

PARCOURA – Parcours urbains actifs

Villes-Santé, qui s'engagent avec les habitant.e.s
Rencontre nationale des Villes-Santé de l'OMS
15 septembre 2017 à Toulouse



❑ Objectifs principaux

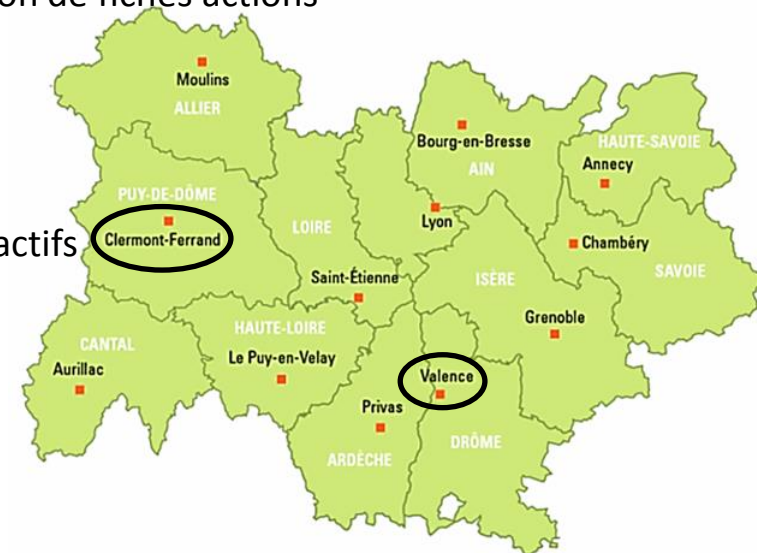
- Mieux connaître les freins et les leviers des habitants à la pratique de la marche et du vélo
- Elaborer des recommandations pour augmenter la part des déplacements effectués à pied et à vélo grâce à l'amélioration des parcours piétonniers et cyclables au sein des deux collectivités de l'étude

❑ Méthodologie

- Diagnostic « Mobilité et santé »
- Entretiens avec des experts mobilité/santé/environnement
- Six entretiens de groupe avec des habitants
- Observations in vivo, avec des habitants, dans leur parcours de circulation
- Synthèse des résultats, recommandations, et élaboration de fiches actions
- Evaluation à + 9 mois du projet

❑ Bénéfices attendus

- Communication adaptée autour des modes actifs
- Amélioration des parcours actifs
- Augmentation de la part des déplacements en modes actifs
- Effets positifs sur la santé des habitants
- Amélioration de la qualité de l'air



❑ Enjeux environnementaux

➤ Air :

- respectivement 89% et 100% des habitants de l'agglomération exposés à des dépassements des seuils réglementaires de **PM₁₀** et **O₃**
- impact sanitaire à long terme dû aux PM_{2,5} = 55 décès évitables par an chez les plus de 30 ans, soit un gain potentiel de 8 mois d'espérance de vie

➤ **Bruit** : 33% de la population exposée à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires la journée (12% la nuit)

❑ Enjeux sanitaires

➤ Taux de personnes bénéficiant d'une affection de longue durée supérieurs aux taux régionaux pour :

Diabète (H/F), Affections psychiatriques (H/F), Tumeurs (F)

❑ Enjeux liés aux déplacements

➤ nombre important de déplacements internes à la commune et avec plusieurs communes proches : fortes possibilités de report modal

➤ évolution de parts modales (PDU), prenant en compte l'augmentation de la population :

- diminution de celle de la voiture : de 68,7% en 2015 à 64% en 2025
- augmentation de celle des transports en commun : de 5,7% en 2015 à 7,75% en 2025
- augmentation de celle des modes actifs : de 25,6% en 2015 à 28,7% en 2025

□ Éléments de planification, projets divers en cours

- Plan de Déplacements Urbains
- Schéma Directeur Cyclable de Valence-Romans Déplacements
- Charte des aménagements cyclables
- Document d'orientation et d'objectifs et PADD du SCoT du Grand Rovaltain
- Contrat Local de Santé de la ville de Valence
- EIS Epervière
- Villes santé OMS
- Réseau mondial des villes et communautés amies des aînés de l'OMS
- Plan local d'urbanisme
- Plan climat air énergie
- Futur Agenda 21
- Association Roulons en ville à vélo

Experts interviewés

- Chef de projet, Direction Urbanisme et Développement Urbain, Ville de Valence
- Responsable de pôle, Valence-Romans-Déplacements
- Association REVV (Roulons En Ville à Vélo)
- Habitante quartier Centre ancien, représentante Comité de quartier
- Responsable du pôle santé environnement, Direction Santé Publique, Ville de Valence

Groupes d'habitants rencontrés et parcours réalisés (+ films ou photos)

- **Retraités : association Activ'Senior**

(1 entretien de groupe, 1 trajet marche, 1 trajet vélo)

- **Habitants quartier Chamberlière / Centre social Le Tambour**

(1 entretien de groupe, 1 trajet marche, 1 trajet vélo)

- **Habitants quartier Polygone / Comité de quartier**

(1 entretien de groupe, 1 trajet marche, 1 trajet vélo)

- **Actifs**

(1 entretien de groupe), trajets à venir

- **Etudiants**

(1 entretien de groupe), trajets à venir

- **Patients concernés par une pathologie chronique**

(1 entretien individuels association ADAIR (insuffisants rénaux), un entretien avec France Parkinson à programmer

- ❑ Une ville structurée par une topographie contrainte : 4 « terrasses » ou « plateaux » : environ 100 de dénivelé entre la 1^{ère} et la 4^{ème} terrasse
- ❑ Des coupures urbaines fortes (2^{ème}/3^{ème} plateaux) avec des axes de circulation routière importants, qui touche plus fortement des quartiers QPV
- ❑ Des parcours-phare de promenades loisirs (parcs dont un grand parc en centre-ville, promenade des ponts, les canaux,...)
- ❑ Des atouts, des outils pour les mobilités actives

- ❑ Ce qui est apprécié des Valentinois rencontrés
 - Valence est une « petite » ville
 - Valence est une « belle ville » : patrimoine, parcs et aussi les canaux des première et seconde terrasses. Le plaisir de se promener, de visiter, de découvrir...
 - Proximité du Rhône
- ❑ Des itinéraires de trajets ou de balades particulièrement repérés et appréciés
 - Le centre-ville : Valence « ville d'art et d'histoire
 - Le parc Jouvet : LE parc de Valence, intergénérationnel
 - Mais aussi : au sein des quartiers...
- ❑ Des itinéraires de trajets ou de balades clivants
 - Exemple d'un parc en QPV : « magnifique » vs expériences désagréables et habitants n'y retourneront pas
 - Des frontières, une discontinuité urbaine qui renforce les stratégies d'évitement des quartiers QPV
 - Quartier QPV à proximité du centre-ville : traversé par certains, évités par d'autres
- ❑ Les difficultés repérées : différentes selon les quartiers
 - Centre-ville : revêtements glissants, partage de l'espace, ruelles étroites
 - Basse-ville : côtes reliant le centre-ville (rampes, éclairage, revêtement)
 - QPV : stratégies d'évitement pour les non-résidents, espaces genrés, fréquentation
 - Deuxième plateau : La pollution et le bruit dans les grands axes, stratégies d'évitement repérées, par les « petites » rues
 - Le troisième plateau : lien difficile entre les quartiers (coupures urbaines)
 - Les nouveaux quartiers ?

- ❑ Des pistes et bandes cyclables, des espaces partagés ou des axes appréciés
- ❑ Des ressources saluées : réparation de vélos, apprentissage de techniques de réparation, achats de vélos d'occasion
- ❑ Des difficultés repérées par les cyclistes aguerris
 - Le non-respect des zones 30 par les automobilistes
 - Les voitures stationnées sur les pistes et bandes cyclables (avenue Victor Hugo)
 - Marquage au sol des pistes parfois effacés
 - les pistes cyclables à contre-sens : pas toujours bien compris des automobilistes
 - Vol des vélos : dans la rue, dans les caves
 - Méconnaissance des « box » de rangements de vélos
 - Méconnaissance du plan des pistes cyclables (site REVV et site Libélo pas toujours connus)
 - Faible usage des VLS par les interviewés
 - Les « pièges » de certaines balades
- ❑ Pour les « cyclistes du dimanche » ou non-cyclistes :
 - Les plots des pistes sur trottoirs pour éviter le stationnement des véhicules : demandent souplesse de manipulation du vélo
 - Complexité de certains carrefours qui encouragent à circuler sur les trottoirs
 - Les pistes cyclables étroites... et les bus très silencieux qui peuvent circuler à côté des cyclistes
 - L'étroitesse des rues, et la « pression » des automobilistes qui souhaiteraient dépasser les vélos
 - Les côtes à monter entre les plateaux : une difficulté physique insurmontable pour certains (... et vélo à assistance électrique très cher)

Les habitants de Chamberlière

9 personnes, 24 à 70 ans

La marche : occasions et motivations

- A proximité : faire ses courses au centre commercial, faire un peu d'exercice dans le quartier, emmener les enfants à l'école, utiliser les équipements sportifs
- Attractivité des petites rues dans zones pavillonnaires et le Mail central, « *La Chamberlière est un village* »,
- Vers centre-ville (descente) : pour faire certaines démarches ou aller vers certaines ressources en ville (Chamberlière-Centre Ville = 30 mn en descente)

Freins à la marche

- Forte discontinuité avec le quartier QPV voisin et le centre commercial: l'enjeu de la convivialité et de la sécurité de la traversée de l'avenue (2 voies à circulation rapide)
- Manque de bancs pour faire une pause en allant au centre-ville (difficile pour PMR)
- Itinéraire vers centre-ville : **facile** (raccourci par parkings du Polygone = quartier intermédiaire), mais **agrément faible**... manque de passages piétons, trottoirs pas toujours en bon état, ...
- Pour les enfants : peur des agressions (malgré le téléphone portable : « *les jeunes circulent moins en groupes qu'avant* », « *moins de solidarité* » et « *plus de violence qu'avant* »)
- Peur des accidents avec voitures (qui roulent vite, en allant vers Bourg-lès-Valence)
- Parcs éteints le soir, même en été : regrets des habitants

Les habitants de Chamberlière

9 personnes, 24 à 70 ans

Le vélo : occasions et motivations

- Certaines lignes de bus : attente longue (20 mn) : le vélo permet de gagner du temps
- Activité physique : « *pour travailler les jambes* »
- Pour se déplacer vers tous les lieux ressources et activités de sociabilité, seul

Le vélo : freins à la pratique

- En couple, on prend la voiture (conjoint pas cycliste)
- Poids des courses alimentaires : voiture plus facile
- Pistes cyclables mal balisées
- Mauvais revêtement de la chaussée (trous, pistes cyclables qui empiètent sur caniveau
- Vitesse des voitures
- Le vélo « *un état d'esprit, une éducation* » : difficile si ces conditions ne sont pas réunies
- Pour **jeunes des quartiers** : le vélo n'est pas « *glamour* »
- Peur des parents pour les enfants (idem que craintes sur marche à pied)

Parcours actifs commentés

- ❑ **Amélioration de la sécurité piétonne et cyclable (actions communication)**
 - Aménagements réglementaires, évolution du code de la route (voies 30 et DSC; SAS vélo; Tourne à droite ; zones de rencontre; largeur de dépassement)
 - Hiérarchisation des vulnérabilités (avec focus PA)
- ❑ **Marquage des espaces dédiés**, pb de reconnaissance des espaces, générant des conflits entre usagers (articulation schéma cyclable?)
- ❑ **Mise en valeur des agréments et des « passages malins »** de la ville, en centre-ville mais aussi sur les deuxième et troisième plateaux (de plateau à plateau, de plateau à centre-ville)
 - Amélioration type tunnel piéton par exemple
- ❑ **Amélioration des cheminements**, coupure physique (type coupure urbaine) et coupure psychologique (agréments, fleurissement, etc.)
- ❑ **Itinéraires**
 - En centre-ville, jalonnement piéton-vélo en termes de temps plutôt que distance (incitatif, amène à la pratique, encouragement)
 - Importance du jalonnement, pour les cyclistes confirmés et non-confirmés (en particulier en cas de discontinuité d'aménagement) : Action 2.3 du schéma cyclable (panneaux réglementaires?)
- ❑ **Carte piéton et carte vélo spécifiques**, avec temps de trajet et aménités, topographie ?
- ❑ **Apprentissage, accompagnement**

Merci de votre attention

dsp@mairie-valence.fr

www.onaps.fr

[@onaps officiel](#)

et

www.ors-auvergne-rhone-alpes.org/

