

Journée régionale France Mobilités Pays de la Loire – « Mobilité et Financements » 27 juin 2023, à Segré en Anjou Bleu

- Synthèse des ateliers du matin -

Thème 1 : Mettre en place une politique de restriction de l'accès à la voiture dans les centres-villes, centres-bourgs, aux abords des écoles...

Thème 2 : Mettre en place une politique vélo du quotidien hors des centres urbains

Thème 3 : Impliquer les citoyen.e.s dans la fabrique des politiques de mobilités

Thème 4 : Valoriser les bénéfices d'une politique pro-vélo

Thème 1 : Mettre en place une politique de restriction de l'accès à la voiture dans les centres-villes, centres-bourgs, aux abords des écoles...

Les idées reçues qui circulent sur la restriction de l'accès à la voiture

- Risque de report des consommateur.ices sur les commerces de périphérie : "no parking no business"
- Développement de conflits entre les commerçant.es et la collectivité
- Risque de rendre les logements de centre-bourgs encore moins attractifs
- Cela va entraîner une diminution de l'attrait touristique
- On ne peut pas faire sans la voiture
- Cela porte atteinte aux libertés et aux droits de l'Homme
- On va compliquer la vie des gens
- Difficultés d'accès pour certaines personnes
- Si on retire trop de places de stationnement, les gens se garent n'importe où
- On retire des places de stationnement voiture pour des emplacements vélo qui ne sont pas utilisés
- Si les parents pouvaient déposer leurs enfants dans les classes en voiture ce serait le rêve
- Il y a une insécurité nocturne des zones piétonnisées
- En temps de pluie, les habitant.es ne veulent pas marcher
- C'est complètement utopique dans les territoires ruraux

« En 2026, vous avez largement limité la place de la voiture dans le centre-bourg. La circulation est limitée et les places de stationnements ont été limitées et installées à l'extérieur du centre »

● Les bénéfices obtenus

- Un cadre de vie plus agréable
 - Libération d'espace
 - Une vie sociale dans l'espace public
 - Déminéralisation des bourgs et des parkings
 - Sécurisation de l'espace public pour les piétons et les cyclistes
 - Végétalisation et amélioration de la qualité paysagère, réduction des îlots de chaleur urbains
- Amélioration de la qualité de l'air : moins d'émissions de GES
- Gains d'attractivité avec des événements culturels et festifs et davantage de place pour les terrasses
- Autonomie des jeunes
- Espace pour des stationnements vélo

● Les freins que vous avez levés

Les représentations

- Les représentations des habitant.es et des parents d'élèves
- Les représentations des élu.es
- Difficultés des habitant.es pour porter leurs courses
- Choc générationnel des élu.es avec les jeunes agent.es
- Les idées reçues
- Manque de courage politique

Les difficultés organisationnelles pour les collectivités

- La complexité de la compétence, entre voirie, mobilités...
- Indisponibilité des élu.es
- Les difficultés de développement des modes alternatifs à la voiture
- Manque de moyens humains dans les intercommunalités pour traiter ce sujet et difficultés de recrutement
- Le manque et la complexité des financements
- La complexité des appels à projet, qui imposent des montants minimums
- Manque de cohérence entre les intercommunalités frontalières
- Complexité des dossiers contractuels (petites villes de demain...)
- Complexité liée à la durée du mandat électoral incompatible avec la temporalité des projets

● Les leviers que vous avez saisis

Les leviers réglementaires

- Les plans de circulation
 - Régulation de la vitesse à 20 ou 30
 - Déploiement de panneaux STOP
- Recherche de financements via des AAP (BDT, FEDER, Etat)
- Recrutement d'un.e chargé.e de mission à plein temps sur le sujet

Politiques d'aménagements

- Politiques d'urbanisme et d'habitat
 - Redensification des centres-villes
- Développement d'aménités liées à la piétonnisation
- Appui sur les pôles d'échanges multimodaux
- Création de parkings autour des centres-villes
- Aménagements temporaires pour permettre le test

Déploiement d'une offre de mobilité alternative

- Notamment pour repenser les usages de la voiture
- Le TAD pour les PMR

Communication/sensibilisation

- Concertation citoyenne
- Communication sur les bénéfices / sensibilisation / pédagogie
 - Mise en valeur de témoignages d'habitant.es pour convaincre
 - Utilisation de la sensibilisation au sujet de la sécurité des enfants
 - Création de communautés, d'ambassadeur.ices
- Mobiliser l'ensemble des maires de l'intercommunalité
- Formation des élu.es :
 - Fresques de la mobilité

Le message clé à retenir

- Rien n'est impossible mais :
 - 1) Besoin de nuance et d'adaptation, pas dogmatique, pour prendre en compte les différents usages
 - 2) Besoin d'animation/de communication
 - 3) Croiser avec d'autres politiques publiques (urbanisme, seniors, scolaires, habitat, développement économique...)
- Ne pas se limiter à une solution de limitation de l'accès des voitures et développer en parallèle l'offre de mobilité alternative
- Pas de restriction sans une offre alternative co-construite ni sans adhésion

Thème 2 : Mettre en place une politique vélo du quotidien hors des centres urbains

Les idées reçues qui circulent sur la place du vélo au quotidien hors des centres urbains

- Le vélo c'est dangereux
- Les intempéries, et la météo ne permettent pas de faire du vélo
- Les aménagements coûtent chers
- le vélo à assistance électrique coûte cher
- Les aménagements ne sont pas rentables, il y a peu de cyclistes
- La voiture est plus rapide que le vélo
- le vélo c'est pour la ville
- La pratique du vélo dans le rural, avec les reliefs, la sinuosité et les distances, est peu propice au vélo
- Il faut faire de l'effort physique
- Les distances sont trop élevées en dehors des centres
- Les enfants ne sont pas capables de faire du vélo seuls

« En 2026, un nombre important de personnes se déplacent en vélo au quotidien, grâce à un investissement important déployé par les territoires »

- **Les bénéfices obtenus**

Attractivité territoriale

- L'économie locale est dynamisée (activités et services de réparation et de location de vélos)
- Des nouveaux habitant.e.s attiré.e.s par la politique vertueuse pour l'environnement menée
- Image d'un territoire cyclable valorisant

Aménagements et intermodalité

- Les aménagements en faveur des cyclistes sont favorisés permettant de gagner en confiance dans la pratique avec des jeunes et des enfants sur les routes
- Les zones d'activités sont adaptées au vélo
- les abords des écoles plus sécurisées
- L'accidentologie vélo sur les routes est diminuée
- L'intermodalité est développée (train, car)

Lien social et apprentissage

- La vie sociale dans la commune est redynamisée grâce aux activités en local, aux événements organisés
- Les sorties en famille sont apaisées
- Le tourisme à vélo est développé
- Des nouvelles pratiques développées (co-vélotaf, vélo dans le bus)
- L'autonomie et la liberté via la mobilité est permise (exemple : accès à l'emploi, déplacements des scolaires pour limiter les contraintes des horaires de transports en commun)
- Des personnes ont pu se remettre en selle

Des externalités positives pour la santé

- La santé par l'activité physique est favorisée

- Les nuisances sonores sont limitées
- La pollution et les émissions de gaz à effet de serre sont limitées

Des gains financiers

- Limitation des frais liés à la voiture (exemple : essence, assurance) en passant de la voiture au vélo
- Augmentation du pouvoir d'achat

- **Les freins que vous avez levés**

Aménagement et équipement

- L'insécurité liée au manque d'aménagement
- Le manque de visibilité pour faire du vélo la nuit
- Le risque de vol lié au manque de stationnement sécurisé
- Le manque d'équipement adapté sur lieux de travail (stationnements, espaces pour se changer, aménagements aux abords des sites, etc.)
- Le manque de services autour du vélo

Les représentations et normes sociales

- Changements de mentalités, de pratiques des usagers
- L'image de la voiture électrique plus favorable que le vélo
- La résistance au vélo provenant des commerçants des centres bourgs
- L'adhésion des habitant.e.s et des employeurs
- Les freins liés aux organisations individuelles (crainte de la perte de temps en se déplaçant à vélo et de la difficulté à gérer les horaires, aux logistiques familiales complexe entre transports des enfants et/ou de matériels)
- Les incivilités entre usagers qui freinent à la pratique du vélo

Les moyens humains et financiers

- Les difficultés de recrutements et le manque de moyens RH au sein de la collectivité
- Le manque de visibilité et de feuille de route
- L'obtention de financements

- **Les leviers que vous avez saisis**

Portage politique et gouvernance

- Le développement d'un contexte favorable et de l'accompagnement technique
- Un portage politique fort
- Gouvernance : toutes les communes du territoire ont été associées, articulation des compétences

Des animations pour communiquer et sensibiliser

- De la communication pour faire de la pédagogie, de la sensibilisation
- L'organisation d'animations locales pour tous les publics (exemple : balades, ateliers de réparation, éducation au code de la route à vélo, etc.)
- Accompagnement et communication ciblées provenant des associations à destination des commerçants, employeurs, etc.

Des outils

- Des expérimentations sur des temps courts d'1 à 2 ans pour faire mûrir le projet et convaincre de sa pertinence
- De la concertation citoyenne (avec agriculteurs.trices, employeurs, scolaires, commerçant.e.s...)
- Les besoins des habitant.e.s recueillis
- La connaissance de retours d'expériences dans d'autres communes
- Des outils numériques plus efficaces dans la prise de décisions

Des aménagements

- L'aménagement d'itinéraires cyclables
- Valorisation des particularités du territoire (chemins, voies ferrées désaffectées, paysages, etc.) pour l'aménagement d'itinéraires

Des moyens

- Recrutement de chargé.e.s de mission mobilité
- L'appui sur des financements (CEREMA, ADEME, Département, Associations de vélo, Région, Etat)
- Le déploiement de circuits courts et des marchés de l'occasion

Communication

- Communication auprès des agents des communes
- Cibler les entreprises
- Cibler les promoteurs, les bailleurs

Le message clé à retenir

- Regarder loin (au-delà des échéances politiques), dans un environnement mouvant (climat, etc.) pour fédérer et coordonner les acteurs dans la mise en place d'un système vélo
- Tout le monde y gagne quelque chose
- Une gouvernance claire qui permet la mise en place de services générateurs de pratiques pour accélérer les réalisations d'infrastructures
- "Preuve par l'exemple"
- le VAE a révolutionné l'approche du vélo
- Contexte de subventions favorable
- Besoin d'aménagement et d'infrastructures

Thème 3 : Impliquer les citoyen.e.s dans la fabrique des politiques de mobilités

Les idées reçues qui circulent sur l'implication des citoyen.ne.s dans les projets de mobilité

L'absence de prise en compte de la parole citoyenne

- On ne demande jamais rien aux habitant.es
- La réunion publique n'est plus le mode le plus adapté
- Lorsqu'ils s'impliquent, les avis des citoyen.nes se sont pas forcément pris en compte
- Lorsqu'on implique les citoyen.nes, les projets sont déjà ficelés

Les biais de représentativité

- Même lorsqu'ils sont invités, les citoyen.nes ne viennent pas
- Les seul.es qui participent sont les retraité.es
- Certain.es usager.es fléchés par la concertation ne seront pas les utilisateur.ices des projets développés

La "compétence" des citoyen.nes

- Les citoyen.nes se focalisent sur les quotidiens individuels
- Les citoyen.nes n'ont pas conscience du coût et du temps d'élaboration des politiques publiques
- Les citoyen.nes ont peu de connaissances sur les réglementations et la répartition des compétences
- Les citoyen.nes n'ont pas envie de s'investir dans la durée

« En 2026, des projets ambitieux de mobilité ont impliqué les citoyen.ne.s »

- **Les bénéfices obtenus**

Des projets en faveur de la mobilité durable

- La mise en place de projets de mobilité co-conçus a diminué la part des déplacements en voiture et augmenté la part des mobilités actives
- Les participant.es s'interrogent désormais sur l'impact écologique de leurs déplacements
- Les participant.es changent davantage de pratiques et de comportements

Une amélioration du cadre de vie

- Les aménagements déployés facilitent la relation sociale
- Les projets améliorent le cadre de vie : aménagements paysagers, désimperméabilisation des sols, apaisement de l'espace public
- Les citoyen.nes se réapproprient les lieux de déplacements et de vie
- Les aménagements déployés sont plus inclusifs et prennent en compte la population dans sa diversité, notamment les PMR

Des projets davantage en accord avec les besoins

- Les projets déployés sont utilisés
- Les équipements correspondent à l'intérêt général

- **Les freins que vous avez levés**

- Les coûts
 - La philosophie du tout-voiture
 - La remise en question des politiques d'appels à projets qui ne correspondent pas aux réalités temporelles de la mise en oeuvre des projets et qui impliquent attentes et frustrations
 - Les élu.es et les agent.es ont accepté de céder une partie du pouvoir décisionnel aux citoyen.nes
- **Les leviers que vous avez saisis**

Implication des citoyen.nes dans la politique publique

- Prise en compte des citoyen.nes dès la planification des projets, pendant la mise en oeuvre puis dans le suivi et l'évaluation
- Création de communautés et animation de celles-ci
- Sensibilisation et communication auprès des citoyen.nes

De l'ingénierie et des financements

- La mobilisation d'aides financières institutionnelles : des intercommunalités, de l'État...
- La mobilisation d'outils existants : savoir rouler à vélo, programme Moby
- Appui sur des aides à l'achat/location de vélo/VAE pour favoriser l'appropriation du vélo
- Appui sur des expert.es de l'animation des temps de concertation
- Appui sur des moyens humains internes capables d'assumer des démarches de concertation, par leur expertise et leur nombre
- Des formations ont été déployées à destination des agent.es et des élu.es
- Les méthodes de recrutement et d'animations permettent désormais la participation de toutes et tous

Des animations

- Appui sur le réseau associatif vélo et sur les vélocistes pour déployer des animations vélo (remise en selle, formation au code de la route, ateliers d'auto-réparation, challenges vélo...)
- Animations spécifiquement adressées aux enfants, qui touchent également les parents par effet rebond
- Déploiement de défis mobilité

Des infrastructures permettant l'usage des modes alternatifs à la voiture

- Développement d'aménagements et d'infrastructures pertinentes et qualitatives
- Favoriser l'intermodalité en déployant les infrastructures adaptées

Les messages clé à retenir

- Co-construire les politiques de mobilité avec les citoyen.nes, à l'aide d'une forte volonté politique et tous les acteurs du territoire, sans oublier d'entretenir la dynamique en valorisant les réussites
- Une concertation citoyenne pour la réussite et l'efficacité des projets
- Tout seul on va plus vite, ensemble on va plus loin
- Avec moins de pétrole, plus d'idées

Thème 4 : Valoriser les bénéfices d'une politique pro-vélo

Les idées reçues qui circulent sur la pratique du vélo

- A la campagne, le vélo c'est dangereux
- On est trop loin de tout à la campagne, on a besoin de la voiture
- C'est une politique de bobo
- C'est bien pour les loisirs, les balades et le sport mais pas comme mode de déplacement du quotidien
- Faut être en forme pour faire du vélo
- Tout le monde n'est pas apte à faire du vélo
- Quand il pleut on ne peut pas faire de vélo

« En 2026, les élu.e.s, les agent.e.s et les habitant.e.s des collectivités rurales sont convaincu.e.s de la pertinence de la pratique du vélo dans leurs territoires car ils.elles ont pris en compte l'ensemble des bénéfices du vélo »

● Les objectifs atteints

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre bénéfique pour la santé
- Indirectement, la réduction de l'utilisation des énergies fossiles
- La réduction des nuisances sonores via la diminution de l'usage de la voiture
- Amélioration du cadre de vie et apaisement des centres-bourgs : diversification des parts modales, limitation des stationnements voiture, libération de l'espace public, apaisement des vitesses dans les rues
- Création de lien social : convivialité, échange, ralentissement
- Bien être
- Accès et maintien dans l'emploi
- Engagement des administré.e.s aux enjeux de la transition écologique
- Fierté d'appartenir à un territoire en transition

● Les freins que vous avez levés

- Un changement de paradigme pour débloquer des financements
- Représentations sociales : passage d'un schéma voiture à un schéma vélo
- Réticences des habitant.e.s et des élu.e.s

- Passage d'une approche en silo dans les services des collectivités à une approche transversale (intégrer les sujets vélo dans tous les services : tourisme, urbanisme, petite enfance, développement économique, etc.)

- Manque de connaissance des règles de sécurité routière
- Problèmes de compétences dans les communes

- Le coût et la part restante après les subventions qui restent élevés

- Les difficultés de cohabitation avec les autres usagers et autres modes de transport (piétons, cyclistes vélo classique, cyclistes VAE, etc.)

- L'excès de normes et de technicité sur le sujet vélo

- **Les leviers que vous avez saisis**

Partage d'expériences

- Témoignages de différents profils d'usagers sur leur changement de pratique et sur l'amélioration du cadre de vie ressentie
- La rencontre avec d'autres collectivités territoriales qui ont travaillé en transversalité au sein de leurs services
- Encourager le lien social via l'identification et le partage d'une image partagée des habitant.e.s de leur territoire "On est une communauté reconnue à l'échelle nationale sur le vélo"

Des coopérations et de la transversalité

- Une directive politique de président.e d'EPCI qui mobilise les VP comme courroie de transmission pour que tous les services s'approprient le sujet vélo et ses bénéfices
- Coopération inter-services / coopération inter-échelons / coopération inter-territoires
- Trouver des allié.e.s avec d'autres élu.e.s, entre technicien.ne.s/élu.e.s
- Les élu.e.s intercommunaux qui viennent convaincre les élu.e.s communaux
- La mobilité des employeurs

Sensibilisation, formation, communication

- Des formations, sensibilisation sur les bénéfices financiers des politiques vélo (exemple : différences des coûts des politiques vélo VS les coûts des politiques voiture)
- Des formations à destination des élu.e.s sur les bénéfices et les intérêts des politiques vélo sous un format ludique
- Une communication positive au sujet de la sécurité et du code de la route (exemples Pays des Achards - ateliers intergénérationnels via centres de loisirs pour toucher les enfants / via grands-parents et petits-enfants via services seniors / Beaujois Vallée, campagne "Briller pour votre sécurité" / Thorigné d'Anjou : passer par les enfants via le programme Savoir Rouler à Vélo)
- Des animations (exemples : Anjou Bleu - organisation d'ateliers d'auto-réparation / Pays des Achards - défi mobilité entreprises)

Des leviers économiques

- Mettre en place des systèmes d'incitations financières (exemple : "un bon d'achat/une réduction, bonification en s'étant rendu.e à tel commerce en vélo")
- La sanctuarisation d'un budget vélo en investissement et en fonctionnement en dehors du budget voirie et une communication publique dédiée pour valoriser cet engagement
- Valorisation des économies réalisées en diminuant l'usage de la voiture

Le message clé à retenir

- Donner les moyens financiers aux collectivités
- Essayer c'est l'adopter
- Bon pour la santé, l'environnement, le bien être, le porte-monnaie
- Investissons pour l'avenir
- « A vélo, je suis le plus beau »
- « A bicyclette je me la pète »