue Cardinet à Paris entre les rues de Saussure et Tarbé dans le 17ème arrondissement : <https://cdn.paris.fr/paris/2023/11/17/cr-retex-cardinet-noJ1.pdf>
- Les Place(s) aux enfants à Grenoble qui sont de nouveaux espaces piétonnisés végétalisés et accessibles à tout le monde aux abords des écoles : <https://www.grenoble.fr/2383-place-s-aux-enfants.htm>
- L'association Rue de l'avenir qui depuis 1988 a pour "objectif de contribuer et transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable" : <https://www.ruedelavenir.com/lassociation/>
- Atelier école méthodologie Lille Métropole - Sur la route de l'école : <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2020-06/sur%20la%20route%20de%20l%20ecole.pdf>

Annexes

1 | Atelier au marché

Fiche détaillée des modalités d'organisation et d'animation

Dans cet atelier qui a eu lieu le 30 décembre 2023, notre objectif était de faire réfléchir les participant-es sur leurs pratiques de mobilité, leur attachement à la voiture ainsi qu'aux alternatives aux déplacements en voiture et à la praticité de ses autres modes de déplacement. Ainsi, nous avons proposé aux participant-es via cet atelier « Porteur de parole », de donner librement leurs avis, ressentis, points de vue sur un thème donné d'après ces trois phrases :

- « Je serais prêt à renoncer à ma voiture si ... »
- « Pour faciliter mes déplacements à pied dans Veynes et ses hameaux, il faudrait que ... »
- « Me déplacer à Veynes et ses alentours sans ma voiture c'est... »

L'objectif était également de pouvoir identifier les divergences de points de vue (ou non) suivant le lieu des résidences des participant-es : Veynes, les hameaux alentour ou autre ; une couleur pour chaque lieu de vie.



Source : les étudiants ; atelier « Porteur de paroles » sur le marché

Matériel utilisé

- Grilles d'affichage
- Panneau phrase à compléter
- Feuille de couleur
- Pinces à linge

Participant-es

- Une vingtaine de personnes

Nombre d'animateur-ice

2 ou 3 animateur-ices

Déroulé

Animation du stand sur le marché de 8h à 12h. Nous interpellions les passant-es ou les participant-es se présentaient spontanément au stand pour participer.

Communication en amont

Concernant la communication autour de l'atelier sur le marché, sa tenue et ses horaires ont été annoncés sur le site internet de la mairie et de l'Office du tourisme, ainsi que sur les panneaux lumineux de la ville. Des affiches et flyers ont également été mis en place à divers points stratégiques dans la ville : Buffet de la gare, Place de la République, Quai des arts,

Résultats

La perception de la mobilité par les Veynois-es et autres habitant-es de l'intercommunalité :

Habitant-es de Veynes :

- **Vélo** : manque d'infrastructures adaptées (pistes cyclables sécurisées, des abris, des points d'attache, ...)

Déplacements en vélo globalement caractérisés de compliqué, physiques, contraignants, voire impossibles du fait d'éléments contextuels qui ne sont pas en lien direct avec l'aménagement du territoire : la météo, le relief et l'éloignement

3 réponses (soit 15%) plus positives : l'utilisation du vélo est un plaisir, agréable et utile sur une dizaine de kilomètres

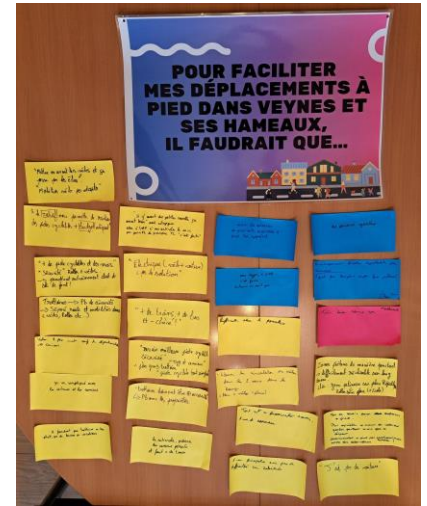
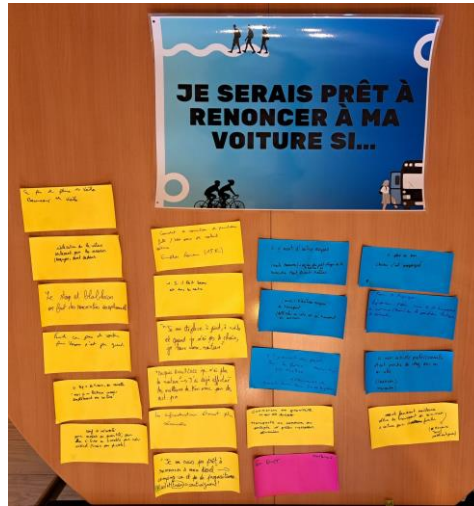
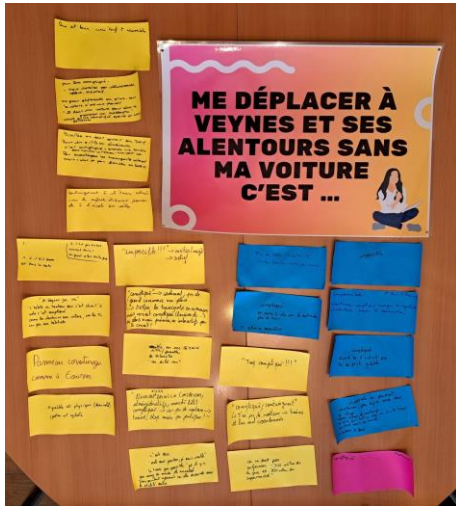
- **Transports publics** : manque d'offre de transports publics (train +bus) + manque de fiabilité, de fréquence et cher

Déplacements en transports publics globalement pas possible car pas une habitude, pas avantageux, compliqué et cher

- **Pied** : infrastructures (trottoirs) pas toujours adaptées mais globalement pas un souci pour se déplacer à pied dans Veynes même. Cependant, reste dur et contraignant du fait de la topographie du territoire : il faut du temps

Habitant-es des communes de l'intercommunalité hors Veynes + hameaux :

- **Vélo** : Compliqué et pas sécurisé - manque d'infrastructures
- **Transports publics** : manque d'offre, fréquence et cher
- **Pied** : impossible à l'échelle de l'intercommunalité, plus facile dans Veynes même, même si les trottoirs ne sont pas toujours sécurisés



Source : les étudiants ; résultats atelier « Porteur de paroles » sur le marché

Critiques de l'atelier

Typologie des participantes

Environ 20 personnes interrogées malgré une météo très pluvieuse.

Une vingtaine de personnes interrogés - Grande majorité voire exclusivité de personnes retraitées ou âgées de 50 et plus et une majorité d'habitantes de Veynes

Interaction entre les participant-es

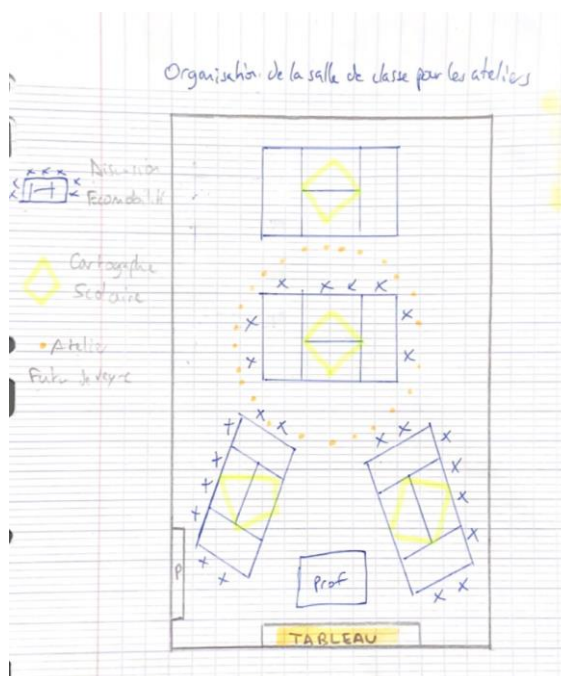
Peu voire pas d'interaction du fait du format de l'atelier visant à recueillir le point de vue personnel des participant-es.

Appropriation des consignes et compréhension de l'atelier

Les participant-es ont rapidement saisi l'intérêt et l'objectif de l'atelier et ne sont pas censurés dans leurs réponses.

Fiche détaillée des modalités d'organisation et d'animation

L'atelier s'est déroulé le jeudi 30 novembre de 13h30 à 16h30 à l'école primaire de Veynes avec 25 élèves de CM2. Pour cet atelier, l'objectif général a été d'analyser les pratiques de mobilités des enfants et leurs propres perceptions sur Veynes en cherchant à inciter et à initier les enfants à une mobilité active et décarbonée et en les sensibilisant à l'écomobilité. Pour cet atelier nous nous sommes inspiré-es d'un modèle déjà existant instauré par la Métropole de Lille intitulé « Sur la Route de l'École ».



Source : les étudiants ; atelier à l'école avec les CM2 et disposition de la salle de classe

Déroulé de l'atelier

- Présentation générale et contexte de notre atelier
 - 2 animateur-ices principaux-ales et 2 assistant-es
- Définition des termes de mobilités, transports et covoiturage avec les élèves
- Présentation de l'organisation des ateliers
 - 4 îlots de tables pour le premier atelier
 - 3 îlots de 8 places pour le second
 - Cercle de chaises pour le dernier, une table au centre

Matériel

- Fond de carte Veynes (4 cartes) format A2
- School Mapping : Ciseaux, colle, scotch, feutres.
- A imprimer : la carte, les lieux du quartier, les points noirs, les étiquettes prénom (tableau distance).
- Cocotte : Imprimer la cocotte, les cartes questions, les cartes discussion, les cartes gages / jeux ; ciseaux, colle

- Notre futur de Veynes : Feuilles A4, feutres + tableau et craies
- Poster papier 90cm / 60cm + Feutres fin noir (Défi écomobilité)

Communication

Organiser l'événement avec l'école : prise de contact avec la directrice de l'école puis de la maîtresse et informer les élèves concerné-es. Prêtez attention aux autorisations de droits à l'image.

Temps

School mapping : 45 min

Discussion ludique (cocotte) : 1h

Futur de Veynes : 45 min

Nombre d'animateur-ice

2 animateur-ices par atelier et 1 ou 2 assistant-es prises de notes.

Nombre de participant-es

Une classe entière de 25 élèves et leur maîtresse.

Consignes des différentes activités lors de l'atelier « à l'école »

Activité 1 : School mapping / Carte des trajets du quotidien (45min)

Objectif : L'objectif de cette activité est de faire réfléchir les enfants sur leurs trajets du quotidien entre le domicile et l'école. Comment la distance qui les sépare de l'école peut-elle être un argument pour choisir son mode de déplacement ? Quelles options s'offrent à eux et quel est le mode de transport le plus adapté à leur situation ? Le but est de sensibiliser et d'entendre les craintes des enfants.

- Chaque élève prend une « **étiquette prénom** » et la place sur l'emplacement de sa maison. A partir de là, iels expliqueront chacun leur tour pourquoi et comment iels viennent à l'école par ce moyen de déplacement.
- Avec la fiche « **Les points noirs** », interroger les élèves sur les dangers qui, d'après elleux, parsèment leur trajet vers l'école (passage piéton, voitures mal garées, carrefours compliqués, crottes de chien).
- Muni de la fiche « **Les lieux de mon quartier** », interroger les élèves sur les lieux repères autour de l'école et inviter les élèves à les placer sur la carte à l'aide du tableau « temps-distance ». Si certains lieux ne sont pas représentés sur la fiche, ne pas hésiter à les faire dessiner par les enfants.
- Chaque élève remplit « **Ma fiche mobilité** ». La fiche leur permettra de découvrir les habitudes de mobilité de l'ensemble du groupe. Iels peuvent consulter le tableau des distances qui les aidera à évaluer la distance et le temps entre leur domicile et l'école selon le mode de déplacement utilisé.

Activité 2 : Discussion ludique sur l'écomobilité (1h)

Objectif : L'objectif de cette activité est de lancer le débat autour des questions de mobilité, de donner la parole à chacun et d'encourager les enfants à s'exprimer et à se poser des questions.

On organise 3 équipes d'environ 8 élèves, réparties sur trois groupes de tables. Pour gagner, une équipe doit accumuler un maximum de points et participer au minimum à deux sujets de discussions. Le jeu se termine au bout d'une heure.

À tour de rôle, les enfants actionnent la cocotte selon un nombre de 1 à 10 que leur donne la classe. Par exemple 5, l'enfant anime la cocotte 5 fois et choisit un pictogramme sous lequel se cache le type de carte qu'il doit piocher et lire à voix haute :

- **Une question (2pt)** : l'enfant qui a tiré la carte tente d'y répondre seul.
 - Exemple : Comment repère-t-on une place de parking réservée aux personnes en situation de handicap ?
- **Une idée de discussion (Opt)** : L'enfant pose la question à l'ensemble de la classe. C'est lui qui lance et anime le débat.
 - Exemple : Comment convaincre ses parents de participer à un covoiturage ?
- **Un gage et un jeu (1pt)** : L'élève réalise l'action demandée et fait deviner à son groupe le cas échéant. Jeux drôles, mots interdits à faire deviner... L'idée est de faire passer des messages de manière ludique.
 - Exemple : Mime un-e cycliste qui veut tourner à gauche

Activité 3 : Notre futur de Veynes (activité en cours de construction) (45min)

Objectif : Collaboration et co-construction d'une vision globale de Veynes dans le futur : initier l'intelligence collective

- Chaque enfant écrit sa vision de son territoire dans le futur (une dizaine de lignes sur une feuille). La consigne sera la suivante : *Imagine Veynes dans 10 ans, à quoi ressemblerait ta ville, ton village et comment y vivrais-tu ?*
On retourne chaque feuille sur une table, face cachée. Tout le monde s'assied autour.
- Pour commencer, **on en dévoile deux**, et ceux qui ont écrit ces idées débattent ensemble de **leurs relations**. L'idée est d'expliquer sa propre vision, de relever les **différences et les points communs**. Par la suite, ils inventent une **vision collective** en essayant de concilier les deux idées en question et s'il y a des **oppositions**, on invite les autres au débat, jusqu'au vote collectif si besoin.
- Ensuite, on dévoile une nouvelle idée et le cycle recommence avec les idées précédentes, et ainsi de suite, jusqu'à la dernière idée.
- Pendant ce temps, nous construirons un tableau des visions récoltées afin d'obtenir une vision générale de Veynes appelée « Le Veynes du futur »

Activité 4 (hors atelier) : Le défi écomobilité

Objectif : Dès le lendemain de l'atelier jusqu'au 24 janvier 2024 (notre retour sur Veynes). L'objectif, avec cette activité, est de connaître comment les élèves arrivent en classe. Et voir si dans la durée ils décident de changer leurs habitudes.

- Chaque matin les élèves inscrivent, à tour de rôle, par quel moyen ils sont venu-es à l'école. Ils prendront un feutre fin noir et mettront une petite croix sur la case qui correspond.

- Un tableau en liège sera accroché dans la salle de classe, les prénoms des élèves seront inscrits en ligne et les moyens de déplacement inscrits en colonne.

Résultats des différentes activités

Aménagement territoire

- Créer plus de parcs de loisirs et de verdure au sein de la ville -> **Laisser la place à la nature dans la ville**
- Nettoyer l'espace public, ramassage des déchets plus fréquent et moins de fumeurs -> **Demande d'hygiène publique**
- **Sécuriser le carrefour de la départementale** avec la route des savoyons, à proximité de la station essence et du passage à niveau.

Accès aux services

- Implanter plus de commerces dans la ville, pourquoi pas créer un vrai centre commercial, avec des magasins de mode, de jeux vidéo → idée d'avoir plus de services et activités à Veynes
- Rénover la piscine, rendre le gymnase accessible aux gymnastes
- Avoir plus de lieux de détente et de loisirs : les enfants parlent de mettre un city-stade au centre de Veynes

L'usage de la voiture

- Moins de voitures qui circulent dans la ville, plus de voitures électriques
- « S'il y'a vraiment pas de place et que c'est loin donc elle peut se garer mais sinon non, au collège vu qu'il y'a pas bcp de place les personnes se garent sur le trottoir, ça peut être dangereux pour les personnes qui devront marcher sur la route »
- Sécurité routière : « Il y a des voitures qui foncent à fond »
- 12 élèves viennent en voiture, pour des raisons de distance-temps et de simplicité

Les mobilités actives (à pied/vélo/skate/roller)

Vélo :

- « Plus de vélo dans la ville » ; Augmenter le nombre de pistes cyclables
- **Aucun élève ne vient à vélo.** Facteurs : Relief ; Insécurité -> Simulation d'un accident à cause d'une portière de voiture
- Importance relevée de la **sécurité routière**, à travers le comportement (signe de la main, code de la route) et l'équipement (gilet jaune, casque, signal réfléchissant...)
- « Quand on fait du vélo c'est surtout **pour s'amuser** »

A pied :

- Éviter de garer sa voiture sur le trottoir pour sécuriser la marche à pied, en créant des arrêts minute par exemple, notamment aux abords de l'école. Débat sur ce sujet : La sécurité des piétons est au centre de l'enjeu, tout comme le fait de venir en voiture à l'école et le manque de stationnement. Mais c'est peut-être une opportunité d'augmenter le covoiturage ou les mobilités actives ?

- Avantages d'aller à l'école à pied : Le sport (10000 pas recommandés par jour), ça ne pollue pas
- Inconvénients : Lenteur sur les trajets longs, sentiment d'insécurité (à cet âge), vulnérable à la météo
- 6 élèves viennent à l'école à pied, depuis le centre, parce qu'ils habitent pas loin

Trottinette/Roller/Skate :

- « Moins de trottinettes électriques » (mauvaise expérience d'un enfant) ; « Plus de roller »
Mais personne ne les utilisent pour venir à l'école, c'est plus un moyen de loisirs qu'un moyen de transport

Le réseau de transport en commun

- 4 enfants prennent le bus car iels viennent d'un hameau à 9km de l'école. Le trajet est rallongé en hiver car le col est bloqué. Iels mettent environ 20 minutes. Ces enfants prennent aussi le bus car leurs parents ne peuvent pas les amener, que c'est plus pratique pour eux

Le covoiturage

- Définition collective du covoiturage plutôt complète ; Pour convaincre leurs parents, iels argumentaient en disant que c'était plus écologique, économique, qu'ils pouvaient simplement aller chercher leurs copains/copines s'ils habitaient pas loin.

Fiche détaillée des modalités d'organisation et d'animation

Dans cet atelier, qui s'est déroulé le 29 décembre 2023, nos objectifs étaient de faire réfléchir les participant-es sur leur vision souhaitée voir même idéale de la commune de Veynes, sur leurs pratiques de mobilité dans la commune, mais aussi mettre en discussion la place du-de la piéton-e et la piétonnisation. Le but est alors de voir en quoi la mobilité peut impacter le cadre de vie (sensoriel, spatial, etc.) et comprendre comment les habitant-es appréhendent ces questions. Pour ce faire, les participant-es travaillent sur leur vision souhaitable de Veynes via un support imprimé (carte de Veynes) qui cible des secteurs particuliers de la ville. L'objectif a été de faire intervenir les participant-es par groupe sur différents secteurs de la ville prédéfinis via le dessin, l'écriture et l'ajout de pictogrammes pour repenser la vie de la ville et son aménagement.



Source : les étudiants ; atelier "Veynes à pied"

Matériel

- 3 fonds de cartes des secteurs-clés de la commune : place de la République, la départementale, secteur Gare-Centre > bâtis et routes Openstreetmap
- Cartes format A0 représentant les services clés pour que les participant-es se repèrent facilement
- Feutres/stylos effaçables
- Pictogrammes en papier (vélo, arbre, etc.)

Participant-es

6 participant-es réparti-es en 3 groupes.

Nombre d'animateurice par groupe

2 animateurices et 1 personne pour la prise de notes

Déroulé

15 min par carte (3 groupes) 45-1h max □ rotation des groupes toutes les 15 min.

15 min de restitution de mise en commun à l'issue de l'atelier.

Pot convivial à la fin.

Communication en amont

Concernant la communication autour de l'atelier, sa tenue et ses horaires ont été annoncés sur le site internet de la mairie et de l'Office du tourisme, ainsi que sur les panneaux lumineux de la ville.

Des affiches et flyers ont également été mis en place à divers points stratégiques dans la ville : Buffet de la gare, Place de la République, Quai des arts,

Résultats

Suggestions attendues

Redonner une place aux piétons

Un souhait général des participant-es porte sur la favorisation des déplacements en mode actifs mais iels soulèvent que pour cela il faudrait un aménagement approprié.

- Réouverture et réhabilitation des cheminements piétons existants (cf. Carte Centre-Gare). Proposition de défrichage, réhabilitation, et notamment d'ajouter un cheminement pour ne pas redescendre sur la départementale, pour les piétons, vélos, poussette)
- La départementale est concernée par cette problématique, les participant-es appuient sur le fait qu'elle n'est pas aménagée pour les piétons (seulement la petite portions neuves), Elle est qualifiée comme « dangereuse pour les piétons » car notamment les trottoirs ne sont pas adaptés. (cf. Secteur Départementale)

Un lieu de vie collectif de partage et intergénérationnel pour faire vivre le centre-ville

- Il existe déjà des lieux collectifs comme le Service Sénior ou la MJC de Veynes mais a émergé le souhait d'un espace accueillant de vie collectif et intergénérationnel qui pourrait être localisé à la place de la République : « il faudrait créer une maison intergénérationnelle, pour faire vivre le centre-ville ou transformer l'hôtel Moderne en une maison intergénérationnelle, pour redonner du sens à la place » (cf. Secteur de la Place de la République). Comme il existe déjà des espaces pour cela, qu'est-ce qui fait qu'ils semblent ne pas répondre à cette envie ?

Place de la voiture au quotidien importante dans le cadre de petits déplacements à l'intérieur même de Veynes et pour d'autres à l'échelle de l'intercommunalité

- Les trajets intra-Veynes semblent relever du trajet quotidien pour parfois amener et chercher les enfants à l'école, pour se rendre à certains commerces, services, offre comme le cinéma, etc. Ces trajets en voiture semblent se justifier pour plusieurs raisons : l'insécurité routière ou insécurité qui relève du ressenti, d'une pratique ancrée depuis longtemps et dont l'environnement ne pousse pas à faire évoluer : « pourquoi les gens ne pourraient pas prendre la voiture, si c'est pour des raisons de santé ou de confort ? ». « Je prends la voiture le soir car ça me fait peur à pied de rentrer seule dans la nuit sans éclairage » (cf. Carte Centre-Gare) [extinction éclairage public à 23h].
Et « Quand je transporte mes petites filles c'est aussi plus pratique. Avant, petites, je prenais le vélo avec une charrette, ça allait pour circuler à Veynes avec la charrette » la participante explique ensuite que ce n'est plus possible de les amener et les récupérer à vélo car ses petites filles devraient chacune être sur un vélo et l'aménagement pour ces derniers est inexistant, ce serait trop dangereux.
- Même si les participant soulignent qu'il y a beaucoup de services à Veynes, les manques sont d'ordre par exemple de la santé - une participante va jusqu'à Aubagne pour l'ophtalmologie, ou de certaines offres pas disponibles à Veynes poussent les habitant-es à aller plus loin et à utiliser leur voiture par manque d'accessibilité en transport en commun notamment. Certain-es mentionnent les tarifs et la fréquence des bus et des trains : « bus et le train sont trop chers, les fréquences ne sont pas suffisantes, les horaires pas adaptés, moi qui prends le bus pour aller travailler sur gap » (cf. Carte Départementale) (se référer également à l'analyse d'« Un territoire où on bouge ensemble »).

- L'utilisation de la voiture est très ancrée dans les réflexes des pratiques quotidiennes même si le temps pourrait être un frein : « Je suis à la retraite donc j'ai plus de temps, je prends moins la voiture mais quand il faut sortir de Veynes la voiture est indispensable » (cf. Secteur Départementale)
- L'emplacement de l'école primaire, selon les participant-es, n'est pas le bon et induit l'utilisation de la voiture par les parents pour amener leurs enfants. Cependant, est amené un contre argument : la présence de l'école à cet endroit apporte de la vie au centre-ville aussi.

Piétonnisation ponctuelle

- La piétonnisation stricte est au fur et à mesure de l'atelier effacée des discours et est remplacée par porter une attention à faire ralentir la circulation : « ça serait bien que le centre soit piéton, mais ça tuerait le commerces, mais ça serait bien de déjà ralentir les voitures. », « S'ils ont pas un parking juste devant les commerces les gens n'iraient pas, même si ce n'est qu'à 5 minutes à pied » (cf. Carte Centre-Gare). Ici, l'argument récurrent de s'il y a piétonnisation, les commerces ne vont plus avoir de client-es. De nombreux articles scientifiques démontrent que ce n'est pas le cas. La question de la signalisation concernant le centre-ville est alors soulevée comme 1er levier à prendre en compte pour changer les comportements : « Il manque de panneaux pour les zones de rencontres » en parlant de la rue Berthelot. La proposition suit : plus de signalisation ou de panneaux pour faire comprendre les dangers ou pour ralentir, pour changer le mode de circulation, pour sensibiliser mais aussi : « Refaire la rue Berthelot avec plus de mobilités douces, pour les piétons, en réduisant la place de la voiture, sans l'éradiquer car idée impopulaire, de toute façon il y aura toujours de la contestation » (cf. Secteur Place de la République)
- La piétonnisation stricte est aussi au fur et à mesure de l'atelier effacée des discours et est remplacée par une piétonisation ponctuelle : « on ne peut pas enlever la voiture, on peut contraindre à certaines heures mais pas l'enlever complètement » (cf. Secteur Départementale). Est évoquée la Rue de la Chapelle comme dangereuse « Il y a des gens qui roulent vite » (cf. Secteur Centre-Gare) et mentionné qu'il n'y a pas de trottoirs et c'est une rue très empruntée par les lycéen-es. Proposition de réaménagement en zone partagée : « des chicanes » ou d'en interdire l'accès aux heures d'entrée et sortie du lycée : l'interdiction de circulation automobile dans la rue de la chapelle pendant les heures de sortie de classe.

Des difficultés d'accessibilité générale dans la ville accentuée par une topographie en pente

- La notion d'accessibilité est revenue plusieurs fois en mentionnant que la marche au sein de la ville pouvait être difficile d'accès pour une tranche d'âge (personnes âgées) : présence d'escaliers vers que le quai des arts comme cheminement piéton, difficultés pour personne âgée d'y porter ses courses (cf. Secteur Centre-Gare), difficulté, pour les mêmes raisons topographiques à l'usage du vélo au sein de Veynes mais aussi dans les alentours.
- Un manque de continuité de l'aménagement piéton et surtout PMR est soulevé notamment le long de la départementale : « Après l'hyper U, il n'y a plus de trottoirs mais avant, les trottoirs sont assez larges et adaptés pour les PMR » (cf. Secteur Départementale). Proposition de créer une continuité d'aménagement pour les PMR.
- MJC inaccessible aux PMR.
- Idées décalées amenées sur la table par les participant-es : « Créer des escalators ? Un tapis roulant ? une remontée mécanique ? » pour une meilleure accessibilité pour tous-tes de la ville.

La densification de certains quartiers pour retrouver un tissu urbain bâti cohérent et continue

- Certaines zones résidentielles accolées au centre-ville sont perçues comme en rupture avec le centre-ville car la densité est moindre et il y a un éclatement du tissu urbain : « Il y a des endroits avec une certaine densité d'habitation qui rend les choses agréables comme les anciennes maisons ouvrières et d'autres le contraire comme des zones peu denses ; ce sont des espaces merdiques pour la ville » (cf. Secteur Centre-Gare). Proposition de densification du quartier pavillonnaire accolée au centre pris entre la Rue des Hauts de Veynes et l'Avenue des Martyrs dans le but de retrouver de la cohérence et de la continuité du tissu urbain bâti et d'éviter l'étalement urbain (cf. Carte Centre-Gare).
- Le Centre-ville est perçu comme un tissu très serré qui peut sembler être oppressant : « je n'aimerais pas y vivre, j'ai un sentiment de densité, une absence de luminosité » (cf. Secteur Place de la République).

Repenser l'aménagement de l'entrée Ouest. Quelle perception d'entrée veut-on donner à l'arrivée dans la ville ?

- Un espace a été caractérisé comme une entrée de ville et son importance a été soulignée par son emplacement le long de la départementale à droite juste avant de franchir l'autopont qui fait arriver au rond-point central (en face du tabac Arnaud). L'espace se situe au croisement de la Rue Claude Debussy et la départementale D994. Il a été qualifié comme « faisant terrain vague » mais ayant « beaucoup de potentiel ». C'est un terrain privé, il est densément arboré, il se compose de quelques places de parking, de tables de pique-nique, et des poubelles de tris. Les participant-es ont relevé que cet espace pour être réhabilité et réaménagé comme un îlot de verdure pour les habitant-es et rafraîchir le visage d'entrée de Veynes.

Porter une attention au rond-point en face du tabac des Arnaud et de la place des piétons et PMR :

Les participant-es sont d'accord pour dire que la circulation sur la départementale est une source de « nuisances » liées aux camions et aux voitures (cf. Secteur départemental).

- Le rond-point est bien perçu. Il est vu comme une solution à la régulation des vitesses de circulation : « un avantage avec les camions qui circulent, cela calme la circulation car ça force à ralentir, donc pas de problème de circulation mais il ne faut pas mettre les vélos avec les camions et les voitures » (cf. Carte Centre-Gare).
- Les participant-es soulignent le manque d'espace dédié aux piéton-es sur le rond-point, même si à moitié en travaux, et proposent d'en ronger les circonférences pour les piétonner (cf. Secteur Centre-Gare)

Réhabilitation des maisons du centre-ville pour un centre-ville plus accueillant

- Nettoyer et réhabiliter les logements du quartier
- Quartier de la côte, magnifique, mais peu valorisé, ou plutôt mal entretenu, avec des ruelles et des maisons en cours de délabrement

Faire apparaître la présence de l'eau dans la ville

Veynes compte un réseau de canaux d'irrigation datant du XIX^{ème} siècles basés lui-même sur des réseaux encore plus anciens. Ces réseaux sont gérés par l'ASA, un établissement public association syndicale. Certains canaux présents dans Veynes même sont recouverts ; l'eau est là mais on ne la voit pas.

- Certain-es ont soulevé l'idée de faire ré-apparaître ce cheminement de l'eau : « De l'autre côté, vers « Le rocher », à l'autre bout de la rue de l'école, dé-couvrir le torrent caché en soulevant les dalles pour faire apparaître l'eau dans la ville » (cf. Secteur Place de la République).

Créer une halle au marché, déplacer son emplacement pour un espace plus aéré ou le garder Place de la République, Rue Jean Jaurès dans un espace plus intime ?

- « Mettre le marché à la Place des Aires, devant le lycée, pour plus de convivialité » (cf. Secteur Place de la République). Cette proposition est contrée par un argument opposé : « le marché se fait davantage dans des espaces plus confinés, plus dans le centre, comme actuellement » (cf. Secteur Place de la République).
- Création d'un espace couvert pour accueillir le marché : « il manquerait une halle couverte pour les marchés ».

Suggestions inattendues

Verdissement de la ville

La végétalisation de l'espace public a été évoquée à plusieurs reprises mais n'a jamais été dans les sujets les plus rapidement amenés sur la table.

- Un manque de végétalisation générale des rues est soulevé. Un exemple est donné par une participante avec Die et les rues pavées/dépavées pour laisser place à des plantes issues d'une initiative habitante. (cf. Secteur départementale)
- Certaines rues moins agréables en ressenti que d'autres. (cf. Carte Centre-Gare) une participante n'aime pas passer par la rue Caral pour se rendre au centre-ville car « toute droite, il n'y a pas de trottoir ni végétation le long de la voie ferrée ». Proposition d'arborer la rue Caral.
- La zone du terrain de tennis est perçue comme sous utilisé ou seulement qu'une petite catégorie alors que c'est une zone ayant du potentiel car arboré, déjà en partie végétalisée mais sans aucun aménagement. Proposition de réaménagement en un parc accessible aux habitant-es de la ville « il pourrait y avoir un lieu de verdure aménagé » (cf. Carte Centre-Gare).
- Par exemple, devant l'école primaire il y a, de l'autre côté de la rue des Ecoles, le long des places de parking. C'est une rue interdite aux voitures. Les participant-es mentionnent que « la rue des écoles a un bon potentiel, surplombant la ville, » et propose « au lieu des parkings, il pourrait aussi y avoir plus d'arbres et de zones de détente ». La proposition serait que ces stationnements pourraient être transformés en parc végétalisé pour les enfants (cf. Secteur Place de la République).

Piétonnisation du centre historique

- « Tout le quartier du centre ancien devrait être piéton » (cf. Carte Centre-Gare) est justifié par plusieurs éléments : manque de place pour le piéton, trottoir trop étroits, limitation de vitesse des voitures pas respectée : ex : la zone de partage qui est qualifiée comme dangereuse « ça roule vite » rue Berthelot.

- Favoriser l'accessibilité du centre-ville sans voiture pour y faire ses courses : « Comme les vélib, l'idée ça serait de proposer un service de location de caddys afin de faire ses courses dans le centre et de se garer sur l'avenue, là où seront les caddys », « Créer au moins des rampes PMR d'accès pour les caddys. » (cf. Secteur Place de la République).

Aménagement de pistes cyclable à l'intérieur de Veynes

- L'aménagement de pistes cyclables intra-Veynes a été évoqué de nombreuses fois : « Il faudrait que les enfants puissent circuler à vélo, mais ce n'est pas possible par rapport à la sécurité routière », « Les collégien-es sont aussi concerné-es car ils sont tous-tes amené-es en bagnole » (cf. Secteur Centre-Gare).
Ceci révèle que l'utilisation de la voiture à l'intérieur même de Veynes est très présente (voir dans suggestions inattendues).
- Les participant-es révèlent qu'il n'y a rien pour accrocher les vélos et les rares existants ne sont pas forcément appropriés (cf. Carte Départementale)

Aménagement de pistes cyclable le long de la départementale dans Veynes et pour rejoindre Gap

Aucune piste cyclable sécurisée n'existe tout le long de la départementale.

- Les participant-es évoquent à plusieurs reprises l'insécurité qu'ils ressentent lorsqu'ils sont à vélo et qui poussent certain-es à abandonner son usage ou les poussent à faire de grand détour pour éviter la circulation mais qui demandent du temps : « La départementale n'est pas assez large pour le vélo, j'ai trop peur à cause des camions donc je suis obligé de faire un grand détour pour traverser le village » (cf. Carte Départementale).
- Évocation d'une piste cyclable clairement séparées de la chaussée des motorisés.
- En opposition avec l'emplacement du tracé d'une potentielle piste cyclable le long de la départementale pour manque de place, un participant propose de la faire passer le « long la voie ferrée » (cf. Secteur Départementale)

Repenser la place de la République en supprimant la présence des voitures

Les participant-es sur ce secteur se sont centré-es sur le réaménagement de la place.

- Iels souhaitent ouvrir la place sur la Rue Jean Jaurès : « en bas de la place, vers la fontaine, il faudrait prolonger l'escalier tout du long, sur le plan horizontal, au lieu du mur qui ferme la place » (cf. Secteur Place de la République).

L'emplacement des parkings

Repenser le stationnement et leurs emplacements peut avoir une incidence sur les pratiques ensuite.

- Les participant-es ont relevé un conflit d'usage entre Super U et France Service de Veynes rue de la Tuilerie car les visiteur-euses vont se garer au parking de super U car il n'y en a pas au bâtiment de France Service.
- La présence des voitures Place de la République a été très rapidement soulevée et est perçue négativement. La proposition est de déplacer ces places de stationnement en dehors du centre historique afin de le libérer de leur présence (cf. Secteur Place de la République).

Critiques

Typologie des participant-es

- 4 retraité-es, 1 élue et 1 actif : majoritairement des personnes sensibles aux démarches participatives, aux questions d'aménagement et de mobilité. Faible participation (6 personnes seulement) et un panel de participant-es peu représentatif

Interaction entre les participant-es

- Bonne complicité entre les duos, collaboration constructive : les participant-es essayaient de faire accepter leur idée à leur acolyte, ce qui créait beaucoup de débat
- Pour certain-es plus de désaccord, plus de débat entre iels
- Peu de rapport de force, les personnes étaient plutôt d'accord entre eux-elles ou alors se complétaient dans leurs propos
- Les binômes rebondissaient bien sur le travail des prédécesseurs (lors des changements de table)

Appropriation des consignes et compréhension de l'atelier

Les participant-es étaient à l'aise avec l'utilisation des cartes notamment pour se repérer dans l'espace. Cependant nous avons pu noter des difficultés quant à la prise d'initiative d'écrire et dessiner leurs idées en même temps qu'ils les pensent et les émettent à l'oral. L'animateur-ice devait lui.elle-même retranscrire les idées, ce qui pose la question de la justesse absolue de la retranscription et de biais potentiels.



Source : les étudiants ; atelier "Veynes à pied"

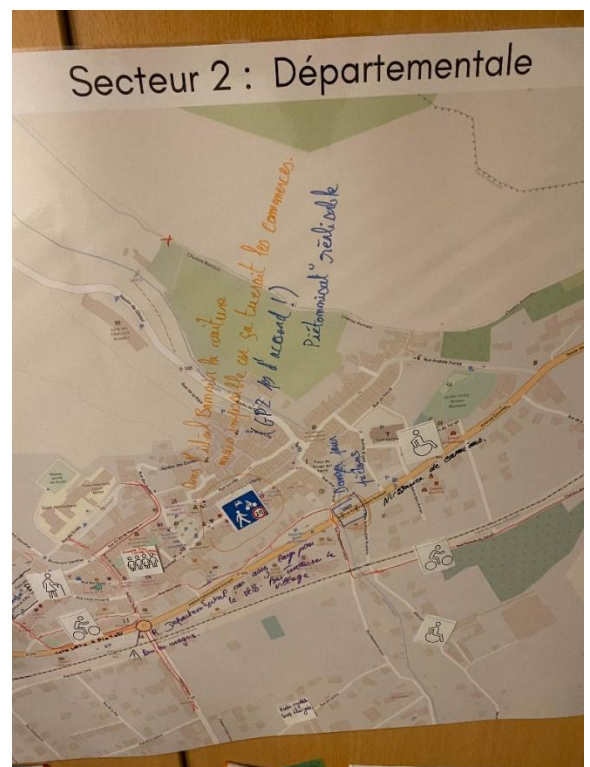
Supports de l'Atelier

Cartes (sources photos : les étudiants ; supports de l'atelier « Veynes à pied »)

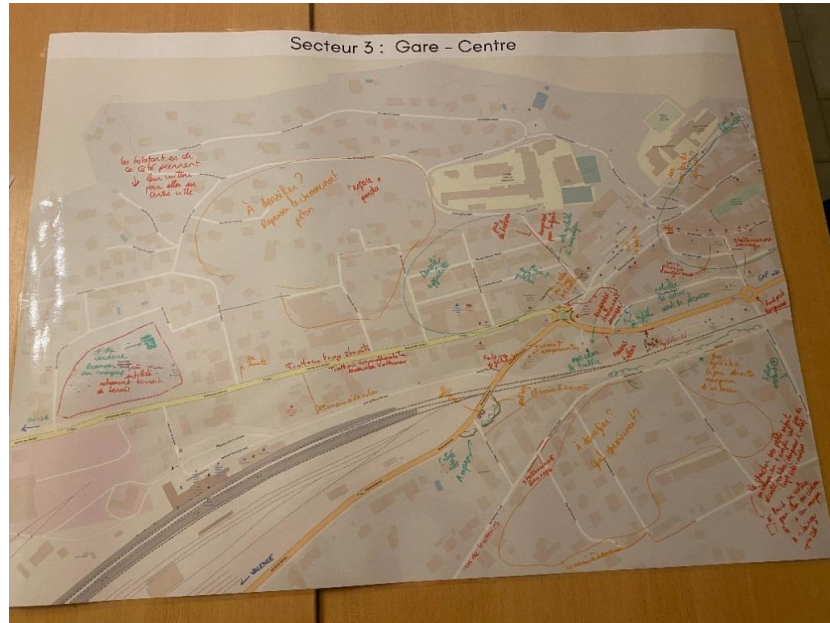
- Secteur place de la République



- Secteur de la départementale



- Gare-Centre



L'objectif de cet atelier, qui s'est déroulé le 30 décembre 2023 à 18h30, a été de proposer des itinéraires et des solutions de déplacements au sein de l'intercommunalité et mobiliser des idées pour l'intermodalité et la multimodalité, ceci à travers un jeu de rôle qui comportait des personnages fictifs. Le jeu s'est déroulé en 3 tours où chaque personnage devait réaliser un itinéraire préalablement défini et où les contraintes, progressivement mises en place, forçaient les joueurs et les joueuses à collaborer ensemble.



Source : les étudiants ; atelier « Un territoire où on bouge ensemble »

Jeu créé par nos soins

Nous nous sommes inspiré-es de jeux sur la mobilité qui existaient déjà et nous avons repris les idées du « plateau de jeu » et des « personnages fictifs ». Nous avons réalisé cet atelier dans la salle municipale sous la mairie de Veynes.

Matériel

- 3 fonds de cartes en guise de plateau de jeu de la communauté de communes du Buëch-Dévoluy (cf. « supports de l'Atelier » p54) → sur ces cartes : délimitation des différentes communes (Veynes ; Aspremont ; Aspres-sur-Buëch ; Le saix etc.), routes départementales, gares SNCF desservies, arrêts de bus et les différentes lignes de bus.
- 6 cartes personnages fictifs (cf. « supports de l'Atelier » p54)
- Feutres/stylos effaçables
- Fiches « itinéraires » (cf. « supports de l'Atelier » p54) pour chaque joueur et à chaque tour pour noter : comment le personnage fictif a réalisé l'itinéraire ; les points positifs et négatifs de l'itinéraire réalisé

Participant-es présent-es

8 joueur-euses mais jeu flexible entre 6 et 18 joueur-euses (de préférence des nombres pairs).

Nombre d'animateur-riche par groupe

3 animateur-rices au total : 2 animateur-rices et 1 personne pour la prise de notes.

Déroulé

Accueil participant-es.

Présentation atelier + présentation « brise-glace » (5 min)

3 tours = 3 itinéraires différents : environ 15 min par tours/itinéraires (45-1h max)

15 min de restitution mise en commun à l'issu de l'atelier

Fin atelier : remercier les participant-es et possibilité de faire un petit apéro

Tour 1 : réaliser des itinéraires « faciles »

Tour 2 : réaliser des itinéraires « moyens »

Tour 3 : réaliser des itinéraires « moyens + »

Dans l'idée, les itinéraires doivent être réalisables. Il est important que les animateur-rices aient les réponses de chaque itinéraire de chaque personnage en amont du jeu dans l'optique de pouvoir aider certains participant-es s'ils sont bloqué-es pour effectuer l'itinéraire de leur personnage.

Règles du jeu

- Les joueur-euses sont réparti-es sur les tables (s'adapter en fonction du nombre de participant-e et possibilité d'avoir un-e animateur-riche qui participe pour compléter s'il manque des joueur-euses)
- Chaque participant-e se voit attribuer un personnage fictif
- Les joueur-euses peuvent et doivent interagir entre elleux (jeu en collaboration)
- 1 itinéraire = 1 tour
- A la fin de chaque tour, tous les joueur-euses précisent aux autres comment i-el a réalisé l'itinéraire de son personnage
- Sur les fiches "itinéraires", les joueur-euses doivent noter les points positifs et les points négatifs de l'itinéraire (ex : rapide, long, trop de mode de transport différent, covoiturage, autosolisme...)
- A la fin des 3 tours, tous les membres de la table doivent choisir les 2 itinéraires qu'ils ont préféré sur l'ensemble des 3 tours pour les présenter aux autres tables à la fin de l'atelier.
- A la fin du jeu / de l'atelier → Mettre les chaises en cercle → Présentation des 2 itinéraires préférés de chaque table et discussion générale sur le jeu et les itinéraires → bilan général de l'atelier et discussion avec tous les joueurs de toutes les tables.

Communication

Concernant la communication autour de l'atelier sur le marché, sa tenue et ses horaires ont été annoncés sur le site internet de la mairie et de l'Office du tourisme, ainsi que sur les panneaux lumineux de la ville. Des affiches et flyers ont également été mis en place à divers points stratégiques dans la ville : Buffet de la gare, Place de la République, Quai des arts, etc.

Résultats de l'atelier

Aménagement territoire

- Les routes sont parfois décrites dans les cas où elles ne sont pas adaptées dans la réalité. En effet un axe nous a été révélé dangereux de nuit et surtout en hiver avec la présence de virage et par la petitesse de la chaussée.

Accès aux services

- On note que certains itinéraires sont irréalisables sans l'utilisation de la voiture et cela se traduit dans la réalité. → des personnes (ainsi que des personnages) sont bloqués et ne peuvent se déplacer dans la comcom sans la voiture (ou alors difficilement) et ils font alors appel à l'aide de personnes (personnages) extérieures qui vont devoir aller les chercher en voiture et faire un double trajet (point négatif pour l'environnement). Exemple : Paul et Zoé Millard sont bloqués au troisième tour (ils n'ont pas de véhicule) pour aller du Saix à La Roche des Arnauds et un des participants fait appel aux parents de Zoé ou Paul pour venir les chercher à Saix et les emmener à La Roche des Arnauds. → ce cas de figure a sûrement dû arriver plus d'une fois et/ou est récurrent dans la réalité de la communauté de communes pour des situations plus ou moins similaires à mon avis.
- « T'es dans la merde ! t'es à la retraite ? » Pour dire qu'il faut du temps pour réaliser le trajet si pas de véhicule et « sans véhicule ils sont carrément bloqués »

Préconisation émergente

- Rendre moins onéreux le train
- Pouvoir se déplacer dans la communauté de communes en train : réouverture des gares/arrêts
- Mettre en place de véritable aménagement de covoiturage et de stop
- Instaurer l'arrêt à la demande ?
- Créer quelque chose pour simplifier l'organisation des covoiturages
- Créer des itinéraires cyclables plus sécurisé
- Améliorer l'accès aux vélos électrique (prix)

L'usage de la voiture

- On voit que certains participants ont tenté au maximum de limiter l'utilisation de **la voiture (en autosolisme)** pour effectuer les itinéraires des personnages. Cela s'est ressenti même au 1^{er} tour. En effet, même si les personnages ont des véhicules personnels (une ou plusieurs voitures, scooter) les joueurs tentent de leur faire prendre le bus ou le train. Même un des joueurs qui avait 2 voitures à disposition pour ses personnages fait en sorte qu'ils fassent du covoiturage
- (Rapide, facile, confort +++, etc.)
- La place de **la voiture** reste centrale pour les participants même si le covoiturage et le stop sont des solutions très utilisées avec les personnages.

Les mobilités actives (à pied/vélo/skate/roller)

- **Le vélo** est peu, voire pas utilisé dans le jeu. Les raisons ? → routes pas adaptées qui entraîne une dangerosité avec la voiture, le relief du territoire, la météo (pluie ou hiver avec verglas notamment) peu d'aménagement pour son utilisation (manque de piste cyclable ou pistes cyclables pas assez bien), vélo interdit dans le train (d'après un-e participant-e) ?

- Cependant, les participant-es apprécient le vélo (pratique, écolo et santé→ sport) et confient tout de même y avoir recours mais, sur des petites distances (intra veynes notamment).
- **Le vélo** a été utilisé, mais en second choix après le scooter aux vues de la distance et du dénivelé qui sépare deux communes. Cependant, il a quand même été utilisé par des chemins afin d'éviter les grands axes routiers.
- L'aménagement de piste cyclable ailleurs que sur les grands axes existant pour rendre plus avantageux l'usage du vélo peut être une idée : « Le vélo à mettre en avant pour un rayon de 10km et la journée, mais en même temps, il n'y a pas d'infrastructure, il y a la question de sécurité, du dénivelé et ce n'est pas accessible à n'importe qui ».

Le réseau de transport en commun

- Dans le jeu, **le bus** est un bon moyen de transport pour réaliser les itinéraires (permet de faire plein de liaison et est utilisé par de nombreux-ses personnages) mais dans la réalité, il présente trop de failles : fréquence, horaires de passage qui ne correspondent pas soit entre les différentes lignes, soit aux usagers (trop tôt et/ou trop tard), pas en lien avec les horaires de travail des personnes ; le retard du bus peut être contraignant pour des impératifs ; l'attente du bus peut être difficile le soir ou en hiver (selon les conditions);
- Point positif du bus : son prix qui est correct d'après les participant-es.
- Questionnement : le bus est-il réellement plus intéressant que la voiture au niveau environnemental ? → carburant du bus, entretien du bus, aménagements pour bus, etc.
- Dans le jeu, **le train** permet aussi de réaliser des itinéraires, mais, comme pour le bus, il y a trop de failles dans la réalité. Premièrement, il ne dessert que 2 communes de la ComCom (Aspres-sur-Buëch et Veynes) mais il va tout de même à Gap (ce qui peut être pratique). Ensuite, son prix est trop élevé d'après les participant-es (point qui est souvent revenu durant ces 3 jours d'atelier). Par ailleurs, la fréquence du train est trop faible et les horaires ne sont pas optimaux par rapport aux usagers. → Le train est un transport majeur à développer et à revoir sur beaucoup de points pour beaucoup de personnes.
- **Le bus** était le deuxième moyen de locomotion le plus utilisé, mais l'impossibilité aux vues de la réalité des horaires a bien été évoquée.
- **Les transports en commun** ont été quelque peu utilisés dans le jeu malgré la résistance aux joueuses face aux disponibilités des trajets. Ils ont été vite remplacés par le covoiturage dès qu'il était possible.
- Pour ce qui est du **train**, il n'a jamais été utilisé car trop chère, trop peu desservie, et les axes été aussi partagé par **les bus** : « Dommage de penser au covoiturage alors qu'à Veynes **il y a le passage du train** »

Le covoiturage

- **Le covoiturage** leur semble assez naturel pour eux et tous les participant-es semblent d'accord sur le fait que cela apporte en plus de l'aspect pratique, un côté convivial. Cependant, ils se questionnent plusieurs fois sur ces mêmes points : Comment les personnages se mettent en contact pour pouvoir covoiturer ? Comment avoir des horaires compatibles entre les joueuses ? On sent bien qu'ils veulent faire du covoiturage pour réaliser les itinéraires donc le fait que le jeu n'ait pas de contraintes horaires les a aidés à réaliser ces itinéraires. De plus, on note que les

participants ont mentionné que d'être dépendant d'autres personnes (joueur-euses) peut être un gros point négatif.

- Les transports en commun ont été quelque peu utilisés dans le jeu malgré la résistance aux joueur-euses face aux disponibilités des trajets. **Ils ont été vite remplacés par le covoiturage** dès qu'il était possible.

Retours

Au début : difficultés des participant-es à se mettre dans le jeu lors du 1er tour → il y avait peut-être beaucoup d'informations d'un coup et les participant-es ont mis du temps à s'approprier les personnages fictifs.

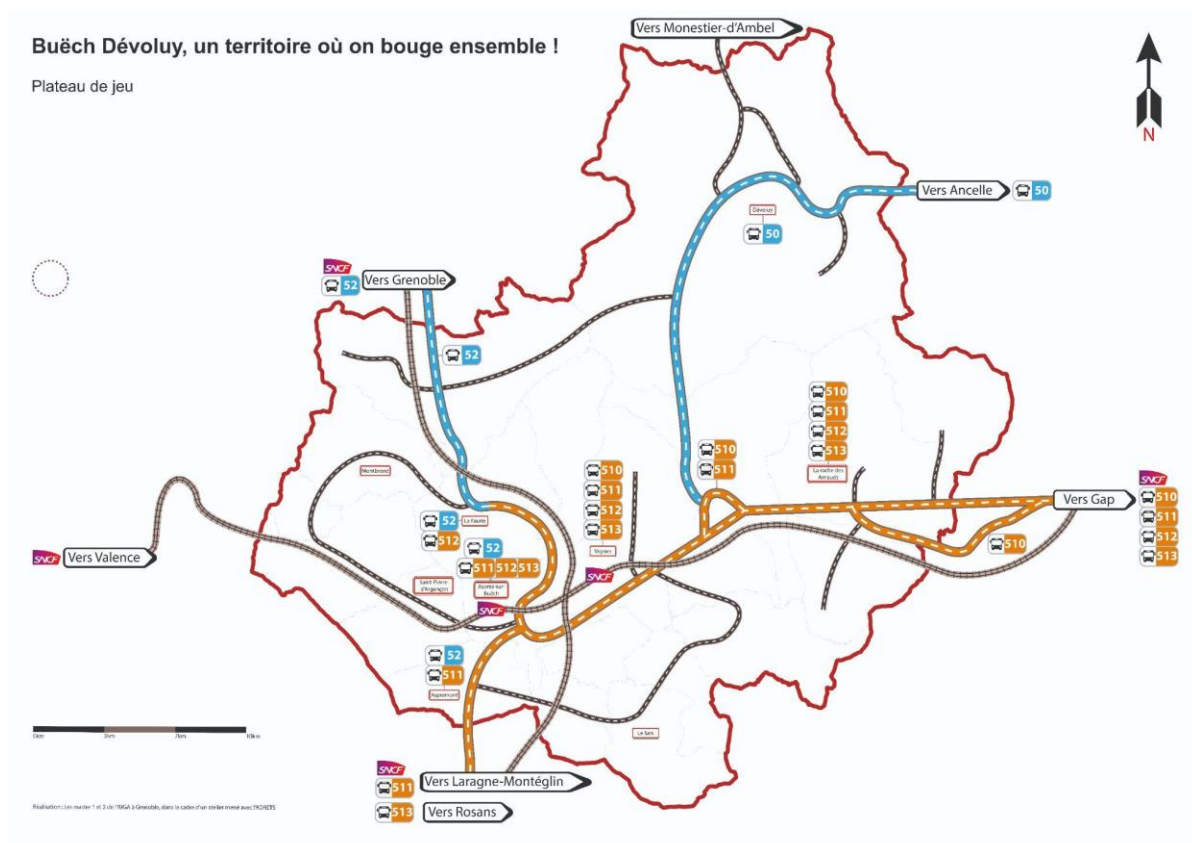
Au bout de quelques minutes après le début du jeu : participant-e ont bien compris l'objectif et le principe du jeu, ils ont réussi à s'approprier les personnages fictifs (rôle important de l'animateur-ice pour bien guider les joueur-euses et leur expliquer s'ils n'ont pas compris) → c'était fluide, les joueur-euses arrivaient à réaliser les itinéraires de leurs personnages et il y avait de l'interaction entre les participant-es.

Pertinence du jeu : oui. Les participant-es se sont pris au jeu et ont semblé l'apprécier. Le jeu leur a permis d'exprimer leur sentiment sur la mobilité et l'accès aux services de proximité sur l'intercommunalité.

Supports de l'Atelier

Plateau de jeu

(Source PDF : les étudiants ; supports de l'Atelier « un territoire où on bouge ensemble »)



Fiche itinéraire (ci-dessous)

(Source PDF : les étudiants ; supports de l'Atelier « un territoire où on bouge ensemble »)

Nom de l'itinéraire :

Description du trajet :

Postif

Négatif

<p>Sylvie BIGOT 32 ans, active, indépendante, célibataire et sans enfants 1 voiture Permis B</p> <p>Sylvie habite Saint-Pierre-d'Argençon et se rend à Veynes tous les jours de la semaine pour aller travailler. Elle se déplace beaucoup dans la communauté de communes. Elle se rend souvent à Aspremont pour récupérer des produits locaux.</p> <p>Tour 1 : St-Pierre d'Argençon -> Veynes Trajet domicile - travail</p> <p>Tour 2 : A venir</p> <p>Tour 3 : A venir</p>	<p>Théo VANTHOUX 20 ans, étudiant 1 vélo 1 Scooter Permis B et AM</p> <p>Théo est originaire de Chabestan, mais il habite à Aspres sur Buëch et se rend sur Veynes tous les jours pour faire son BTS au lycée de Veynes.</p> <p>Tour 1 : Aspres sur Buëch -> Veynes Trajet domicile - lycée</p> <p>Tour 2 : A venir</p> <p>Tour 3 : A venir</p>	<p>Suzy et Pierre THESON 65 et 68 ans retraités 1 voiture Permis B</p> <p>Suzy et Pierre habitent à la Roche des Arnauds. Ils se rendent tous les jeudis au marché de Veynes. Ils gardent leurs petits enfants de 7 à 9 ans le mercredi après-midi et les emmènent parfois pour des activités extra-scolaires.</p> <p>Tour 1 : La Roche des Arnauds -> Veynes Trajet domicile - marché</p> <p>Tour 2 : A venir</p> <p>Tour 3 : A venir</p>
<p>Stéphanie ALONER 28 ans, active, célibataire avec son garçon de 7 ans Permis B Pas de moyens de transport personnel</p> <p>Stéphanie habite à Aspremont. Elle travaille à Veynes. Son fils de 7 ans est inscrit au club de football à La Faurie.</p> <p>Tour 1 : Aspremont -> Veynes Trajet pour rejoindre la Marie, pharmacie et sport</p> <p>Tour 2 : A venir</p> <p>Tour 3 : A venir</p>	<p>Zoé et Paul MILLARD 40 et 43 ans, mariés actifs 2 voitures Permis B</p> <p>Zoé et Paul habitent Le Saix. Zoé travaille à La Faurie et Paul à Montbrand. Les parents de Zoé habitent La Roche des Arnauds.</p> <p>Tour 1 : Zoé : Le Saix -> La Faurie Paul : Le Saix -> Montbrand</p> <p>Tour 2 : A venir</p> <p>Tour 3 : A venir</p>	<p>Michel RENARD 70 ans, retraité, vit seul 1 voiture sans permis Permis B</p> <p>Michel habite Montmaur. Il aime aller au marché de temps en temps. Ses enfants et ses petits-enfants habitent La Baune. Il a des problèmes de vue important. Son médecin traitant est situé à Aspremont.</p> <p>Tour 1 : Montmaur -> Veynes Trajet domicile - marché</p> <p>Tour 2 : A venir</p> <p>Tour 3 : A venir</p>

Cartes personnages (ci-dessous)

(source PDF : les étudiants ; supports de l'Atelier « un territoire où on bouge ensemble »)

Contexte

Dans le cadre de cet atelier, nous rappelons que nous [l'Atelier Étudiant] travaillons en collaboration avec l'ADRETS et le laboratoire d'excellence de l'Université Grenoble Alpes sur les Innovations et transitions territoriales en montagne (Labex ITTEM), afin d'élaborer un laboratoire vivant (Living-Lab), c'est-à-dire, une « méthode où citoyen-nes, habitant-es, usagers et usagères sont considéré-es comme des acteurs et actrices clé-es des processus de recherche et d'innovation » (Wikipédia) sur les questions de mobilités et d'accès aux services de proximité à Veynes.

Les objectifs de l'atelier étudiant

Au regard des enjeux socio-écologiques actuels, le **premier objectif** de l'Atelier Étudiant a été de comprendre le territoire par une approche participative dans l'objectif de faire émerger des pratiques alternatives à la voiture individuelle et de lier cela à l'accès aux services de proximité en zone de montagne. Dans ce cadre, nous avons organisé des ateliers participatifs en vue d'évaluer les pratiques locales de mobilités durant la résidence de fin novembre.

Notre **deuxième objectif** parallèle a été l'expérience même de la méthodologie du Living-Lab, de sa pratique et de sa documentation qui nous a été pointée par les commanditaires de l'ADRETS et du Labex ITTEM, le laboratoire d'excellence de l'Université Grenoble Alpes sur les Innovations et transitions territoriales en montagne. L'Atelier étudiant a alors eu pour but de mettre en place une phase d'expérimentation, partie intégrante de la méthodologie du Living-Lab que nous portons. C'est suite aux résultats de nos observations et de l'analyse des ateliers participatifs que nous vous avons présenté, que nous avons proposé une expérimentation de piétonnisation ponctuelle et d'une plateforme de covoiturage.

Notre démarche

Nous avons décidé d'expliquer l'expérimentation de piétonnisation par le contexte dans lequel nous inscrivons sa démarche.

Les villes ont aujourd'hui des difficultés à maintenir une qualité de vie à leurs habitant-es dans un contexte de changement climatique et de perte de biodiversité et l'une des raisons est l'omniprésence de l'automobile. En effet, l'aménagement de la grande métropole, la petite ville ou le village en milieu rural, se sont organisés et développés pour la voiture, son usage et ses dimensions. Cette généralisation de la voiture s'est réalisée au détriment de la place et de la sécurité de la personne piétonne, des mobilités douces et des espaces naturels et agricoles qui aujourd'hui s'émiettent en périphérie.

Il est nécessaire, pour retrouver une qualité de vie aux habitant-es de la ville, de repenser son organisation, son développement et son aménagement. Ceci en la rendant hospitalière et saine en recréant des liens de solidarité, de partage, de convivialité et de rencontre tout en réincorporant la place de la biodiversité dans le tissu urbain.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé d'expérimenter, avec l'Atelier étudiant, une piétonnisation ponctuelle de la rue de la Chapelle pour entamer de nouvelles pratiques et sensibiliser les passant-es automobilistes et piéton-nes à ce sujet.

Le choix de la Rue de la Chapelle

La rue de la Chapelle a de nombreuses fois été mentionnée, au cours des différents ateliers participatifs que nous avons mené, en révélant un conflit d'usage important entre piéton-nes et automobilistes et un manque de sécurité accrue pour les piéton-nes qui sont en bonne partie des collégiens et collégiennes. Cette rue est à l'entrée du centre de la ville, à la sortie du rond-point principal. Elle relie le boulevard Gambetta au collège François Mitterrand avec une circulation à double sens et une bande piétonne dessinée au sol. C'est une rue très minérale.

Ces attributs, une localisation en centre-ville et touchant le public des collégien-nes et des parents d'élèves, nous ont paru propices pour initier une première approche de piétonnisation et de sensibilisation. Dans le but plus lointain d'initier des changements plus globaux à l'échelle de la ville et de ses quartiers.



Carte de situation, d'après une capture d'écran sur géoportail

Une piétonnisation ponctuelle

Nous avons décidé de faire la piétonnisation de manière ponctuelle en piétonnisant sur les horaires clés du collège de 7h45 à 9h00 puis de 15h30 à 17h00. Ceci encore une fois dans le but d'initier une première approche de piétonnisation.

Les objectifs de l'expérimentation

- Susciter la curiosité de la population (« Pourquoi je ne peux pas passer là ? »)
- Retrouver une qualité de vie en pouvant venir à pied et en sécurité à l'école
- Avoir une première approche de la piétonnisation par les habitant-es
- Rendre la route au piéton
- Atteindre les parents pour les sensibiliser

- Sécurité routière et piétonne
- Expérimenter la rue piétonne et la « rue école »
Interdit aux voitures sauf riverains/livraisons/secours
- Ne pas avoir une approche coup de poing en bloquant la rue toute la journée
- Ne pas les frustrer en déviant un itinéraire facilement contournable et en laissant passer les riverain-es
- Créer de nouveaux espaces de vie et de rencontre

La logistique de l'expérimentation

Il a été important, pour la préparation de la piétonnisation, de penser les flux surtout ceux du matin : les parents des collégien-nes qui déposent leurs enfants devant le portail du collège ou devant « Majuscule », l'arrivée des cars sur la départementale et la montée à pied des lycéen-nes autonomes, les parents qui viennent déposer les enfants à l'école primaire et les deux navettes qui passent rue de la Chapelle pour déposer les enfants à l'école primaire.

Pour cela, nous avons proposé d'appuyer l'existence du dépose-minute devant « Majuscule » par notre présence.

Le projet d'expérimentation s'est préparé en étroite collaboration avec une adjointe à la mairie, à qui nous avons pu présenter ce projet et qui par la suite a été notre relais sur place auprès du bureau du maire, du Conseil municipal, de la principale du collège et de la police municipale.



Carte de gestion des flux et de l'organisation de la piétonnisation expérimentale, d'après une capture d'écran sur géoportail.

Animation de la piétonnisation

Lors de la piétonnisation de la rue, l'accès aux voitures a été interdit par un arrêté municipal et un arrêté préfectoral sauf pour les riverain-es, les PMR et les transports scolaires.

Nous avons été présent-es sur les deux plages horaires pour animer la piétonnisation en portant des panneaux de signalisation en papier plastifiés dans les mains pour pouvoir être mobile sur le terrain et pouvoir s'approcher des automobilistes ou piétons qui avaient des questions. Nous avons imprimé plusieurs sortes de panneaux, certains indiquaient une direction, d'autres une déviation, d'autres un dépose-minute et pour finir une autre « zone piétonne ». Au final, ce sont surtout les panneaux « dépose-minute » et « zone piétonne » qui nous ont servis, car il était difficile de distribuer des flyers, de parler aux personnes et en même temps, de tenir un panneau. Deux binômes étudiants étaient postés en amont et en aval de la rue de la chapelle pour expliquer de quoi il était question et la démarche de l'Atelier Étudiant. Deux autres binômes étaient « volants » pour indiquer le dépose-minute devant le magasin « Majuscule », la route alternative et expliquer aux automobilistes ce qu'il se passait. L'après-midi un des binômes est monté en haut de la rue en renfort pour la sortie des collégien-nes. Nous avons également mis en place une table au milieu de la section de la rue où nous proposons un jus de fruit, du gâteau et des bonbons pour participer à l'animation et pouvoir donner le temps de répondre à un questionnaire aux passant-es. Le questionnaire avait pour but de connaître leurs avis sur la piétonnisation, mais même si nous l'avions pensé avec seulement quelques questions, nous l'avons jugé trop long.



Source : les étudiants ; expérimentation de piétonnisation

La communication

Une communication en amont

Une importante communication a été nécessaire pour que l'expérimentation soit annoncée et qu'elle soit le mieux accueillie. Pour cela, nous avons fait le choix de présenter l'expérimentation par le prisme de l'objet universitaire et de ne pas la présenter par le mot de piétonnisation. Nous l'avons donc amené, en la présentant comme une expérimentation d' « alternative à la circulation de la voiture pour laisser place aux piéton-nes ».

Avec ce discours, nous avons proposé un volet affichage avec l'affichage, une semaine avant, de deux panneaux à l'entrée et à la sortie de la rue de la Chapelle pour annoncer la piétonnisation ponctuelle. Nous avons aussi posé des affiches à l'école, au lycée et au collège.

Ceci a été couplé avec une collaboration avec le collègue. La principale a trouvé très pertinente la piétonnisation de cette rue et a donc fait suivre notre communication auprès de tous les parents d'élèves par mail.

Nous avons également demandé à faire paraître un article dans le Dauphiné Libéré, ce qui semble avoir ciblé beaucoup de monde, plutôt des personnes à la retraite, mais aussi une attachée territoriale de la direction départementale des territoires (DDT) qui est venue pour la réunion de restitution réservée aux élu-es le lendemain.

Une communication le jour même

Pour finir, nous avons distribué sur place, pendant l'expérimentation des flyers qui expliquaient la démarche de l'expérimentation, les plages horaires concernées et mentionnant la restitution publique qui a eu lieu le soir même et où a eu lieu un temps consacré à l'expérimentation de piétonnisation pour recevoir les avis et en discuter.

Saison et conditions météorologiques de l'expérimentation

À noter que nous avons réalisé l'expérimentation de piétonnisation en plein mois de janvier à Veynes, une commune des Hautes-Alpes où il faisait froid le matin et bon l'après-midi. Nous avons eu la chance d'avoir fait cela un jour ensoleillé.

Il est possible que l'impact ait été plus fort si nous avons fait cela au printemps ou en été.

Benchmarking-Références

Voici quelques références que nous avons eu pour appuis pour le modèle et le discours :

- Expérimentation de la piétonnisation de la rue Cardinet à Paris entre les rues de Saussure et Tarbé dans le 17ème arrondissement : <https://cdn.paris.fr/paris/2023/11/17/cr-retex-cardinet-noJ1.pdf>
- Les Place(s) aux enfants à Grenoble qui sont de nouveaux espaces piétonnisés végétalisés et accessibles à tout le monde aux abords des écoles : <https://www.grenoble.fr/2383-place-s-aux-enfants.htm>
- L'association Rue de l'avenir qui depuis 1988 a pour "objectif de contribuer et transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable" : <https://www.ruedelavenir.com/lassociation/>

Bilan général

Dans l'ensemble, l'expérimentation s'est très bien passée. Nous avons eu de nombreux retours positifs évoquant qu'il était pertinent de piétonniser cette rue même s'il y a évidemment eu quelques personnes mécontentes. Ces dernières nous ont reproché que le tracé de la circulation de substitution était mal organisé ou alors nous avons pu ressentir que c'était une gêne dans le déroulé de leur quotidien. Nous interrogeons tout de même, si le facteur ponctuel, comme quoi cette expérimentation a été annoncée sûr qu'une seule journée, a d'une manière été bien reçue, car elle n'avait pas pour vocation de perdurer.

Les quelques collégien-nes interrogé-es nous ont confié être content-es de cette piétonnisation et pour certain-es, avoir déjà failli être renversé-es.

Le choix de piétonniser de manière ponctuelle sur deux plages horaires clés du collège nous a semblé être bien reçu ; de nombreux retours appuyant ce choix de la part de passant-es nous ont été fait sur ce point et nous concluons que cela a été un bon compromis. Il en va de même avec notre présence lors de l'expérimentation ; ce qui a permis de rendre humains les échanges, d'accompagner et inclure les automobilistes dans notre démarche. Nous jugeons que la présence de personnes sur les lieux d'une expérimentation de piétonnisation est nécessaire pour son bon déroulement.

Suite à nos observations sur place, nous préconisons de changer l'endroit du passage piéton, car il ne correspond pas à la trajectoire que prennent les élèves pour traverser. De plus, si la piétonnisation se perpétue, envisager une collaboration avec les parents d'élèves volontaires pour qu'ils soient sur place lors des heures de pointe, afin de sécuriser la circulation des collégien-nes par rapport aux véhicules.

Pour finir, il est indéniable que la communication en amont et sur place a eu son importance avec une annonce dans le journal du Dauphiné, via des affiches dans la ville, par le collège pour informer les parents d'élèves et la distribution de flyers. De plus, notre relation avec l'élue à la participation a été primordiale comme rôle "relais" entre le Maire/l'institution et nous, pour la mise en place en amont de l'expérimentation (sonder le Maire, volet communication, demande d'autorisations). Sans cet appui sur le terrain, nous n'aurions pas pu y arriver.

Bilan questionnaire

Les questionnaires que nous avons pu faire remplir ont été faits à la table au milieu de la rue. Les personnes qui ont répondu ont été des personnes à pied qui pratiquaient la rue piétonnisée. Les personnes qui ont répondu sont donc majoritairement des habitué-es qui, normalement, sont en voiture ou à pied. Ils ont trouvé que c'était une bonne idée de piétonniser, mais pas de manière permanente, ponctuelle c'était bien. Les interrogé-es ont proposé plus d'aménagements dans la rue avec de la végétation, moins de goudron, des bancs. Beaucoup nous ont rapporté que c'est une rue, en hiver, avec du verglas ce qui ne facilite pas la marche.

Nos observations de l'expérimentation

Observations de 7h40-8h45

Météo clémente pour l'expérimentation : grand beau mais froid.

Impressions à chaud

Entre 20 et 30 voitures déviées en bas.

3 « passages en force »

80 voitures déviées en haut.

25 jeunes déposés (plus ou moins autour) à l'arrêt minute

3 places d'arrêt minutes insuffisantes

Arrêt sur les zébras, passage piéton, double file ...

Demi-tour sur le terre-plein central : une dizaine de voitures

Piétons et piétonnes appropriations de la rue dans toute sa largeur

Aménagement :

- Passage pour piétons pas bien placé pour traverser la rue

- La bande piétonne de la rue de la Chapelle est bien trop étroite pour le nombre de piétons
Attroupe de collégiens et collégiennes devant le parvis de la chapelle à l'entrée de la rue, iels semblaient attendre leurs ami-es
3 parents ont accompagné leurs enfants à pied.

Réactions enfants

« C'est vrai qu'avec les voitures, on est à l'étroit, c'est bien du coup »
« Est-ce que ça pourrait durer tous les jours »
« C'est pas cool, on va devoir marcher »
« Ah bah enfin, on va pouvoir marcher tranquillement »

Réactions de quelques habitants

« Ah ba je m'en fout, j'ai pas d'enfants »
« Il faudrait obliger un quart d'heure de marche à tout le monde, quel que soit l'âge »
Dame qui explique qu'il existait un ancien système avec un espace réservé aux piétons (plus grand qu'actuellement).
« C'est bien. Parce que c'est dangereux ici »

Réaction de parents

« C'est bien de sécuriser, mais en même temps, on peut plus monter. Mais bon, on peut pas tout avoir. »
« Ca me dérange un peu, je suis factrice »
« En effet, c'est pas trop sécurisé, ça fait des années que c'est comme ça »
« Très bonne initiative, j'ai 2 enfants, c'est une bonne idée, de toute façon, on peut passer de l'autre côté »

Observations de 15H30-17h00

Plus calme.

3 personnes sont passées en nous mentant disant habiter dans la rue alors qu'ils habitent au-dessus.

Les enfants étaient moins nombreux donc suivaient vraiment la ligne piétonne.

En haut, les personnes étaient vraiment mécontentes (attendez en haut de la rue leurs enfants), dont 2 personnes qui étaient énervées, elles n'étaient pas de Veynes et mentionnaient alors qu'elles ne connaissaient pas.

3-4 personnes curieuses sont venues nous demander des explications en étant très intéressées.

36 voitures en haut, en bas une vingtaine

Bilan chapeaux de Bono : retours d'expérimentation de piétonnisation rue de la Chapelle

L'expérimentation de la rue de la chapelle nous a permis de recueillir les avis des habitant-es qu'ils soient positifs ou négatifs. Ces derniers sont partagés, mais aussi contrastés. Dans l'ensemble, notre expérimentation a été appréciée et encouragée par la plupart des personnes présentes. Il est important de souligner que parmi les participant-es de cet atelier, nombreux et nombreuses n'avaient pas expérimenté la piétonnisation le jour même, mais étaient intéressé-es par la démarche.

Émotion :

- Sentiment de liberté et d'espaces
- Rue plus agréable
- Incompréhension
- Confort absolu pour la majorité
- Furieux quand l'information n'est pas partagée en amont
- Pas nouveau déjà vu
- Conflit entre piéton-nes et conducteurices
- Les parkings sont mal placés
- Pourquoi dans une petite rue et pas dans toute la ville ?
- Pollution accrue à force de contourner la rue

Neutralité :

- Réduction trafic automobile
- Espace plus accessible pour tous-tes
- Excellente initiative
- Cadrer les rues
- Coté ponctuelle est pertinent
- Permet plus d'attractivités : si une rue est belle, elle incite à être pratiquée à pied.
- Penser à déplacer les places de parking
- Plus de bien-être

Créativité :

- Créer un jardin éphémère
- Rickshaw
- Améliorer l'aspect physique et esthétique de la rue
- Installer des pavés
- Dégoudronner
- Installer une piste cyclable
- Fleurir et végétaliser les murs
- Installer une rambarde surtout en cas de verglas
- Proposer des vélos à assistance électrique
- Pédibus
- Installer un panneau pour indiquer une rue à sens unique
- Rendre la rue belle pour inciter à l'emprunter

Organisation :

- Voir avec le collège pour piétonniser
- Rendre la piétonisation ponctuelle et continuer à la piétonniser même après l'atelier
- Mettre une signalisation plus importante pour informer correctement
- Créer et identifier clairement des places de stationnement
- Faciliter l'utilisation des transports en commun
- Encourager à laisser la voiture de côté

- Faire évoluer les mentalités en sensibilisant à la marche
- La piétonnisation doit être un outil au service d'un objectif
- Continuer à piétonniser de manière ponctuelle une fois par semaine ou par mois pour sensibiliser et rendre permanent par la suite.

Questionnaire

Que pensez-vous de l'expérimentation de piétonnisation ponctuelle ?

1. Avez-vous l'habitude de passer par cette rue ? Pour quelles raisons ?	
2. Par quel moyen de locomotion pratiquez-vous cette rue ? (pied, voiture, vélo...)	
3. Rencontrez-vous des difficultés de circulation dans cette rue en temps normal ?	
4. Que pensez-vous de cette expérimentation de piétonnisation ponctuelle ?	
5. Pensez-vous que la piétonnisation de cette rue devrait être permanente ? Si oui, avez-vous des recommandations à faire ? Si non, pourquoi ?	
6. S'il y avait plus d'espace et zones piétonnes, cela vous encouragerait-il à délaissier votre voiture et à pratiquer davantage la marche ?	
7. Où habitez-vous ?	
8. Où vous rendez vous ?	
9. CSP ?	

Fiche détaillée des modalités d'organisation et d'animation

Notre projet d'une plateforme de covoiturage s'inscrit au cœur de notre démarche Living-Lab, cherchant à identifier des alternatives à l'autosolisme dans un territoire escarpé peu dense. Le covoiturage a émergé comme l'une des meilleures options relevées par notre diagnostic qui nous a permis d'identifier une forte dépendance à la voiture.

L'atelier « Un territoire où on bouge ensemble » a généré l'idée de l'un des participant-es la création d'une plateforme physique de covoiturage à Veynes, initiée naturellement dans le cadre de notre Living-Lab. En collaboration avec Vincent Sindirian, chargé des mobilités à la CCBD, nous participons à un projet plus vaste de déploiement de covoiturage, aligné sur la démarche nationale « France Mobilités ».

Rezo pouce et mise en place de nos panneaux physique de covoiturage

Concrètement, 76 panneaux d'autostop Rézo Pouce, associés à l'application Mobicoop, seront installés sur le territoire. Nous donnons notre avis sur leur implantation et informons la population sur le futur réseau d'auto-stop et de covoiturage.

En collaboration avec le projet Rézo Pouce, 11 points d'implantation stratégiques pour les panneaux d'auto-stop ont été identifiés, dont la gare de Veynes. La localisation tient compte de la visibilité, de la proximité des lieux de stationnement, et évite la concurrence avec les transports en commun.

De ce fait, nous avons choisi parmi ces différents points, trois lieux stratégiques, le premier point se situe non loin de l'office de tourisme sous un abribus, le second qui est situé sous un ancien abribus en face de l'école et le dernier qui est situé sur la façade du café de la gare.

Enfin, ce dernier a été enlevé pour des raisons techniques.

Lieux des panneaux : (voire figure ci-contre, localisant les panneaux de covoiturage)



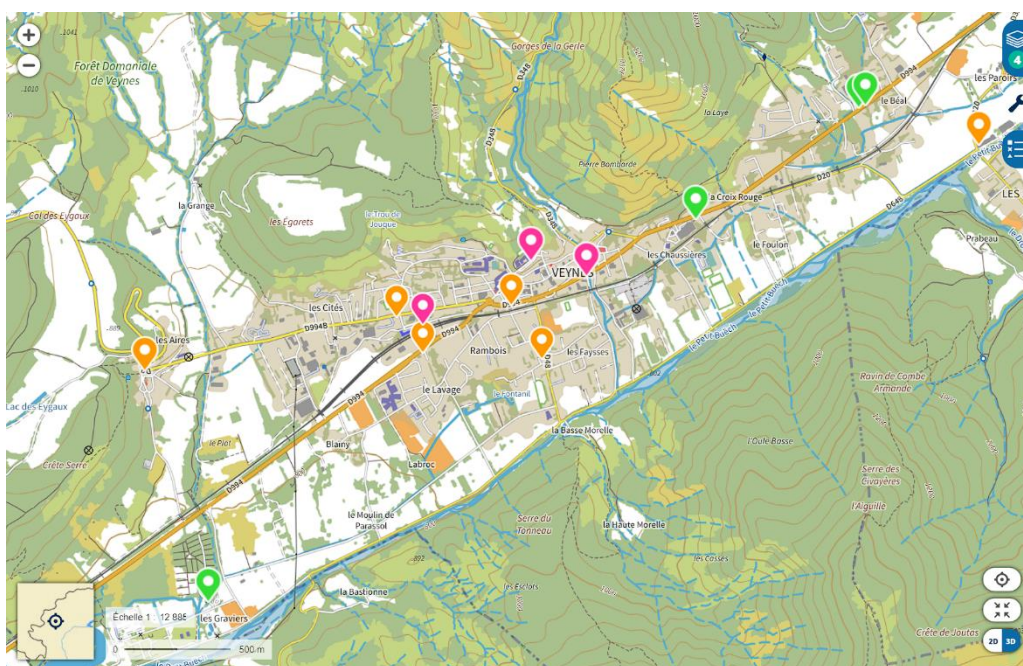
Points potentiels d'auto-stop uniquement, via le Rézo Pouce



Points potentiels de covoiturage et d'auto-stop, via le Rézo Pouce



Points identifiés comme lieux d'implantation de nos panneaux



Communication et expérimentation

La communication, à travers des flyers, le journal, les affiches et panneaux interactifs, vise à sensibiliser la population, informer sur les avantages du covoiturage, et encourager la participation. L'objectif étant aussi de les informer sur la tenue de notre restitution auprès des habitants afin de pouvoir échanger avec eux le moment venu.



Source : les étudiants ; plateforme physique de co-voiturage

Pour ce faire, nous avons mis à notre disposition assez de moyens de communication pour pouvoir informer un maximum la population. Près de 600 flyers ont été distribués, un article rédigé transmis au journal local, 3 affiches pour notre plateforme de covoiturage ainsi qu'un message sur le panneau interactif à l'entrée de la ville.

L'expérimentation teste la mise en place d'une plateforme physique de covoiturage, incitant à covoiturer et visant à engager une dynamique territoriale durable pour la diffusion du Rézo pouce. L'objectif de cette plateforme physique de covoiturage est de permettre à n'importe qui de covoiturer ensemble, en proposant à d'autres personnes un déplacement ou en recherchant une personne disponible pour le même trajet au même moment, tout en pouvant négocier ces modalités.

Bilan suite à la restitution publique

Le jeudi 25 janvier, nous avons organisé une présentation publique pour les résidents de Veynes, qui s'est déroulée de 18h30 à 20h. Durant cet événement, nous avons exposé la plateforme expérimentale de covoiturage ainsi que le projet Rézo Pouce en cours.

Notre expérimentation n'a malheureusement pas pu être totalement aboutie, car nous n'avons pas pu recueillir de participation sur nos panneaux de covoiturage que nous avons mis en place 1 semaine avant notre restitution publique auprès des habitants. Tout de même cela s'est avéré assez concluant, car suite à cette restitution, nous avons pu discuter avec le maire d'OZE, un des villages situé aux alentours de Veynes, qui semblait très intéressé à l'idée de reprendre notre démarche.

Ainsi, toutes ces perspectives incluent la mise en place du projet Rézo Pouce, qui prendra le relais de notre démarche sur le covoiturage, un projet qui était déjà en cours de discussion,



Source : les étudiants ; plateforme physique de co-voiturage

mais dont nous avons pu contribuer à sa communication à travers nos flyers, affiches et de notre restitution qui a pu susciter de nombreuses questions autour de la mise en place de ce réseau (Rézo Pouce).

Retour discussions autour du covoiturage

Le jeudi 25 janvier, au cours de la journée, nous avons organisé une présentation publique pour les résidents de Veynes, qui s'est déroulée de 18h30 à 20h. Durant cet événement, nous avons exposé la plateforme expérimentale de covoiturage ainsi que le projet Rézo pouce en cours.

Après une introduction de 15 minutes, le public a eu l'opportunité de donner son avis sur les deux initiatives. La plupart des personnes présentes ont démontré leur connaissance du covoiturage en tant que solution complémentaire au transport public, visant à rendre service et à organiser l'offre existante. Pour améliorer le dispositif, ils ont suggéré l'installation de panneaux dans des lieux stratégiques en plus des emplacements initialement choisis. Ils ont proposé les centres de collecte de déchets comme lieux pertinents, arguant que ces endroits sont fréquentés inévitablement. Le parking du supermarché U (le plus grand centre commercial de la commune) a été fréquemment évoqué, justifié par son statut de zone de « rencontre » où les gens se rendent sans nécessairement entrer dans le centre. De plus, ils ont suggéré l'ajout d'étiquettes sur les pare-brises des voitures pratiquant le covoiturage pour faciliter l'identification. Il est important de noter que plusieurs obstacles entravent ou pourraient entraver les pratiques de covoiturage. Parmi les problèmes mentionnés, on souligne la difficulté à trouver des personnes désireuses d'utiliser leur véhicule pour le covoiturage. Pour eux, le covoiturage est une forme de « perte de liberté individuelle », lu du moins une perte de flexibilité. Dans une localité telle que la communauté de communes du Buëch Dévoluy, la population n'est pas habituée à utiliser des plateformes pour ce type de service, bien que le covoiturage de voisinage soit pratiqué principalement dans les hameaux. En complément de cette offre de plateforme physique, il serait judicieux de la renforcer avec des outils déjà existants, tels que des applications et une communication dans les médias. L'arrivée imminente de Rézo Pouce pourrait constituer une solution complémentaire pour diversifier l'offre de transport dans la commune.

Communication du dispositif

- Affiche à côté du dispositif présentant succinctement :
 - o Notre démarche et l'annonce de la restitution publique
 - o Le principe de la plateforme et ses modalités
 - o Les avantages du covoiturage
 - o L'annonce du futur Rézo Pouce
- Flyer (identique) à distribuer dans les boîtes aux lettres
- Information dans l'article de presse
- Communication individuelle sur place, devant les panneaux pour interpeller les gens, et pourquoi pas les informer de la restitution publique, lors de notre deuxième résidence

Matériel

- Fiche plastifiée pour l'impression de ce tableau en A1. (2)
- 3 feutres de couleur par tableau et chiffons, emballés dans un sac plastique sous chaque tableau.
- Affiche plastifiée imprimée en A2 à côté de chaque tableau (2)
- Flyer papier imprimé en A5, distribué dans les boîtes aux lettres le vendredi 19 janvier par nous-même. Distribution localisée sur le centre-ville essentiellement.

Restitution finale jeudi 25 janvier 2024**18h30** : Accueil**18h35** : Temps de présentation de la réunion (charte de bienséance)20 min de présentation :

Introduction de la problématique de mobilité à Veynes et alentour

Restitution des résultats

18h55 : 10 min questions réponses**19h05 : 5 min** Consignes Chapeau de Bono**19h10** : Retour sur l'expérimentation de piétonisation et de réseau de covoiturage. Temps d'échange en sous-groupe pour discuter de l'expérimentation de piétonisation

- **4 groupes de 6 à 10 personnes** avec 2 animateurices par groupe.
- 1 maître du temps
- **4 chapeaux**, 4 tables : émotion **8 min**, neutralité **8 min**, créativité **9 min**, organisation **8 min**

19h43 : 2 min : Phrase de conclusion, on affiche les paperboards**19h45 : 20 min** Temps d'échange pour discuter de l'expérimentation de covoiturage. On écrit les idées en live sur un paperboard

- Que pensez-vous de la démarche ?
- Est ce qu'elle vous semble pertinente ? Pourquoi ?
- Est-ce que vous y avez contribué ou pensez-vous y contribuer dans le futur ?
- Est-ce que vous pensez que la démarche fait sens en parallèle/pour amorcer le Rézo Pouce ? → éventuellement faire le lien avec ce réseau d'auto-stop et le présenter
- Seriez-vous pour ou contre que de telles expérimentations soient reconduites ? sous quelles autres modalités ?
- Qu'est-ce qui vous plaît et qu'est-ce qui ne vous plaît pas dans le covoiturage ?

Inviter les participants à s'exprimer sur leurs souhaits, ressentis, besoins ou autres sur le dernier panneau

20h10 → Apéro et déambulation/Quel futur pour la démarche ? à remplir sur le dernier panneau

Rôles Présentation	Rôles Atelier chapeau de Bono	Rôles Atelier Covoiturage
Maîtresse du temps : Samira	Maîtresse du temps : Manon	Maîtresse du temps : Lucie
Présentateurices : Manon, Lucie, Riwan, Mathis, Lisa, Bastien	Animateurices : Samira et Bastien, Lisa et Riwan, Mathis et Alexandre, Tahi et Sébastian	Animateurices : Bastien, Sébastian, Tahi

Déroulé de la restitution publique

18h35 : Début de la restitution publique.

Présentation de 20 minutes de l'équipe étudiante, de notre travail, de notre démarche de Living-Lab, de nos résultats suite aux ateliers participatifs et des expérimentations à l'aide de supports d'exposition sous forme d'affiches :

- Panneau 1 : Diagnostic
- Panneau 2 : Ateliers participatifs : présentation
- Panneau 3 : Présentation des résultats des ateliers
- Panneau 4 : Présentation des 2 expérimentations

18h55 : 10 min questions réponses.

19h05 : Discussion sur les expérimentations

Début de la deuxième partie de la restitution publique, le but est de questionner les participant-es sur les expérimentations de la piétonnisation durant 30 minutes puis sur celle du covoiturage pendant 20 minutes.



Source : les étudiants ; restitution publique

Les chapeaux de Bono : piétonnisation

Nous avons commencé avec la piétonnisation de la rue de la Chapelle. L'idée a été de donner à chaud les réactions sur cette expérimentation à travers la méthodologie des Chapeaux de Bono. Les participant-es devaient s'exprimer sous différentes postures attribuées à 4 types de chapeaux ; sous le coup de l'émotion, d'un point de vue neutre, puis créatif et pour finir d'un point de vue organisationnel. Le

but des chapeaux a été de conditionner les regards au prisme de différentes postures et donc d'obliger à adopter différents points de vue pour parler de cette démarche.

Il y avait deux animateurices assigné-es à la table, un-e aurait suffi, et avaient pour rôle de mener l'atelier, relancer et d'écrire ce qui se disait sur un paperboard.

Suite à cette présentation, nous avons fait se répartir le public en 4 groupes de 6 personnes.

19h10 : 33 min. Début des tours par chapeau.

Nous avons répété les consignes en sous-groupe pour être sûr que tout le monde ait bien compris :

- Le chapeau émotion **8 min** : avec lequel il faut s'exprimer sans filtre, sous le coup de l'émotion.
- Le chapeau neutralité **8 min** : où il faut réfléchir à la démarche avec du recul, de manière objective, dire les pour et les contre d'une expérimentation de piétonisation.
- Le chapeau créativité **9 min** : avec lequel il faut parler par exemple des solutions idéales de la démarche de piétonisation ou comment une telle démarche pourrait être amenée autrement, ...
- Le chapeau organisation **8 min** : d'un point de vue plus réaliste, établir les prochaines étapes de la démarche, quelles solutions peuvent être retenues.



Source : les étudiants ; chapeaux de Bono

19h43 : 2 min : Phrase de conclusion, on a affiché les paperboards.

Bilan chapeaux de Bono

L'expérimentation de la rue de la chapelle nous a permis de recueillir les avis des habitant-s qu'ils soient positifs ou négatifs. Ces derniers sont partagés, mais aussi contrastés. Dans l'ensemble, notre expérimentation a été appréciée et encouragée par la plupart des personnes présentes. Il est important de souligner que parmi les participant-es de cet atelier, nombreux et nombreuses n'avaient pas expérimenté la piétonisation le jour même, mais étaient intéressé-es par la démarche.

Emotion

- Sentiment de liberté et d'espaces
- Rue plus agréable
- Incompréhension
- Confort absolu pour la majorité
- Furieux quand l'information n'est pas partagée en amont
- Pas nouveau déjà vu

- Conflit entre piéton-nes et conducteur-ices
- Les parkings sont mal placés
- Pourquoi dans une petite rue et pas dans toute la ville ?
- Pollution accrue à force de contourner la rue

Neutralité :

- Réduction trafic automobile
- Espace plus accessible pour toustes
- Excellente initiative
- Cadrer les rues
- Coté ponctuelle est pertinent
- Permet plus d'attractivités : si une rue est belle, elle incite à être pratiquée à pied.
- Penser à déplacer les places de parking
- Plus de bien-être

Créativité :

- Créer un jardin éphémère
- Rickshaw
- Améliorer l'aspect physique et esthétique de la rue
- Installer des pavés
- Dégoudronner
- Installer une piste cyclable
- Fleurir et végétaliser les murs
- Installer rambarde surtout en cas de verglas
- Proposer des vélos à assistance électrique
- Pédibus
- Installer un panneau pour indiquer une rue à sens unique
- Rendre la rue belle pour inciter à l'emprunter

Organisation :

- Voir avec le collège pour piétonniser
- Rendre la piétonisation ponctuelle et continuer à la piétonniser même après l'atelier
- Mettre une signalisation plus importante pour informer correctement
- Créer et identifier clairement des places de stationnement
- Faciliter l'utilisation des transports en commun
- Encourager à laisser la voiture de côté
- Faire évoluer les mentalités en sensibilisant à la marche
- La piétonnisation doit être un outil au service d'un objectif
- Continuer à piétonniser de manière ponctuelle une fois par semaine ou par mois pour sensibiliser et rendre permanent par la suite.

Questions-réponses : covoiturage

19h45 : 20 minutes d'échange pour discuter de l'expérimentation de covoiturage. On écrit les idées en live sur un paperboard. Nous avons invité les participant-es à s'exprimer sur leurs souhaits, ressentis, besoins ou autres sur le dernier panneau. Pour cela, nous les avons toutes rassemblé-es comme à la configuration initiale.

Questions que nous avons posées :

- Savez-vous ce qu'est Rézo Pouce ? Nous expliquons.
- Est-ce que vous pensez que la démarche fait sens en parallèle/pour amorcer le rezo pouce ? → éventuellement faire le lien avec ce réseau d'auto-stop et le présenter

Suivi de la présentation de notre plateforme. Puis de questions pour interroger le public sur cette dernière :

- Que pensez-vous du covoiturage en tant que tel ?
- Que pensez-vous de la démarche ? Est-ce qu'elle vous semble pertinente ? Pourquoi ?
- Est-ce que vous y avez contribué ou pensez-vous y contribuer dans le futur ?
- Y'a-t-il des barrières qui vous empêchent de participer au covoiturage ?
- Seriez-vous pour ou contre que de telles expérimentations soient reconduites ? sous quelles autres modalités ?
- Avez-vous des suggestions pour améliorer la plateforme ?
- Faire participer les personnes !

Présentation du **panneau 5** : panneau dédié à l'ajout d'idées ou suggestions qui ont été oubliées de poser pendant la restitution.

Fin avec un pot convivial. Pour cela, nous avons commandé dans une boulangerie 3 pizzas et une grande tarte. Nous avons également prévu du vin et des jus de fruits locaux.

- **La communication**

Une communication en amont

Concernant la communication de la restitution finale, sa tenue et ses horaires ont été publiés dans un article du Dauphiné que nous avons transmis via l'élue à la participation et auprès de l'Office du tourisme. Des affiches combinant l'annonce de la piétonnisation et la restitution publique ont également été mises en place aux alentours des écoles.

Des flyers ont été distribués dans des boîtes aux lettres et laissés à des points stratégiques comme la médiathèque, la mairie...

Nous avons également rédigé des invitations personnelles que nous avons envoyées par mail à la liste des participant-es qui avaient laissé leur contact lors des ateliers participatifs de la 1ère résidence.

Une communication le jour même

Pour finir, lors de la piétonnisation de la rue de la Chapelle, c'est-à-dire le jour même, nous avons distribué un flyer qui expliquait notre démarche et mentionnait la tenue de la restitution publique le soir même. Nous en informions également oralement les passant-es. Nous avons également fait deux heures de tractage sur le marché.

- **Bilan général de la réunion**

Il y avait 28 personnes présentes en sachant qu'en parallèle se tenait un Conseil Municipal, les élu-es convié-es n'ont donc pas pu venir, à part une à la fin de la soirée.

La réunion s'est bien passée, nous avons été légèrement en retard sur le planning annoncé.

Le travail en petit groupe a été pertinent pour recueillir les avis et a permis de dynamiser la réunion en faisant bouger les participant-es.

Lors du temps « questions-réponses » des remarques intéressantes ont été faites par le public :

- Il est nécessaire d'intervenir sur les mobilités entre Veynes et les hameaux et pour cela notre travail manque ce point de vue.
- Une remarque a été faite sur les données de l'Insee que nous partageons sur les types de transport pour les déplacements depuis Veynes où nous illustrons que la part du vélo est nulle. La remarque a été de dire qu'il y avait pourtant des personnes qui pratiquent le vélo. Nous avons répondu que c'est la raison pour laquelle les ateliers participatifs ont leurs rôles à jouer par le témoignage du vécu de personne directement.
- Une autre remarque a porté sur le fait que nous n'avons pas porté de regard sur la saisonnalité des mobilités.
- Pour finir, une dernière remarque a abordé la question du tourisme et de leur place prépondérante dans l'utilisation de la voiture.

Figure 1 : Caractérisation de la population de Veynes en 2020

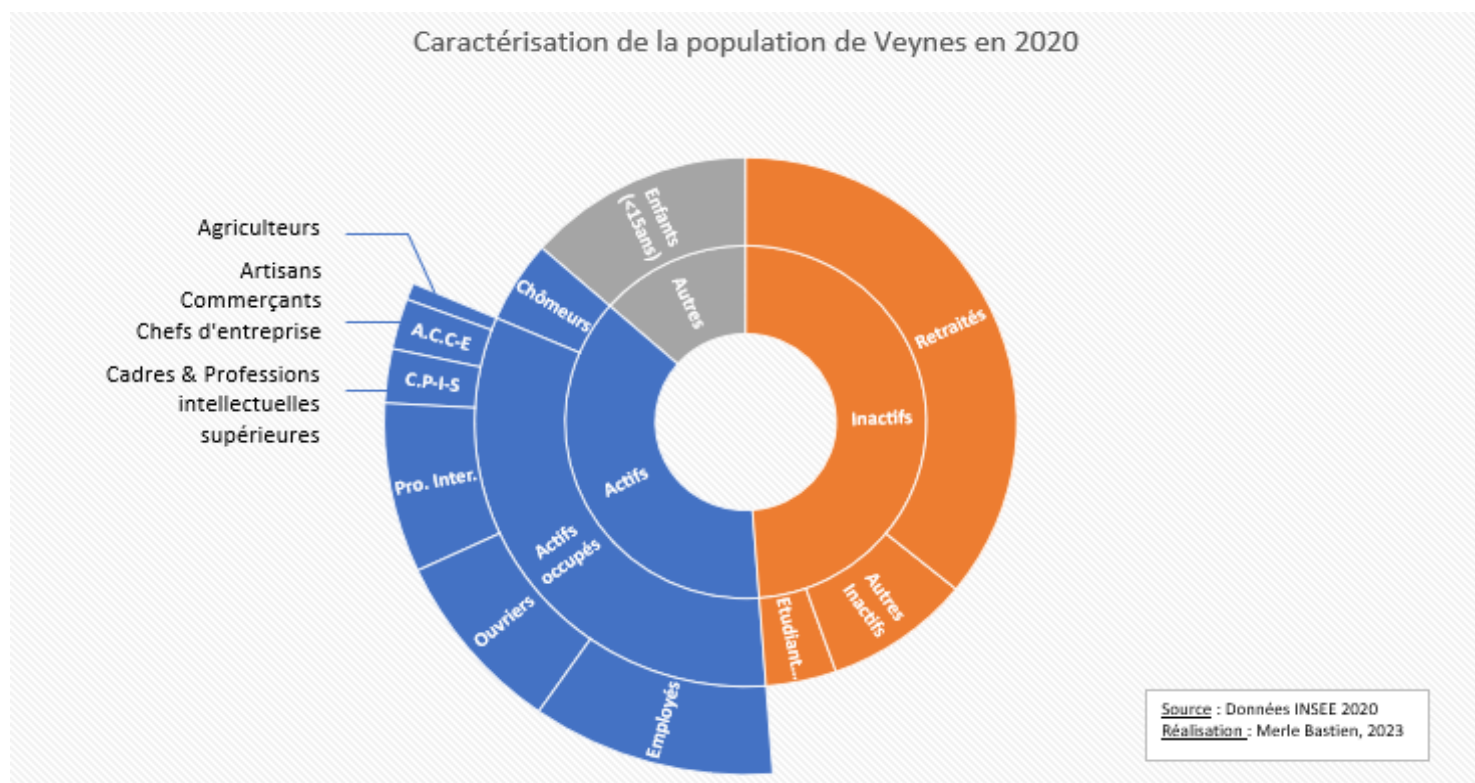


Figure 2 : Evolution démographique annuelle

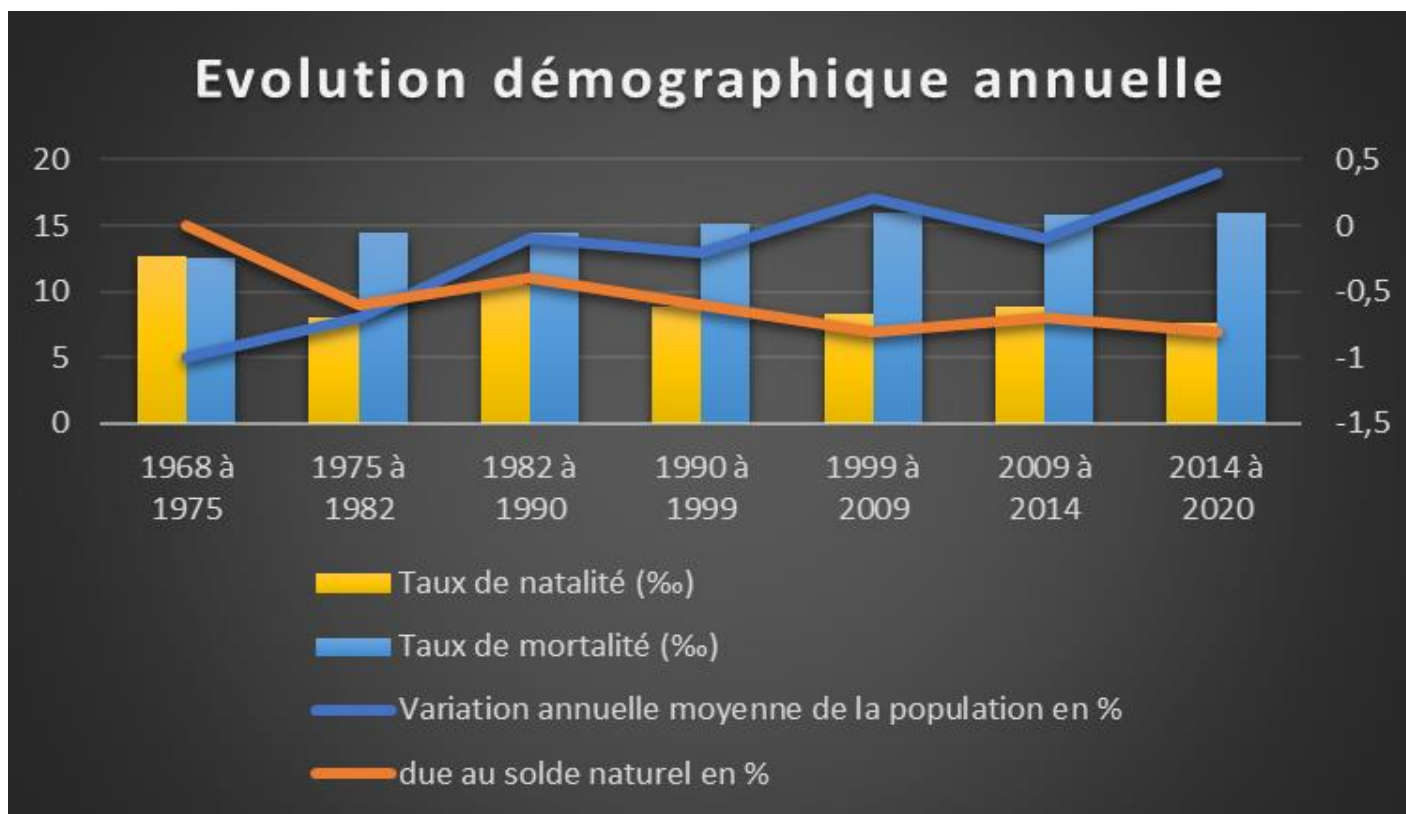


Figure 3 : nombre d'établissement par secteurs d'activités à Veynes en 2020

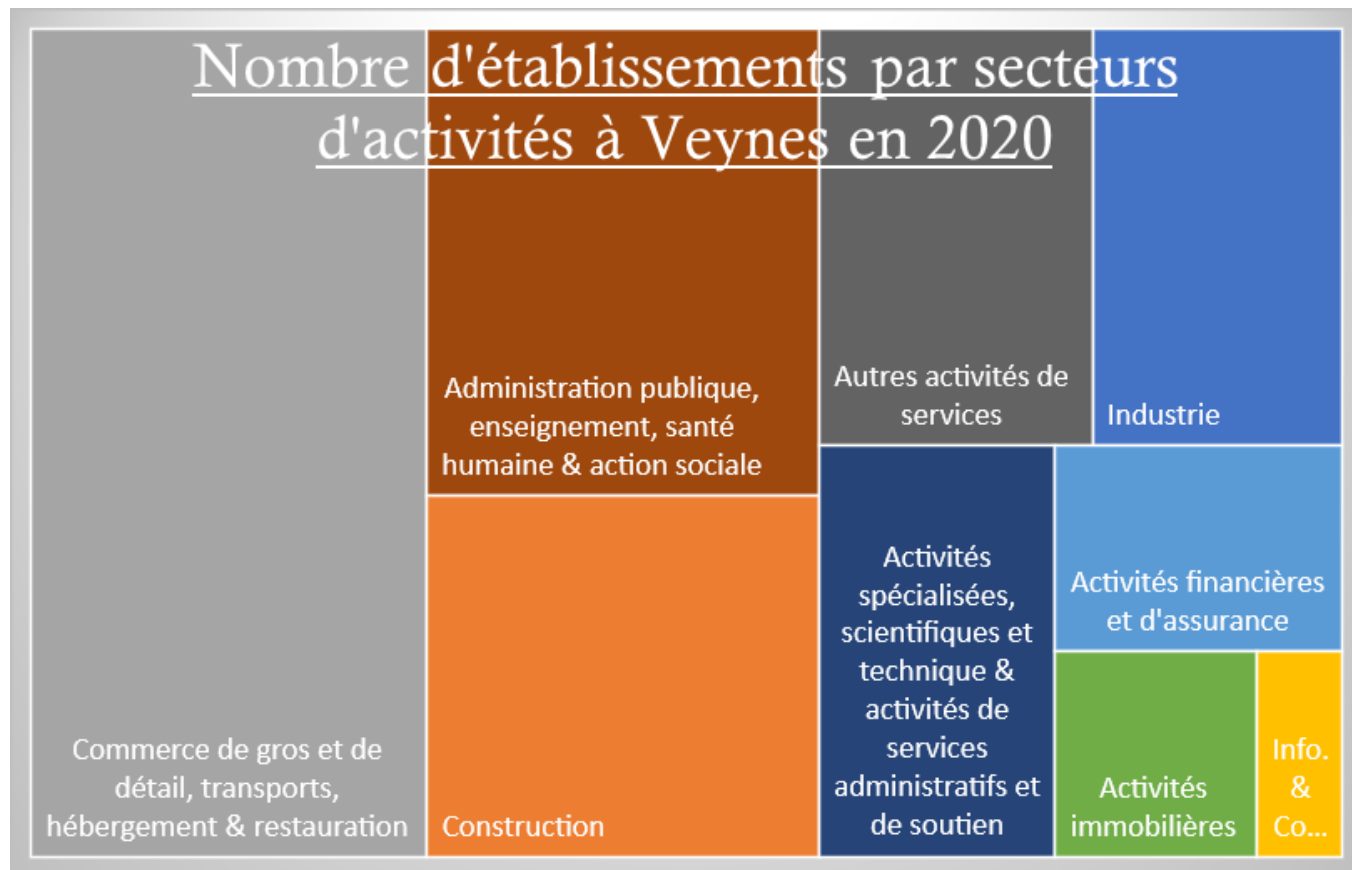


Figure 5 : Carte topographique du bassin Veynois - Mobilités régionales

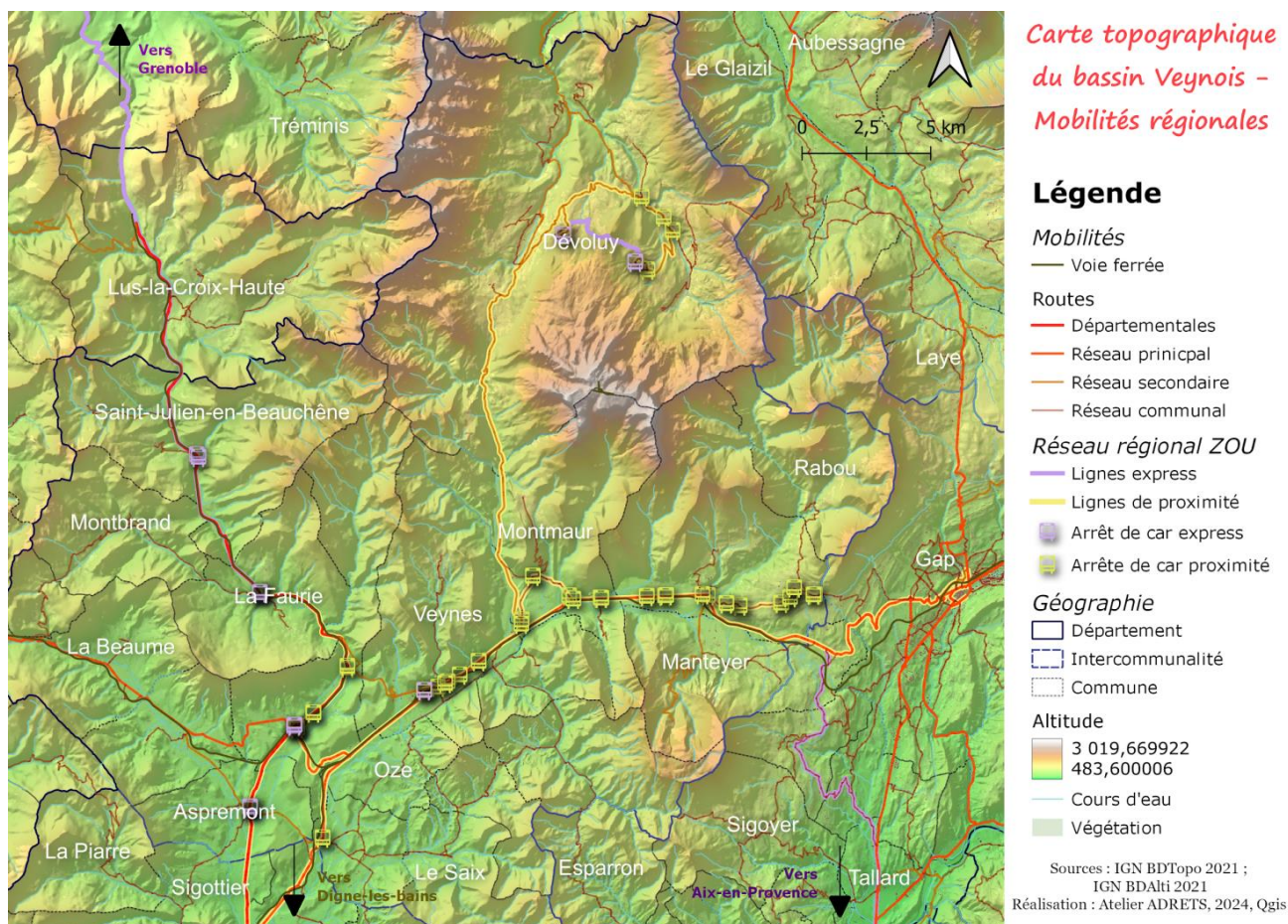


Figure 6 : Carte topographique du bassin Veynois - Mobilités scolaires

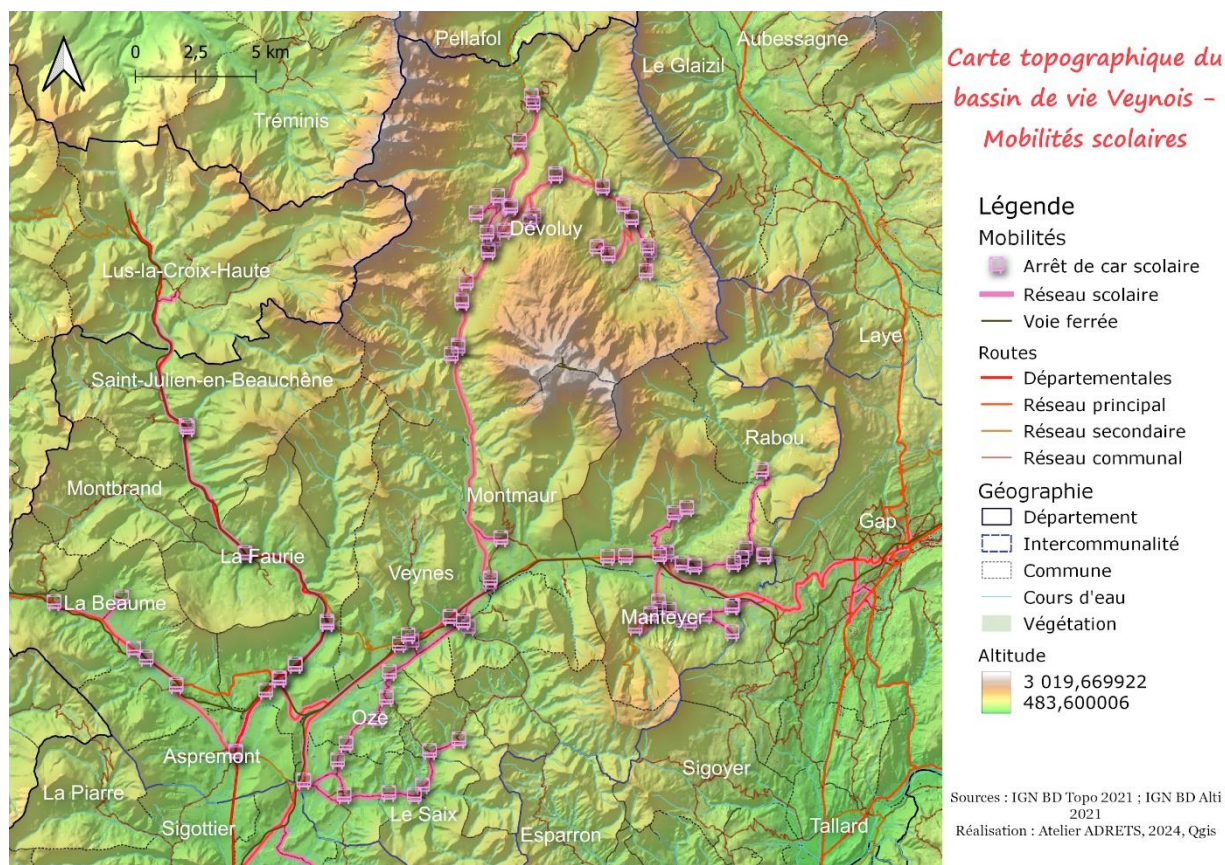


Figure 7 : Offre de transport à Veynes

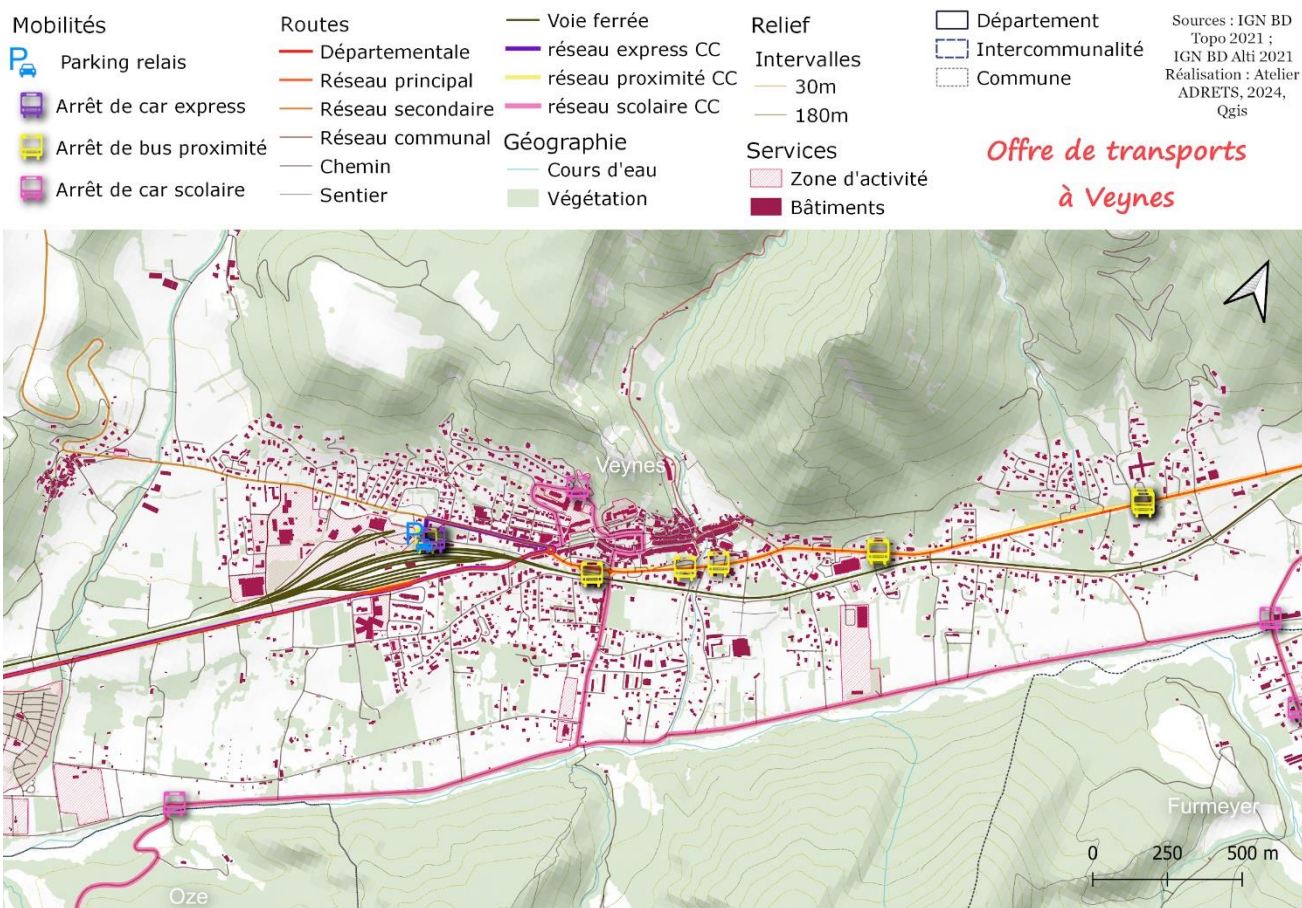


Figure 8-9-10 : Offre de transport à Veynes

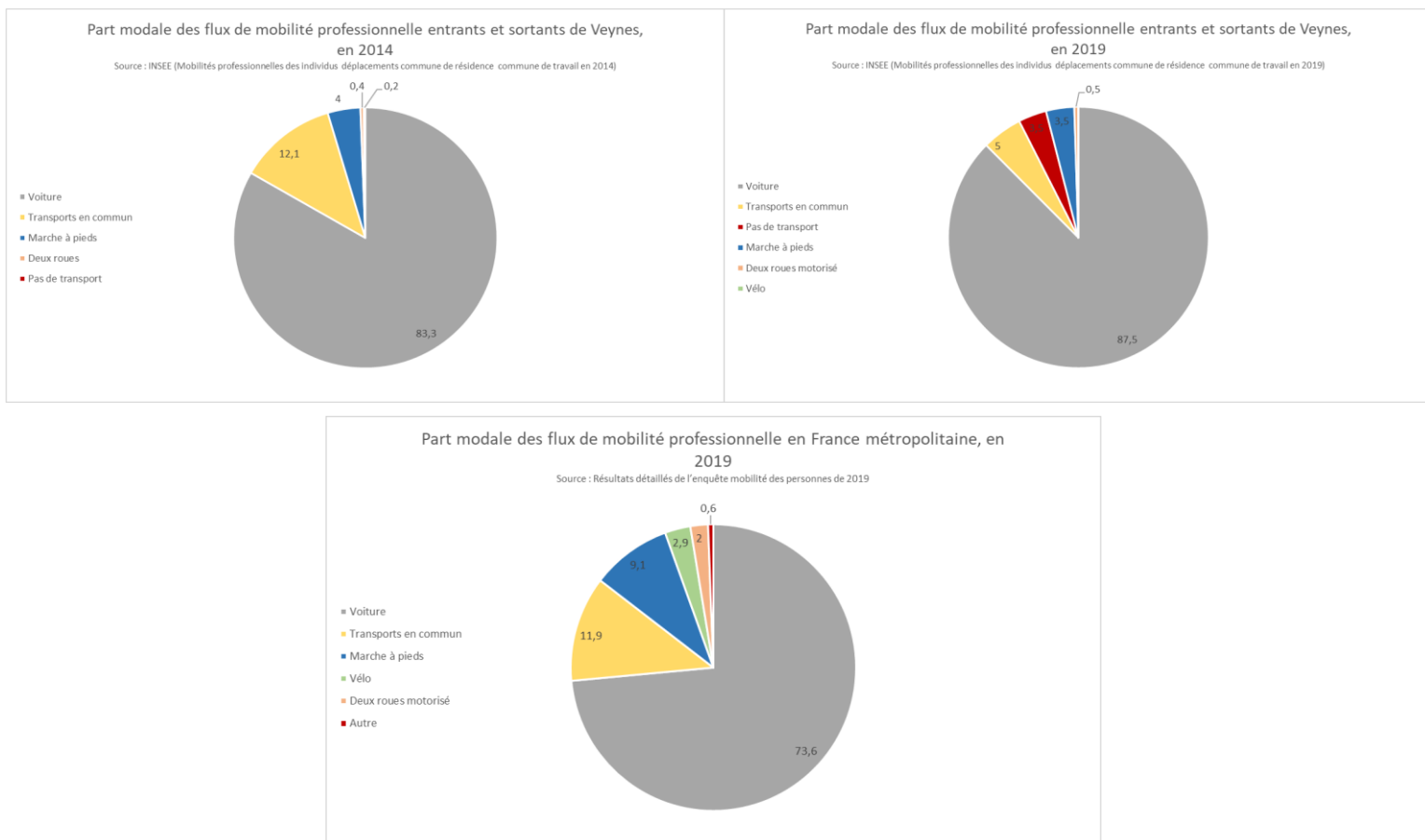


Figure 11 : Carte de flux des mobilités professionnelles entrants

Carte schématique des flux de mobilités professionnelles «entrants» à Veynes et modalités de transport principalement utilisées en 2014 et 2019

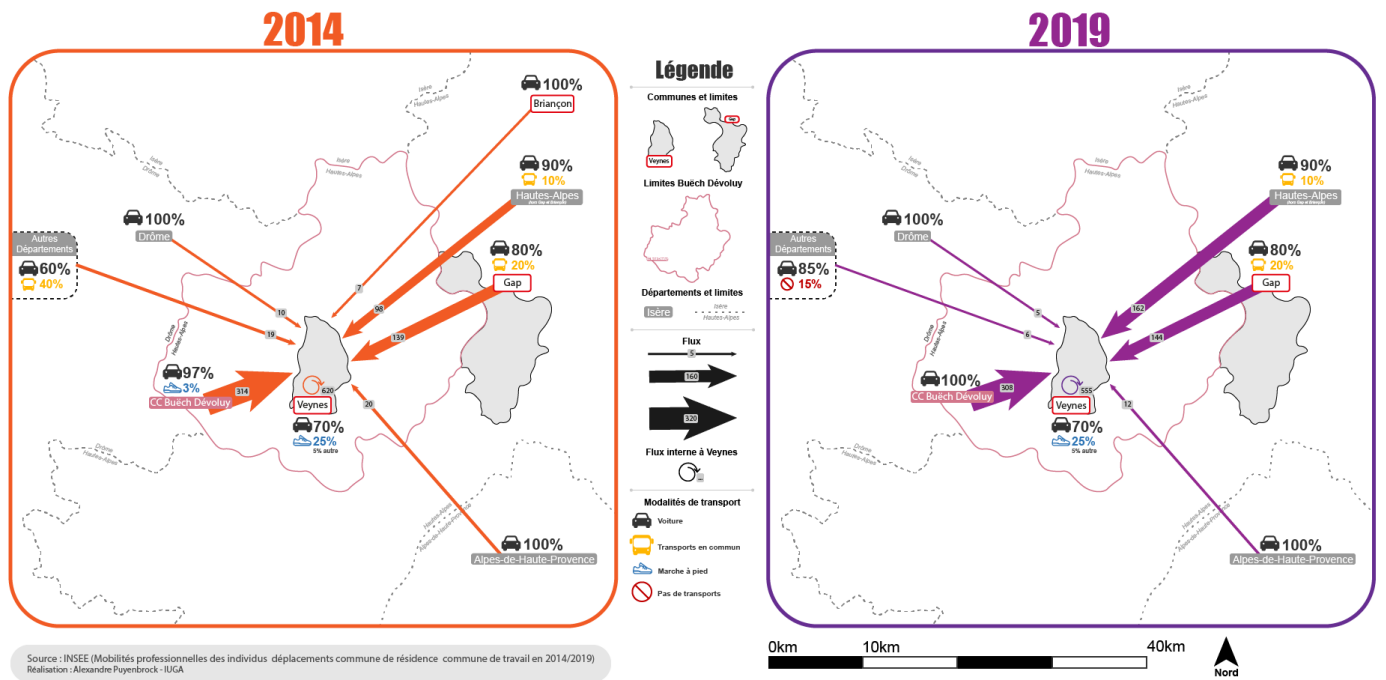


Figure 12 : Carte de flux des mobilités professionnelles sortants

Carte schématique des flux de mobilités professionnelles «sortants» de Veynes et modalités de transport principalement utilisées en 2014 et 2019

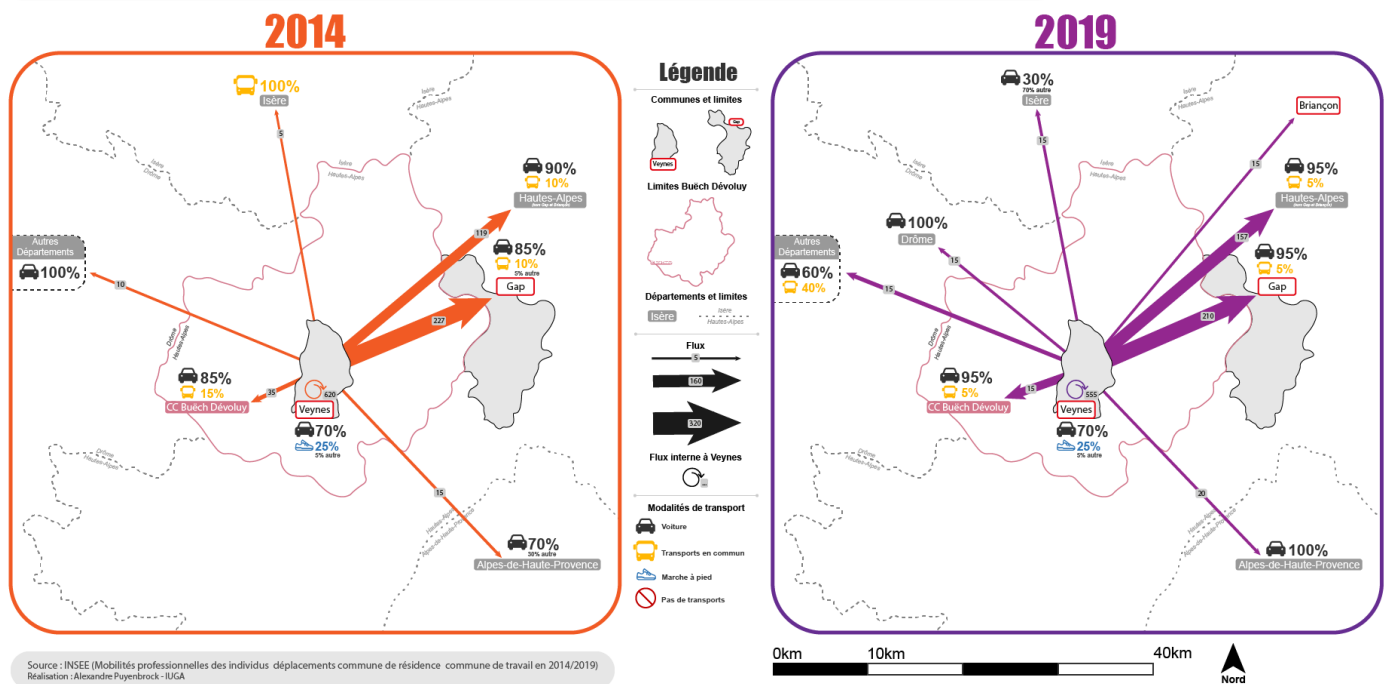


Figure 13 : Graphique de l'évolution du nombre de passagers de 2015 à 2022

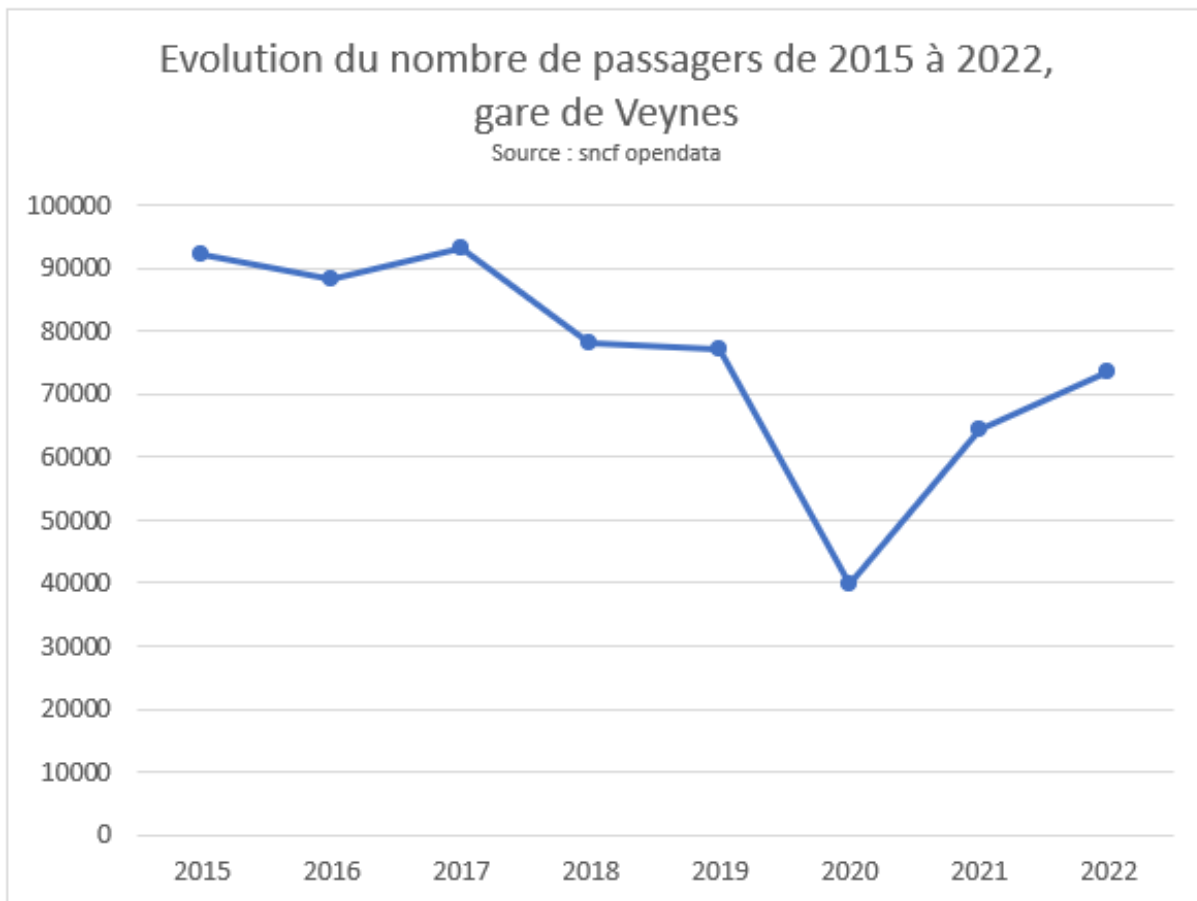
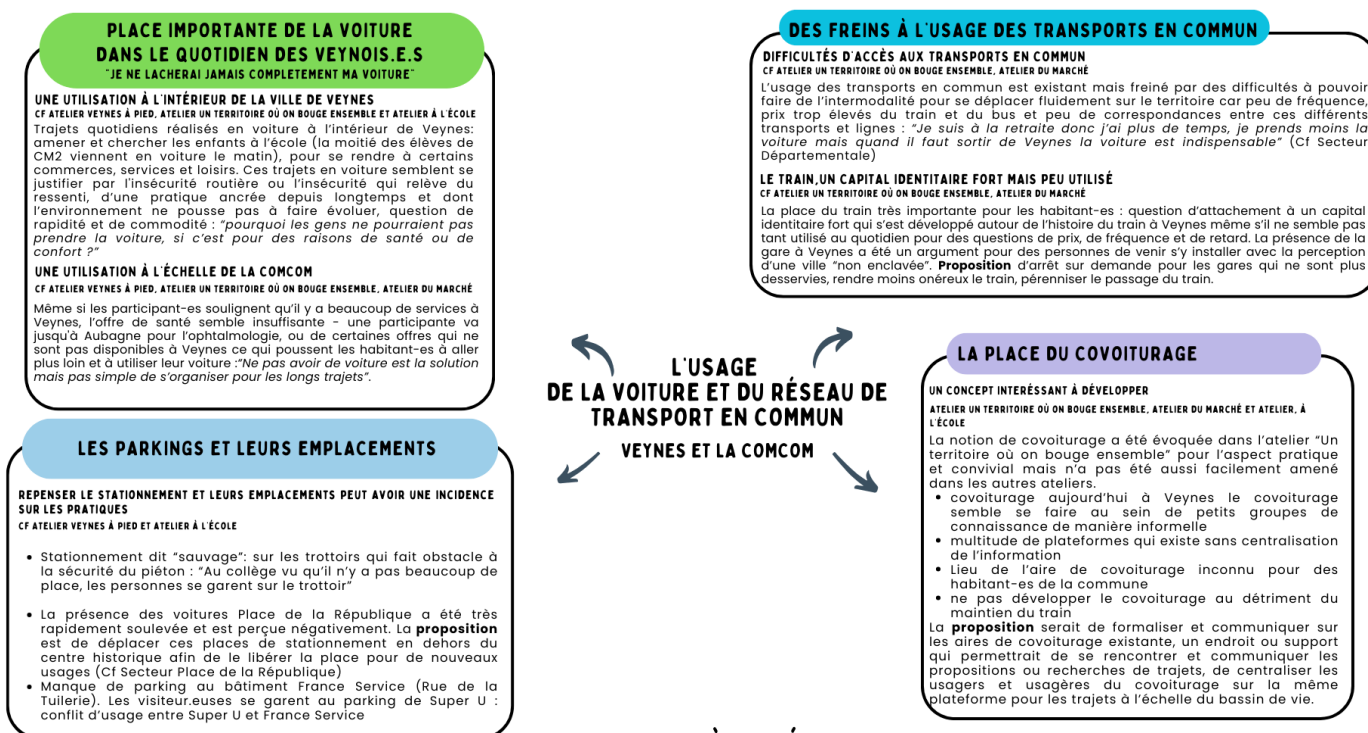
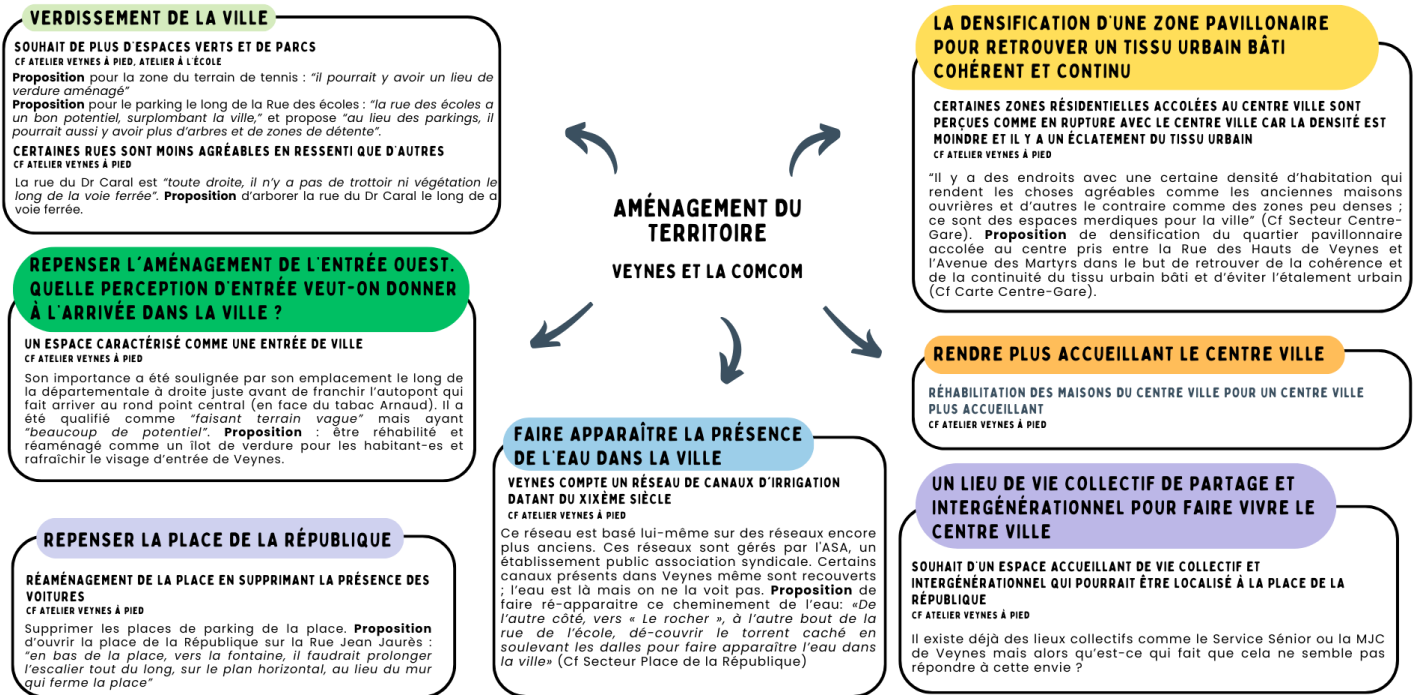


Figure 14 : Carte mentale l'usage de la voiture



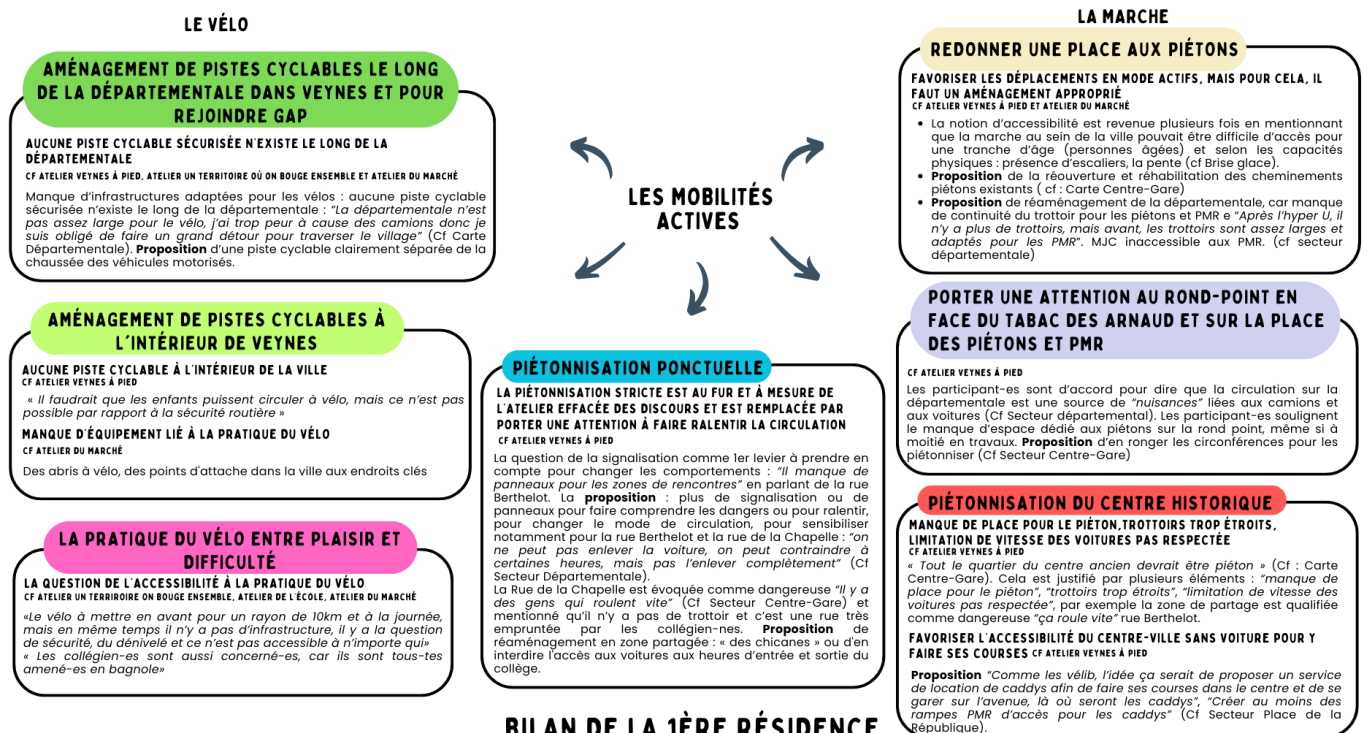
**BILAN DE LA 1ÈRE RÉSIDENCE
LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS AUX SERVICES À VEYNES ET DU PAYS DU BUECH**

Figure 15 : Carte mentale l'aménagement du territoire



**BILAN DE LA 1ÈRE RÉSIDENCE
LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS AUX SERVICES À VEYNES ET DU PAYS DU BUECH**

Figure 16 : Les mobilités actives



**BILAN DE LA 1ÈRE RÉSIDENCE
LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS AUX SERVICES À VEYNES ET DU PAYS DU BUECH**

Figure 19 : Nuage de mots pour qualifier l'atelier



