

SUJET D'ÉTUDE

Éducation à la mobilité et partage de l'espace public

2023-2024

Conseil de Développement
de la Métropole du Grand Paris



CODEV
CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

REMERCIEMENTS

Le groupe de travail remercie chaleureusement l'ensemble des personnes auditionnées pour leur temps et leur disponibilité.

Marie RUSSIS et Laurent LEFAY, membre du collège habitant, coordinateurs du groupe de travail, remercient l'ensemble des membres du CoDev pour leur participation dynamique à ce groupe de travail.

Le secrétariat général du CoDev ainsi que les coordinateurs remercient le Pôle Bruit et Mobilité de la Direction de l'Environnement de la Métropole du Grand Paris.

LISTE DES MEMBRES AYANT ACTIVEMENT PARTICIPÉS

Laurent Lefay

Coordinateur & Membre habitant

Marie Russis

Coordinatrice & Membre habitant

Christine Azankpo

Membre habitante

Bernard Blais

Membre habitant

Lionel Chemla

Membre habitant

Evelyne Ciriegi

Personnalité qualifiée

Bernard Escaich

Membre habitant

Fema Jankovic

Habitante

Sonia Jerrari

Membre habitante

Yann Klein

Membre habitant

Claire Kerymel

Personnalité qualifiée

Marine Magniez

Personnalité qualifiée

Daniel Parvery

Membre habitant

Daniel Quemener

Membre habitant

Isabelle Rivière

Personnalité qualifiée

Ibrahima Thiero

Personnalité qualifiée

TABLE DES MATIÈRES

1. Méthodologie	2
2. Contexte	
· Etats des lieux : Mobilité et espace publics : L'élan d'une nouvelle dynamique	5
· Que fait déjà la Métropole du Grand Paris sur les mobilités ?	7
· Quelle éducation aux mobilités pour des espaces publics métropolitains apaisés ?	8
3. Recommandations	
· Principes généraux	9
· Propositions détaillées du groupe	11

1. MÉTHODOLOGIE

En mars 2023, le Bureau du Conseil de Développement de la Métropole du Grand Paris a voté à l'unanimité une proposition d'auto-saisine portant sur l'éducation aux mobilités notamment douces et actives (Cf : lettre d'auto-saisine ci-après).

Les membres du CoDev expriment leur souhait de concourir aux réflexions métropolitaines pour encourager l'adoption et l'acceptation

par les métropolitains des mobilités douces et actives, gages d'un meilleur environnement, d'une amélioration de la santé et d'un apaisement des espaces publics.

Le Président du CoDev, Monsieur Philippe PELLETIER, a adressé au Président de la Métropole du Grand Paris, Monsieur Patrick Ollier, une lettre d'information de cette contribution en mai 2023.



REPUBLIQUE FRANÇAISE

Le Président

Paris, le 24/05/2023

Objet : Contribution du Conseil de Développement aux politiques métropolitaines pour l'éducation aux mobilités

Monsieur le Président,

Trois travaux du Conseil de Développement (CoDev) sont arrivés à leur terme avec l'adoption en assemblée plénière le 9 mars 2023 des sujets suivants : le Schéma Directeur Energétique Métropolitain (SDEM) suite à une seconde saisine, quelles solutions pour une densité acceptable et désirable et quelles coopérations pour une alimentation saine, durable et accessible à tous. Le CoDev par auto-saisine, travaille actuellement sur les Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 et son héritage.

Afin de réengager de nouveaux travaux, le bureau du CoDev réunit le 31 mars 2023 a adopté à l'unanimité une proposition nouvelle d'auto-saisine portant sur le développement et l'éducation aux mobilités et notamment aux mobilités douces et actives.

En effet, La Métropole du Grand Paris est déjà investie sur la question des mobilités. Elle a comme ambition de faciliter et transformer les déplacements pour renforcer le maillage territorial. Le développement et la complémentarité des modes de transport, sont des enjeux majeurs pour la Métropole, tant au regard de la lutte contre le changement climatique que de l'amélioration de la qualité de vie. Elle souhaite ainsi favoriser les mobilités durables et à ce titre, la MGP a mis en place plusieurs politiques publiques.

- A travers sa compétence d'aménagement de l'espace métropolitain, 77 projets de mobilité douce ont été subventionnés dans 52 communes, à hauteur de 37,8 millions d'euros, notamment dans le cadre du Fonds d'Investissement Métropolitain (FIM), du Pacte État-Métropoles et du financement des équipements structurants
- La Métropole s'est engagée pour le développement du vélo par son soutien aux projets locaux en faveur de la mobilité active, ainsi que par sa participation financière de 4 millions d'euros par an au syndicat Vélib' Métropole. En 2020, elle a justement décidé d'accompagner l'extension du service Vélib' Métropole avec la création de 100 nouvelles stations en dehors de Paris pour 2022.
- La Métropole a aussi déployé un Plan vélo distinct du plan national, pour lequel elle investit 10 millions d'euros par an. Ce plan propose huit axes cyclables, de 200 km et des axes continus permettant de desservir tous les territoires de la métropole. Ce maillage propose entre autres de réaliser la jonction de tous les plans vélo existants sur son périmètre et vise à identifier les continuités cyclables à rendre prioritaire.
- La Métropole du Grand Paris a proposé avec le Collectif Vélo Ile-de-France une carte interactive mise à jour en temps réel, recensant tous les aménagements cyclables temporaires et existant quel que soit le gestionnaire de voirie.
- Dans le cadre des politiques de franchissement, la MGP favorise la réalisation de nouvelles trames viaires à destination des piétons et mobilités douces sur des territoires marqués par des coupures urbaines naturelles (cours d'eaux, géographie) ou liées aux transports (autoroutes, voies ferrées, etc.).

C'est dans ce contexte que le Conseil de Développement de la Métropole du Grand Paris souhaite concourir aux réflexions métropolitaines pour encourager l'adoption et l'acceptation par les métropolitains des mobilités douces gages d'un meilleur environnement, d'une amélioration de la santé et d'un apaisement des espaces publics. Trois axes d'études pourraient être étudiées tel que favoriser la continuité des infrastructures pour améliorer l'expérience des usagers, harmoniser l'information à la mobilité au niveau métropolitain et éduquer à tous les âges à l'utilisation des espaces publics. Ainsi, le CoDev pourra nourrir utilement la réflexion et les actions de la Métropole du Grand Paris par des pistes d'action à destination des élus et des services de la Métropole.

Je suis attentif à votre retour et vous prie de croire, Monsieur le Président, en mes sentiments les plus amicaux,



Philippe PELLETIER
Président du Conseil de Développement

Le groupe de travail, nommé « GT Mobilité », a démarré par deux réunions préparatoires organisées en juin 2023 afin de cadrer la thématique.

Le GT Mobilité, coordonné par Marie RUSSIS et Laurent LEFAY, membres du collège des habitants, a ensuite été réuni neuf fois de septembre 2023 à février 2024, avec l'appui d'Alexandre FAURE, secrétaire délégué du CoDev et d'Anaëlle MOTTA, chargée de mission au CoDev et Marcelle Roger, stagiaire au CoDev. Les coordinateurs et le secrétariat ont rédigé ensemble ce rapport.

Dans ce cadre, six personnes ont été auditionnées :

- **Gérard Hernja**, responsable à l'École de Conduite Française du LEEM, recherche et prospective,
- **Andreas Pilartz**, adjoint au maire du 19^e arrondissement, chargé de la transition écologique, de la nature en ville, de la propreté, de la mobilité, du plan vélo et des canaux,
- **Léa De Frémont**, doctorante au Laboratoire Ville Mobilité Transport de l'Université Gustave Eiffel,
- **Antoine Perez Munoz**, chef de service accompagnement des politiques publiques à BruitParif,
- **Yannick Cabaret**, Directeur général du syndicat Autolib'vélib'métropole,
- **Marilyne Robalo**, Présidente et cofondatrice de l'association cycl'Avenir.

Les personnes auditionnées avaient une grande liberté pour aborder le sujet du GT en fonction de leurs travaux et de leurs expertises. Le déroulé de chaque audition était le suivant : un propos introductif par les coordinateurs et le secrétariat général du CoDev, une présentation de l'invité, une séance de questions-réponses. Chaque audition a fait l'objet d'un compte-rendu précis envoyé à tous les membres du CoDev.

- Au-delà des auditions, le groupe de travail a réalisé deux visites de terrain en lien avec l'éducation à la mobilité et le partage de l'espace public et sur proposition de membres du CoDev : La Fabrique du Métro à Saint-Ouen, un lieu conçu par la Société du Grand Paris pour expliquer le projet d'extension et de constructions de nouvelles lignes de transport en cours de construction autour de Paris - le Grand Paris Express - à travers son histoire et ses métiers ;
- Le chantier de la Gare Gustave Roussy à Villejuif, future station de la ligne 15 du métro. La visite a permis aux membres de comprendre les enjeux d'un chantier contraint de réaliser des prouesses techniques remarquables.

Nous remercions **Isabelle RIVIERE**, Directrice déléguée aux projets stratégiques de la Société des Grands Projets, personnalité qualifiée au CoDev, d'avoir permis ces visites de terrain.

2. CONTEXTE

ETATS DES LIEUX : MOBILITÉ ET ESPACE PUBLICS : L'ÉLAN D'UNE NOUVELLE DYNAMIQUE

La prise de conscience des enjeux climatiques amène à changer l'utilisation des modes de transport, afin de privilégier davantage les mobilités douces et actives.

Ces mobilités douces regroupent les modes de mobilité dits actifs faisant appel à la seule énergie humaine (marche, vélo, trottinette...) mais aussi tous les moyens de mobilité durables, collectifs ou individuels, contribuant à diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

Ainsi, depuis la fin des années 2000, ce secteur connaît des transformations importantes, depuis l'émergence et la généralisation des systèmes en libre-service comme le vélib', à la résurgence du vélo personnel et le développement des vélos à assistance électrique, en passant par l'utilisation d'engins de déplacements motorisés individuels, ou encore les systèmes de voitures partagées. La multiplication des modes de transports et leur large diffusion modifient les conditions d'utilisation des infrastructures et des équipements urbains et imposent à l'agenda public un débat sur le partage de l'espace public.

Les politiques d'incitation aux mobilités douces ont été accélérées ces dernières années, en particulier sous l'impulsion des collectivités territoriales et face aux enjeux

environnementaux. Le rapport au travail et sa réorganisation partielle avec le télétravail (bien que ce nouveau mode concerne une minorité de travailleurs) modifient également les mobilités.

Mais, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, l'accélération et la plus grande efficacité de l'organisation des modes de transport notamment grâce à la digitalisation (applications pour optimiser les trajets, meilleure information sur l'offre, etc.), ne réduit pas le nombre de trajet et le temps passé dans les transports. Cela produit plutôt une augmentation des opportunités et une diversification de l'utilisation des modes de transports.

Dans ce contexte, le trajet domicile-travail n'est plus le trajet dominant dans l'organisation de la société, et laisse place à une organisation des déplacements plus flexibles entre le lieu de résidence, le lieu de travail, les lieux de loisirs, d'achats et de sociabilité, et pour une partie de la population, les lieux de télétravail.

Parmi les politiques publiques d'accompagnement des changements dans les mobilités, les plus visibles concernent les transformations d'infrastructures.

Les décideurs publics sont de plus en plus nombreux à penser la voirie et l'espace public de façon multifonctionnelle, c'est-à-dire en incluant les nouveaux usages dans leur stratégie d'aménagement.

Pour cela des aménagements urbains spécifiques sont mis en place progressivement notamment dans le cadre de l'apaisement des espaces urbains.

Pour autant, ces aménagements métropolitains restent perfectibles. En effet, ils peuvent par exemple être marqués par une absence de continuité liée à des frontières administratives ou à des projets incomplets (exemple d'une rupture de piste cyclable ou de trottoir avec le passage d'une frontière communale).

Autre exemple d'incohérence, alors que la voiture ne représente qu'environ 10% des trajets effectués dans Paris, 50% de l'espace public lui est destiné.

Ces constats interrogent la place donnée aux différentes formes de mobilité dans les espaces publics et les façons d'encourager les modes durables et des comportements responsables nécessaires à la poursuite d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration de la sécurité, de la quiétude publique et de l'inclusivité. Ces dynamiques appellent à la refonte des espaces publics métropolitains.



« Visite par le CoDev du chantier de la station Gustave Roussy »,
Conseil de Développement, 2023



« Visite par le CoDev de la Fabrique du Métro », Conseil de Développement, 2023

QUE FAIT DÉJÀ LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS SUR LES MOBILITÉS ?

Bien que la Métropole du Grand Paris ne possède pas la compétence transports, elle peut, pour autant, insuffler des politiques publiques de transformation des comportements et des mobilités.

La Métropole a comme compétence l'aménagement de l'espace métropolitain.

Depuis 2016, 77 projets de mobilité douce ont été subventionnés dans 52 communes, à hauteur de 37,8 millions d'euros, notamment dans le cadre du Fonds d'Investissement Métropolitain (FIM), du Pacte État-Métropoles et du financement des équipements structurants.

Dès sa création, la Métropole s'est engagée pour le développement du vélo par son soutien aux projets des communes en faveur de la mobilité active, ainsi que par sa participation financière de 4 millions d'euros par an au syndicat Vélib' Métropole. En 2020, elle a justement décidé d'accompagner l'extension du service Vélib' Métropole avec la création de 100 nouvelles stations en dehors de Paris pour 2022.

La Métropole a aussi déployé un Plan vélo distinct du plan national et du plan régional, pour lequel elle investit 10 millions d'euros par an. Ce plan vise à soutenir des actions pour faciliter les déplacements quotidiens

à vélo, notamment pour des trajets jusqu'alors réalisés en voiture, et ce, grâce au développement d'un maillage dense de pistes et voies cyclables complémentaires des différents aménagements cyclables existant.

Ce plan propose huit axes cyclables, de 200 km et des axes continus permettant de desservir tous les territoires de la Métropole. Ce maillage propose entre autres de réaliser la jonction de tous les plans vélos existants

sur son périmètre et vise à identifier les continuités cyclables à rendre prioritaire.

De plus, la Métropole du Grand Paris a proposé avec le Collectif Vélo Ile-de-France une carte interactive mise à jour en temps réel, recensant tous les aménagements cyclables temporaires et existants quel que soit le gestionnaire de voirie.

QUELLE ÉDUCATION AUX MOBILITÉS POUR DES ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS APAISÉS ?

Dans le contexte énoncé et à partir des compétences de la Métropole du Grand Paris, le CoDev a décidé d'orienter ses travaux sur l'éducation à la mobilité pour un espace public métropolitain apaisé et inclusif.

Conseil régional, départementaux, inter-communalités et communes mettent en place des infrastructures et des équipements visant à favoriser l'utilisation de modes doux et actifs.

Cependant, la diversité des interventions et le manque de coordination entre ces acteurs

font émerger l'enjeu de l'harmonisation des infrastructures entre les différents territoires, mais aussi concernant la signalétique et les messages adressés aux usagers pour rendre plus lisible les consignes.

Un espace public plus lisible et compréhensible pour tous permettrait une cohabitation plus harmonieuse des différents modes de déplacement dans l'espace public.

Des actions éducatives d'apprentissage des usages des espaces publics notamment à destination des jeunes sont aussi à déployer.

Trois axes d'études se sont révélés pertinents au fur et à mesure des réunions du groupe de travail :

1

Favoriser la continuité des infrastructures pour améliorer l'expérience des usagers

2

Harmoniser l'information à la mobilité au niveau métropolitain

3

Eduquer à tous les âges à l'utilisation des espaces publics

3. RECOMMANDATIONS

I PRINCIPES GÉNÉRAUX

En préambule aux recommandations émises par les membres du CoDev dans le cadre du groupe de travail sur l'éducation à la mobilité, plusieurs principes généraux sont unanimement mis en avant : L'adoption de mobilité alternative à la voiture individuelle ne peut se faire que si elles procurent des qualités similaires en matière de vitesse et de fluidité.

L'adoption de mobilités douces et actives ne peut se faire que **si les infrastructures urbaines permettent de se déplacer en toute sécurité**, à la fois sur le plan de la sécurité des personnes face à la délinquance et la criminalité, notamment pour les femmes, mais aussi sur le plan de la sécurité du déplacement vis-à-vis des comportements des autres usagers, en premier lieu des automobilistes et des utilisateurs de deux-roues motorisés, mais aussi des cyclistes et utilisateurs d'engin de déplacement individuels motorisés.

Si la vitesse, la fluidité et la sécurité des modes alternatifs, transports en commun compris, sont assurées alors les membres du CoDev s'accordent pour diminuer la place de la voiture individuelle.

Ils insistent sur la temporalité de la transition qui ne peut se faire que si les alternatives prévalent à la diminution ou la suppression du trafic automobile.

L'adoption de mobilités actives permet de

poursuivre des objectifs de développement durable, alliant **une baisse de l'empreinte environnementale** des déplacements à une **amélioration de la santé** des usagers par l'activité physique induite.

Au-delà de ces grands axes, le groupe de travail souligne l'importance de modifier nos approches collectives et individuelles de la mobilité. Dans de nombreux cas, l'utilisation de tel ou tel mode de transport catégorise les usagers en fonction de clichés qui limitent les échanges et alimentent les conflits d'usages.

Il faut ainsi travailler sur les images véhiculées par les usages et les usagers, afin de déconstruire les aprioris.

Pour reprendre une métaphore marquante utilisée par les membres du groupe de travail, si, par exemple, une entreprise du monde du luxe faisait de la publicité en valorisant la pratique du vélo ou de la marche, cela exercerait une influence potentiellement significative sur le développement de ces modes.

Enfin, les membres tiennent à souligner l'approche économique des mobilités. Le coût d'utilisation d'un véhicule motorisé personnel (voiture ou utilitaire), induit des dépenses importantes pour les propriétaires mais aussi pour la collectivité.

Les coûts associés aux modes doux, actifs et aux transports en commun étant nettement moins élevés, leur adoption permettrait de limiter les charges fixes des ménages, les dépenses publiques, mais aussi de favoriser l'émancipation de certaines populations plus ou moins défavorisées, notamment parmi les femmes, les jeunes (notamment les adolescents), et les personnes âgées.

Pour ces populations, l'émancipation financière permise par l'utilisation de modes doux et actifs s'accompagnerait de bénéfices dans le domaine de la santé, en luttant contre la sédentarité.

Afin de transcrire ces grandes orientations, le groupe de travail mobilité émet les recommandations suivantes à destination des élus et des services de la Métropole du Grand Paris.

- 1** Création d'un réseau « d'explorateurs » métropolitain
- 2** Création et promotion de codes des mobilités douces et actives
- 3** Conditionner l'octroi de subventions pour l'achat de véhicules à une formation
- 4** Création d'une « app » métropolitaine
- 5** Enquêter sur les attentes des usagers et potentiels usagers des modes doux et actifs
- 6** Une subvention métropolitaine aux entreprises et aux communes pour inciter à la pratique du vélo

PROPOSITIONS DÉTAILLÉES DU GROUPE

1 - La création d'un « réseau d'explorateur » métropolitain sur la mobilité

Il existe au sein de la Métropole, différents programmes qui ont pour but de réunir les communes afin d'échanger sur les bonnes pratiques et les expériences de chacune. Le Conseil de Développement propose que ce type de programme puisse exister pour la mobilité.

En effet, cela serait bénéfique pour chaque collectivité territoriale qui le souhaite, de pouvoir apprendre des expériences positives et négatives des autres collectivités territoriales et de pouvoir échanger sur ce sujet. Ainsi, cela permettrait à terme

également, de pouvoir construire des projets en commun. Le service en charge de la mobilité au sein de la Métropole du Grand Paris pourrait créer et organiser ce réseau, sous forme d'appel à projets des communes qui souhaitent participer.

L'action de la Métropole du Grand Paris permettrait de faciliter le partage d'expérience et de créer une vision des mobilités apaisée ainsi que du commun à l'échelle métropolitaine.

2- La création et la promotion des Codes des mobilités douces et actives

A) LE CODE DE LA RUE MÉTROPOLITAIN

Le Code de la Rue a été initié en 2006 en Belgique. Depuis, certaines collectivités territoriales françaises s'en sont emparées. Ainsi, Clermont Auvergne Métropole l'a adopté en 2023, la Ville de Paris également et la mairie de Toulouse devraient le mettre en place en 2024.

Selon le gouvernement, le Code de la Rue induit le respect mutuel de tous les acteurs de la voie publique, le renforcement de la sécurité pour tous et prône l'écologie en favorisant les modes de circulation doux en ville.

Le CoDev de la Métropole du Grand Paris propose de mettre en place un Code de la Rue

et des Mobilités commun à l'ensemble des 131 villes de la Métropole, garantissant une plus grande cohésion des politiques publiques en la matière.

L'objectif de ce Code est de valoriser la bienveillance dans les espaces publics afin d'essayer de changer les comportements pour apaiser les usages.

L'incitation à la décarbonation par l'utilisation des modes doux faits par la Métropole du Grand Paris doit absolument être accompagnée afin d'éviter les conflits d'usages qui deviennent de plus en plus nombreux et problématiques.

B) LE CODE DU GUIDON MÉTROPOLITAIN

La Métropole du Grand Lyon, a élaboré un temps de formation et d'échanges en ligne afin d'acquérir les connaissances basiques nécessaires à la pratique du vélo en ville : aménagements cyclables, bien se positionner sur la chaussée, améliorer sa visibilité... De nombreuses associations telles que

C) MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR UN CODE DE LA RUE ET UN CODE DU GUIDON MÉTROPOLITAIN

La mise en place d'un dispositif tel que le Code de la Rue et le Code du Guidon métropolitain, doit être accompagnée de mesures de promotion, de diffusion de son contenu, et de formations à destination des publics concernés.

Un plan de formation destiné en particulier aux plus jeunes et aux nouveaux usagers de modes de déplacements doux et actifs serait certainement un des leviers les plus efficaces pour l'adoption pour toutes et tous de comportements plus respectueux dans l'espace public.

A l'issue de cette formation, un test pourra être fait afin de s'assurer d'une bonne assimilation des règles des Codes.

Pour les plus jeunes, cette formation peut être organisée dans le cadre communal, notamment sur le temps périscolaire. Il peut être prévu une heure par trimestre.

Pour les salariés, une formation peut également avoir lieu au sein des entreprises. En effet, dans leur politique Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE), sont prévues des formations dans lesquelles l'apprentissage du Code de la Rue et des Mobilités pourrait s'insérer. Les membres du CoDev incitent également à l'accompagnement par une communication, similaire à celle fait sur le

Cycle'Avenir proposent ce type de formation. En complément de ce Code de la Rue, le CoDev propose également d'élaborer un Code du Guidon métropolitain afin que l'ensemble des métropolitains puissent avoir en leur possession une formation simple sur la bonne conduite de cette mobilité douce.

tri des déchets, par voie d'affichage, par internet, avec des défis ludiques (comparables au défi zéro déchet par exemple), avec des kits de formation par exemple, afin que l'information soit diffusée à une large partie de la population métropolitaine. Cette campagne de communication peut être plus intensive et impactante en se tournant également vers les associations des territoires spécialisées sur la question des mobilités, en lien avec les collectivités territoriales.

Ces associations peuvent servir de relai local à cette campagne de communication mais également en mettant en avant pour chacune leurs outil et accompagnement en la matière. Ile-de-France-Mobilité va mettre en place des maisons des mobilités en lien avec les collectivités territoriales des lieux d'implantation. Ces maisons des mobilités seraient également des relais vertueux sur cette formation aux bonnes pratiques des mobilités.

Toute autre action allant dans le sens d'une mise en valeur des comportements vertueux est à prendre en considération.

Le CoDev ne vise pas ici à dresser une liste exhaustive et a confiance dans la capacité des services de la MGP et des collectivités territoriales pour traduire en acte le Code de la Rue.

3. Le conditionnement de l'attribution de subvention

Les membres du CoDev proposent de conditionner l'attribution de subventions de la Métropole du Grand Paris, dans le cadre de « Métropole Roule Propre » à une formation complète sur les différentes mobilités, le partage de l'espace public, et la sensibilisation au Code de la Rue métropolitain (si celui-ci est adopté).

Cette formation pourrait également être un volet du Conseil des mobilités qui devrait être mis en place à la fin de l'année 2024.



De plus, dans le cadre de la mise en place d'un compte mobilité, cela pourrait permettre de se passer d'une voiture individuelle en apportant des aides à dépenser et des conseils pour d'autres types de mobilités.

Conscients qu'il existe de nombreux instruments de politique publique déjà existants, ainsi que de nombreuses contraintes dans la mise en place de ce type de conditions à l'octroi des subventions, les membres du CoDev soulignent qu'ils ne tiennent pas spécifiquement à un instrument particulier, mais qu'ils sont ouverts à des solutions alternatives.

4. Une "application" métropolitaine

Bien que résidents d'une commune, les habitants sont aussi des usagers des autres territoires de la métropole.

Or, quand il y a un problème concernant les infrastructures, l'aménagement des espaces publics, des voiries, des pistes cyclables ou des cheminements piétons, il peut être difficile de faire remonter les difficultés rencontrées pendant son trajet.

Les habitants souhaiteraient avoir accès des outils ou interfaces métropolitaines afin de pouvoir interagir avec l'ensemble des communes.

Ainsi, afin de pouvoir faire remonter les expériences positives et négatives de déplacement qui sont en dehors du périmètre municipal, les membres font plusieurs propositions :

- Création d'une application et d'une page internet de la Métropole du Grand Paris, celle-ci faisant ensuite le lien avec chaque commune et EPT pour les alerter sur les signalements relevant de leur territoire et compétences. Les membres du CoDev ont pleinement conscience que chaque commune



« Visite par le CoDev du chantier de la station Gustave Roussy »,
Conseil de Développement, 2023

et EPT est souveraine pour accepter de faire partie de cette application.

- Coordination des différentes applications locales et intercommunales existantes par la Métropole du Grand Paris afin de garantir la compatibilité et la transmission des informations aux communes et EPT concernés.

Prévoir de donner la possibilité d'envoyer des courriers ou de créer des points de collecte dans les mairies et les médiathèques municipales pour celles et ceux qui ne peuvent ou ne souhaitent pas utiliser d'outils informatiques et numériques.

Ce projet serait à construire en partenariat avec les communes et contribuerait à une identité métropolitaine.

Les membres du CoDev ont pu constater que de nombreux travaux universitaires, mais aussi produits par des institutions publiques (Agence Parisienne d'Urbanisme – APUR, Institut Paris Région – IPR, Agence de la Transition Ecologique – ADEME, Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement – CEREMA) existent sur les mobilités.

5. Enquêter sur les attentes des usagers et potentiels usagers des modes doux et actifs

Ils soulignent cependant qu'une enquête sur les besoins des métropolitains dans le domaine des mobilités, et particulièrement une enquête pour connaître les contraintes liées à l'adoption des mobilités douces et actives serait un outil pertinent pour les services, les élus, et les autres acteurs de la fabrique de la ville.

Les connaissances apportées par cette enquête pourraient faire émerger des leviers d'action à l'échelle métropolitaine, soit à partir des compétences propres de la Métropole du Grand Paris, soit en accompagnement des communes, EPT et des départements pour leur compétences sur certaines voiries.

6. Une subvention métropolitaine aux entreprises et aux communes pour inciter à la pratique du vélo

Afin de promouvoir des alternatives douces et durables auprès des employés du public et du privé, la Métropole du Grand Paris pourrait mettre en place un système de subvention ou d'incitation à la constitution de flottes de vélos au sein des entreprises et des collectivités territoriales (EPT et communes).

Ces subventions pourraient concerner à la fois les vélos manuels et les vélos électriques.

Ces subventions pourraient être tournées vers les déplacements domicile-travail et professionnel, mais aussi dans le domaine de

la logistique avec le déploiement des vélo-cargos, ou de véhicules électriques de petite taille.

Un tel dispositif pourrait permettre de faire découvrir à des salariés et agents publics qui ne sont pas habitués, ou qui craignent pour leur sécurité, la pratique du vélo sécurisée avec le prêt de l'ensemble de l'équipement (vélo, casques, sacoche, etc). Il pourrait s'accompagner de formations.



(Métropole du Grand Paris, Plan Vélo Métropolitain, adopté en juillet 2021



Métropole
du Grand Paris