

Mars 2024

EXPÉRIMENTATION D'UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE SUR LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS AUX SERVICES DE PROXIMITÉ

Un living-lab à Veynes

Synthèse de l'atelier étudiant



Avec le soutien de :



PENSER
LES TRANSITIONS
EN MONTAGNE

INTRODUCTION

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 » 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.

Cette étude s'inscrit sur le territoire Veynois car il s'agit, historiquement, d'une collectivité ayant été beaucoup investie sur la question des mobilités notamment avec le collectif de l'étoile ferroviaire militant pour que la "ligne des Alpes" soit sauvegardée et perdure dans le temps. De surcroît, une dynamique participative a été instaurée par le conseil municipal de la commune de Veynes afin d'impliquer davantage les citoyen.ne.s Veynois dans les actions et projets communaux.

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.

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. Elle 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.



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**.



Enjeux et définitions

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.

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 aux modes 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 ?***



PHASE 1 - Analyse et identification des enjeux

Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme

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.

Quelques faits sur la commune de Veynes :

- Ce territoire montagnard est escarpé.
- Veynes est une ancienne ville ouvrière, dotée d'un centre ancien.
- Elue pour adhérer au programme « Petites Villes de Demain »
- L'organisation territoriale et les dynamiques de développement de l'aire gapençaise sont largement polarisées autour de Gap
- Ce territoire est montagneux et globalement peu peuplé (3321 habitant-es - INSEE 2020)
- Avec une population vieillissante, les Veynois-es sont majoritairement composé-es de retraité-es (36%), aussi nombreux et nombreuses que les personnes actives (37%).



B | L'offre locale de services

La commune de Veynes est considérée par l'INSEE comme un **pôle intermédiaire de services**.

En outre, selon le SCoT, « **Veynes est le centre secondaire de premier niveau le plus peuplé et le mieux équipé de l'aire gapençaise.** ».

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.

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.

PHASE 1 - Analyse et identification des enjeux

Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme

C | Les mobilités de proximité

1 - L'offre de transports



Parmi les différents moyens de déplacement, **la voiture semble se démarquer comme étant le mode de transport préféré des ruraux.**

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. Ensuite, il y a les lignes proximité. 6 lignes desservent Veynes. Pour finir, 7 lignes de bus scolaires desservent Veynes.

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'intercity de nuit.

PHASE 1 - Analyse et identification des enjeux

Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme

C | Les mobilités de proximité

1 - L'offre de transports

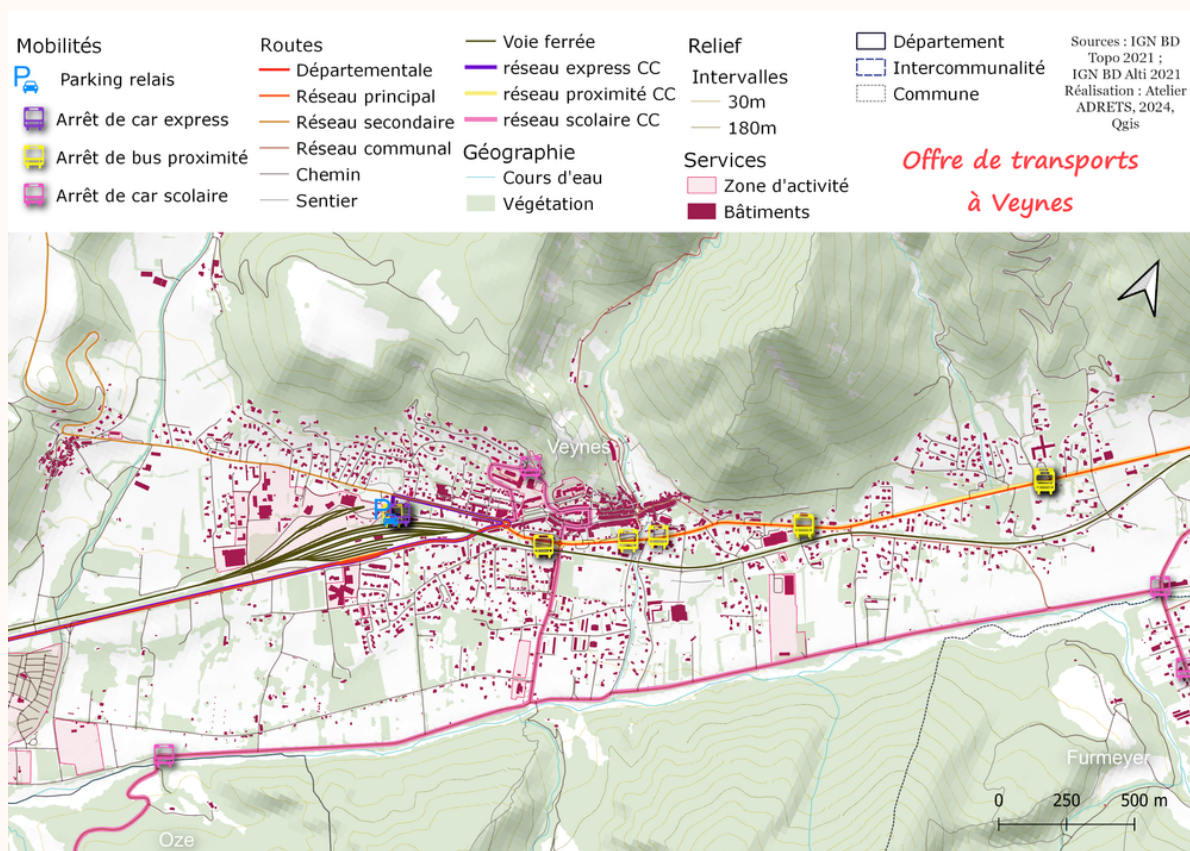


Figure 7 : Offre de transport à Veynes

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.

PHASE 1 - Analyse et identification des enjeux

Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme

C | Les mobilités de proximité

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.

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'arrivées qui s'expliquent par le choix des études supérieures des étudiants de Veynes qui ne sont pas soumis aux contraintes des secteurs.



FOCUS ETUDE COLLECTIF MOBIL'HAUTES ALPES

Une étude a été réalisée par le collectif Mobil'Hautes-Alpes 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.

PHASE 1 - Analyse et identification des enjeux

Diagnostic du territoire alpin du Buëch-Dévoluy au prisme des mobilités de proximité, alternatives à l'autosolisme

C | Les mobilités de proximité

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.

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.

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 2021 (*Question écrite n°08871 : senat.fr*).

PHASE 2 - Sensibilisation et propositions

Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens

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.

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.

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.



PHASE 2 - Sensibilisation et propositions

Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens

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.



PHASE 2 - Sensibilisation et propositions

Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens

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 alentours ou autre, avec une couleur pour chaque lieu de vie.

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.



PHASE 2 - Sensibilisation et propositions

Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens

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.

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.

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.



PHASE 2 - Sensibilisation et propositions

Effervescence d'idées au cours d'ateliers participatifs citoyens

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.

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.



BILAN GENERAL

Les alternatives à la voiture individuelle en milieu rural

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.

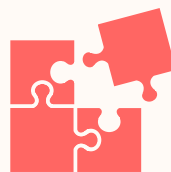


Cette utilisation prépondérante de la voiture s'explique notamment face aux freins auxquels les habitant-es font face pour l'usage des **transports en commun**. **Une difficulté d'accès** due à peu de fréquence, des prix trop élevés du train et du bus et une quasi impossibilité de faire de l'intermodalité.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

2 - Aménagement du territoire : Veynes et la Communauté de communes 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. Il nous a aussi été évoqué le souhait de faire réapparaître la présence de l'eau au sein de la commune.

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.**

PHASE 3 - Mise en pratique

Expérimentations d'actions alternatives à la voiture individuelle sur le territoire

A | Piétonnisation ponctuelle d'une rue stratégique

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-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.



B | Plateforme physique de covoiturage

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.

VEYNES-COVOIT'							
Je propose...				Je cherche...			
Destination complète	Nombre de places	Date & Heure	Coordonnées Noms, N°tel adresse email	Destination complète	Nombre de places	Date & Heure	Coordonnées Noms, N°tel adresse email

Figure 17 : Panneau de covoiturage ; Réalisation: les étudiants

PHASE 4 - Co-évaluation et perspectives

Restitution des résultats aux habitants et poursuite du Living-Lab

A | Restitution publique

Lors de la tenue des ateliers participatifs pendant 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.

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.

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.

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. 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.

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.18) pourront donc être repris comme base de travail pour de futures expérimentations.

PHASE 4 - Co-évaluation et perspectives

Restitution des résultats aux habitants et poursuite du Living-Lab

B | Perspectives

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

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

Le Living-Lab doit être vu comme un processus où chaque phase permet de zoomer progressivement sur l'objectif final.

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.

EN CONCLUSION

Les prochains pas



Comme évoqué précédemment, la spécificité de notre démarche est que son objectif final se dessine au fil des étapes du Living-Lab.

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.

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.

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-nes dans la construction de cette transition est primordiale.

La démarche comporte plusieurs limites qu'il convient de relever. Etant 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. 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, nous pouvons noter son atypisme quant à la relation établie avec les commanditaires.

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. 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.

Bibliographie complémentaire

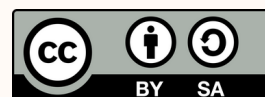
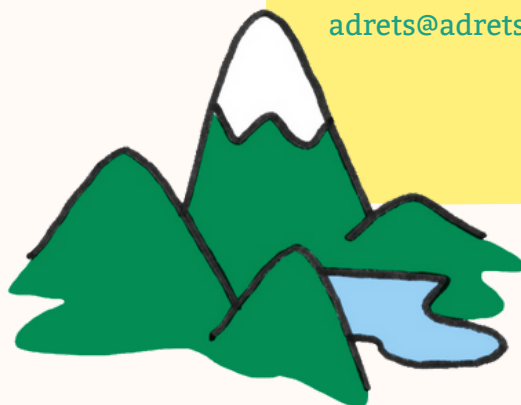
- Expérimentation de la piétonnisation de la rue Cardinet à Paris entre les rues de Saussure et Tarbé dans le 17ème arrondissement : <https://cdn.paris.fr/paris/2023/11/17/cr-retex-cardinet-noj1.pdf>
- Les Place(s) aux enfants à Grenoble qui sont de nouveaux espaces piétonnés végétalisés et accessibles 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>

Rédaction finale et mise en page :

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



adrets@adrets-asso.fr



Licence CC-By-SA ADRETS